

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

Anne Caroline Nava Lopes

**NA PISTA DE NOSSOS MEDOS: (IN) segurança viária, mortes e os aspectos
negativos da sociabilidade conflituosa no trânsito no município de São Luís - MA**

São Luís - MA

2018

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

Anne Caroline Nava Lopes

**NA PISTA DE NOSSOS MEDOS: (IN) segurança viária, mortes e os aspectos
negativos da sociabilidade conflituosa no trânsito no município de São Luís – Ma**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal do Maranhão, como parte dos requisitos de Qualificação do Doutorado em Ciências Sociais.

Orientador: Prof. Dr. José O. Alcântara Jr

São Luís - MA

2018

Lopes, Anne Caroline Nava.

NA PISTA DE NOSSOS MEDOS: (IN) segurança viária, mortes e os aspectos negativos da sociabilidade conflituosa no trânsito no município de São Luís - MA / Anne Caroline Nava Lopes. - 2018.

226 f.

Orientador(a): Prof. Dr. José Odval Alcântara Júnior.

Tese (Doutorado) - Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais/cch, Universidade Federal do Maranhão, São Luís - MA, 2018.

1. Acidentes de Trânsito. 2. Classes Sociais. 3. Mortes. 4. Sociabilidade. 5. Trânsito. I. Júnior, José Odval Alcântara. II. Título.

**PISTA DE NOSSOS MEDOS: (IN) segurança viária, mortes e os aspectos
negativos da sociabilidade conflituosa no trânsito no município de São Luís – Ma**

ANNE CAROLINE NAVA LOPES

Tese aprovada em ___/___/____, pela banca examinadora constituída dos seguintes membros.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. José O. Alcântara Júnior- Orientador
(Universidade Federal do Maranhão)

Prof. Dra. Olena Volodymyrivna Kovtun
(Universidade Federal do Maranhão/UAAS)

Prof. Dr. Jesus Marmanillo Pereira
(Universidade Federal do Maranhão)

Prof. Dra. Débora Garreto Borges
(Universidade Estadual do Maranhão)

Prof. Dra. Fabiola de Oliveira Aguiar
(Universidade Estadual do Maranhão)

À Prof. Dr. José Odval Alcântara Júnior, pelo apoio incondicional e imprescindível ao êxito desta Tese, pela paciência demonstrada, pelo conhecimento compartilhado, sobretudo na troca de experiências. Pelas contribuições enriquecedoras, durante todo processo de orientação.

AGRADECIMENTOS

Aos meus avós Gualter Gonçalves Lopes (*In Memoriam*), Elza Lima de Holanda (*In Memoriam*), Francisco Nava (*In Memoriam*) e Hail Nava (*In Memoriam*), que sempre inspiraram amor e cuidado.

À minha mãe Eunice Nava Lopes, pelo incentivo dado em toda trajetória até aqui percorrida.

Aos meus irmãos, Gualter Gonçalves Lopes Neto, e Rosilene Silva Sousa, pela paciência e força ofertados.

À irmã Silvia Cristianne Nava Lopes e meu cunhado Roberto Massaki Hamamoto pelo zelo, apoio, ajuda nos momentos difíceis e atenção comigo durante toda essa jornada.

Ao meu amado esposo Diego Moreira Cordeiro, companheiro de vida que muito dividiu comigo momentos bons e difíceis ao longo de todos esses anos de construção da Tese.

Ao meu orientador, Professor José Odval Alcântara Júnior parceiro tão presente na articulação deste caminho intelectual. Por me ter feito seguir em frente nesse desafio. Pelas discussões, pelas ideias e pela força de sua paciência comigo.

Ao GEPFS – Grupo de Estudos e Pesquisas das Formas Sociais pelas importantes contribuições acadêmicas.

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal do Maranhão, em especial aos professores Elizabeth Beserra Coelho, Álvaro Roberto Pires e Marcelo D. Sampaio Carneiro pelo apoio, valiosas sugestões e olhar dedicado durante as disciplinas cursadas.

Aos professores e colegas de trabalho da Ufma Campus VII, especialmente aos do Curso de Licenciatura em Ciências Humanas, Fabiana Pereira Correia, Edyene Moraes dos Santos Lima, Liliane Faria Corrêa Pinto, Maria do Socorro Gonçalves da Costa, Suly Rose Pereira Pinheiro, Tatiane da Silva Sales, Ilka Cristina Diniz Pereira, Domingos Ribeiro Mendes Júnior e a Diretora do Campus Franciele Monique Scopetc dos Santos.

À Professora Ednalva Maciel Neves do Programa de Pós-graduação em Antropologia da Universidade Federal da Paraíba pelo carinho, apoio e amizade desde os tempos da graduação onde me incentivou ao estudo da Tanatologia.

À Lua, Lisbela e Lia pela companhia durante a escrita deste trabalho e por evitarem que eu me sentisse tão sozinha.

À todos os colegas de turma do Programa de Pós-Graduação em Ciências sociais, bem como aos amigos da vida, em especial, Safira Santos Guarany Probst, Fabiana Pereira Correia, Isanda Maria Canjão, Thiana Raquel Moreira Duarte, Jesus Marmanillo Pereira e Alexandre Escolástico pelo apoio e paciência nesta caminhada.

Ao meu filho Lucas Valentin que chegou nessa reta final e que mesmo de dentro da minha barriga já me oferece amor, carinho e paz para cumprir esta etapa da minha vida. Mamãe já ama!

Aos familiares de vítimas de trânsito que participaram da coleta de dados desta pesquisa.

E a todos que, direta ou indiretamente, contribuíram e torceram pela realização desse trabalho.

*“Os curiosos atrapalham o trânsito
Gentileza é fundamental
Não adianta esquentar a cabeça
Não precisa avançar no sinal*

*Dando seta pra mudar de pista
Ou pra entrar na transversal
Pisca alerta pra encostar na guia
Pára brisa para o temporal*

*Já buzinou, espere, não insista,
Desencoste o seu do meu metal
Devagar pra contemplar a vista
Menos peso do pé no pedal*

*Não se deve atropelar um cachorro
Nem qualquer outro animal
Todo mundo tem direito à vida
Todo mundo tem direito igual*

*Motoqueiro caminhão pedestre
Carro importado carro nacional
Mas tem que dirigir direito
Para não congestionar o local*

*Tanto faz você chegar primeiro
O primeiro foi seu ancestral
É melhor você chegar inteiro
Com seu venoso e seu arterial*

*A cidade é tanto do mendigo
Quanto do policial
Todo mundo tem direito à vida
Todo mundo tem direito igual*

*Travesti trabalhador turista
Solitário família casal
Todo mundo tem direito à vida
Todo mundo tem direito igual*

*Sem ter medo de andar na rua
Porque a rua é o seu quintal
Todo mundo tem direito à vida
Todo mundo tem direito igual*

*Boa noite, tudo bem, bom dia,
Gentileza é fundamental
Pisca alerta pra encostar na guia
Com licença, obrigado, até logo, tiau.”*

Lenine/Arnaldo Antunes

RESUMO

A presente Tese versa sobre a questão dos acidentes de trânsito com mortes no município de São Luís-MA, a partir das relações sociais tecidas entre indivíduos em situação de trânsito que são resultados de uma sociabilidade engendrada no conflito. Parte-se do entendimento de que os acidentes de trânsito com mortes constituem “epidemias” para as sociedades atuais e entram na agenda da saúde pública com as morbimortalidades por causas externas, devido à alta frequência em que ocorrem, sobretudo, atingindo a população jovem/adulto. Assim, aborda-se a questão da (in)segurança viária, mortes e os aspectos negativos da sociabilidade conflituosa no trânsito no município de São Luís-MA direcionando para um contexto crítico de mortalidade no trânsito no referido município, que se encontra entre as capitais brasileiras, liderando o ranking das principais regiões do país com expressivo número de mortes. Além disso, retrata uma investigação sobre as mortes no trânsito, a partir da avaliação a respeito dos efeitos negativos da sociabilidade no trânsito, por meio das experiências dos familiares das vítimas. Essa é uma escolha e uma demarcação importante para entender o trânsito como sendo um espaço de disputas que acarretam consequências para toda a sociedade. Essa dimensão do trabalho destaca a existência de uma hierarquização do espaço social do trânsito, isto é, realidades de mortes entrelaçadas com a questão da desigualdade entre posições estratificadas da própria sociedade durante o conflito e estendendo-se à morte. Dessa forma, o objetivo geral da Tese foi realizar uma pesquisa quanti-quali sobre os acidentes de trânsito com mortes no município de São Luís-MA, no período de 2010 a 2014. Reitera-se que esta pesquisa tem como objetivos específicos: Estimar a questão da morbimortalidade no trânsito, mediante levantamento documentais e estatísticas local, regional, nacional e mundial; Analisar as características socioeconômicas dos familiares de vítimas fatais e conhecer os impactos desse tipo de morte entre classes sociais distintas, mediante análise da estratificação e; Identificar elementos presentes nas narrativas dos familiares das vítimas de acidentes de trânsito fatais no município de São Luís-MA, traços da relação do trânsito com a morte. Concluímos para o que consideramos uma “luta de classes” no ambiente do trânsito, onde indivíduos de posicionamentos sociais e hierárquicos distintos se encontram e mantém viva a terrível disputa pelo espaço.

Palavras-chave: Trânsito. Acidentes de Trânsito. Mortes. Classes Sociais. Sociabilidade.

ABSTRACT

This thesis deals with the issue of traffic accidents with deaths in the city of. Based on the social relations between individuals in transit situations that are the result of a conflict - generated sociability. It is based on the understanding that traffic accidents involving deaths constitute "epidemics" for current societies and enter the public health agenda with morbimortalities due to external causes, due to the high frequency in which they occur, especially reaching the young / adult. Thus, the issue of road safety, deaths and the negative aspects of conflictive sociability in traffic in the city of São Luís - MA, addressing a critical context of mortality in traffic in the mentioned municipality, which is between the capitals Brazil, leading the ranking of the main regions of the country with an expressive number of deaths. In addition, it depicts an investigation of traffic deaths from the assessment of the negative effects of sociability on the road through the experiences of the victims' families. This is a choice and an important demarcation to understand traffic as a space of disputes that have consequences for the whole of society. This dimension of the work emphasizes the existence of a hierarchy of the social space of transit, that is, realities of deaths intertwined with the question of the inequality between stratified positions of the own society during the conflict and extending to the death. Thus, the general objective of the thesis was to carry out a quanti-quali survey on traffic accidents with deaths in the city of São Luís - MA, in the period from 2010 to 2014. It reiterates that this research has specific objectives: morbidity and mortality in traffic, through documentary and statistical surveys at local, regional, national and global levels; To analyze the socioeconomic characteristics of the relatives of fatal victims and to know the impacts of this type of death among different social classes; To identify elements present in the narratives of the relatives of the victims of fatal traffic accidents in the city of São Luís - MA, traces of the relationship of traffic with death. We conclude for what we consider a "class struggle" in the transit environment, where individuals of distinct social and hierarchical positions meet and keep alive the terrible dispute over space.

Keywords: Transit. Traffic-accidents. Deaths. Social classes. Sociability.

LISTA DE SIGLAS

ANVISA - Agência Nacional de Vigilância Sanitária
ATT- Acidentes de Transporte Terrestre
BO- Boletim de Ocorrência
CGIAE- Coordenação-Geral de Informações e Análises epidemiológicas
CID10- Categoria do Sistema internacional de Classificação de Doenças
CTB- Código de Trânsito Brasileiro
DATASUS- Departamento de Informática do SUS
DENATRAN- Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN - MA Departamento de Trânsito do Maranhão
DNIT- Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes
DO- Declaração de óbito
DPVAT- Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de vias Terrestres
IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
MCid- Ministério das Cidades
MS- Ministério da Saúde
OMS- Organização Mundial de Saúde
ONU- Organização das Nações Unidas
OPAS- Organização Pan Americana de Saúde
PIB- Produto Interno Bruto
PRF- Polícia Rodoviária Federal
RENAVAM- Registro Nacional de Veículos
SIH- Sistema de Informações Hospitalares
SIM- Sistema de Informação sobre Mortalidade
SINET- Sistema Nacional de Estatística de Trânsito
SUS- Sistema Único de Saúde
SVS- Secretaria de Vigilância em Saúde
UEAC-SSP/MA - Unidade de Estatística e Análise Criminal da secretaria de Segurança Pública do Estado do Maranhão

LISTA DE GRÁFICOS

		p.
Gráfico 1	Principais causas de morte entre os jovens de 15-29 anos, em estimativas mundiais no ano de 2012	88
Gráfico 2	Número de mortes associadas aos acidentes de trânsito por 100 mil habitantes, em estimativas mundiais, no ano de 2013	89
Gráfico 3	Mortes no trânsito, por tipo de usuário e região em estimativas mundiais no ano de 2013	91
Gráfico 4	Evolução nacional do número absoluto de mortes por ATT e da taxa de mortalidade por 100 mil habitantes no período de 1996-2013	103
Gráfico 5	Número de óbitos no Brasil registrados pelo DPVAT, DATASUS e DENATRAN, no período de 2003 a 2015	105
Gráfico 6	Evolução do número absoluto de mortes associadas aos acidentes de trânsito no Brasil, segundo modalidade de transporte nos anos de 1997 e 2013	107
Gráfico 7	Número de mortes associada aos acidentes de trânsito, segundo modalidade de transporte e faixa etária no ano de 2012.....	108
Gráfico 8	Número de mortes de mulheres brasileiras associada aos acidentes de trânsito, segundo modalidade de transporte no ano de 2013.....	109
Gráfico 9	Evolução da estatística nacional dos indicadores referentes aos feridos que sofreram lesões graves em acidentes de trânsito, no período de 2003-2015	112
Gráfico 10	Evolução do número de óbitos nacionais em acidentes registrados pelo Ministério da saúde, no período de 2004-2014	114
Gráfico 11	Número de mortos em acidentes de trânsito no Maranhão, no período de 2003-2015	116
Gráfico 12	Evolução do número de óbitos em acidentes de trânsito por tipo de usuário no Maranhão, no período de 2002-2010	117
Gráfico 13	Total de mortes ocorridas no trânsito por ano, em São Luís – MA no período de 2010-2014	121
Gráfico 14	Total de mortes no trânsito, seguindo o tipo de ocorrência por ano, em São Luís – MA no período de 2010-2014	122
Gráfico 15	Evolução de mortes no trânsito, segundo o tipo de ocorrência por ano em São Luís – MA no período de 2010-2014	122

LISTA DE QUADROS, TABELAS E MAPAS

	p.
Quadro1	Número nacional de vítimas fatais no trânsito, segundo modalidade de transporte no ano de 2013..... 107
Quadro2	Evolução do crescimento da taxa de óbito por acidente de trânsito na população total do Brasil, no período de 2001-2011 113
Quadro3	Estatísticas relacionadas ao número de internações por acidentes de trânsito no Estado do Maranhão, segundo a classificação CID 10, no período de 2002-2007 118
Quadro4	Estatísticas relacionadas ao número de internações por acidentes de trânsito no Estado do Maranhão, segundo a classificação CID 10, no período de 2008-2012 119
Quadro5	Quantitativo de mortes no trânsito por tipo de ocorrência em São Luís - MA, no período de 2010-2014 120
Quadro6	Quantitativo de mortes no trânsito segundo a Classificação Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde, em São Luís - MA, no período de 2010-2014 126
Quadro7	Características socioeconômicas dos familiares das vítimas fatais dos acidentes de trânsito ocorridos no município de São Luís - MA, no período de 2010-2014 160
Tabela 1	Quantitativo de mortes no trânsito por tipo de ocorrência em São Luís – MA, no período de 2010-2014 123
Tabela2	Distribuição de mortes no trânsito segundo a Classificação Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde, em São Luís – MA, no período de 2010-2014 124
Tabela 3	Distribuição de mortes no trânsito segundo a escolaridade das vítimas e a Classificação Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde, em São Luís – MA, no período de 2010-2014 128
Tabela 4	Distribuição de mortes no trânsito segundo o sexo das vítimas e a Classificação Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde, em São Luís – MA, no período de 2010-2014 131
Tabela5	Distribuição da frota de veículos com placa dividida por grupo, por ano em São Luís – MA, no período de 2010-2014..... 133
Tabela 6	Distribuição da frota de veículos com placa por tipo, por ano em São Luís – MA, no período de 2010-2014 134
Mapa 1	Variação das mortes associadas aos acidentes de trânsito por automóvel em 100 mil habitantes, no ano 2000..... 110
Mapa2	Variação das mortes associadas aos acidentes de trânsito por automóvel em 100 mil habitantes, no ano 2013..... 111

LISTA DE FIGURAS E FOTOS

	p.
Figura 1 Pintura de Grant Wood.....	41
Figura 2 Pintura de Afonso Ponce de León	41
Figura 3 O que é o trânsito	48
Figura 4 Charge salve-se quem puder	56
Figura 5 Charge de atropelamento	58
Figura 6 Scenas Cariocas	59
Figura 7 Charge Serviço de Taxi	61
Figura 8 Nhozinho Santos	69
Figura 9 Charge Mulhero Volante.....	74
Foto 1 Antiga Praça João Lisboa	75
Foto 2 Antiga Lanchonete Ferro de Engomar.....	76

SUMÁRIO

	P.
INTRODUÇÃO	14
Metodologia.....	23
1. EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO AUTOMÓVEL E DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO	34
1.1 A História dos Acidentes de Trânsito no Mundo	36
1.2 A História dos Acidentes de Trânsito no Brasil.....	54
1.3 A História dos Acidentes de Trânsito no Maranhão e em São Luís	66
1.4 A Cultura e os Automóveis Considerando o Surgimento, Significados e Polissemias	77
2. AS ESTATÍSTICAS DE MORBIMORTALIDADE NO TRÂNSITO	86
2.1 A Década de Ação pela Segurança no Trânsito/ONU	92
2.2 A Década de Ação pela Segurança no Trânsito/Brasil.....	97
2.3Estatísticas Nacionais de Mortalidade no Trânsito	102
2.4Estatísticas de Mortalidade Associadas ao Trânsito no Maranhão	115
2.5Estatísticas de Mortalidade Associadas ao Trânsito em São Luís-MA	120
2.6Dados e Estatísticas sobre o Número da Frota de Veículos no Município de São Luís entre os Anos 2010 a 2014	132
2.7A Atual Situação dasEstatísticas e Dadosobre Acidentes de Trânsito no Brasil	136
3. OS SENTIDOS PRODUZIDOS SOBRE AS MORTES E OS ACIDENTES DE TRÂNSITO	139
3.13.1 Um olhar da Tanatologia Sobre os Sentidos do Morrer	141
3.2 Automobilidade e Hibridismo como Resultado da Conexão do Homem com a Máquina e com a Morte	147
3.3 Polissemia do Morrer no Trânsito.....	158
3.3.1Perfil Sócio Econômicos dos Sujeitos	160
3.4 Contando Histórias: narrativas dos casos “Jonas” e “D. Firmina”	162
3.5 Cada Caso é um Caso: concepções, percepções e sentimentos	167
CONSIDERAÇÕES FINAIS	206
REFERÊNCIAS	209
APÊNDICES	220
ANEXOS	224

INTRODUÇÃO

Em um contexto histórico marcado pelos fluxos da sociedade global que atualmente se expressa pela grande conectividade e deslocamentos de capitais, informações e indivíduos, novas formas de sociabilidade passam a ser percebidas. A investigação desenvolvida por esta Tese segue tal perspectiva, apontando para a emergência de análises sobre as relações sociais tecidas entre indivíduos em situação de trânsito que resultam em mortes.

Com o crescimento dos centros urbanos, suas populações se tornam objetos de análise atrativos para o campo das ciências sociais. Assim, a compreensão da cidade, em um de seus aspectos centrais, passa pelo deslocamento de seus moradores. Cumpre registrar que a presente abordagem se concentra principalmente nos aspectos negativos dessa sociabilidade marcada pelos conflitos no trânsito repercutindo em seus efeitos mais danosos, quais sejam, as mortes no trânsito.

Os acidentes de trânsito ATT vêm se constituindo como uma epidemia para as sociedades atuais e entram na agenda da saúde pública como morbi-mortalidades por causas externas com crescentes índices (SILVA, p.69, 2012).

Observa-se na produção sociológica que as mortes no trânsito são consideradas também como um *fato social* que incorpora uma multiplicidade de dimensões.

No que concerne à análise sobre o trânsito, nosso ponto de partida é demarcado pelas concepções teóricas fundamentais, quais sejam, Georg Simmel, cujo embasamento é útil para apresentar o pressuposto da sociabilidade conflituosa para entendermos com mais profundidade a questão do trânsito e da sua accidentalidade. Além de Simmel, a presente análise busca amparo em teóricos tais como John Urry, Guillermo Giucci, Eduardo Vasconcellos entre outros.

Nesse sentido, iniciamos pela demarcação teórica e pelas definições técnicas que dizem respeito ao trânsito.

Primeiramente, cumpre registrar as conceituações puramente técnicas, tais quais a do Código de Trânsito Brasileiro, de 2012, cap. 1, art. 1º §§ 1 e 2, no qual:

Trânsito é a utilização das vias por pessoas, veículos e animais isolados ou em grupos conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga. O trânsito em condições seguras é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a este cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

Dividindo o conceito em partes, temos a primeira parte que fala de vias. No Anexo I do CTB (2012), a via é descrita como sendo a superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central, e no seu Artigo 2º é dito que as ruas, avenidas, logradouros públicos, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias são vias terrestres, como também as praias abertas à circulação públicas e as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas.

No que concerne a segunda parte do conceito de trânsito, para que ele exista, é necessário que as vias sejam utilizadas por pessoas, veículos, animais, a esse conjunto o CTB chama de "usuários de trânsito", não importando se os veículos estejam sendo conduzidos, basta ele estar sobre uma via terrestre, estacionado, para que o trânsito exista de acordo com seu conceito. Finalmente, temos a última parte do conceito que fala da finalidade, que é a circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga.

Nesses termos, o trânsito seria resultante da circulação urbana e isso inclui também os conflitos gerados em função desta, ou seja, a maneira como as pessoas se comportam quando em disputa pelo espaço.

As concepções teóricas mostram que o trânsito é por excelência o elemento de concretização da mobilidade da população urbana e da circulação de mercadorias e serviços. Nesse sentido, o trânsito torna-se um dos ambientes mais dinâmicos de nossa sociabilidade do qual participa cotidianamente uma expressiva parte da população. Assim, para Vasconcellos (1992, p.11), “o trânsito é o conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas calçadas e vias da cidade e, que aparece na rua na forma da movimentação geral de pedestres e veículos”.

Em outro aspecto, na visão de Guillermo Giucci¹ (2004, p 84), “o trânsito é uma escola de educação, embora frequentemente sejam enfatizadas as perversões de seu funcionamento”.

Afirma Vasconcellos que “o trânsito não é apenas um problema ‘técnico’, mas, sobretudo uma questão social e política, diretamente ligada às características da nossa sociedade” (1992, p.11).

¹ Guillermo Giucci propõe uma investigação na obra *A vida cultural do automóvel* sobre as relações entre máquina e o homem a partir de uma análise sobre a história do automóvel, visto sob o impacto do nascimento e explosão massificada da indústria automobilística na cultura. Gucci parte do contexto da invenção do automóvel na Europa, no final do século XIX e de sua expansão no mundo inteiro até a maneira como essa invenção humana altera as formas de sociabilidades.

Schmitz (2010, p. 123) também propõe pensar o trânsito como “[...] se ele fosse uma trama, uma rede de relações em constante movimento, como um tecer e destecer ininterrupto das ligações, compondo uma forma que não existia antes dele”. As redes formadas a cada encontro no trânsito serão infinitas. As pessoas, os locais, os horários, as avenidas e estradas, ou seja, o trânsito nunca será igual.

Schmitz (2010, p. 123-125) expõe questões importantes, que são relacionadas à sociedade e que impactam diretamente no trânsito:

O trânsito é uma negociação permanente do espaço, de forma coletiva e invariavelmente conflituosa e não ocorre de forma igualitária entre as pessoas porque está em jogo uma base ideológica e política, reflexo da desigualdade na própria sociedade, na qual uns “podem” mais que outros. [...] O homem age como um mediador entre a via, o veículo, as regras e o sistema de trânsito. Contudo, a sua ação é influenciada pelas emoções e pela sua personalidade, como, também, pelo ambiente. Num país com uma frota de mais de 25 milhões de veículos – os grandes centros urbanos apresentam saturação no fluxo de carros nas ruas, no número de motos, hoje em 2 milhões com previsão de aumentar – cabe pensar no significado que conduzir um veículo tem na vida das pessoas como também no significado de se ter um automóvel. Na sociedade atual, ter um carro pode ser sinônimo de status e de sucesso (SCHMITZ, 2010, p. 123-125).

A discussão feita até aqui nos permite abordar outras definições técnicas e concepções teóricas que giram em torno da questão do trânsito, como os acidentes por exemplo. Assim, abordaremos nesse momento o viés técnico de definição dos Acidentes de Trânsito (AT).

De acordo com Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN-MA), “acidente de trânsito é todo evento danoso que envolva o veículo, a via, o homem e/ou animais” e para caracterizar-se, é necessário a presença de dois desses fatores.

Assim, podemos compreender o significado dos ATT como todo evento danoso, envolvendo veículos, pessoas e ou animais na via pública. Pode ser definido, ainda, como todos os acontecimentos inesperados, inevitáveis ou não intencionais, de que resultem danos pessoais ou apenas, materiais e para cuja ocorrência tenha contribuído um ou mais veículos em circulação na via pública. (ABNT, 1989).

O termo acidentes é pouco utilizado na literatura internacional, conforme afirma Sousa e colaboradores:

Pela possibilidade de má interpretação de algo inevitável, imprevisível ou que não seja passível de prevenção. Termos como crash e injury têm sido utilizados em língua inglesa, por não transmitirem essa conotação. No Brasil, trabalha-se com o conceito de Acidente de Transporte Terrestre (ATT) como evento não intencional, porém evitável, causador de sequelas físicas e emocionais. Esse

conceito é importante por traduzir a previsibilidade do evento. (SOUZA, et. al., 2007, p.1)

A problemática dos acidentes de trânsito, apesar de não ser uma questão biomédica entra na agenda da saúde pública com as morbimortalidades por causas externas, constam da Categoria do Sistema internacional de Classificação de Doenças (CID 10) como acidentes de transporte, estruturados em 12 subgrupos que na classificação anterior eram denominados acidentes de trânsito. Na CID 10 os acidentes de transporte incluem os terrestres, aéreos e aquáticos².

Por definição, causas externas são eventos não naturais, decorrentes de acidentes ou violências, cujo aumento decorre principalmente do processo de urbanização, crescimento populacional acelerado e peculiaridades regionais e socioeconômicas (MELLO JORGE; LAURENTI, 1997; OLIVEIRA, MOTA e COSTA, 2008).

Paul Silva (2012, p.2) afirma que os acidentes de transporte constituem “epidemias” para as sociedades atuais e entram na agenda da saúde pública com as morbimortalidades por causas externas, devido a alta frequência de morbimortalidade sobretudo da população adulto/jovem somado aos altos custos para o sistema de saúde público brasileiro, o SUS.

De acordo com Giucci (2004, p. 280), “os automóveis cruzam as fronteiras e o planeta encolhe. Todo ano morrem milhares de pessoas em acidentes automobilísticos. Mas, o automóvel consolida como a nova divindade”.

Os acidentes de trânsito são responsáveis por cerca de 1,2 milhão de mortes por ano e 50 milhões de feridos em todo o mundo³. É a maior causa mundial de traumas em geral, aumentando os custos de saúde envolvidos no tratamento e na reabilitação das pessoas feridas (IMAMURA, 2012, p. 10). Essas tragédias têm interrompido prematuramente a vida de milhares de pessoas, especialmente aquelas na faixa etária economicamente ativa (adolescentes e adultos jovens com idade entre 15 a 44 anos), representando um sério problema público socioeconômico e de saúde⁴.

Neste seguimento, o trânsito representa uma fonte de preocupação ao redor do mundo e tem sido alvo de diversas ações para o aumento de sua segurança. Em 2010 a Organização das Nações Unidas (ONU) através da Organização Mundial da Saúde (OMS)

² Neste trabalho se usa a expressão AT para aqueles com veículos sobre pneus, procedimento também adotado pela Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET).

³ < http://www.transitobr.com.br/index2.php?id_conteudo=9>. Acesso: 4 jun. 2016.

⁴ < http://bdpi.usp.br/single.php?_id=002304395 >. Acesso: 4 de jun. 2016.

lançou o Plano Global para a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020 (WHO, 2013). O objetivo do Plano é apoiar o desenvolvimento de planos nacionais e locais para aumentar a segurança do trânsito.

O referido Plano Global da ONU recomenda um conjunto de medidas dos governos, em todos os níveis e âmbitos de competência, que visa em curto, médio e longo prazos, reduzir os níveis atuais de mortalidade e lesões no trânsito, tendo como meta a redução de 50% do número de mortes no trânsito previsto em 10 anos.

O Brasil aderiu como signatário ao Plano Global e, conseqüentemente desenvolveu seu Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a década 2011-2020 (BRASIL, 2011a, 2011b). Para se ter melhor uma ideia de volume, o Brasil possui mais de 90 milhões de veículos (BRASIL, 2017) circulando nas vias brasileiras. Esse cenário associado ao número expressivo de veículos nas cidades brasileiras exige medidas urgentes e contínuas de monitoramento e fiscalização para que se atinja a meta proposta de redução das mortes.

Minayo evidenciou algumas características das mortes violentas no Brasil entre os anos 1980 e 2005, ressaltando que há concentração por gênero, idade e local de moradia, conforme citação abaixo:

A maior magnitude das mortes violentas refere-se à população masculina em comparação com as mulheres; aos jovens em comparação com os adultos; aos pobres em relação aos ricos; e aos moradores das periferias urbanas mais que aos que vivem no campo ou nas áreas abastadas das cidades (MINAYO, 2009, p. 137-138).

Os acidentes de transporte terrestre representam um importante problema de Saúde Pública uma vez que são responsáveis por grande impacto no perfil de adoecimento e morte da população somado ao alto custo do Estado com o SUS. De acordo com a OMS (2013), estima-se que, 1,9 milhões de pessoas devem morrer no trânsito em 2020 e 2,4 milhões em 2030 em todo o mundo⁵.

Segundo Vasconcellos (2005, p.81), "Os valores reais sobre as pessoas mortas são certamente superiores, devido ao sub-registro dos acidentes e das mortes ocorridas algum tempo após o acidente". O problema relacionado à quantificação dos registros ocorre com maior frequência nos países em desenvolvimento como o Brasil. Nesses países,

⁵ . World Health Organization. Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action [Internet]. Geneva: World Health Organization; 2013 [cited 2016 Mar 11]. Available from: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/

ainda não se tem acesso aos números **reais** (GRIFO MEU) por falta de uma metodologia de pesquisa que seja capaz de agrupar todos os dados relativos aos danos causados pelo trânsito, uma vez que seus critérios, amostras e métodos são bem diversos. (SOARES JUNIOR, 2007).

A ausência de padronização dessas metodologias pelos sistemas oficiais de notificação de óbitos por causas externas incluindo os acidentes de trânsito revela um cenário incompatível com a realidade a respeito da grande violência que se tornou o trânsito hoje. O expressivo número de acidentes de trânsito, relacionados com a morte de pessoas é uma realidade que precisa ser exposta e discutida mesmo que ainda seja um grande desafio enfrentar o grande obstáculo das subnotificações das informações disponibilizados pelos órgãos oficiais.

A questão da subnotificação bem como a do preenchimento incorreto ou incompleto dos boletins de ocorrência é assunto ainda pouco estudado que merece uma cuidadosa avaliação. Nesse sentido, é importante destacar que os órgãos e instituições oficiais ligados ao trânsito são, de fato, passíveis de baixa qualidade de preenchimento e manejo dos dados e, conseqüentemente da subnotificação.

Frente à magnitude do problema da mortalidade no trânsito, no período de 2004 a 2013, o Brasil registrou um crescimento progressivo no número de óbitos por acidentes de transporte terrestre, com maior proporção de vítimas do sexo masculino, na idade entre 20 e 39 anos, e motociclistas⁶.

Em relação aos estudos acadêmicos sobre os acidentes de trânsito, a Saúde Pública participa das discussões porque, além das mortes, muitas pessoas ficam com seqüelas permanentes devido aos acidentes. O Direito interessa-se pela discussão sobre o delito, pela lei que regula a ação dos sujeitos e pelo rito do processamento que o acidente gera, quando transformado em crime. Os engenheiros interessam-se pelos acidentes de trânsito advindos de problemas técnicos da via urbana, pela engenharia de tráfego, pela ausência da fiscalização das ruas e de educação dos condutores. Por fim, encontram-se os cientistas sociais que buscam analisar as questões relativas a sociabilidade, mobilidade e especialmente sobre a cultura do/no trânsito.

Para Vanderbilt (2009) o trânsito adquiriu uma característica cultural em todo lugar do mundo; se no Brasil chama atenção a separação social das classes, em outros

⁶ Ministério da Saúde (BR). Datasus. Óbitos por causas externas: Brasil, 2013 [Internet]. Brasília: Ministério da Saúde; 2015 [citado 2015 maio 4] Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/>.

lugares a questão pode ser outra, envolvendo aspectos culturais e sociais que vão desde a sinalização das ruas (significado de determinadas placas) ao simples ato de buzinar:

O mais difícil é compreender a cultura do trânsito: como as pessoas dirigem, como as pessoas atravessam a rua, como as relações de poder são expressas nessas interações, que espécies de padrões surgem no trânsito. O trânsito seria uma espécie de janela secreta para o coração de um lugar, uma forma de expressão cultural tão vital quanto o idioma, as roupas ou a música (VANDERBILT, 2009, p.217).

Dentro da perspectiva da cultura, Roberto DaMatta (2010) aponta que o problema do trânsito no Brasil é que o espaço público é hierarquizado. Com isso, o trânsito não obedece às regras propostas, mas sim aos interesses pessoais. Por outro lado, DaMatta também assinala que o pedestre é sempre esquecido no estabelecimento das políticas públicas de trânsito e que essa mentalidade hierárquica que permeia a sociedade brasileira faz com que se pense que os carros/motoristas tenham prioridade sobre aqueles que estão à pé, salvo a exceção, em alguns casos, de quem é o pedestre. O autor reforça que o carro não é apenas um meio de transporte, mas sinaliza uma condição social. Segundo ele, esse não é um problema só do Brasil, mas da América Latina como um todo.

Carolina Pitanga (2010) esclarece que:

Analisando o trânsito como um sistema cultural, nos termos de Clifford Geertz (1989), e afastando-se da ideia de produzir uma obra sobre engenharia, ou sobre educação no trânsito, a proposta do livro de DaMatta é analisar os comportamentos dos condutores, pedestres, (moto)ciclistas, levando em consideração a dificuldade do brasileiro de cumprir leis, bem como a mentalidade hierárquica que classifica objetos e pessoas como superiores ou inferiores, resultando disso uma situação de constante conflito e tensão, num espaço que, presumidamente, acredita-se ser de igualdade para todos (PITANGA, 2010, p.399).

Com efeito, a visão que adotamos nesse estudo também pressupõe que alto índice de acidentes de trânsito urbano pode estar relacionado à cultura do brasileiro em dispor do espaço público como seu e de mais ninguém, ao fato de o veículo automotor ser visto e usado como instrumento de poder.

Com referência ao trânsito no Maranhão, o Jornal O Estado do Maranhão (2017) destaca que este estado registrou no período de 2010 e 2015 o segundo maior aumento de acidentes de trânsito do Brasil. O autor se baseou no levantamento apresentados pelo MS. Neste contexto, o Estado do Maranhão teve um crescimento de

20,6% na quantidade de registros de óbitos no trânsito. Em 2010, foram 1.354 ocorrências com mortes e, em 2015, foram registradas 1.633 ocorrências com vítimas fatais.

Ainda de acordo com o Jornal O Estado do Maranhão, dos vinte e seis estados, além do Distrito Federal que tiveram as ocorrências analisadas na pesquisa do MS, apenas sete apresentaram um aumento no percentual de acidentes de trânsito com mortes. Além do Maranhão e Paraíba, também registraram crescimento no quantitativo de acidentes com óbito os seguintes estados: Piauí (com elevação de 15,1%), Pará (com crescimento de 14,5%), Ceará (com elevação de 11,6%), Roraima (com elevação de 8,1%) e Tocantins (que teve elevação de 2,1%).

Além disso, nos anos de 2014 e 2015 o Maranhão apresentou uma discreta redução nas ocorrências fatais associadas ao trânsito. Segundo os dados do MS, a queda no período foi de 10,7% (de 1.808 ocorrências para 1.633), percentual esse inferior aos 20,6% de crescimento (considerando o intervalo entre 2010 e 2015). Entre as capitais, de acordo com o MS, Goiânia (GO), Fortaleza (CE), São Paulo (SP) e Rio de Janeiro (RJ) se destacaram na queda de vítimas por acidentes de trânsito (BASTOS, 2017b).

No que concerne a capital maranhense, São Luís, segundo o jornal O Estado do Maranhão (2014), considerando as quatro cidades que formam a Ilha, São Luís é a que apresenta o maior número de veículos: do total de 400.123 veículos, São Luís é a que apresenta a maior frota, com 349.728 veículos. Seguidos dos seguintes municípios: São José de Ribamar (27.067 veículos), Paço do Lumiar (19.621 veículos) e Raposa (3.707 veículos).

Ainda, de acordo com o jornal O Estado do Maranhão (2014), o trânsito na Região Metropolitana de São Luís está cada vez mais complicado e uma das principais causas desta situação é a grande quantidade de veículos em circulação. Tomando como base a média mensal de acidentes de trânsito registrados na capital maranhense, nos cinco primeiros meses do ano de 2014, foram contabilizadas mais de 2.700 ocorrências desta natureza nas vias públicas da cidade.

Finalmente, no *ranking* das infrações mais cometidas no município de São Luís, está transitar em velocidade superior à máxima permitida em até 20,0%, que resultou no registro de 8.330 multas. Em segundo lugar está dirigir veículo utilizando o celular, que resultou no registro de 4.311 multas. Outras 3.463 foram aplicadas aos condutores que dirigiam os seus veículos sem o cinto de segurança, a terceira infração mais cometida na capital maranhense. Já em quarto lugar está o fato de estacionar em local e horário proibido

especificamente pela sinalização, que resultou no registro de 2.573 multas (O ESTADO DO MARANHÃO, 2014).

Outro fator que leva muitos motoristas a abusar da velocidade e causar os acidentes é a ausência de sinalização/fiscalização eletrônica. Nas avenidas de maior fluxo de veículos da capital maranhense, as barreiras eletrônicas e os fotossensores (popularmente conhecido como pardais) estão há vários meses sem funcionar (O ESTADO DO MARANHÃO, 2014).

Por estes motivos, a presente Tese aborda a questão da (in)segurança viária, mortes e os aspectos negativos da sociabilidade conflituosa no trânsito no município de São Luís - MA. Admite-se, pois que o referido município segue uma tendência nacional de aumento dos índices de acidentalidades e mortes no trânsito e que isso tem se tornado um grande problema de saúde pública sob o qual medidas mitigadoras tem sido propostas pelo próprio CTB, mas também por outras ações políticas.

Todas essas questões apontam um contexto de conflito na sociabilidade no trânsito que precisamos conhecer melhor, principalmente em nosso município, para que assim possamos ter, de forma clara, informações a respeito dessa realidade. Pensar os aspectos negativos dessa sociabilidade é uma escolha e uma demarcação importante para entender o espaço do trânsito como um espaço de disputas que acarretam consequências para toda a sociedade.

Ressalta-se que a morte está longe de ser um tema de fácil abordagem e manejo, sobretudo na atualidade – mas não somente hoje (ARIÈS, 1989). Muitas vezes tem sido banida, nos mais distintos ambientes e lugares, a questão da morte como assunto de discussão, costuma ser evitada, tornando-se tabu. A repulsa ao tema parece ter como uma de suas causas o sentimento de angústia e desamparo diante da idéia de finitude.

Dessa forma, o objetivo geral da tese foi realizar uma pesquisa quanti-quali sobre os acidentes de trânsito com morte no município de São Luís - MA, no período de 2010 a 2014.

Além disso, esta pesquisa tem como objetivos específicos: 1) Estimar a questão da morbimortalidade no trânsito, mediante levantamento documentais e estatísticas local, regional, nacional e mundial; 2) Analisar as características socioeconômicas dos familiares de vítimas fatais e conhecer os impactos desse tipo de morte em classes sociais distintas, mediante análise da estratificação e; 3) Identificar elementos presentes nas narrativas dos

familiares das vítimas de acidentes de trânsito com morte no município de São Luís - MA, traços da relação do trânsito com o luto.

Metodologia

Consiste num estudo exploratório, com abordagem quantitativa e qualitativa. Fonseca (2002), afirma que a pesquisa quantitativa se centra na objetividade, uma vez que considera que a realidade só pode ser compreendida com base na análise de dados recolhidos com o auxílio de instrumentos padronizados. A pesquisa quantitativa geralmente recorre à linguagem estatística para descrever as causas de um fenómeno, as relações entre variáveis, etc. A utilização conjunta da pesquisa quantitativa e qualitativa permite recolher mais informações do que se poderia conseguir isoladamente.

Para fins desta pesquisa, a abordagem quantitativa foi realizada a partir de dados secundários, adquiridos após contato prévio com o Departamento Estadual de Trânsito do Maranhão (DETRAN-MA), Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), Secretaria de Segurança Pública do Estado do Maranhão, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Departamento de Informática do SUS (DATASUS/SIM), bem como Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SMTT), e Delegacia de Acidente de Trânsito (DAT). Ressaltando que uma das instituições, o IML, foi excluída desta pesquisa por recusar-se formalmente ao fornecimento de informações sobre o objeto de estudo da presente Tese (Anexo A).

Os estudos estatísticos são percebidos como instrumentos importantes na mensuração de um determinado fenómeno e avaliação do seu impacto, o que possibilita o aprofundamento sobre seus conhecimentos. Nesta pesquisa foram identificadas quatro fontes de dados secundários que buscaram contabilizar as mortes em ATT, quais sejam: SSP-MA; DENATRAN; Seguro DPVAT e DATASUS/SIM.

É importante destacar que a primeira fonte de dados secundários – que não incluem mortes registradas nas rodovias – são da SSP-MA, que unifica informações do Centro Integrado de Operações de Segurança (Ciops), Sistema de Integração de Gestão Operacional (Sigo) da Polícia Civil e do Instituto Médico Legal (IML).

No que diz respeito ao DENATRAN, este constrói seus anuários estatísticos a partir dos boletins de ocorrência lavrados pela polícia. Computa, portanto, apenas as

mortes *in loco*. Indica, por estado e por capitais, além do número de mortes, o sexo das vítimas, faixa etária e tipo (condutor, pedestre, passageiro, ciclista, motociclista e outros).

Adverte-se que apesar de serem os dados mais detalhados e com mais informações, acabam sendo também os mais subestimados, não representando bem a realidade, isso porque muitos acidentes com vítimas não são registrados pela polícia e também porque, em muitos casos, a vítima morre posteriormente no hospital, dado que não é registrado pela polícia.

A terceira fonte considerada é a da Seguradora DPVAT. A instituição que administra o DPVAT vem elaborando e divulgando a quantidade de seguros pagos por mortes no trânsito em cada ano, por região e segundo o perfil das vítimas. Todavia, assim como outras instituições têm fragilidades em sua metodologia, também é possível considerar esse problema nas estatísticas feitas pelo DPVAT. Nesta, também há subregistros e subnotificações, pois mesmo pagando regularmente esse seguro, muitos brasileiros ainda desconhecem o direito de receber indenização em caso de morte, invalidez permanente e despesas médicas e hospitalares de vítimas de ATT. Desse modo, nem todos os casos de morte por ATT geram pedidos de indenização junto às seguradoras do DPVAT, fato que deixa seus números um pouco prejudicados em comparação com a realidade e incidência desses ATT.

A última base de dados é o DATASUS/SIM, este sistema de informações sobre mortalidade é de base nacional. O Ministério da Saúde, por meio do DATASUS, elabora as estatísticas de óbitos decorrentes de acidentes de trânsito a partir da documentação do Sistema Único de Saúde (SUS). Esse sistema do MS computa as mortes das pessoas atendidas em estabelecimentos de Saúde. A operacionalização desse sistema é composta pelo preenchimento e coleta da Declaração de Óbito (DO) feita no estabelecimento de saúde, documento de entrada do sistema nos Estados e Municípios. Nos casos de óbitos por causas acidentais e/ou violentas, o legista do Instituto Médico Legal (IML) ou, no caso de não existir na localidade o IML, o perito designado para tal atividade preenche a DO. Essa DO passa pelas instâncias municipal e estadual até ser consolidada pelo Centro Nacional de Epidemiologia (Cenepi), na base nacional do sistema.

É importante destacar que o DATASUS/SIM é a fonte que foi utilizada neste estudo, pois é a única que disponibiliza a quantidade de mortes por município. Cabe, no entanto, esclarecer que a subnotificações no SUS também existem. Muitos dos acidentados que dão entrada nos hospitais não são identificados como vítimas de ATT, mas como de

acidentes em geral. Ainda assim, entre as quatro bases de dados acima elencadas, consideramos a do DATASUS/SIM a mais apropriada aos objetivos dessa pesquisa e a mais utilizada por pesquisadores da área.

É importante destacar que, para fins desta pesquisa, também foi utilizada outra técnica de coleta de dados secundários, qual seja, a Revisão Bibliográfica, que consiste no levantamento de livros, trabalhos científicos e documentos oficiais publicados em conformidade com a temática abordada. Após o levantamento do material, foi realizada uma análise do conteúdo, observando os aspectos metodológicos e a familiaridade entre os resultados. Na última etapa da análise, foi elaborado o resumo dos elementos disponíveis, com a produção dos resultados. Os dados quantitativos foram dispostos na forma de gráficos, quadros e tabelas e os dados qualitativos são utilizados para aprofundar os conhecimentos, auxiliando num refinamento da interpretação e contextualização do objeto de estudo.

Para Alves Mazzotti, e Gewandsznajder (1998), a pesquisa quantitativa, tem suas raízes no pensamento positivista lógico, tende a enfatizar o raciocínio dedutivo e os atributos mensuráveis da experiência humana. Por outro lado, a pesquisa qualitativa tende a salientar os aspectos dinâmicos, holísticos e individuais da experiência humana, para apreender a totalidade no contexto daqueles que estão vivenciando o fenômeno. Ambas se complementam, conclui os autores.

Sem pretender esgotar a totalidade de títulos específicos, A Revisão Bibliográfica foi realizada em: 1) Acervos de bibliotecas públicas e privada; 2) Em documentos oficiais, publicizados pela SSP-MA, DENATRAN, DETRAN-MA, DATASUS/SIM e; 3) Pela internet, sendo complementada e atualizada, por indicações do Prof. Dr. José Odival Alcântara Junior - orientador desta pesquisa, de autores, títulos e órgãos/instituições públicas consideradas mais relevantes, além do Periódico CAPES. Foi centrada nas seguintes categorias analíticas: Morte no Trânsito, Morbimortalidade, Classe Social, Acidentes de Trânsito Transporte.

É importante destacar que a Revisão Bibliográfica seguiu um roteiro pré-estabelecido de análise interpretatória dos conteúdos selecionados nas obras pesquisadas, na perspectiva crítica das categorias de análise, buscando a relação destas com a pesquisa empírica.

Com relação à dimensão qualitativa, os dados primários foram obtidos a partir da realização de entrevistas individualizadas com os familiares das vítimas de acidentes de

trânsito fatais. Nesse sentido, Minayo (2010, p.9) afirma que a abordagem qualitativa busca a compreensão do significado atribuído pelos sujeitos aos fatos, relações, práticas e fenômenos sociais. Continua a referida autora:

(...) a qualidade dos fatos e das relações sociais são suas propriedades inerentes, e que quantidade e qualidade são inseparáveis e interdependentes, ensejando-se assim a dissolução das dicotomias quantitativo/qualitativo, macro/micro, interioridade e exterioridade com que se debatem as diversas correntes sociológicas. Portanto, em relação à abordagem qualitativa, o método dialético, como diz Sartre, recusa-se a reduzir. Ele ultrapassa conservando (MINAYO, 2010, p. 11-12).

A pesquisa qualitativa busca a obtenção de dados descritivos, através do contato direto e interativo do pesquisador com o entrevistado, abrange um conjunto de técnicas interpretativas que têm como objetivo descrever e decodificar os componentes de um sistema complexo de significados, a partir da perspectiva dos participantes da situação estudada (MINAYO, 2010, p.13). De acordo com Silveira e Cordova:

Os pesquisadores que utilizam os métodos qualitativos buscam explicar o porquê das coisas, exprimindo o que convém ser feito, mas não quantificam os valores e as trocas simbólicas nem se submetem à prova de fatos, pois os dados analisados são não-métricos (suscitados e de interação) e se valem de diferentes abordagens. (SILVEIRA e CORDOVA, 2009, p. 31).

Na visão de Turato (2005, p.12), é decisivo que se avalie a concepção do método qualitativo de pesquisa, evitando considerações de que esta não lança mão de recursos quantitativos tais como: cálculos de percentuais, técnicas estatísticas, amostras numericamente representativas, questionários fechados ou escalas de avaliação.

Com relação ao cenário do estudo, trata-se do município de São Luís, capital do Estado do Maranhão, localizado na Região Nordeste do Brasil. Com uma população de 1.014.837 habitantes (estimativa do IBGE de 2010), São Luís é o município mais populoso do estado, além de ser o 15º município mais populoso do Brasil, e o 4º da Região Nordeste. A presente Tese tem por objetivo central realizar uma pesquisa quanti-quali sobre os acidentes de trânsito com morte no município de São Luís - MA, no período de 2010 a 2014.

É importante destacar que este recorte temporal se constituiu em um momento singular ao retratar a fase anterior e posterior, da recente alteração da Lei 9.503/97 – Código de Trânsito Brasileiro (CTB) – trazida pela Lei Nº 12.971, de 9 de maio de 2014.

Com referência aos sujeitos da pesquisa, a amostra foi composta por pessoas que possuem laços de parentesco com as vítimas fatais dos acidentes de trânsito ocorridos no município de São Luís, no período de 2010 a 2014. Os critérios de inclusão dos participantes consideraram as notícias sobre acidentes de trânsito publicadas no Jornal “O Estado do Maranhão” no referido período. A partir dessas informações, os parentes foram identificados, localizados, contactados e em seguida, entrevistados. Os critérios de exclusão foram: recusar-se a participar da pesquisa e/ou não apresentarem o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) devidamente assinado. Para garantia do anonimato, os participantes, após assinatura do TCLE, passaram a ser identificados por uma designação numérica individualmente.

Reitera-se, no que diz respeito à seleção dos sujeitos da pesquisa, que a mesma foi dividida em oito etapas, quais sejam: 1ª) A catalogação das notícias/informações no Jornal “O Estado do Maranhão” relativas aos acidentes de trânsito com morte em São Luís; 2ª) A sistematização das informações e digitalizações das notícias; 3ª) Elaboração de um Banco de Dados; 4ª) Análise das notícias em questão; 5ª) Seleção dos familiares das vítimas; 6ª) Localização dos familiares das vítimas; 7ª) Contato com os familiares, seguido do convite para participar da pesquisa e; 8ª) Realização da entrevista propriamente dita.

Informamos ainda que as matérias e demais notícias que tratam dos acidentes com morte no trânsito de São Luís, na grande maioria das vezes, são encontradas no Primeiro Caderno do jornal, na Página Policial.

Com relação à 8ª etapa da pesquisa qualitativa, que se refere à entrevista propriamente dita, optou-se pela entrevista semi-estruturada. Para Triviños (1987, p. 146), a entrevista semi-estruturada tem como característica questionamentos básicos que são apoiados em teorias e hipóteses que se relacionam ao tema da pesquisa. Os questionamentos dariam frutos a novas hipóteses surgidas a partir das respostas dos informantes. O foco principal seria colocado pelo investigador-entrevistador. Complementa o autor, afirmando que a entrevista semi-estruturada “[...] favorece não só a descrição dos fenômenos sociais, mas também sua explicação e a compreensão de sua totalidade [...]” além de manter a presença consciente e atuante do pesquisador no processo de coleta de informações (TRIVIÑOS, 1987, p. 152).

Cumprir registrar que foram realizadas entrevistas com as famílias, procurando produzir relações de entrevista pautadas nas premissas de Bourdieu, de uma comunicação não-violenta, senão vejamos:

Uma vez que, na maioria das situações é o pesquisador quem dirige a entrevista rumo aos objetivos a serem alcançados por sua pesquisa, instaura-se uma dessimetria, em que o investigador porta capitais econômico, social ou cultural superiores aos dos sujeitos de pesquisa, urge a fundamental necessidade de se reduzir os níveis de uma violência simbólica, o que se torna possível mediante uma escuta ativa e metódica, pressupondo-se “a submissão à singularidade de sua história particular” (BOURDIEU, 1998, p.695).

Vale ressaltar, que antes da realização da coleta de dados qualitativos propriamente dito, mediante técnica de entrevistas semi-estruturadas, os participantes responderam um questionário estruturado contendo questões fechadas para obtenção do perfil socioeconômico e demográfico, bem como demais características necessárias a configuração do seu perfil mais completo.

As entrevistas semi-estruturadas possibilitaram a apreensão e análise sobre as diferenças nos impactos da morte de uma pessoa em diferentes classes sociais, bem como a apreensão do sentido que representa a morte subjacente a essa questão dos acidentes com vítimas fatais no trânsito. Além disso, ao combinar perguntas abertas e fechadas, os informantes puderam ter a possibilidade de expressar suas vivências.

Vale ressaltar, que dentro da proposta de investigação dos participantes foi utilizado como um dos critérios o do IBGE (2010) que classifica o tipo de classe social em conformidade com a renda familiar e estabelece minimamente a existência de quatro membros na família. Desse modo, as famílias selecionadas continham, no mínimo, quatro indivíduos não sendo, portanto, a escolha aleatória.

É importante registrar, de maneira complementar, que foi fixado como critério de definição das classes sociais o adotado pelo IBGE (2010) que divide a população brasileira em cinco classes sociais de acordo com o rendimento familiar bruto mensal, mensurado em salários mínimos⁷, de acordo com o quadro abaixo:

Classe	Renda Familiar (R\$/mês)
Extremamente pobres	até 227,00
Pobres, mas não extremamente pobres	228,00 a 648,00
Vulnerável	649,00 a 1.030,00
Baixa classe média	1031,00 a 1.540,00
Média classe média	1.541 a 1.925,00
Alta classe média	1.926,00 a 2.813,00
Baixa classe alta	2.814 a 4.845,00
Média classe alta	4.846,00 a 12.988,00
Alta classe alta	acima de 12.988,00

Fonte: IBGE (2010)

⁷Considera-se o valor do salário mínimo estipulado para o ano de 2017 de oitocentos e oitenta reais (R\$ 880,00) conforme preconiza Decreto 13.152/2015

É importante considerar que a análise das estruturas de classes e das estratificações é um instrumento metodológico fundamental para realização desta pesquisa. De acordo com Stavenhagen (2008, p.242), o conceito de classes só adquire valor analítico como parte de uma teoria de classes.

No âmbito das metodologias concernente às classes socioeconômicas, podem ser identificados dois vetores investigativos principais. O primeiro deles, mais utilizado, é o da medição da classe média, a partir da renda individual ou familiar auferida em conformidade com as faixas de renda, que geralmente estabelecem os parâmetros inferiores e superiores (LANGONI, 1973 apud GUERRA et al, 2006).

O segundo vetor investigativo se detém mais na compreensão das classes sociais, a partir dos indivíduos em função da dimensão de estratificação social (GUERRA et al, 2006). Dessa forma, ao contrário da definição de classe média baseada no critério de diferencial de rendimento ou de participação na renda nacional, há uma possibilidade de analisar e interpretar a classificação dos indivíduos e grupos sociais, com base em dados e condições socioeconômicas comuns. Para Stavenhagen (1969):

As estratificações são universais e representam a distribuição desigual de direitos e obrigações numa sociedade. A sociedade tem a necessidade de situar e motivar os indivíduos na estrutura social, e a base para tal é constituída pelo prestígio diferencial das diversas posições na sociedade e das pessoas que ocupam essas posições (ESTAVENHAGEN, 1969, p. 119).

Para o presente trabalho, julga-se mais adequado utilizar o critério que estratifica as classes socioeconômicas. É importante destacar para o entendimento do presente percurso metodológico, que a teoria e pesquisa sobre estratificação social (mais especificamente, os estudos sobre classe) na sociologia britânica foram, em grande, parte influenciadas pela tradição sociológica clássica, conformada pelas teorias marxistas e weberiana.

Na perspectiva analítica baseada na teoria weberiana, a estratificação social é concebida como uma estrutura conformada por componentes materiais e normativos que se interconectam empiricamente. Com base nesse entendimento, a distinção weberiana (Weber, 1982) entre situação de classe e classe social foi apropriada como uma forma de investigar como as relações econômicas que estruturam diferentes situações de classe se

conectam a relações não econômicas. O conceito de classe social permite, portanto, captar a imbricação entre classe e status⁸.

Por sua vez, Goldthorpe e Marshall⁹ partem de uma concepção weberiana de classe social e afirmam a importância da análise de classes no estudo das relações entre estrutura de classes e mobilidade social, desigualdades sociais e ação social. Para eles, a análise de classes constitui um programa de pesquisa que pode perfeitamente admitir teorias sociológicas distintas.

De acordo com o entendimento de Laranjeira:

É bem verdade que o questionamento do conceito de classe não é novidade; o mesmo foi contestado, principalmente em sua versão marxista, ao longo do século. Entretanto, mesmo quando rejeitado em seus pressupostos marxistas, mantinha-se como instrumento de análise em autores não marxistas, como foi o caso de autores, como Wright Mills, Ralf Dahrendorf e Anthony Giddens. Nesta acepção, de uma forma muito geral, o conceito de classe refere-se à constituição de atores coletivos cuja identidade se define a partir do lugar ocupado nas relações de produção/mercado – origem de interesses capazes de conduzir a ação política no sentido de promover a conservação ou a mudança de situações de desigualdade social (LARANJEIRA, 1993, p. 85).

Nessa perspectiva, as localizações de classes para Wright são "posições dentro das relações sociais de produção" (WRIGHT, 1989, p.13). Assim:

Nesse sentido, caberia retomar o argumento de Wright (1989) para quem a estrutura de classes é ainda mecanismo básico pelo qual os recursos sociais são apropriados e distribuídos, o que determinaria a capacidade de ser dos diferentes atores sociais. Segundo ele, a estrutura de classe, ao condicionar a capacidade dos agentes de atuar socialmente, é também o determinante central na constituição do poder social (LARANJEIRA, 1993, p. 90).

Em seu principal trabalho sobre classes sociais, qual seja, “A Distinção”, Bourdieu (1979) investiga os determinantes sociais do gosto e, mais especificamente, conecta a capacidade de julgamento ou o juízo estético às classes sociais. Para captá-los, o autor propõe investigar a gênese dos princípios geradores e unificadores das práticas sociais (o *habitus*) como produto da incorporação de uma condição de classe e de seus condicionamentos sociais. Classe é definida por Bourdieu (ibid., p.97) como sendo um:

⁸ Nesse sentido, Giddens (1975) cunhou o conceito de estruturação para dar conta dos processos pelos quais relações tipicamente econômicas se transformam em sistemas estruturados de relações sociais baseados em classe.

⁹ GOLDTHORPE, J. M.G. *The promising future of class analysis: a response to recent critiques*. Journal of Sociology, v. 23, n. 3, p. 381-400, 1992.

Conjunto de agentes situados em condições homogêneas de existência, impondo condicionamentos homogêneos e produzindo sistemas de disposições homogêneas, próprias a engendrar práticas semelhantes, além de possuírem um conjunto de propriedades comuns, propriedades objetivadas, às vezes, garantidas juridicamente - por exemplo, a posse de bens ou poderes - ou incorporadas, tais como os *habitus* de classe - em particular, os sistemas de esquemas classificatórios.

Assim, os *habitus* de classe representam o conjunto de condicionantes comuns e em relação à atuação no cotidiano que produz experiências comuns e que, por sua vez, gera um conjunto de disposições internalizadas em relação a agir de determinada forma. (LARANJEIRA, 1993, p. 91).

Nesse aspecto, pelo viés do *habitus* e sua capacidade de gerar práticas classificáveis e classificadoras, o espaço social transmuta-se em espaço simbólico e as práticas dos agentes tornam-se signos de distinção.

Com efeito, considerando todas as vertentes sobre as teorizações acerca das classes sociais sejam elas marxistas, neomarxistas ou as dimensões teóricas contemporâneas importa-nos interpretar um eixo que implica em tomar as dimensões das classes sociais em seus elementos clássicos, especialmente, o que ainda considera o viés econômico, apesar de não o entender como único determinante, e expressar, com concisão e precisão, o contraste entre os extremos, a partir das oposições e hierarquias que lastreiam a morte no trânsito e seus efeitos. Nesse sentido:

O que parece ficar claro nessa discussão é que, de um equívoco que colocava a dimensão econômica como única dimensão importante na análise da realidade social, passa-se para um outro equívoco, igualmente danoso, que é o de simplesmente suprimir o econômico da análise sociológica (LARANJEIRA, 1993, p. 91).

Inegavelmente, a posição de classe determina muitos aspectos da vida material dos indivíduos, definindo não apenas o acesso e a posse de recursos materiais, mas também as atividades da vida cotidiana. Nesse sentido, na presente pesquisa, além do critério da renda, utilizamos nas entrevistas, variáveis de estratificação social que permitem identificar e avaliar as distintas posições dos indivíduos na sociedade tais como: a propriedade, o nível escolar, *status* e o trabalho.

Assim, na visão de Stavenhagen (2008, p.240), a qual seguimos, o fenômeno da estratificação só adquire aspecto dinâmico e estrutural quando está ligado à análise da

estrutura de classes sociais. Dessa forma, há que se falar numa dimensão de hierarquização do espaço social.

Importante colaboração de Touraine, que estabelece que o modo de hierarquização define, pois, a matéria-prima das classes sociais que volta a encontrar-se também, ao nível das organizações, nas escalas de estratificação. É importante saber se é a educação, ou a riqueza, ou a propriedade, o que define o nível hierárquico e que constitui, portanto, o campo no qual as classes entram em relação. (TOURAINÉ Apud ZENTENO, 1977, p.13).

Com efeito, Lukács (1969) entende que há uma relação intrínseca entre classes sociais e estratificação. Senão vejamos:

Falamos em estrutura de classes para acentuar de saída o ponto de vista segundo o qual as classes não podem ser compreendidas tomadas cada uma isoladamente, mas apenas quando examinadas em sua totalidade e mútuas relações. Falamos ainda em estratificação social para deixar clara a impossibilidade de separar as duas noções, cujas relações poderão ser entendidas, conforme o ponto de vista do leitor, seja tendo as classes como uma das “dimensões” da estratificação, seja percebendo classes e estratificação (LUKÁCS, 1969, p.72).

Acredita-se que a condição de classe afeta os interesses materiais e também as experiências de vida em geral. Condiciona o acesso a recursos produtivos e molda, por exemplo, as experiências no trabalho e no consumo, o que gera inúmeros efeitos. Evidentemente, as desigualdades sociais não podem ser reduzidas às desigualdades de classe, porém as relações de classe têm papel decisivo na modulação de outras formas de desigualdades.

Assim, considerando a perda de um indivíduo por um acidente com morte no trânsito, todas essas condições repercutem vivências muito diferentes quando as classes sociais, que passam por tal situação são igualmente diferentes. O que se desejou buscar foi à apreensão e a interpretação sobre os significados dessas experiências, a partir de como esses indivíduos, de classes sociais distintas sofreram os múltiplos impactos dessa perda, além de compreender como as situações hierarquizadas no trânsito representam numa esfera micro, as posições sociais dos indivíduos em situação de conflito.

Este estudo considera os dilemas acerca dos modos de conceber as classes sociais. Nesse aspecto, não nos propomos a adentrar nessa discussão e embate teóricos. Este estudo, em seu campo metodológico, toma a referência das classes sociais, mais especificamente, a dimensão da estratificação para responder a um conjunto de questões no

âmbito da sociabilidade e dos conflitos com morte no trânsito, que são seus objetos de pesquisa principais.

É exatamente nessa perspectiva, que o conceito de estratificação social pode ser útil em pesquisas quanti-quali, pelas quais se pretende analisar, explicar e identificar os efeitos que as posições de classe podem ter sobre diferentes aspectos do processo de morte no trânsito.

Por fim, com relação à organização e redação da Tese, esta se inicia com um exercício de delimitação, problematização e proposta metodológica do seu objeto e segue organizado em quatro capítulos, que estão dispostos da seguinte forma: no Capítulo 1 preocupamo-nos em realizar apresentação sobre a evolução histórica do automóvel e sua relação com os acidentes de trânsito no mundo, Brasil e Maranhão/São Luís.

No Capítulo 2, buscamos apresentar e analisar dados estatísticos à morbimortalidade no trânsito.

No Capítulo 3, abordamos as diferentes concepções de sentidos produzidos sobre as mortes e os acidentes de trânsito à luz da discussão da Década de Ação pela Segurança no Trânsito ONU/Brasil, bem como de uma reflexão da Tanatologia e do Hibridismo além de avaliarmos os impactos sociais sobre a morte, a partir das narrativas e das vivências dos familiares das vítimas fatais no trânsito do município de São Luís - MA.

Ao final desta pesquisa não pretendemos esgotar a temática nas conclusões, mas provocar questionamentos que poderão ensejar novos estudos e novas reflexões acerca da temática abordada.

1. EVOLUÇÃO HISTÓRICA DO AUTOMÓVEL E DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO

O século XX foi marcado profundamente por intensas mudanças ocorridas no interior do processo produtivo. Estas mudanças não influenciaram apenas as transformações no chão de fábrica, elas também contribuíram para modificações nas relações de trabalho e, conseqüentemente, em diversas alterações na vida dos trabalhadores e das cidades.

A conhecida era do progresso e da prosperidade, segundo Vieira tem um importante marco na história da automobilidade. Para ele:

O ano de 1908 marca o início de um período em que o automóvel deixará de ser um artigo de luxo e se tornará uma necessidade. Sem dúvida, esse início se deve a um homem: Henry Ford. Em outubro desse ano, Ford lança o vigésimo projeto de sua empresa, que virá a ser o mais forte ícone do automóvel do século XX: O Ford T. Além de popular e acessível, esse carro é a base para o que em breve se tornaria uma nova maneira de produzir na indústria – a linha de montagem – que revolucionou não apenas a fabricação automobilística, mas fez surgir a era da produção em massa, a principal engrenagem da economia mundial que mudou para sempre a economia e a sociedade (VIEIRA, 2008, p. 393).

Na visão de Giucci (2004, p. 13) a intensidade do fenômeno desperta atenção. É o *boom* do automóvel como projeto. No início do século XX há um enorme número de sociedades que pretendem se dedicar à sua construção – 167 na França, 35 na Alemanha, 112 na Inglaterra, 11 na Itália, 215 nos Estados Unidos, vários na Suíça, na Bélgica, na Áustria, na Espanha, na Suécia, na Holanda, na Dinamarca, no Canadá. A automatização modificará esse panorama de pioneiros individuais e artesãos. Em 1921, mais da metade dos automóveis do mundo vem das fábricas Ford [...] O fordismo produz em massa, divide as tarefas, consolida a linha de montagem, padroniza as peças, integra verticalmente a produção e automatiza as fábricas.

A indústria automobilística tem a particularidade de ser pioneira em matéria de organização da produção (organização do trabalho), seja ao nível de uma fábrica ou de um sistema de produção. Foi ela que criou o chamado fordismo (GOUNET, 1999, p. 14).

De acordo com Giucci (2004, p.172), muitos pensam que Henry Ford inventou o automóvel, quando na realidade o popularizou. Mistura de homem de negócios e engenheiro social, Ford disseminou a idéia de alta eficiência por baixo custo.

A partir do sistema de trabalho da fábrica Ford foi cunhada a expressão “fordismo”, significando a produção de bens baratos usando o método da linha de

montagem. Os outros empresários do século que seguiram Henry Ford nessa sequência de legitimação da tecnologia e do capital – Alfred Sloan Jr., presidente da General Motors (seu método de trabalho de organização descentralizada é chamado de “sloanismo”); Thomas Watson, que transformou a IBM em um gigante da informática; e Bil Gates, criador da Microsoft – cultuam, todos, a intensificação da mobilidade (“navega-se” nos computadores). A primeira parte do século é representada pelo sistema tecnológico automobilístico, enquanto a segunda corresponde a empresários da área da comunicação, quando a circulação se torna também cibernética” (GIUCCI, 2004, p. 173).

De acordo com Gounet (1999, p.23), o Japão também tenta introduzir os novos métodos de produção. Nos anos 20, as três grandes firmas norte-americanas, todas de Detroit, criam filiais no arquipélago. Em 1933 surge a primeira empresa automobilística japonesa de certa importância, a Nissan.

O toyotismo, em meados da década de 1950 no Japão, embora não inteiramente desvinculado do fordismo, foi uma reestruturação importante para o aumento dos lucros e superação da crise capitalista no início da década de 1970, consolidando-se como modelo a ser seguido na indústria principalmente na década de 1980. Para Giucci:

O que está em jogo é a civilização. A produção de bens materiais, a circulação dos objetos, a funcionalidade do sistema. Combate-se o tempo perdido, a falta de planejamento e a monotonia da pobreza. Ford chama isso de “aprender a viver”. Porém, uma persistente ambivalência ameaça os mais férreos esforços para impulsionar a sociedade da mobilidade. Era impossível imaginar a magnitude dos futuros “custos externos” do automóvel – danos ambientais, congestionamentos, acidentes, criminalidade – mas o empenho de Ford em demonstrar a utilidade do veículo motorizado para a “boa-vida” sugere curiosamente dúvidas sobre o seu valor (GIUCCI, 2004, p. 200)

Pensando sobre os efeitos de tantas mudanças afirma Gounet (1999, p. 51-52) que: O que acontece no setor automobilístico concerne a todos. Tem o valor de exemplo, de ilustração, do que nos espera, dos processos que opõem as empresas umas às outras, de disputas fundamentais para o futuro de nossas sociedades. A aplicação dos novos métodos de produção penetra em outros setores. A começar pela indústria eletrônica, cujo esquema de produção é o mais parecido com a produção automobilística. Mas igualmente em outros ramos: a siderurgia, a produção de máquinas, a indústria manufatureira em geral.

Nesse sentido, Gounet aponta outros efeitos econômicos a partir de duas perguntas basilares. Assim:

Que sistema é capaz de trazer mais riquezas para os homens? Riquezas para quem? A indústria automobilística é o exemplo típico de um ramo onde a lógica da acumulação perseguida pelas empresas individuais e apoiadas pelo Estado deveria assegurar o crescimento do bem-estar coletivo. Caso se levem em conta todas as repercussões sobre a máquina econômica, ela é o modelo da civilização do automóvel. Acompanhando essa lógica, fica claro que a escolha adotada enriquece uma minoria de acionistas e diretores à frente das montadoras, mantendo os trabalhadores numa situação de exploração cada vez mais insustentável, atirando muitos deles nas indústrias subcontratadas, em condições ainda mais terríveis (jornadas de 50 e 60 horas semanais, sem férias, mal pagos...), para a marginalização (GOUNET, 1999, p.28).

Como afirma Giucci (2004, p. 201), “o automóvel se difunde de modo irresistível pelo planeta”. Efeito imponente de todo esse processo que é praticamente irreversível.

Destaca Giucci (2004, p. 233) que o homem moderno se completa no carro e na mobilidade. Um batalhão de oportunistas sobrevive convencendo os indecisos e compradores renitentes de que caminhar é um estigma. São os vendedores de automóveis, tenazes espíões dos desejos alheios esperando fazer uma vítima.

Para Vieira (2008, p. 224) a hostilidade ao veículo motorizado praticamente explode: uma tecnologia tão nova e que mexe com praticamente todo o tecido social e econômico não vai ser recebida de braços abertos por todos, e quando essa tecnologia, ainda em seu início, traz problemas de acidentes e muito medo, as reações são naturais e envolvem inclusive violência.

No entanto, como vimos, os efeitos e as complicações não se restringem a questão econômica e as relações de trabalho. Surgiram também efeitos negativos por trás do horror dos acidentes de automóveis e das mortes ocasionadas por eles.

Para Giucci (2004, p.78) o acidente é a praga da modernidade cinética. Pode ser mencionado, mas é indesejado, mal recebido e o drama o acompanha como uma sombra. Vale aqui considerar seus efeitos perversos. É quando, por exemplo, os técnicos são chamados para resolver os problemas imprevistos das máquinas. Segundo Giucci (2004, p.79), “somos perseguidos pelo fantasma da tecnologia fora de controle”.

1.1 História dos Acidentes de Trânsito no Mundo

Por trás do horror dos acidentes de automóveis se esconderia um inegável fascínio e excitação [...]. Por um lado a velocidade intensifica o sentimento de prazer; por outro, aponta os perigos da vida moderna¹⁰.

¹⁰ Giucci, Guillermo. In. A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004. (p.79-81).

A origem do trânsito perde-se no tempo, visto que é uma atividade tão antiga levando em consideração que toda a atividade humana está relacionada ao deslocamento de um local para outro. O mesmo deve ser considerado para a história de seus acidentes, isto é, representa algo tão antigo quanto a invenção dos primeiros meios de transportes.

Os primeiros sinais de problemas e conflitos nos deslocamentos iniciaram em Roma. A dimensão do império e a constante necessidade de circulação de tropas impuseram a prioridade do trânsito terrestre ao marítimo, bem como a construção de vias terrestres para unir as províncias do império. Com isso foi necessário o imperador Julio César banir o tráfego de rodas do centro de Roma durante o dia, criou-se também algumas regras de circulação, como a limitação de peso para os veículos de transporte de carga e a proibição de determinados veículos na cidade de Roma em virtude de suas vias não terem sido planejadas para suportar grande quantidade de veículos e pessoas. (HONORATO, 2004).

Para além desses primeiros indícios históricos de problemas entre pessoas e veículos, considera-se importante demarcar o eixo teórico que fundamenta a presente discussão. Assim, o ponto de partida de uma abordagem sobre os acidentes de trânsito que desejo construir parte do entendimento da gênese da mobilidade e da automobilidade como elementos referenciais da modernidade cinética. Nesse sentido, faz-se referência a automobilidade como um grande paradigma da modernidade e é importante caracterizar bem esse marco para entendermos a maneira como a intromissão dos automóveis na vida dos indivíduos modificou estruturalmente suas relações de sociabilidade. Nas palavras de Giucci (2004, p. 48), “a velocidade se impõe como a base da civilização moderna”.

Nesse sentido, é preciso considerar que a Revolução Industrial introduziu inovações tecnológicas surpreendentes no processo de produção de mercadorias, resultando na inauguração da produção em massa dos produtos industrializados. Todavia, as mudanças no processo de produção fabril não se limitaram ao campo do desenvolvimento tecnológico – deixou rastros também na estrutura social. Foi graças à Revolução Industrial que as cidades vivenciaram um processo intenso de crescimento populacional, levando ao fenômeno da urbanização. A partir daí, as cidades foram alçadas à condição de protagonistas das sociedades modernas, espaço que ocupam até a atualidade. Para Giucci (2004, p. 148), “A automobilidade intensifica a consciência da modificação da paisagem”.

O ato de locomover-se no espaço urbano sempre foi condição necessária para a existência das cidades. Entretanto, até o advento da cidade moderna, a locomoção no meio urbano era realizada de maneira mais rústica pela atividade humana ou tração animal. O desenvolvimento tecnológico trouxe novidades nas formas de locomoção, ocasionando uma reconfiguração do espaço, mas também da paisagem urbana. A Revolução Industrial permitiu o crescimento das cidades, fazendo da mobilidade e dos automóveis os alicerces fundamentais da modernidade. De acordo com Giucci:

O carro e o ônibus substituem o bonde elétrico, que por sua vez tinha eliminado o bonde puxado por burros. Cada novo mecanismo reduz o tempo das distâncias e permite a reconfiguração urbana. Não há tempo para a melancolia ou o fastio vital. A história é o progresso ininterrupto da velocidade, que exige a renovação incessante dos meios de transporte (GIUCCI, 2004, p. 45).

Em fins do século XIX, os cavalos e as carruagens, nas primeiras cidades industriais, disputavam espaço de circulação com os pedestres nas ainda incipientes ruas antigas e medievais. No mundo moderno, o desenvolvimento tecnológico colocou fim a esta disputa por espaço, reservou para as ruas o papel de espaço privilegiado de acomodação dos veículos automotores responsáveis pela locomoção. A lógica da priorização de ruas e avenidas como exclusividade para os automóveis foi ganhando cada vez mais força na medida em que o automóvel foi se generalizando e assumindo o protagonismo dos deslocamentos no espaço das cidades contemporâneas (VIEIRA, 2010).

Essa mudança na configuração das cidades introduzidas pela necessidade de oferecer dinamização aos veículos tornou próxima a relação das pessoas com os veículos e destes com os acidentes e com as mortes.

Tudo indica que o primeiro acidente foi em 1771, com o automóvel inventado pelo francês Nicholas Cugnot, conhecido como fardier á vapeur, que transportava quatro pessoas e tinha velocidade máxima de 3,6 km/h. A caldeira ficava a frente da máquina, sendo muito instável e, por causa da péssima distribuição de peso ocasionou o acidente. O próprio Cugnot perdeu o controle da direção ao tentar fazer uma curva e, por não ter freio, bateu em um muro de concreto no pátio de manobras no Quartel Real de Vienes na França. Não houve vítimas fatais. (FREITAS, 2014, p.16).

Segundo Durão e Lucas (2015, p.301), o primeiro acidente mortal da história do automóvel foi em 31 de Agosto de 1869 na Irlanda, onde após uma curva, uma das ocupantes, a escritora Mary Ward, teria caído do automóvel, sendo atingida por uma das rodas na região cervical morrendo instantaneamente.

A história dos primeiros acidentes se confundem, muitas vezes, com a própria história da evolução dos transportes e também com a história do crescimento urbano e desenvolvimento das cidades. São as cidades os primeiros espaços sociais pensados para a dinamização dos transportes e são nelas que as pessoas começaram a se machucar e morrer por influência dos veículos.

Seguindo uma perspectiva que percebe o espaço urbano enquanto manifestação de determinadas dinâmicas sociais e históricas (LÉFÈBVRE, 2002; CASTELLS, 1999), é importante destacar que o aparecimento dos automóveis nas cidades começou a mudar a sua configuração urbana.

As cidades se transformaram nos locais de produção e consumo do sistema capitalista, o que resultou no aumento da circulação tanto de pessoas como de mercadorias, evidenciando a necessidade de reprodução deste espaço urbano capitalista. Os imperativos do capitalismo levaram à concentração de moradia, do trabalho e do capital nas cidades, na medida em que a cidade concentrava a mão de obra necessária à produção de mercadorias. Neste cenário, a urbanização funcionou como motor da industrialização, ou seja, como condição necessária para que o desenvolvimento tecnológico e o processo fabril de produção de bens e mercadorias se realizassem. Estes dois processos se complementam na medida em que a cidade vai se tornando cada vez mais atrativa para a consolidação do processo industrial (CASTELLS, 1980). De acordo com Giddens:

O caráter de rápida transformação da vida social moderna não deriva essencialmente do capitalismo, mas do impulso energizante de uma complexa divisão do trabalho, aproveitando a produção para as necessidades humanas através da exploração industrial da natureza. (GIDDENS, 1991, p.20).

Cumprido salientar que Weber e Simmel foram os primeiros autores a pensar a cidade sociologicamente e se preocuparam em conceituar e definir o que configura este espaço no sentido sociológico. Os estudos que vieram depois acerca das cidades advêm direta ou indiretamente das contribuições destes autores. Segundo Edgar Morin:

Pensar a cidade é levar em consideração, também, um fenômeno próprio da metrópole, o da mobilidade. Mais do que nunca, os deslocamentos tornaram-se uma necessidade nas grandes cidades. Ontem ainda, falava-se das mobilidades relativas aos deslocamentos que se alternavam entre residência e local de trabalho; hoje, porém, os deslocamentos assumiram um aspecto totalmente diferente (MORIN, 2013, p.248).

Gottdiener (2011, p.12) ao falar sobre a organização espacial contemporânea, por exemplo, mostra que esta nova organização define com contornos bem diferentes os meandros que conferem “vida” à cidade e essas linhas diferenciadas que constroem um novo modelo de cidade também redefinem o trânsito.

Com efeito, um aspecto que é considerado como fundamental para Gottdiener, a respeito do crescimento sócioespacial, é justamente o que encara a vida urbana como cada vez mais portátil e essa mesma característica se espalha pela cidade, cada vez mais compactada. O referido autor afirma que em vez de uma cidade com dinâmica tradicional, que outrora representava um processo histórico em formação, existe agora uma população metropolitana distribuída e organizada em áreas regionais em permanente expansão (GOTTDIENER, 2011, p.14)

Nessa discussão, Gottdiener também faz referência ao determinismo tecnológico, e afirma que a maioria dos analistas da localização colocam as considerações de transporte como o fator determinante dos novos padrões espaciais.

Nesse sentido, os novos padrões espaciais também definiram novos padrões de accidentalidade relacionada ao universo dos transportes. De acordo com Giucci (2004, p. 79), no final do século XIX ninguém podia conceber a influência do automóvel na história da morte. A primeira fatalidade de grande repercussão ocorreu em Londres no dia 17 de agosto de 1896. Justamente no ano em que foi revogada a lei inglesa da Bandeira Vermelha¹¹ (Red Flag Act), que obrigava um homem a caminhar diante do automóvel com uma bandeira vermelha para alertar os pedestres. Uma senhora foi atingida por um carro que se deslocava a 7km por hora nas proximidades no Palácio de Cristal.

A senhora chamava-se Bridget Driscoll e foi atropelada por um modelo anglo-frances conduzido por Arthur Edsall. O condutor chegou a ser preso, mas a morte foi posteriormente considerada um acidente.

Dois anos depois, também na Inglaterra, aconteceu a primeira morte de um motorista em decorrência de acidente automotivo. Henry Lindfield estava dirigindo com seu filho Brighton até Londres, quando bem próximo do seu destino acabou perdendo o controle do veículo e caindo por uma ladeira. Eles bateram em uma cerca e Lindfield foi arremessado do banco do motorista, e sua perna foi prensada pelo veículo em uma árvore. Seu filho não se machucou e foi buscar ajuda. No hospital, os médicos decidiram amputar

¹¹ Na Inglaterra surgiu a primeira lei de trânsito - a da “Bandeira Vermelha” - em 1836. Limitava em 10 km/h a velocidade máxima e obrigava que um homem precedesse o veículo com uma bandeira vermelha para alertar os pedestres.

a perna do condutor, que ficou inconsciente até falecer no dia seguinte (PIQUEIRA, 2013, p. 17).

Em 1934 foram registrados na Inglaterra mais de 240.000 acidentes de trânsito e mais de 880.000 nos Estados Unidos. (GIUCCI, 2004, p. 80). Obras de artes como a pintura pode relembrar essa paisagem de angústia, em quadros como os produzidos por Grant Wood – *Death on the Ridge Road* (1935) e de Alfonso Ponce de León – *El accidente* (1936) cujas imagens seguem abaixo.



Figura 1: Pintura de Grant Wood – *Death on the Ridge Road*



Figura 2 Pintura de Alfonso Ponce de León – *El accidente*

Afirma Giucci que Pierre Curie, Nathanael West, James Dean, Albert Camus, Jackson Pollock, Roland Barthes, Grace Kelly, Ayrton Senna, a princesa Diana, Vilém Flusser, Chico Science morreram em acidentes de automóvel, entre milhares de outros homens e mulheres, crianças, jovens e velhos. Além de milhares de cães, galinhas, vacas,

ovelhas e tartarugas migratórias que punham ovos nas praias enquanto os automobilistas demonstravam potência de suas máquinas na areia (GIUCCI, 2004, p. 80).

O automóvel é utilizado, assim, de forma irresponsável por muitas pessoas, que não têm consciência do perigo que representam para os pedestres e os demais motoristas (Vasconcelos, 1998, p. 77).

Dentre os casos já citados por Giucci de personalidades famosas que perderam a vida em acidentes de trânsito, destaca-se o caso fatal envolvendo Isadora Duncan¹² que era uma bailarina. Sua vida pessoal havia sido uma tragédia só, particularmente ligada a automóveis. Em 19 de abril de 1913 quando a família viajava de carro de Paris para Versalhes em uma curva perto do Rio Sena, os dois filhos pequenos morreram afogados quando o carro em que estavam rompeu a lateral de uma ponte e mergulhou no rio. Duncan, ela própria, saiu seriamente ferida em dois acidentes de carro, em 1913 e 1924.

No dia em que morreu em Nice – França, Duncan era passageira de um novo modelo de carro desportivo conversível. Assim que passou para o banco de trás, o longo cachecol vermelho se enroscou na calota da roda traseira do lado do passageiro, se prendeu ao eixo e a enforcou violentamente em torno de seu pescoço, jogando-a ao chão, e arrastando-a pelo pavimento de paralelepípedos. Ela morreu instantaneamente.

Infere Giucci (2004, p. 79) que inicialmente a imprensa noticiou com riqueza de detalhes os acidentes e os problemas associados ao automobilismo. Embora desde o início tenham sido notórias máquinas de produzir vítimas, a novidade e a distinção superavam amplamente o perigo. Assim, na visão de Giucci:

À medida que aumentava o índice de acidentes, várias vozes se ergueram contra a “arma mortífera” (Grifos do autor). Os que enriqueciam, segundo o irônico comentário de um jornal da época, eram os fabricantes de muletas (GIUCCI, 2004, p. 79-80).

Nos países considerados desenvolvidos, os problemas dos acidentes começaram a ser percebidos pela sociedade e se tornaram graves nas primeiras décadas do século XX. Nos EUA, o número dos automóveis cresceu muito. Nos países europeus e também no Japão o problema dos acidentes de trânsito se destacou após a segunda grande guerra. Nos países em desenvolvimento, como o Brasil, os acidentes começaram se apresentar como um problema para a sociedade, desde os anos 70, em decorrência do

¹² RIBAS, Camila. Isadora Duncan. 2012. Revista Žena [online]. Disponível em: <<http://www.revistazena.com.br/camilaribas/materia/isadora-duncan/>>. Acesso em 29 ago. 2017.

processo de dependência do transporte motorizado em especial dos automóveis para a mobilidade humana e de mercadorias (VASCONCELLOS, 2005, p.81).

Muitos se esqueceram, e Rubén Darío registra de Paris que na tentativa de eliminar o espaço e o tempo o “debochado trambolho homicida” continuava devorando pobres-diabos de pedestres que tinham o azar de encontrá-lo em uma rua ou caminho real. No caso do super- *chauffeur* não tem nenhuma importância o infeliz que tem o azar de ser esmagado pelo automóvel” (GIUCCI, 2004, p. 87-88).

A cidade de Ohio, nos Estados Unidos reivindica o primeiro acidente envolvendo veículos movidos a gasolina. Em 1891, o engenheiro James Lambert dirigia um buggy junto com outra pessoa, quando acabou chocando-se contra uma árvore. O condutor perdeu o controle do veículo e acabou batendo em um poste, causando lesões de menor gravidade nos dois. Esse é, até o momento, o primeiro acidente automotivo registrado envolvendo veículos a gasolina (PECHANSKY, DUARTE e BONI, 2010, p. 21).

O primeiro acidente relatado envolvendo automóveis e ingestão de bebidas alcoólicas ocorreu em 10 de setembro de 1897 quando George Smith, motorista de taxi, bateu seu veículo em um edifício localizado na New Bond Street – Londres. Smith assumiu estar sob a influência de bebida alcoólica, dois a três copos de cerveja. Na verdade, foi a primeira vez que alguém teve que responder judicialmente por este tipo de ocorrência (PECHANSKY, DUARTE & BONI, 2010, p. 21).

É importante destacar que se o acidente surge como um infortúnio imprevisto, as provas de velocidade foram o espaço do risco oficial. É que a vitória ainda era a melhor propaganda para os construtores de automóveis. O fascínio pela velocidade se combinava com os interesses econômicos e com a falta de medidas de segurança. As competições davam-se entre construtores, não entre países. E as companhias francesas e alemãs dominavam o cenário. Mas a glorificação da velocidade deixou suas marcas. Nos pilotos, símbolos de hombridade, e também nos espectadores, pois inicialmente não havia técnicas para proteger o público, que se aglomerava à margem das estradas de terra, sem consciência do perigo. Quase suicidas aquelas testemunhas ingênuas das provas de velocidade. A primeira etapa da corrida Paris – Madri de 1903 é, para Rubén Darío, uma demonstração de irracionalidade. Sete mortos e muitos feridos, além das vítimas encontradas nas estradas e estripadas pela “veloz e pesada barata de ferro e borracha” (GIUCCI, 2004, p. 91-92).

Segue abaixo trecho jornalístico que reproduz o caso do primeiro acidente automobilístico envolvendo bebidas alcoólicas ocorrido na New Bond Street – Londres:



Com o surgimento do problema dos acidentes, de acordo com Giucci (2004, p. 81) regulamentar o trânsito e controlar os acidentes por intermédio de leis passaram a ser considerados uma necessidade. Essas determinações surgiram de diversas formas. A primeira edição do *Guia Michelin* da França, de 1900, incluiu um decreto do Presidente da República regulamentando a circulação dos automóveis. Foram criadas medidas de segurança contra explosões e incêndios; instruções para não espantar os cavalos nem espalhar odores incômodos. A velocidade não devia exceder 30 quilômetros por hora no campo e 20 quilômetros nas cidades. Assim:

Há guardas e sinais luminosos; leis e multas; limites de velocidade e advertências, exames de habilitação e inspetores; cintos de segurança. Multiplicam-se as restrições ao cheiro, ao ruído e ao peso do automóvel; contra as emissões de fumaça e a poeira que levanta. Mas os acidentes não diminuem. Em compensação, aumenta a quantidade de companhias de seguros contra acidentes. Nas primeiras décadas há uma inadequação entre a tração do automóvel e a potência do motor. A má qualidade dos pneus e dos caminhos

contribui para aumentar o risco tanto para motoristas quanto para pedestres (GIUCCI, 2004, p.82).

É possível constatar que com o aumento da velocidade dos carros fabricados anos após anos o número de acidentes de trânsito aumentou muito em relação a períodos anteriores.

De acordo com Vasconcellos (1998, p.83), quanto maior for a velocidade do veículo, piores serão as consequências negativas para a segurança: diminui a possibilidade de frear ou desviar a tempo o veículo de um obstáculo que surja e aumenta o risco de ferimentos graves e morte no caso de um acidente.

A morte estava à espreita. Ou, como diria, uma companhia de seguros, “A morte o vigia”. Estradas ruins, descuido, alta velocidade, cavalos que disparavam em frente ao monstro mecânico, cães que atravessavam, pneus que explodiam, freios que falhavam; Uma grande variedade de fatores explica os acidentes (GIUCCI, 2004, p. 89-90).

Por outro lado, o referido autor reporta-se ao fato de existirem mortes e acidentes envolvidos com o carro e afirma que: o fascínio pelo automóvel só em parte pode ser explicado por sua utilidade. A dupla capacidade de prestar serviços e infligir danos, sem dúvida, contribui para transformá-lo em uma figura temível (GIUCCI, 2004, p. 338).

Na visão de Vasconcelos (1998, p. 78), o automóvel, por seu lado, é de longe o transporte mecânico individual mais utilizado no mundo moderno, na maioria das cidades. Foi o aumento acelerado da frota de automóveis, dentro do processo de crescimento urbano do nosso século, que caracterizou a crise urbana dos transportes e, conseqüentemente, os problemas do trânsito.

O veículo automotor é retratado por Giucci (2004, p 52-53) como um anarquista poderoso. Acelera, difundindo medos pelo mundo, livre das antigas regras. Nenhum trilho determina seu rumo. É o senhor das possibilidades ilimitadas. Seu condutor debocha das regras, pois para ele existe apenas uma lei: a de sua própria vontade. É a tirania do diabo e a vitória do desejo individual sobre a coletividade. Ele destrói os costumes e derrota os limites. Supera as carruagens, ocupa as ruas, invade as calçadas, ameaça pedestres e mercados. Ele mata.

O filósofo francês Jean Baudrillard (1989, p. 72) identificou o automóvel como “uma extensão sublime do ambiente doméstico, uma projeção fálica e narcisista onde o

sistema subjetivo das necessidades se combina com o sistema objetivo da produção¹³”. Para Baudrillard, a posse de um automóvel denotaria prestígio, que poderia se estender até a casa numa relação direta: um carro de luxo significaria uma casa também de luxo.

Na atualidade a questão urbana e os conflitos tornaram-se centrais nesta perspectiva e isso decorre também em função do aumento do número de automóveis em circulação. Tempo, redes, transporte, comunicação e informação não são meros elementos presentes na vida contemporânea. Segundo Urry (2007), eles são a própria forma como esta vida em sociedade se organiza e se reproduz. Assim, a questão que se coloca é que esse conjunto de fatores presentes numa realidade cinética resulta em efeitos negativos nas sociabilidades, sobretudo no contexto do império do automóvel em nosso cotidiano. Embora, não se deva responsabilizar o automóvel por todos os problemas e tragédias do trânsito, não podemos ignorar que o seu aumento alarmante nas vias públicas têm contribuído para uma circulação urbana bastante complicada muitas vezes caracterizada por acidentes e mortes.

O culto ao carro e a sua pretensa performance prometida criam situações estranhas e perigosas conforme infere Giucci (2004, p.83):

O carro faz emergir do fundo das pessoas algumas características curiosas que, em geral, não são honrosas. Revela, exaltando-as, as características menos nobres da natureza humana. Transforma um ser sensível em um nervoso, e um nervoso em demente. Faz de um forte um selvagem e de um selvagem um animal, oferecendo oportunidades inimagináveis de rejeição, perfídia e covardia. O carro permite ser impunemente grosseiro e covarde (DUHAMEL, 1930, p.98).

O referido autor da obra *A vida cultural do automóvel*, mostra essa máquina como um verdadeiro objeto de culto sendo mesmo considerada como o núcleo de “uma religião cinética universal”, isto é, uma espécie de “sacramento rodante” que unifica corpo e velocidade.

Com efeito, o culto ao carro instaurou uma lógica e um estilo de vida que acentuam o individualismo e escancaram o consumismo em tempos líquidos¹⁴. Promete liberdade, mas oferece uma dependência radical. Insinua um atributo excitante – a velocidade – mas se transforma numa “jaula de ferro” que prende os indivíduos em congestionamentos nas grandes cidades. Conquista pela proposta de agilidade, mas

¹³ BAUDRILLARD, Jean, apud: GIUCCI, Guillermo. *A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética*. Civilização Brasileira: Rio de Janeiro, 2004. p. 72.

¹⁴BAUMAN, Zygmunt. *Tempos Líquidos*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2007.

proporciona lentidão e estimula o nervosismo nas ruas e avenidas das médias e grandes áreas urbanas ao invés da contemplação da paisagem. Nas palavras do próprio Giucci: “Em alguns momentos, o movimento se transforma em imobilidade”. (2004, p. 16).

Todavia, na modernidade o automóvel é, por assim dizer, um dos produtos mais bem sucedidos do advento da sociedade moderna. O carro ajudou a redefinir as cidades, a moldar estilos de vida coletivo e individual e até seus substratos relacionados ao status social. Não restam dúvidas de que o veículo sintetiza alguns dos elementos simbólicos mais almejados pelo "homem moderno": visibilidade, distinção e poder. Entretanto, numa perspectiva não menos diferente tem-se a visão de Miralles-Guasch sobre essa realidade em tempos de modernização em Barcelona:

El auge de la motorización privada, la construcción de lared viária rápida y el inicio de las desventajas de este modelo de movilidad, junto a los fenómenos de la congestión, los accidentes de tráfico, la contaminación, etc., marcarán este período (MIRALLES-GUASCH, 2002, p. 148).

Nesse sentido, é importante considerar que central à própria existência humana, “a mobilidade é um fato da vida” (CRESSWELL, 2011). E, como diria Urry, (2007, p.3), “It sometimes seems as if all the world is on the move¹⁵”.

Para Vasconcelos (1998, p. 82), o movimento é a essência do trânsito – o trânsito é movimento – e, todo movimento pode, portanto (como possibilidade lógica), levar a um “acidente” de trânsito.

O trânsito e suas complicações nas cidades têm crescido de forma descontrolada na atualidade, fazendo com que o tempo gasto pelas pessoas dentro do veículo torne-se, às vezes, estressante. Uma das piores consequências disso é a exacerbação da violência provocada por motoristas que se manifestam através de atitudes de desrespeito ora com o pedestre, ora com os outros condutores. Muitas vezes, o automóvel é usado como arma letal nessa luta urbana em que se transformou a difícil sociabilidade entre indivíduos nervosos. Como assevera Giucci¹⁶ o automóvel transformou-se numa potente “máquina assassina”, sendo o acidente a praga da modernidade cinética.

No caso de acidente, o efeito também é drástico: a energia de choque, que é transmitida aos passageiros dos veículos, é proporcional ao quadrado da velocidade, ou

¹⁵ Tradução da frase de Jonh Urry: “As vezes parece que todo o mundo está em movimento”.

¹⁶ GIUCCI, Guillermo. A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004. (p.78).

seja, o efeito sobre eles é multiplicado por quatro quando a velocidade dobra. Situação semelhante acontece com os atropelamentos, normalmente acidentes brutais, em que o pedestre está completamente desprotegido e a violência do choque é muito grande. (VASCOCELLOS, 1998, p. 84).

A primeira dificuldade, segundo Vasconcellos (1998, p. 83), está ligada aos reflexos do motorista e à capacidade mecânica de alteração da trajetória e da velocidade do veículo: a 40 km/h o motorista precisa no mínimo de 10 metros para parar o veículo completamente, enquanto a 80 km/h essa distância aumenta para 40 metros, sendo que essas distâncias aumentam consideravelmente no caso de pista molhada. Senão vejamos o gráfico abaixo:

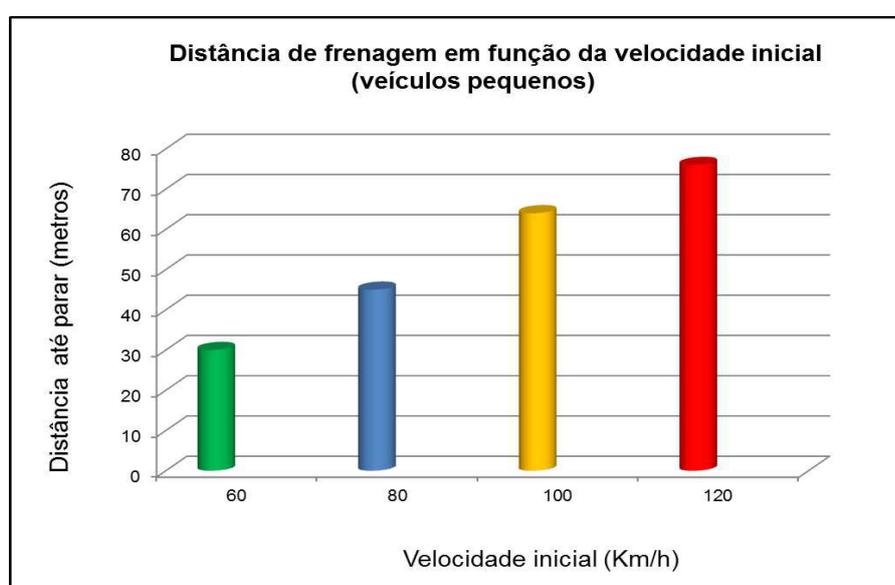


Figura 3: Vasconcellos, Eduardo. O que é o Trânsito, 1998. (p. 84).

O gráfico expressa uma idéia que, a grosso modo, indica que quanto maior a velocidade inicial do automóvel (km/h) maior dificuldade de executar manobras de frenagem até a parada total do veículo o que corrobora a existência de acidentes e mortes no trânsito.

De acordo com Giucci (2004, p. 63-64), é incontestável que a modificação do ritmo da vida cotidiana, vinculada à necessidade de cumprir horários cada vez mais rígidos, produz ansiedade. Embora o congestionamento urbano seja anterior ao automóvel, o fenômeno se intensifica na grande cidade motorizada e estimula o nervosismo. Conclui o referido autor que “mais fácil apontar os problemas no trânsito que reconhecer seus aspectos positivos” (GIUCCI, p. 84).

Nesse sentido, alguns aspectos negativos têm se mostrado cada vez mais letais na contemporaneidade e o uso dos automóveis está diretamente relacionados com isso. Como afirma Jeremy Packer (2007, p. 393), “A reação dos Estados Unidos aos eventos do 11 de Setembro configuraram o automóvel como um novo local para a condução da guerra”.

Uma prática muito comum da ação terrorista hoje é a utilização de veículos para seu ataque mortífero. Carros foram usados como armas contra multidões de pedestres pelo menos seis vezes desde o ataque terrorista de Nice, na França, até o mais recente em Barcelona, na Espanha no ano de 2017.

É uma estratégia especialmente eficaz, pois todos nós temos acesso a veículos. Sabe-se que no passado, tanto países em guerra quanto outros grupos terroristas já usavam automóveis como objetos letais. Todavia, essa estratégia tem ganhado força, é recorrente e continua transformando carros em armas.

Esse é mais um tipo de violência urbana para além dos acidentes de trânsito que tem repercutido na história dos automóveis pelo mundo e na perda de inúmeras vidas. Representa profundas conexões entre os usos do carro, (in)segurança e militarismo.

Dado o rápido aumento global da automobilização, das viagens aéreas, do transporte marítimo e da logística, da ampla exportação e imitação dos extravagantes modelos estado-unidenses de urbanismo e mobilidade, estima-se que em 2020 o transporte vai ser responsável por 57 % da demanda global de petróleo. (GRAHAM, 2016, p. 393). De acordo com Graham:

A construção da sociedade estado-unidense como sociedade arquetípica hiperautomobilizada desde antes da Segunda Guerra Mundial tem sido abastecida – literalmente – pelo fornecimento barato e abundante de petróleo. Esse suprimento foi sustentado ao longo de mais de cinco décadas pela intervenção militar combinada com o apoio político a uma série de regimes de fachada dúbios e autoritários no Oriente Médio, em especial o da Arábia Saudita. (GRAHAM, 2016, p. 394).

Poderíamos nos perguntar o que esse fato tem a ver com a proliferação dos carros e porque não, dos acidentes. No entanto, parece claro, que se juntarmos esse fato com os dados estatísticos sobre o crescimento da frota mundial essa relação fica mais visível. Nesse sentido, Graham (2016, p. 404) ajuda a decifrar. Segundo ele, em 2001, o mundo tinha meio bilhão de carros; em 2030 provavelmente terá mais de um bilhão. Continua o autor:

No que diz respeito aos Estados Unidos, o Instituto de Estudos Estratégicos do Exército dos EUA prevê que a importação de petróleo do Oriente Médio vai aumentar em 268%, de 2,3 milhões de barris por dia em 2002 para 5,8 milhões em 2025. O total de importações de petróleo para o mesmo período deve aumentar de 11,3 milhões para 21,1 milhões de barris por dia, em um contexto de crescimento geral do consumo nos Estados Unidos de 67% (de 19,7 milhões para 32,9 milhões de barris por dia). Desse crescimento projetado, dois terços vão ocorrer no setor de transportes (GRAHAM, 2016, p. 404-405).

Para compreender todo o custo dessa dependência crescente, precisamos olhar para além da alta dos preços na bomba de gasolina. Essa dependência em termos mundiais também aponta o aumento do crescimento da frota de veículos, de sua produção e consumo, facilitação de acesso ao crédito etc. No fim das contas, não é difícil imaginar os espaços da cidade ocupados cada vez mais pelos carros bem como do colapso com a presença dos conflitos de sociabilidade e, não menos do que isso, das mortes.

Para além dessas implicações, é inteiramente debatido no mundo o problema da violência no trânsito. Segundo a OMS, são 3 mil vidas perdidas por dia nas estradas e ruas ou a nona maior causa de mortes no mundo. O problema é mais grave nos países de média e baixa renda. A OMS estima que 90% das mortes acontecem em países em desenvolvimento, entre os quais se inclui o Brasil.

As previsões da OMS indicam que a situação se agravará mais justamente nesses países, por conta do aumento da frota, da falta de planejamento e do baixo investimento na segurança das vias públicas.

O progressivo agravamento da violência no trânsito levou as Nações Unidas a proclamar 2011-2020 a Década de Ação pela Segurança no Trânsito, com o objetivo de estabilizar e, posteriormente, reduzir as cifras de vítimas previstas, mediante a formulação e implementação de planos nacionais e regionais.

Os números apresentados pela Organização Mundial da Saúde que motivou a formulação dessa resolução são indicativos de uma real pandemia. Só no ano de 2009, aconteceram cerca de 1,3 milhão de mortes por acidentes de trânsito em 178 países do mundo. Dos mortos, 50,0% são pedestres, ciclistas ou motociclistas, a parcela mais vulnerável nas vias urbanas.

Além dos mortos, cerca de 50 milhões sobrevivem com traumatismos e ferimentos. Os acidentes de trânsito representam a 3ª causa de mortes na faixa de 30-44 anos; a 2ª na faixa de 5-14 e a 1ª na faixa de 15-29 anos de idade (OMS, 2004). Se nada for

feito, a OMS estima que ocorrerão 1,9 milhão de mortes no trânsito em 2020 e 2,4 milhões em 2030.

Com efeito, os acidentes de trânsito têm sido responsáveis por inúmeros prejuízos sociais e econômicos, repercutindo desde danos materiais até a perda precoce de vidas humanas em decorrência da presença de uma morbimortalidade¹⁷ associada a irresponsabilidades, imprudência e desrespeito as normas.

O trânsito mata quatro vezes mais pessoas do que as guerras tem alertado a OMS. A questão das mortes teoricamente chama atenção para os estudos da mobilidade urbana e, para os fenômenos da sociabilidade que se desenvolvem dentro das cidades. A morte em virtude de acidentes de trânsito, sem dúvida alguma, é uma dessas questões que necessitam de maiores análises para que sejam criadas medidas mitigadoras para seu controle.

É importante registrar que o estudo do automóvel, da mobilidade, bem como das mortes e acidentes de trânsito podem ser úteis para entendermos o tempo em que vivemos hoje e suas problemáticas de sociabilidade. Em nenhum outro momento da história humana, tantas inovações tecnológicas foram capazes de transformar significativamente o estilo de vida das pessoas.

O século XX levou ao surgimento de uma vasta gama de máquinas – computadores, aviões teleguiados, armas termonucleares – nas quais a identidade latente da máquina é ambígua. A compreensão dessa identidade pode ser conseguida com o estudo do automóvel¹⁸.

É possível perceber que algumas referências da sociologia contemporânea apontam para a importância de entendermos a dimensão e a complexidade das relações sociais decorrentes dos deslocamentos contemporâneos, assim como a de construir novos instrumentos de análise. É nesse contexto que autores como John Urry¹⁹ referem-se a um “paradigma da mobilidade”, como uma proposta para alternativas de análises sobre os novos cenários com os quais os indivíduos estabelecem interações, incluindo os aspectos negativos como os acidentes de trânsito e as mortes decorrentes destes.

¹⁷Representa a relação entre o número de casos de enfermidades ou morte e o número de habitantes em um dado lugar e momento. Em síntese, estabelece a relação entre morbidade e a mortalidade.

¹⁸Ballard apud Giucci In. A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004. (p.11).

¹⁹John Urry no segundo capítulo do livro *Mobilities* apresenta seu paradigma das mobilidades, o qual se pretende multidisciplinar e capaz de estabelecer uma ciência social orientada ao movimento.

É importante lembrar que durante algumas décadas não foram consideradas relevantes pelas Ciências Sociais, às ideias de Georg Simmel sobre o movimento e seus impactos na vida cotidiana moderna. Todavia, muitas de suas construções e teorizações foram retomadas por Urry e seu Paradigma da Mobilidade.

A sociedade, conforme Georg Simmel (2006) demonstra, emerge a partir da formação de uma complexa rede de interações entre indivíduos, impulsionada por diversas motivações, que são exemplos constituintes das matérias e conteúdos da vida social. Assim, a sociedade decorre de um emaranhado de ações e reações, desenvolvidas no cotidiano das diversas formas e conteúdos das relações sociais.

Logo, a sociedade é estabelecida como o produto das manifestações de contato social, na medida em que “os indivíduos estão ligados uns aos outros pela influência mútua que exercem entre si pela determinação recíproca que exercem uns sobre os outros” (SIMMEL, 2006, p.17). Assim:

Instintos eróticos, interesses objetivos, impulsos religiosos, objetivos de defesa, ataque, jogo, conquista, ajuda, doutrinação e inúmeros outras situações fazem com que o ser humano entre, com os outros, em uma relação de convívio, de atuação com referência ao outro, com o outro e contra o outro, em um estado de correlação com os outros. Isso quer dizer que ele exerce efeito sobre os demais e também sofre efeitos por parte deles. Essas interações significam que os portadores individuais daqueles impulsos e finalidades formam uma unidade – mais exatamente, uma sociedade (SIMMEL, 2006, p. 60).

Simmel (2006) aponta que o interagir social entre indivíduos é um processo que marca o caráter conflituoso das relações.

Definida por Simmel como sendo a “forma lúdica da sociação”, a sociabilidade por sua vez é a forma pela qual os indivíduos constituem uma unidade no intuito de satisfazer seus interesses, onde forma e conteúdo são na experiência concreta processos indissociáveis (Simmel, 2006, p. 65). Enquanto que no processo que constitui a sociação as formas assumidas pelos elementos constitutivos da vida social acarretam na determinação da forma em razão do conteúdo, no fenômeno da sociabilidade a forma constitui seu próprio conteúdo, com finalidade em si mesmo.

Trazendo as considerações de Simmel para a discussão sobre o trânsito, a mobilidade urbana cria e forja traços sociais sob a sociabilidade dos moradores de uma cidade. Todavia, as reações entre os indivíduos, seja na sociedade ou no trânsito não são sempre harmônicas.

Ressalta-se que a presente pesquisa tem como pressuposto uma relação entre o social e as formas sociais que se estabelecem e, se concretizam no espaço da circulação urbana. Nesse aspecto, ao abordarmos os acidentes com mortes estamos buscando demonstrar o quadro em que a mobilidade se realiza.

Não há dúvidas de que a mobilidade é uma questão crescente dentro das Ciências Sociais, uma vez que ela se apresenta como um princípio geral da modernidade²⁰. Com efeito, por muito tempo o conceito de mobilidade ficou restrito a ideia de “um movimento ligado à mera mudança de lugar”. Assim, as discussões sobre mobilidades foram especialmente discutidas no campo dos estudos geográficos que as associavam as questões de formação do espaço urbano e as dinâmicas socioterritoriais. Todavia, o “retorno da mobilidade” nas Ciências Sociais enfoca as diferentes redes, fluxos e práticas que tem transformado os processos de relações e dinâmicas sociais. Os estudos mais recentes ligados a uma perspectiva crítica sobre a visão limitada do conceito de mobilidade e sua delimitação geográfica, passaram por um processo de refinamento e tornou conceito polissêmico.

Os tempos característicos da modernidade cinética são os mesmos pontuados pela ascensão da economia globalizada, das sociedades em redes, do alto desenvolvimento tecnológico e da conseqüente lógica política neoliberal a ela associada. Essa configuração faz com que a mobilidade de determinados fluxos - de pessoas, de mercadorias, além de financeiros - tenha a tendência a aumentar e tornar as interações e as relações sociais cada vez mais complexas, nervosas e perigosas.

Abordar a questão da mobilidade significa partir do entendimento de que ela não é um elemento específico da atualidade. Contudo, é necessário compreender que a mobilidade ganha contornos *sui generis* na modernidade cinética porque, moldando-se às próprias transformações econômicas, sociais e tecnológicas que se verificam no mundo acaba sendo irremediavelmente assumida como um verdadeiro estilo de vida.

Como já sinalizava Bauman (1999, p. 6) “A mobilidade [atualmente] galga o mais alto nível dentre os valores cobiçados – e a liberdade de movimentos, uma mercadoria [contudo] sempre escassa e distribuída de forma desigual”.

É importante considerar que devido a complexidade de aspectos relacionados à mobilidade, o correto seria falarmos em “mobilidades”, no plural, em função de sua

²⁰In: Tracing Mobilities: towards a cosmopolitan perspective. Canzler, Kaufmann e Kesselring. USA : MPG Books Ltd, 2008 (p. 3).

amplitude como sugere Jonh Urry em sua obra *Mobilities* ao falar do paradigma das diferentes mobilidades (2007, p 7).

Nesse sentido, também é importante perceber os acidentes e as mortes em sua conotação plural, uma vez que plural são seus efeitos, estimativas, padrões, sentidos, formas, perigos, causas e conseqüências.

1.2 História dos Acidentes de Trânsito no Brasil

Podemos dizer que a chegada do primeiro carro motorizado em solo brasileiro, em 1893, foi um marco importante na história do automóvel no país, tendo a participação direta de Alberto Santos Dumont, aviador e inventor, considerado “o pai da aviação” que começou a dirigir um Peugeot Type.

De acordo com GIUCCI (2004, p. 81), Santos Dumont dirigia seu veículo sem prestar atenção nos limites de velocidade. Não admitia controle nem multas. Quando era detido, acreditava que bastava revelar sua identidade. Com a difusão do automóvel, e justamente com o aumento do número de acidentes, a marca da individualidade não serve como desculpa.

Já em 1897, no Rio de Janeiro, o escritor e poeta José do Patrocínio foi o primeiro a circular a bordo de um automóvel nas então precárias ruas da cidade, um Serpollet²¹ francês. Informa GIUCCI (2004, p. 81) que poucos dias depois, o orador abolicionista e alguns amigos, acreditando voar a poucos quilômetros por hora, destruíam a máquina contra árvores na Rua da Passagem. Ao volante estava Olavo Bilac, tentando aprender a dirigir.

Um dos primeiros carros a marcar história no Brasil foi justamente esse em 1897, importado da França e pertenceu ao ativista Jose do Patrocínio como dito. Certo dia entrou para história, pois especificamente na Barra da Tijuca provocou o primeiro acidente de trânsito do Brasil. De acordo com Giucci:

Jornalista e antimonarquista ferrenho, José do Patrocínio foi o primeiro a circular em um automóvel no Rio de Janeiro. A seu lado costumava passear Olavo Bilac. Eram dois grandes personagens: o poeta sagrado (Bilac) e o orador do

²¹ Esse carro entraria para a história por outro motivo, bem mais prosaico: foi com ele que ocorreu o primeiro acidente automobilístico brasileiro de que se tem notícia. Envolveu o poeta Bilac. O veículo era da propriedade de José do Patrocínio e este resolveu ensinar seu amigo Olavo Bilac a dirigir. A experiência não foi das melhores: pouco depois de assumir o volante, Bilac – na época com 32 anos e demonstrando excesso de entusiasmo – destruiu o carro, ao arremessá-lo contra uma árvore na Estrada Velha da Tijuca (Revista Quatro Rodas, 2002, p.23).

aboliconismo, filho de uma escrava (Patrocínio). Porém, o que despertava a curiosidade das crianças, adolescentes e adultos era o veículo. Na opinião de um cronista, era “feio, amarelo, andava aos trancos e barrancos sobre o calçamento desigual e deixava para trás um cheiro insuportável de petróleo”. Muitas vezes precisava ser empurrado (GIUCCI, 2004, p. 80).

O automóvel de Patrocínio teve um fio inglório. Foi motivo de escandalosa atenção quando chegou. As pessoas paravam espantadas, como se estivessem vendo um bicho de Marte ou um instrumento de morte fulminante. (GIUCCI, 2004, p. 80-81).

No Brasil, Renato Almeida²² começa seu livro *Velocidade* com uma frase definitiva: “Se alguma coisa pode caracterizar a civilização, que transformou a humanidade, desde a descoberta do vapor, é a velocidade”.

De acordo com Elenice Silva (2011, p.22), desde sua invenção até a chegada ao Brasil, o automóvel teve sua origem no final do século XIX, durante a belle époque (1871-1914), uma época de muitas mudanças no mundo da arte para a Europa. Nesse momento, surgiram outros grandes feitos, como a luz elétrica, a fotografia, o telégrafo sem fio, o rádio, o telefone, o gramofone, os balões dirigíveis, o cinema, o bonde elétrico e os motores de combustão interna. Até então, os automóveis representavam um sonho na vida dos brasileiros.

O prazer de lançar a máquina contra os pedestres é anterior ao automóvel. Quando existe a possibilidade de deixar evidente ao indefeso a diferença social, algum arrogante sempre aproveita a oportunidade. Em meados do século XIX, no Rio de Janeiro, cidade famosa pelo excesso de velocidade, os senhores se exibiam em suas carruagens circulando velozmente entre os plebeus a pé. Também os escravos ou negros elevados à posição de cocheiros, coroados de chapéu de copa alta, se tornavam insolentes para com os trabalhadores e os pedestres, exagerando na velocidade. (Freyre apud Giucci, 2004, p. 87).

²² ALMEIDA, Renato, *apud*: GIUCCI, Guillermo. A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004, p 63.

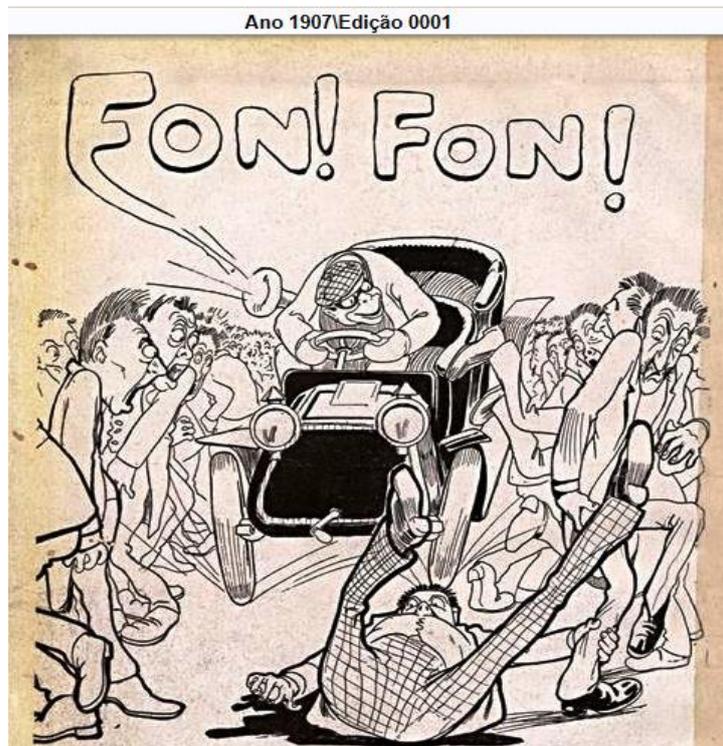


Figura 4 – Charge Salve-se quem Puder. Exemplar da Revista Fon-Fon! 1907, Ano 1 n. 1.

“Salve-se quem poder! Arreda! Arreda!
 Vim de automóvel para chegar cedo!
 E hei de tudo levar de queda em queda
 Pois de tudo saber trago o segredo!
 Ao espírito e à graça bato moeda
 E levo a vida toda de brinquedo.
 De tudo revelar ninguém me veda
 E de tudo dizer não tenho medo!
 Na cidade não há quem me anteceda!
 Por essas avenidas enveredo
 De dia ou pela noite muda e queda.
 Não minto nem aos outros arremedo
 Trago aos dedos um látego de seda
 E eis feito o meu programa, eis o meu credo!

(Revista Fon-Fon, 1907, p.6).

O século XX marcou o ingresso definitivo do Brasil na modernidade e coincidiu com a chegada dos automóveis no país, que logo foram alçados à condição de símbolos do progresso e expressão máxima da própria modernidade. Para alcançar o status de nação moderna, o Estado e a sociedade brasileira estimularam – e ainda estimulam – a posse e utilização de veículos automotores – símbolos de modernidade e ícones do progresso. Desde então, ter um automóvel no Brasil não significa apenas adquirir uma

mercadoria cujo valor de uso é dar celeridade aos deslocamentos humanos, mas também alcançar status, poder, conforto, diferenciação e ascensão social (NETO, 2012, p.53).

Com o automóvel habitando o ambiente urbano, tem-se a alteração do próprio ritmo das cidades. A possibilidade de encurtar as distâncias e as novas alternativas de locomoção são ingredientes fundamentais introduzidos nas cidades do século XX. As promessas de velocidade, liberdade, conforto e status transformam o automóvel num objeto de desejo dos cidadãos, resplandecendo eficiência em meio ao ambiente de concreto. No entanto, vale ressaltar que embora os automóveis sejam alçados à condição de objeto de consumo capaz de dar novo sentido à vida urbana, os mesmos estão restritos aos indivíduos que podem comprá-los, o que não impede sua presença no imaginário tanto de proprietários quanto de não proprietários de automóveis (GIUCCI, 2004, p. 19).

De acordo com Franz (2012, p. 13) Em Joinville/SC segundo reportagem do Jornal A Notícia, o primeiro veículo a desembarcar na cidade através do Rio Cachoeira na Praça Hercílio Luz foi em maio de 1907, pertencente aos irmãos Trinks, pouco mais de uma semana depois acontecia o acidente envolvendo o veículo. O cãozinho Fox foi atropelado na rua do Príncipe, o acontecimento foi noticiado pelo jornal da época “Kolonie Zeitung”.

Para Vieira (2008, p.278), no primeiro ano do século XX, a condição das vias brasileiras é a mesma de hoje: péssima. Henrique Santos Dumont, irmão de Alberto, o primeiro automobilista de São Paulo, protesta contra a buraqueira, enviando petição ao prefeito Antonio Prado para solicitar isenção da taxa sobre veículos, por causa da má adaptação do nosso calçamento, pelo qual são prejudicados, sempre os pneus das rodas.

Desde que os veículos de propulsão animal foram paulatinamente abandonando a paisagem urbana e os automóveis passaram a receber tratamento especial das cidades, estas vêm procurando acomodá-los da forma mais confortável possível, acreditando na promessa da automotorização de maior fluidez com o uso do automóvel, ou seja, acreditando na promessa da própria modernidade. Embora os veículos automotores tenham herdado a infraestrutura deixada pelos antigos inquilinos das ruas, as charretes e carruagens, demandaram melhor tratamento, pois ofereciam em troca elementos mais sedutores: velocidade e flexibilidade. As exigências de ruas pavimentadas e segregadas ao uso exclusivo dos automóveis foram atendidas e reproduzidas nos grandes centros urbanos mundiais, que passaram a separar a circulação de pessoas motorizadas e não motorizadas (VIEIRA, 2010, p. 120).

Caricaturas das primeiras décadas do século XX oferecem um quadro de atropelamentos e mortes com o surgimento do automóvel. Entre o pedestre e as galinhas praticamente não há diferenças: são miseravelmente esmagados.

As representações de acidentes nos jornais e revistas do Rio de Janeiro são comuns, bem como das diferenciações sociais. De caricaturistas²³ como K. Lixto, J. Carlos, Julião Machado, Angelo Agostini; em revistas como *Fon-Fon!* e *Careta*; em jornais como *O país*, *O Malho* e *Gazeta de Notícias*. (GIUCCI, 2004, p. 88). Seguem abaixo alguns exemplos:

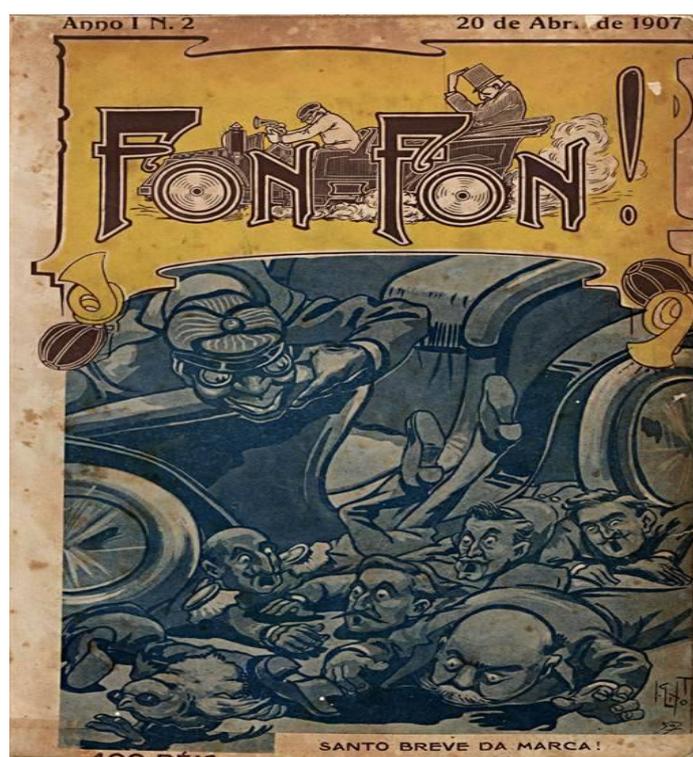


Figura 5 – Charge de Atropelamento. Capa do Exemplar da Revista Fon-Fon! 1907, Ano 1 n. 2.

²³ As charges e as caricaturas no século XX no Brasil eram uma representação pictórica em que se satirizavam um fato específico da sociedade da época, em geral, de caráter político e que era do conhecimento público. As caricaturas eram o desenho que, pelo traço, pela escolha dos detalhes acentuavam ou revelavam certos aspectos caricatos de situações inusitadas do cotidiano. Os caricaturistas como K. Lixto, J. Carlos, Julião Machado, Angelo Agostini eram porta-vozes de seu tempo e eram disseminadores de uma crítica sutil baseada em humor e técnica. Fonte: Portal EcoD. Disponível em: <http://www.cultura.gov.br/noticias-destaques/-/asset_publisher/OiKX3xIR9iTn/content/calixto-cordeiro-e-j-carlos-na-bienal-da-caricatura/10883>. Acesso em 03 jul. 2017.

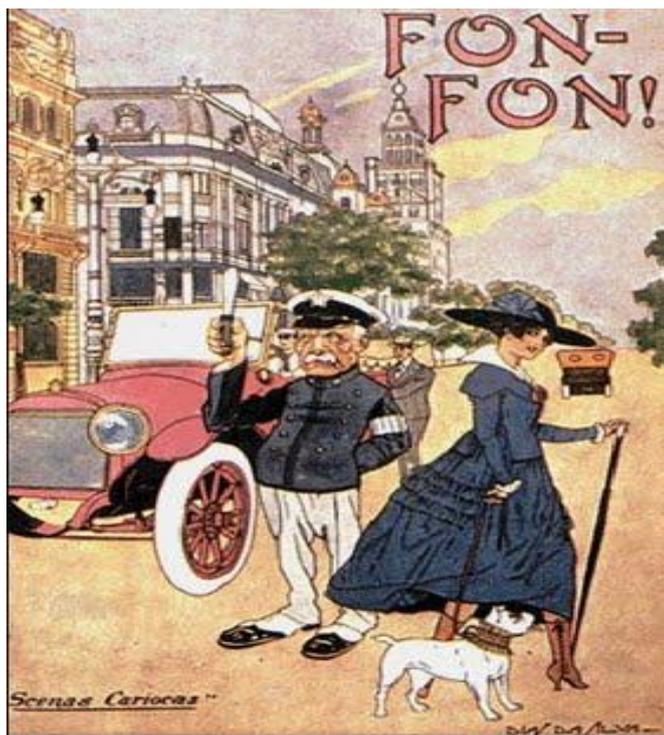


Figura 6 – “Scenas Cariocas”. Capa do Exemplar da Revista Fon-Fon! 1917, Edição 003

O foco da revista tinha um olhar irônico em relação ao dia a dia e aos fatos do Brasil considerado moderno. A revista tratava de estilos e das rápidas mudanças que ocorriam na sociedade brasileira. Mas é inegável que o maior enfoque, era em relação à vida social carioca, o que incluía os carros e suas marcas de distinção social.

Herman Lima (1963) oferece, em sua *História da caricatura no Brasil*, muitos exemplos de charge de época que demonstram o perigo daquele novo flagelo. E o tema do egoísmo de proprietários e choferes ante o inerme pedestre encontra uma ironia magnífica em uma charge de 1912 de J. Guerreiro: um automóvel acaba de atropelar um transeunte. Dentro do veículo, um cavalheiro vocífera. A mulher, na calçada, também lamenta, ao ver o automóvel sujo de sangue:

Ora, mas que pena, um carro pintado há dois dias e já todo sujo...
 Que dinheirão não se gasta num carro...
 O marido – Não se pode dar um passeio que não venha logo
 Um moço entupir o caminho... (LIMA, 1963, p.455).

Cumprido destacar que o transporte urbano era feito por bondes, os veículos individuais eram raros – charretes e tálburis²⁴ – e a população transitava a pé, pois não havia necessidade de grandes deslocamentos, visto que a cidade já oferecia toda a

²⁴ Carros de duas rodas puxados por um cavalo.

infraestrutura para o contexto de mobilidade limitada aos pedestres e bondes. Destaca Gehringer que:

No Brasil que entrava no século XX, havia mais do que se preocupar do que com os raros automóveis dirigidos por excêntricos. Em 1900, o país tinha 17 milhões de habitantes, dos quais 11 milhões se ocupavam da lavoura e ganhavam 25 mil réis por mês. Uma calça de linho custava 70 mil réis e um gramofone 700 mil, mais do que o salário de um ano de trabalho. Neste cenário, um automóvel, cujo preço andava pela casa dos 5 milhões de réis, estava tão distante das aspirações populares quanto uma viagem a Bagdá, num tapete voador (GEHRINGER, 2002, p. 17).

O automóvel não se espalhou rapidamente pelo Brasil. Apenas a altíssima sociedade do fim do século XIX podia se dar o luxo de possuir um e mesmo os muito ricos não demonstraram interesse imediato. Assim:

Num intervalo de dez anos entre 1893 e 1902, apenas 100 veículos seriam importados em todo o Brasil. A bem da verdade no fim do século XIX, não havia um bom motivo para alguém querer ter um automóvel no Brasil. Em 1893, o grosso do transporte urbano ainda era feito por bondes, puxados por uma parelha de burrinhos. E mercadorias eram transportadas por carroças, muitas delas movidas por braços e pernas humanos. Mesmo os veículos individuais – charretes e tálburis – eram raros: a grande massa transitava, mesmo, a pé. As capitais eram imensas feiras livres, com bancas permanentes nas ruas e nas calçadas, de modo que tudo pudesse ser encontrado na própria vizinhança, o que tornava os deslocamentos desnecessários. “Pressa” não era ainda uma palavra destacada no vocabulário das pessoas. Num ambiente desses, era quase impossível dizer que um automóvel pudesse ser considerado algo “necessário”, ou, sequer, “útil”. Tanto que a chegada do segundo carro a São Paulo demoraria nada menos que cinco anos: ele foi adquirido em 1898 pela família Tobias de Aguiar, os descendentes do famoso brigadeiro Raphael Tobias de Aguiar, presidente da Província de São Paulo nos tempos do Império, e fundador da Polícia Militar paulista (REVISTA QUATRO RODAS, 1992, p. 23).

Ainda no Rio de Janeiro, em 1898, o dono da fábrica de café Moinho de Ouro, Álvaro Fernandes da Costa Braga, importou um automóvel Benz de 8 cavalos. Mas Álvaro tinha motivos que iam além da simples ostentação social para ter um carro: ele foi o primeiro brasileiro a usá-lo como meio de propaganda. Na parte traseira da Benz, Álvaro montou uma espécie de moinho holandês – o símbolo da sua empresa – para fazer a divulgação de seus produtos pelas ruas do Rio de Janeiro. Tudo ocorreu bem até o dia em que o automóvel-moinho de Álvaro cruzou, na praia de Botafogo, com um bonde puxado por burros. Os animais ficaram sobressaltados com aquela máquina estranha e barulhenta, o cocheiro perdeu o controle e os burros desembestados provocaram a colisão do bonde com o Benz. Alguns passageiros do bonde desmaiaram, mas o prejuízo de Álvaro foi maior: seu carro, o primeiro outdoor ambulante do Brasil, ficou inutilizado (REVISTA QUATRO RODAS, 2002, p. 24)

Dois anos depois, em 1900, o então prefeito de São Paulo Antônio Prado, implementou leis regulamentando o uso do automóvel na cidade, instituindo uma taxa para esse veículo, assim como era feito com os tálburis e outros meios de transporte. De acordo com GIUCCI (2004, p.82):

São criadas medidas de segurança contra explosões e incêndios; instruções para não espantar os cavalos nem espalhar odores incômodos. Os instrumentos de manobra devem estar agrupados de tal forma que o condutor possa acioná-los sem deixar de olhar o caminho; o veículo deve obedecer ao aparato de direção, fazer pequenas curvas com facilidade e ter dois sistemas de frenagem distintos.

O primeiro automóvel efetivamente destinado a fazer propaganda, andou pelo Rio de Janeiro no início de 1905, fazendo à noite projeções luminosas, fixas e móveis, de negócios de clientes do francês Francisco Beck, que, para isso, recebia exclusividade legal. (VIEIRA, 2008, p.349).

De acordo com Nascimento (2010, p. 65), em Curitiba, durante a década de 70, mais precisamente em 1976, surgiu o primeiro serviço de rádio-chamada (rádio-táxi) do Brasil. A primeira rádio taxi do Brasil foi criada em 1976, a Radio Taxi Vermelha, criada por Arould Armstrong. As pessoas ligavam para a central, a telefonista anotava o endereço e nº na papeleta e dava para o "operador" que falava no rádio, dando a corrida para o ponto mais próximo (todo motorista tinha um rádio em seu carro). Arould Armstrong também deu nome a todos os pontos, pois antigamente os pontos não tinham nome.



Figura 7 – Charge Serviço de Táxi. Exemplar da Revista Fon-Fon! 1912, Edição 46, n.1, p.60.

Por outro lado, havia diversos problemas públicos, bem sérios. Em 1902, Rodrigues Alves foi eleito presidente. Embora escolhido para governar o país inteiro, o programa de governo de Rodrigues Alves foi integralmente centrado na cidade do Rio de Janeiro, que precisava com urgência de saneamento básico – os surtos de malária e febre amarela eram frequentes e devastadores – e de reurbanização – o centro da cidade estava tomado por cortiços e quiosques. Apesar de parecer para com o resto da nação, essa prioridade de Rodrigues Alves acabaria por criar, poucos anos depois, a principal condição para que o automóvel pudesse ganhar seu espaço vital no Rio: avenidas largas. Em 1907 a Avenida Central – com seus 33 metros de largura – arrancaria elogios até dos parisienses que visitavam o Rio (VIEIRA, 2008, p.408).

Se existe um ano que pode ser considerado como o do despertar do brasileiro para o automóvel, ele foi 1908. Foram necessários 15 anos, de 1893 a 1907, para que o número de veículos rodando no Brasil chegasse a 600. No entanto, em apenas três anos, esse número mais que dobraria: foram 1339 importações, entre 1908 e 1910 (VIEIRA, 2008, p. 407).

Vale destacar que não são apenas fatores relativos ao número de veículos introduzidos nas cidades que levaram a transformação das áreas urbanas em locais receptivos aos automóveis. É preciso considerar que existe um processo mais amplo de valorização da motorização que envolve dimensões subjetivas, quais sejam: status, prestígio e reconhecimento; e outras questões de cunho econômico: as necessidades do capitalismo de inovação, redução dos custos e otimização dos ganhos, que enxergaram no automóvel um aliado dos propósitos do capitalismo. Todavia, os vieses supracitados fazem parte do mesmo processo de consolidação da modernidade e do individualismo enquanto valores absolutos do mundo contemporâneo (GIDDENS, 1991, p.16).

A primeira viagem de automóvel no Brasil foi realizada pelo conde francês Lesdain. De posse do seu Brasier de 16 cv, ele saiu do Rio de Janeiro no dia 10 de março de 1908 e chegou a São Paulo no dia 12 de abril. O percurso total foi de 705 quilômetros, realizado em 33 dias (VIEIRA, 2008, p. 410).

O automóvel, além de preencher a paisagem das recém-abertas avenidas, mexeria com os hábitos da elite carioca. O cronista do cotidiano, e crítico João do Rio (pseudônimo de Paulo Barreto), registraria esse momento de transição: “Ruas arrasaram-se, avenidas surgiram, e triunfal e desabrido o automóvel entrou, arrastando desvairadamente uma catadupa de outros automóveis. Agora nós vivemos o momento em

que o chauffeur é rei, é soberano, é tirano”. Quinze anos depois, em 1921, João do Rio faleceria, vítima de um derrame cerebral, aos 40 anos de idade. Ironicamente, dentro de um automóvel, o taxi que o conduzia pelo bairro do Catete (REVISTA QUATRO RODAS, 2002, p. 26)

Destaca Giucci (2004, p.307) que, “de um modo geral, de forma mais lenta ou mais acelerada, as modificações urbanas acontecem em todas as capitais e cidades importantes. Em diversos países o lema será semelhante: Governar é abrir estradas”.

São Paulo vivia, nos primórdios do século XX, um incrível desenvolvimento, que se iniciara em 1885, com o aumento mundial dos preços do café. Em 1895, a cidade tinha 130 mil habitantes. Em 1900, eles já eram 240 mil. Enriquecendo rapidamente, a cidade passou a acolher imigrantes europeus e a investir em obras viárias – a Avenida Paulista foi aberta em 1891 e o Viaduto do Chá seria inaugurado em 1892 – numa expansão horizontal que, muito em breve, iria requerer meios mais eficientes de transporte. Do zero quase absoluto em 1900, o automóvel já seria presença marcante na cidade apenas 15 anos depois (REVISTA QUATRO RODAS, 2002, p. 27).

Durante a década de 1920 é realizada a primeira caravana automobilística entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, patrocinada pela Associação de Estradas de Rodagem e liderada pelo pioneiro do automobilismo brasileiro, Américo R. Netto. (GIUCCI, 2004, p. 309).

No campo do transporte público, foram desaparecendo os sistemas de bondes e surgindo os sistemas em ônibus. Em 1944, várias cidades tinham bondes em operação; já em 1976, todos haviam desaparecido. Os ônibus que constituíam parte diminuta da demanda em 1944, passaram a transportar quase 100 dos passageiros em 1976 (VASCONCELLOS, 2013, p. 22).

De acordo com Vasconcellos (2013, p. 23), na década de 1970, ocorreu a primeira grande transformação: desapareceram os bondes, colocando o ônibus na posição de veículo mais importante para o transporte coletivo. Nessa década, a predominância do transporte público sobre o individual permaneceu inalterada.

Quando as externalidades negativas de acidentes de trânsito e de emissão de poluentes são analisadas, o transporte coletivo mostra-se muito menos prejudicial que o transporte individual (VASCONCELLOS, 2013, p. 3).

Todavia, o barateamento do veículo 1.0 elevou as vendas da indústria de 600 mil unidades para 1,5 milhão em 1997. Essa mudança de patamar de vendas representou a

decisão mais importante de apoio à motorização privada no Brasil, que coincidiu com o início do declínio acentuado no uso do transporte público. (VASCONCELLOS, 2013, p. 40).

É importante destacar que todo esse processo de modernização contribuiu para o desenvolvimento de uma série de características que se confundem com o *american way of life*: individualismo, pragmatismo, consumismo, conforto, mistura de alta e baixa cultura. Uma clara ênfase na propriedade privada e no esforço da máquina e não do corpo. Era preciso ter um automóvel para ser moderno (GIUCCI, 2004 p. 335-336).

Há esse tempo, como infere Giucci(2004, p. 313-314) o automóvel foi inicialmente um símbolo de distinção, típico da aristocracia, da grande burguesia e de alguns representantes de profissões liberais, como advogados e médicos. Progressivamente passou de objeto de passeio e excursão a instrumento de trabalho, indicando a democratização da mercadoria.

Cumprir registrar um acidente de trânsito²⁵ de grande repercussão no Brasil. Nele faleceu o presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira em 22 de agosto de 1976. durante viagem de carro na Rodovia Presidente Dutra. Segundo as autoridades de então, teria sido um mero acidente automobilístico, no antigo quilômetro 165 (atual 328 Km) da Rodovia Presidente Dutra, na altura da cidade fluminense de Resende. O automóvel em que viajava um Chevrolet Opala colidiu violentamente com uma carreta carregada de gesso, tendo também seu motorista e amigo Geraldo Ribeiro, morto no acidente. O local do acidente ficou conhecido como "Curva do JK".

Além de um estilo de vida *sui generis* que o automóvel foi capaz de dissipar, outros costumes relacionados a eles passaram a existir, principalmente os que se relacionam com seus acidentes. Assim, segundo Giucci:

É possível que o hábito de benção coletiva de automóveis esteja relacionada aos acidentes, pois inicialmente recebiam benção as ambulâncias na diocese de Lucca, na Itália. Mas o automóvel também se inseriu no espaço religioso seguindo a tradição da benção do trem. [...]Em todas as épocas a benzedura de um objeto era acompanhada pela escolha do santo padroeiro, ligado à sua atividade ou a seu risco inerente, e, portanto, buscou-se um protetor celeste para os automobilistas. A bíblia oferecia no Antigo Testamento a imagem do carro de fogo do profeta Elias, e no Novo Testamento a história do diácono Felipe que, a bordo do carro conduzido por um alto funcionário etíope, o converteu e batizou. Como nem Elias nem Felipe tinham apelo no imaginário popular, em 1908 foi introduzido o costume de se colocar nos automóveis uma medalha de São

²⁵ O ESTADO DE SÃO PAULO [ONLINE]. Morte de JK faz 30 anos. 24 ago. 2006. Disponível em: < <http://politica.estadao.com.br/noticias/geral,morte-de-jk-faz-30-anos,20060824p58758>>. Acesso em 12 set. 2017.

Cristóvão, tradicionalmente associado à proteção contra as tempestades e os acidentes de viagem. Os emblemas que enfeitam o espelho retrovisor interno de taxis, carros e caminhões no Brasil – imagens religiosas, fitas do Senhor do Bonfim e de Nossa Senhora Aparecida, diferentes símbolos de proteção – nos recordam de forma indireta, mas poderosa, a importância do acidente de transporte moderno (GIUCCI, 2004, p. 91).

De acordo com Vasconcellos (2013, p.8), no caso do impacto da mobilidade na segurança da circulação de pessoas, os processos de motorização e urbanização da sociedade brasileira tiveram conseqüências trágicas, de forma semelhante ao ocorrido nos demais países em desenvolvimento. Assim,

O aumento acelerado do número de automóveis da organização da indústria automobilística, em 1956, causou um enorme número de feridos e mortos. Dados do sistema de informação do Ministério da Saúde, entre 1979 e 2010 (Datusus apud Instituto Sangari e Waiselfisz, 2012), apontam a morte no trânsito de 939 mil pessoas. Considerando dados históricos das rodovias federais (Dnit,2012) e o conhecido sub-registro das mortes no trânsito na história do Brasil, é possível afirmar que, no período central considerado neste livro, entre 1960 e 2010, o uso dos veículos motorizados, especialmente o automóvel e a motocicleta, causou 1,5 milhões de mortes no país (VASCONCELLOS, 2013, p. 8).

Destaca Vasconcellos (2013, p. 8), que em 2011 e 2012 foram indenizadas por morte no trânsito 58 e 60 mil pessoas, respectivamente. Nos mesmos anos, foram indenizadas por invalidez permanente, respectivamente, 239 e 353 mil pessoas.

Ressalta-se que, um dos piores acidentes²⁶ de transporte terrestre da história do Brasil ocorreu na Rodovia dos Imigrantes, em 15 e setembro de 2011. A série de colisões começou às 12h45, na altura do km 41, na Represa do Alvarenga, em São Bernardo do Campo, sentido São Paulo. Sob forte neblina, trezentos veículos, segundo a Polícia Militar, se envolveram no maior engavetamento da história brasileira, que deixou uma pessoa morta e mais de 50 feridos. Este acidente incluiu batidas em um raio de 02 quilômetros e a visibilidade na hora do acidente era de, aproximadamente, 10 metros. A batida mais grave envolveu um ônibus e um caminhão-tanque que carregava álcool e explodiu. Outros oito caminhões com produtos perigosos também se envolveram nas colisões. Houve também uma série de pequenas batidas no Rodoanel Mario Covas até o Sistema Anchieta-Imigrantes devido às dificuldades de visibilidade para os motoristas nestas vias.

²⁶ ZANCHETTA, Diego. Sob neblina, engavetamento de 300 veículos na Imigrantes mata 1 e fere 29. Jornal O Estado de São Paulo [online] 16 set. 2011. Disponível em: < <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,sob-neblina-engavetamento-de-300-veiculos-na-imigrantes-mata-1-e-fere-29-imp-,773263>>. Acesso em 10 set. 2017.

A modernidade cinética, apesar dos acidentes, das mortes, dos riscos evidentes e dos efeitos perversos da proliferação, intensifica sua promessa de liberdade de movimento. São centenas de revistas e folhetos publicitários toda semana, propaganda televisiva, salões glamourosos, campeonatos mundiais, carros de brinquedo, protótipo de carros – movidos a hidrogênio, silenciosos, ecológicos, com sistemas de sensores e comandos eletrônicos –carros aquáticos, carros antigos, carros blindados, carros-bomba, carros roubados, carros zero quilômetro e 800 milhões de usados, muitos em pedaços, quando não podres. Carros por todos os lados, pela frente e por trás, sempre proclamando a grandeza e a miséria da modernidade cinética (GIUCCI, 2004, p. 341).

O Brasil aparece em quinto lugar entre os países recordistas em mortes no trânsito, atrás da Índia, China, EUA e Rússia. Segundo o Ministério da Saúde, em 2015, foram registrados 37.306 óbitos e 204 mil pessoas ficaram feridas.

O Brasil registra cerca de 47 mil mortes no trânsito por ano – 400 mil pessoas ficam com algum tipo de sequela. O custo dessa epidemia ao país é de R\$ 56 bilhões, segundo levantamento do Observatório Nacional de Segurança Viária.

O Brasil está entre os países com maior quantidade de acidentes de trânsito no mundo. Desde 2001, o número absoluto de mortos aumenta a cada ano, à exceção de 2009, quando o total de vítimas apresentou uma pequena redução (1,8%) em relação ao número de 2008. O acréscimo verificado de 2001 a 2012 foi de 48,7%. O número total de vidas ceifadas nesse período beira meio milhão: 453.779 segundo informa o Observatório Nacional de Segurança.

Com efeito, a história dos carros no Brasil continua em sua ascensão num caminho que não se sabe se tem volta. o automóvel torna-se potencialmente uma máquina assassina. No capítulo seguinte abordaremos de maneira mais direcionada as estatísticas das mortes nos acidentes de trânsito.

1.3 A História dos Acidentes de Trânsito no Maranhão e em São Luís.

São Luís se configura como um município brasileiro, capital do estado do Maranhão, fundada no dia 8 de setembro de 1612. Localiza-se na ilha Upaon-Açu (denominação dada pelos índios Tupinambás significando "Ilha Grande"), no Atlântico Sul, está entre as baías de São Marcos e São José de Ribamar.

No princípio, habitavam a cidade nativos de uma aldeia tupinambá até a chegada dos franceses em 1612, vindos das cidades francesas de Cancale e Saint-Mailo

comandados por Daniel de La Touche Senhor de La Ravardière, que construíram um forte e o nomearam *São Luís*, em homenagem prestada a Luís IX patrono da França, e ao rei francês da época Luís XIII. Os franceses se aliaram aos tupinambás na resistência aos portugueses e, três anos depois, em novembro de 1615, foram expulsos, sob o comando de Jerônimo de Albuquerque, que se tornou o primeiro capitão-mor do Maranhão.

Na virada dos séculos, as inovações tecnológicas em diversos saberes permitiram que a indústria no setor de transporte obtivesse um aperfeiçoamento significativo que pode ser considerado bastante importante para a história da mobilidade da cidade de São Luís.

Ainda no século XIX, no quesito transporte, pode-se dizer que São Luís esteve entre as capitais mais “modernas” do Brasil, considerando que a implantação do bonde de tração animal, na cidade, antecedeu a muitas capitais do país. O mesmo não ocorreu com a adoção do bonde elétrico, que veio circular muito tempo depois, comparando ao restante do Brasil. Em 1924, a ampliação da energia elétrica, em São Luís, substituiu a antiga iluminação a gás, favorecendo a implantação do novo sistema de bondes (PALHANO, 1988).

Centenas de anos antes da vinda do bonde e do automóvel, para a Capital, o transporte empregado para ligar São Luís ao interior da Ilha era o carro de bois. À partir de 1965, a Câmara deliberou mandar fazer caminho de carro da cidade até o Cutim. O caminho era consertado todos os anos, pois para isso “os moradores emprestavam todos os seus escravos que se reuniam em princípios de julho, atrás da igreja de São João, onde iniciava a estrada” (LOPES, 1975, p. 48).

Por volta da metade do século XIX, era comum em São Luís, o aluguel de cavalos para passeios na cidade, em seus arrabaldes e viagens ao interior da Ilha. Os locais mais procurados para as cavalgadas era São José de Ribamar, Maioba, Vila do Paço, Turu e outros pontos, nos quais os homens da elite local, buscavam diversão nos finais de semana. Às vezes acompanhados de damas. Esses aventureiros, partiam da cidade para esse locais, “onde nas delícias do banho nos riachos, da Jussara, dos cajus e mangas e das peixadas, pacas ou tabus com leite e outros pratos, passavam o domingo, regressando à tarde, quando não o faziam segunda-feira” (LOPES, 1975, p. 54).

Segundo Alcântara Júnior (2007, p.43), os primeiros relatos sobre o processo de institucionalização dos serviços de trânsito na capital maranhense remontam ao século XIX. No Código de 1842, encontramos o “Artigo 19, que regulamentava a utilização dos

animais como meio de transporte na cidade. Por sua vez, o Código de 1866, a Lei Nº 775, de 4 julho de 1866, no seu Artigo 9, estabelecia que os condutores deveriam obrigatoriamente obter sua matrícula na Câmara Municipal. Já no Código de Postura, a Lei Nº 8 de 1893, em seus artigos 123 até o 138, disciplinavam as condutas dos condutores de veículos.

Além disso, a Lei Municipal Nº 185 de 7 de fevereiro de 1913, definia a obrigatoriedade do licenciamento e matrícula dos automóveis, o uso de placa de identificação, a velocidade permitida para as áreas urbanas, suburbana e rurais, e estabelecia também os requisitos necessários para o exame de habilitação para dirigir um veículo (ALCANTARA JÚNIOR, 2007, p.43).

Nesse sentido, para contextualizar mais claramente as questões referentes a normalização do trânsito na cidade de São Luís a partir da segunda metade do século XIX segue abaixo uma breve descrição feita por Alcântara Júnior e Selbach (2009 p.29-30):

As questões de trânsito apareciam em vários artigos, de forma não-sequencial. Para transitar pelas ruas, os proprietários de carros, carruagens, carroças ou carretões foram obrigados a realizar matrícula na Câmara, recebendo uma chapa com número para ser fixada no veículo (art. 9º). Da mesma forma, os cocheiros de aluguel necessitavam estar devidamente registrados no órgão policial (art. 110). Foram estabelecidos padrões de construção dos veículos circulantes. Carros ou carroças que transitassem pelas ruas deveriam ter o eixo fixo e as rodas móveis e estar com, no mínimo, 3 polegadas de largura no trilho, e cobertos com chapas de ferro, circundando as rodas, com pregaria embebidas nas escavas. Quem não atendesse os padrões, obrigava-se a descarregar as mercadorias fora dos limites da cidade, especificamente no campo do Ourique ou na praça da Alegria (art. 37). Por questões de segurança, instituiu-se dar a direita como preferência, tal como na Inglaterra. Além disso, as carruagens de luxo deveriam andar a trote moderado ao dobrar as esquinas [...] trazer lanternas acesas nas noites escuras; as carroças deveriam andar a passo lento e os animais trazerem chocalhos ao pescoço, para avisar sua passagem (art. 109).

Nos primeiros anos do século XX, a cidade de São Luís ainda tinha o seu trânsito marcado pela presença de cavalos, carruagens, liteiras, tálburis e bondes. A questão da mobilidade e dos deslocamentos ainda eram realizados de maneira tradicional.

O plano de construir um Maranhão em moldes mais moderno propunha a superação do modelo atrasado do Império, pois precisava-se caminhar rumo ao progresso republicano, Assim:

Precisamos leva-los a efetivo (serviço de luz e tração) que não nos é lícito mais permanecer na triste, na humilhante situação singular na república, de capital do

estado, com o primitivo querozene e o famigerado bondinho de aldeia tirado por burros lazentos²⁷.

Contudo, assim como em outras cidades, transformações importantes vão trazendo mudanças nas cenas cotidianas. De acordo com Giucci (2004, p.37):

A situação da paisagem da via pública, antes dominada por carruagens e pedestres, se transforma em vitrine para os motores elétricos, a vapor e de combustão interna. O conflito entre os veículos de tração animal e motorizados foi um tema comum nas primeiras décadas do século na América Latina.

De acordo com Alcântara Júnior (2011, p.123-124), na constituição do tráfego de veículos da cidade são identificados os primeiros conflitos na realidade circular: entre os cocheiros, apegados à tradição do coche (carruagens movidas à tração animal), e os carros, cujo surgimento foi logo, no início, marcado pela valorização da velocidade, continuando esse fascínio até os dias atuais.

O primeiro automóvel a circular pelas ruas estreitas da capital maranhense foi o Speedwell, modelo Phaeton, segundo artigo de Fernando Silva, na Revista Ventura. O proprietário era do carango Joaquim Moreira Alves dos Santos, o “Nhozinho Santos”, o mesmo que introduziu o futebol no estado e hoje dá nome a um dos estádios da cidade.



Figura 8 – Nhozinho Santos e o primeiro automóvel em São Luís.

Disponível em: < http://www.comunidadeusobrasileirama.org.br/noticias/primeiro_automovel.html>.

Na foto acima, o maranhense mostra o veículo em foto de Gaudêncio Cunha, para a Revista Norte, em 1905, ano que Nhozinho Santos regressa à terra natal, formado técnico em indústria têxtil, na cidade de Liverpool – Inglaterra. O automóvel era um “open touringcar” ou carro descapotável para passeio, de quatro lugares, motor De Dion Bouton,

²⁷ Livros Leis e Decretos do Estado do Maranhão. Imprensa Oficial, 1923 p.311.

monocilíndrico, a gasolina. Um jornal da época destacou em matéria o estardalhaço que acontecia ao se ouvir pelas ruas a buzina “fom-fom” do De Dion Bouton:

O 'Didion Boutou' tornou-se então, a diversão por excelência da população em geral. Assim como hoje em dia a gente se aglomera aos domingos e feriados para ouvir as retrêtas das bandas militares, o sanluizense, em 1908, se enfarpelava todo, aos domingos e feriados, para ir ao Largo do Carmo apreciar o 'Didion Boutou' fazer evoluções. O famoso logradouro público ficava repleto de basbaques olhando o 'bicho' correr e, por muitas vezes, quando a buzina fonfonava ou a sirene uivava a debandada era geral [...]. Ao dizer de uma testemunha ocular, quando a sirene do 'Didion Bouton' uivava, espantava gente por todo lado, dando a impressão de que os basbaques eram 'tangidos que nem galinha!'²⁸

Nota-se que o automóvel aguçava com os sentidos das pessoas. A visão era instigada pelo deslumbramento da máquina. Nesse sentido, Orígenes Lessa em sua obra *Rua do Sol*, explica que:

E depois o barulho! – dizia Nha Calu. – É de endoidecer a gente! De fato, o espantoso veículo de rodas altas de bicicleta, o assento lá em cima, um homem com guarda-pó e óculos protetores, produzia explosões que à distância apertavam as almas. Ninguém compreendia como o dono, lá dentro, pudesse agüentar tamanho barulho, sem perder o fôlego, a tão feroz velocidade. De longe se anunciava a notícia. O aparelho era precedido de estouros apavorantes que alvoroçavam corações. Deixavam-se os cadernos, os ferros de engomar, as panelas, as costuras, os bilros, os trabalhos da casa. Corria toda gente à janela, as mães alarmadas, as crianças recolhendo crianças (LESSA, 1974, 74-75).

Afirmam Alcântara Júnior e Jeferson Selbach (2009, p. 71) que na capital maranhense até a década de 1920 o bonde de tração animal podia ser encontrado pelas ruas da urbe, entretanto o serviço era considerado de péssima qualidade pela população local.

No que diz respeito ao transporte urbano, a capital maranhense não se encontrava bem servida. Os bondes de tração animal são testemunhos do atraso, afinal haviam sido implantados nos anos 70 do século XIX e se caracterizavam por um serviço bastante rudimentar, que não atendia as necessidades da população local, e por isso eram alvo constante de veementes críticas em jornais (PRAZERES, 2007, p. 42).

Em 1921 e no ano seguinte a situação dos transportes na cidade, apresentava o seguinte quadro, de acordo com descrição feita por Fran Paxeco:

²⁸ O Globo, 26 de agosto de 1908.

Em dezembro de 1921, estavam matriculados 94 automóveis, - 83 particulares e 11 oficiais; 16 autocaminhões particulares, e 77 oficiais; 159 motoneiros (Chauffeurs); 2 carros de luxo, particulares e 3 oficiais; carros de condução, particulares, 241; oficiais 33; carros de quinta, 75. Em março de 1922, havia 109 automóveis, (...), e 12 carros de luxo (...), trafegavam até o Anil, 5 autocaminhões, (...). também cruzam as ruas da cidade umas 5 ou 6 carruagens, emparelháveis aos bondes. As carroças de carga comercial eram 254, puxadas por 420 animais; as 50 de quinta utilizavam-se de 71. Para o transporte de material, existiam 5 autocaminhões, (...), e 13 carroças movidas por 24 quadrúpedes. As fábricas serviam-se de uns 12 autocaminhões, (...) Viam-se mais duas ambulâncias para os mortos, cinco para os enfermos e uma para os presos (PAXECO, 1923, p. 110).

Com efeito, os meios de transporte foram aperfeiçoados com a chegada dos bondes elétricos em 1924. Por muito tempo esse transporte se consolidou no século XX como o principal meio de transporte da cidade tendo desaparecido na década de 1960.

Entretanto, nos informam Alcântara Júnior e Jeferson Selbach (2009, p. 73) que antes do total encerramento da utilização dos bondes elétricos em São Luís, estes já disputavam espaços nas estreitas ruas da urbe com um novo meio de transporte que gradativamente foi se incorporando a vida da cidade: o automóvel.

Com os automóveis rodando na cidade e com a implementação dos veículos coletivos urbanos – o ônibus, houve o surgimento de uma configuração bastante diferente que era baseada nos veículos automotores. Essa novidade fez com que os bondes se tornassem obsoletos.

O início da presença do automóvel no Maranhão pode ser descrito através da seguinte passagem do Jornal O Estado do Maranhão²⁹:

O automóvel foi introduzido no Maranhão por Joaquim Moreira Alves Santos, o Nhozinho Santos. O tempo era o do fraque e da cartola! Carruagens e tîlburis circulavam pelas ruas de São Luís. Em novembro de 1905, regressando à terra natal, formado técnico em indústria têxtil, na cidade de Liverpool – Inglaterra, Nhozinho Santos trouxe na bagagem a maravilha tecnológica da época: um automóvel inglês SPEEDWELL, modelo Phaeton (na opentouringcar ou carro descapotável para passeio), de quatro lugares, motor De Dion Bouton, monocilíndrico, a gasolina. Antevendo o sucesso que o automóvel faria em São Luís, tomou a iniciativa de ensinar empregados da [fábrica] Fabril a dirigir. Os dois primeiros habilitados foram Sebastião Raimundo dos Santos e Otaciano Pereira. Ambos tornaram-se Chauffeurs profissionais, desempenhando essa atividade até quando a idade permitiu. Sebastião foi proprietário de automóvel de praça. Seu último carro, um reluzente Mercury, cinza claro, ano 1951, fazia ponto no Posto Vitória. Otácio, nome com o qual Otaciano ficou conhecido, trajava impecável farda branca, com botões dourados e inseparável képi da mesma cor. Ao longo de muitos anos, foi motorista particular do industrial Adhemar Maia de Aguiar. Este também comprou um dos Peugeot e o outro foi vendido para o comerciante José da Cunha Santos Guimarães. Em 1914, já havia empresa local explorando os serviços de aluguel de automóveis.

²⁹ Jornal *O Estado do Maranhão*, São Luís, 13 de novembro de 2005, Caderno Alternativo, p. 3.

A cidade de São Luís destaca Alcântara Júnior (2011, p.124), no começo do século XX, registrava as primeiras manifestações do automóvel, um dos mais recentes meios de transporte a efetuar, a integrar e a compor o trânsito urbano. Os primeiros condutores de automóveis foram os filhos abastados da sociedade ludovicense. Esse equipamento era símbolo de modernidade para os seus primeiros usuários. Antes do início da fabricação em massa de carros populares, o automóvel era um item de consumo de luxo que conferia destaque social ao proprietário, o qual ostentava pelas ruas seus privilégios em termos de mobilidade, diferenciando-se dos demais.

Quanto ao primeiro acidente, em 1914, uma empresa local explorava os serviços de aluguel de automóveis. Naquele ano, no dia 17 de abril, aconteceu o primeiro acidente de trânsito em São Luís. “Um automóvel da firma Teixeira & Branco, conduzindo em seu interior o desembargador Bezerra de Menezes, descia com velocidade adequada à Rua do Sol, aproximando-se o veículo da Rua dos Craveiros, surgiu repentinamente um menor correndo atrás de uma bola, e apesar da destreza do condutor, o atropelamento foi inevitável. A vítima faleceu no local. O motorista foi inocentado, contribuindo para esse ato de justiça o depoimento do passageiro e de pessoas que presenciaram a lamentável ocorrência”, conta Fernando Silva³⁰, em artigo.

Cumprido salientar que alguns anos depois, em 1928, outro registro jornalístico descrevia mais um acidente de trânsito na cidade de São Luís, com características semelhantes às do anteriormente relatado:

Ontem, às 18 horas mais ou menos o automóvel nº 18, guiado pelo cinesiphoro Anastácio de tal, atropelou, no parque Urbano Santos, o menor Octavio, filho adotivo do Sr. Miguel Neto, comandante do vapor S. José, do Loyde Maranhense. Ao que afirmam, o automóvel subia a Rua Oswaldo Cruz, a grande velocidade³¹.

Sobre o referido acidente, explica-nos Alcântara Júnior (2011, p. 125), que conforme se observa nos trechos citados, a chegada do automóvel em São Luís também trazia os primeiros acidentes de trânsito, cujas primeiras vítimas foram crianças. Nos atuais registros, a maior incidência recai sobre elas e os idosos. Se levarmos em conta a baixa velocidade dos veículos à época, podemos dizer que os pedestres, ainda não acostumados com esse tipo de máquina móvel, viram se iniciar, ali, uma convivência ameaçadora. A sua incorporação ao cotidiano da cidade se confrontava com um problema de escala espacial;

³⁰SILVA, Fernando. O automóvel no Maranhão. In: *O Estado do Maranhão: caderno Alternativo*, 23 de maio de 2004.

³¹Jornal **A Pacotilha**, São Luís, 04 de fevereiro de 1928.

perceptível na desproporção entre espaço físico da urbe e a força cinética potencial desses veículos, em tráfego nas vias urbanas, antes dominadas por pedestres e carruagens.

Ressalta-se que o automóvel não era apenas mais um exemplo do avanço tecnológico da cinematográfica, mas tornou-se um equipamento que passaria a interferir diretamente na vida daqueles que habitavam São Luís, chegando até mesmo a disputar espaço com as pessoas. Giucci (2004) ao abordar a ascensão da automobilidade como um elemento decisivo da modernidade cinética entre 1900 e 1940, ressalta que:

O sistema tecnológico automotriz serviu para ilustrar a tese de que a tecnologia exercia uma grande influência na mudança social. A lista de efeitos sociais realmente impressiona. Sobre a distribuição da população, os negócios, a indústria, o governo, a saúde, a morte, a família, o ócio, a sexualidade, a moral, a vida urbana e rural, os valores, a educação, a moradia, a linguagem, a percepção do tempo e do espaço (GIUCCI, 2004, p.12).

De acordo com Silva (2009, p.75), o traçado da cidade foi sendo modificado e expandido para se adequar aos automóveis. Na década de 1940, o ludovicense imbuído do espírito do “progresso” tinha no carro um elemento que representava a concepção da ideologia desenvolvimentista.

Para Silva (2009, p.75), entretanto em que pese essa retórica São Luís era ainda uma cidade de ruas estreitas calçadas com pedras de cantaria em sua grande maioria. “As mesmas não haviam sido projetadas para os automóveis e logo se mostraram pouco compatíveis com a utilização dos últimos” (GRIFOS DO AUTOR).

Além dos velhos casarões, assombrados tivemos como herança, essas ruas que, não obstante serem bem calçadas, não correm nelas, mais de dois automóveis em paralelo (SILVA, 2009, p.75).

É importante destacar também as informações sobre os primeiros procedimentos adotados para se ter autorização para conduzir um veículo em São Luís.

É de se registrar que àquela época, os candidatos a chauffeur amador e chauffeur profissional eram examinados por uma banca presidida pelo Intendente (Prefeito), tendo como membros Joaquim Moreira Alves dos Santos (Nhozinho Santos) e o engenheiro eletricitista Antonio Nogueira Vinhais. Os três examinadores assinavam as carteiras dos aprovados. Com a eclosão da 1ª Guerra Mundial, foi prejudicada a importação dos veículos europeus, surgindo a oportunidade para que os fabricantes da América do Norte colocassem aqui, suas “máquinas”, conquistando o mercado (ALCÂNTARA JÚNIOR, 2007, p.21)

Devemos destacar como foi que a presença da mulher na direção foi sendo inserida no hábito da vida cotidiana em São Luís.

As duas primeiras chauffeuses de São Luís foram as senhoras Maria José (Zezé), Jorge e sua irmã Gracinha Jorge Martins. Em 1930, passeavam pela nossa cidade, dirigindo seus automóveis Bentley e Plymouth, respectivamente. O desempenho impecável de ambas no volante, certamente, estimulou gerações femininas vindouras a não resistir à tentação de aprender a conduzir um veículo. Enquanto na década de 30 os veículos de maior representatividade foram o Bentley, de dona Zezé Jorge, a Limousine Buick Eight, carro oficial do interventor federal Paulo Ramos e a Limousine conversível Fiat, de dona Gracinha Gândra Pereira, no pós-guerra destacaram-se os top de linha: Lincoln Continental, do industrial Alberto Aboud; o Chrysler conversível, do médico Nunes Freire; e os Cadillacs "rabo de peixe" do industrial Eugênio Barros e do comerciante (ALCÂNTARA JÚNIOR, 2007, p.21)

Nos anos 40 e 50 do século passado teve a presença das mulheres da seguinte forma. Note-se que a existência feminina é também pontual.

Mulheres no final dos anos 40 e início dos anos 50, quando ainda não era comum pessoas do sexo feminino guiar automóvel, num esforço de memória o narrador lembrou-se de Mary Jorge dirigindo um Packard conversível; Maria da Graça Jorge Martins, um Dodge Fluid-Drive; Ruth Archer, um Chevrolet conversível, [...]. Apesar da variedade de marcas, eram poucas as unidades de cada uma delas, exceção para os veículos fabricados pelo Rootes Group, da Inglaterra. O arranjo empresarial de Acyr Marques, então no comando da firma Pinheiro Gomes, foi o responsável pela importação, em 1951, de uma única vez, de 33 automóveis Hillman Minx e três Humber Hawk. O "gigantesco" lote foi vendido no mercado local em menos de 30 dias, graças à atuação dinâmica de Glacymar Marques, um dos diretores daquela concessionária, incentivando ainda o surgimento do Posto Hillman, somente com carros de praça, da referida marca. Os reluzentes carros de praça, de fabricação americana, concentravam-se no Posto Vitória, no Posto São Cristóvão e no Posto Elite, os dois primeiros localizados na praça João Lisboa e o último no início da rua do Egito [...] O automóvel de Pindobussu era um Oldsmobile, modelo 88, ano de fabricação 1950, quatro portas, hidramático, placa 1111, cor branca. Este carro, devidamente ornamentado, conduzia as noivas no dia do casamento, para a Igreja. [...]. O automóvel, outrora símbolo de status do seu proprietário, nos dias atuais tornou-se indispensável meio de transporte para as famílias. Neste quase centenário da chegada do primeiro automóvel ao Maranhão, circulam pelas ruas e avenidas de São Luís, segundo dados oficiais, 135.000 veículos. [...] (ALCÂNTARA JÚNIOR, 2007, p.22).



Figura 9 – Charge Mulher no Volante. Capa do Exemplar da Revista Fon-Fon! 1930, n. 19.

Toda essa transformação no espaço urbano e nos costumes ensejou consequências para a questão da mobilidade urbana que são sentidas até os dias atuais. De acordo com Alcântara Júnior e Selbach (2009, p.43):

A partir dos anos 70, mudaria profundamente a configuração urbana de São Luis e, conseqüentemente, mudariam também as questões de mobilidade. Como mostrado anteriormente, a capital maranhense foi palco de um processo concentrado de migração, especialmente nos anos 80-90, com a inclusão média de 200 mil habitantes por década, perfazendo no final do século 870 mil habitantes. Para comportar essa massa populacional, a cidade cresceu de forma espalhada, expandindo-se para além do núcleo central, para as margens opostas dos rios Anil e Bacanga, além da direção leste-oeste. Somando a isso a preferência do Poder Público por obras viárias que privilegiaram o transporte individual (automóvel) em detrimento ao coletivo (ônibus) e a falta de vias secundárias intrabairros, o que formou verdadeiras ilhas dentro da ilha de São Luis, o resultado é um quadro perturbador para o trânsito local, com engarrafamentos, pequenos acidentes e dificuldades de trafegar, algo que deveria ser sanado por legislações preventivas, como era o objetivo dos Códigos de Postura.

Nesse aspecto, mudanças na estrutura viária e na cena do cotidiano da cidade mudaram radicalmente. Carruagens, bondes e tilburis cederam espaço para a então nova história dos carros na cidade conforme imagens abaixo:



Foto 1 – Antiga Praça João Lisboa - São Luís - MA, final dos anos 1960.
Disponível em: <[museu-de-tudo-sao-luis-antiga-em-foto-p.html](#)>. Acesso em: 23 set. 2017.



Foto 2 – Antiga Lanchonete Ferro de Engomar - São Luís - MA, anos 1970.
Disponível em: <<http://mapio.net/pic/p-13853656/>>. Acesso em: 23 set. 2017.

Em São Luís, um quadro caótico no tráfego vem se acirrando com os passar dos anos. Ao longo da sua existência, São Luís absorve uma frota de veículos de forma desproporcional a sua estrutura viária. Em meados dos anos 70, de acordo com Silva:

Essa expansão do sistema viário não foi acompanhada de um planejamento urbano capaz de fazer uma integração entre a crescente frota de automóveis e usuários do sistema de transporte que se verificou em a partir da década de 1970 quando ocorre um crescimento populacional vertiginoso em São Luís (SILVA, 2009,p 78) .

Na atualidade, os acidentes de trânsito e o crescente número da frota de veículos são, por vezes, reconhecidos como uma das expressões negativas dos sistemas de transporte viário. Anualmente, esses acidentes resultam em um número cada vez mais elevado de mortes. Fato esse que abordaremos com maior profundidade no próximo capítulo.

Observa-se que estruturadas as regras do trânsito a atenção e preocupação com a segurança e a valorização da vida no trânsito tornou-se ainda mais intensa. É, pois, necessário considerar que a presença massiva do automóvel na cidade representa um dos instrumentos mais letais capazes de produzir reflexos sócio-culturais cada vez mais negativos no trânsito, o que exige, muitas vezes, implementação de medidas mais coercitivas e estabelecimento de sanções como exemplo de reprovabilidade sobre os comportamentos potencialmente transgressores das normas.

O trânsito, atualmente, representa um dos principais problemas da cidade de São Luís segundo levantamento estatístico.Vale a pena lembrar que estas cidades na contemporaneidade estão investindo, em novos padrões espaciais e em São Luís não é

diferente. O trânsito é por excelência o elemento de concretização da mobilidade da população urbana e da circulação de mercadorias e serviços. Nesse sentido, o trânsito torna-se um dos ambientes mais dinâmicos de nossa sociabilidade do qual participa cotidianamente uma expressiva parte da população.

A questão urbana e os conflitos tornaram-se centrais nesta perspectiva e isso decorre também em função do aumento do número de automóveis em circulação em nossa cidade. Tempo, redes, transporte, comunicação e informação não são meros elementos presentes na vida contemporânea. Segundo Urry (2007), eles são a própria forma como esta vida em sociedade se organiza e se reproduz. Assim, a questão que se coloca é que esse conjunto de fatores presentes numa realidade cinética resulta em efeitos negativos nas sociabilidades, sobretudo no contexto do império do automóvel em nosso cotidiano. Embora, não se deva responsabilizar o automóvel por todos os problemas e tragédias do trânsito, não podemos ignorar que o seu aumento alarmante nas vias públicas têm contribuído para uma circulação urbana bastante complicada muitas vezes caracterizada por acidentes e mortes.

Diante desse panorama geral sobre uma nova configuração da cidade de São Luís a partir da presença do automóvel, pode-se perceber que as conseqüências de todo esse processo, que podem ser vistas nos dias de hoje, apontam para uma cidade com características estruturais ainda provincianas inadequada para uma dinâmica da mobilidade que se intensificou, mas que acabou não sendo acompanhada pela reestruturação adequada para suas vias e avenidas, ao contrário do que acontecia em outras capitais brasileiras no mesmo período.

1.4 A Cultura e os Automóveis Considerando o Surgimento, Significados e Polissemias

Guillermo Giucci (2004) apresenta uma história “cultural” do automóvel, traçando repertórios transnacionais e ao mesmo tempo examinando a função da tecnologia da mobilidade.

Nesse sentido, pensar a “história do automóvel” em termos culturais representa um grande avanço às discussões que prevaleciam até então como uma abordagem de caráter técnico que geralmente examinavam exclusivamente o tema da evolução das mudanças técnicas dos diversos modelos e marcas.

A ideia de cultura na tradição sociológica e na teoria social é categoria fundamental para o trabalho que aqui se desenvolve. Ao abordarmos o sustentáculo cultura no automóvel estamos admitindo que este objeto representa e é representado por um complexo conjunto de ideias, comportamentos, símbolos e práticas sociais, aprendidos de geração em geração através da vida em sociedade. Ele é muito mais que um resultado de invenções tecnológicas. Ele é um símbolo.

Para Giucci (2004, p. 339), o automóvel exprime claramente a função da moda: distanciar e aproximar. Funciona como um consumo de símbolos e como uma prática cotidiana de hierarquias.

Ressalta-se que Georg Simmel (1998) filia-se numa tradição sociológica que considera a cultura como simbolização. Para o referido autor, a cultura será um processo de produção da vida, isto é, todas as formas de perceber e produzir o mundo. Assim:

Assim como nossa vida exterior é envolta por um número crescente de objetos, cujo espírito objetivo empregado em seus processos de produção não examinamos a fundo, de uma maneira distanciada, também a nossa vida íntima e social é preenchida por construções tornadas simbólicas, nas quais uma espiritualidade abrangente é armazenada – o espírito individual, no entanto aproveita-se minimamente delas. Esta discrepância entre a cultura tornada objetiva e a subjetiva parece expandir-se permanentemente (SIMMEL, 1998, p. 45).

A partir desta perspectiva cultural o automóvel será considerado de acordo com seu valor enquanto símbolo, enquanto objeto simbolizado e conseqüentemente portador de significados.

Para Giucci (2004, p. 24), entre 1900 e 1940, o automóvel ainda não tinha se transformado em um produto de utilização em massa. É justamente a dificuldade de comprar a mercadoria e a tenaz visibilidade pública que fortalecem seu significado cultural. Impossível ignorá-lo. Foi alvo de comentários, brincadeiras e boatos. Foco de curiosidade. Elemento de ostentação e diferenciação. São poucas as pessoas que não têm opiniões, preconceitos ou estereótipos sobre o automóvel. Conseqüentemente, a partir do objeto totêmico da modernidade é formado um conjunto de reminiscências e lugares-comuns, espécie de “memória mundial” ao mesmo tempo singular e coletiva.

No caso dos automóveis, Vieira (2008, p. 277) já apontava que, “os automóveis já fazem parte da cultura geral, seguindo e influenciando o desenho, a arquitetura e a moda. O interior de um carro de grande luxo seguia a decoração das casas”.

Historicamente um homem pleno do século XIX, vive e capta intensamente esse contexto em que o capitalismo industrial em seus passos iniciais molda a vida cidadina dos grandes aglomerados e as pessoas, no interior das multidões. Esse é o tempo recém inaugurado dos motores elétricos e de combustão que passam a substituir em grande parte a energia muscular humana e animal.

Todavia, antes de toda essa novidade, restava perguntar quando alguém começou a pensar em um automóvel?

Alguns milênios antes de Cristo. Em seu épico *Ilíada*, escrito no século VIII a.C., o poeta grego Homero mencionava "veículos de três rodas criados pelos deuses e que se moviam por meio da própria força". Uma imaginação e tanto, já que, então, as carroças dependiam não dos deuses, mas de cavalos e bois. Na época, possuir um animal de tração era mais ou menos a mesma coisa que ter um automóvel em nossos dias: tudo é ótimo enquanto ele funciona bem. Mas cavalos e bois (animais, coincidentemente chamados até hoje de "semoventes", um sinônimo perfeito para "automóveis") cansavam, ou ficavam doentes, ou morriam na hora errada. Era de esperara que alguém começasse a imaginar como seria maravilhoso ter uma carroça que andasse sozinha. faltava apenas descobrir um combustível para operar esse milagre, uma vez que o petróleo, apesar de estar no subsolo da Terra havia milhões de anos e de ter sido usado em construções como os célebres jardins suspensos da Babilônia, nem foi considerado como alternativa. E como os deuses de Homero não pareciam lá muito dispostos a colaborar, os humanos tiveram que botar mãos e cérebros à obra³².

O automóvel surgiu em contraposição ao cavalo e ao trem. Especialmente a publicidade destacou as vantagens do automóvel. Em lugar das tradicionais perseguições do trem por bandidos a cavalo, a publicidade destacou o horse Power do automóvel e a liberdade de horários (GIUCCI, 2004, p. 355).

Segundo Gounet (1999, p. 18) o automóvel é uma invenção de fins do século passado. A data básica é 1913, quando Henry Ford, à frente de uma empresa que leva seu nome, formada dez anos, cria aquilo que se denominou fordismo. É uma nova organização na produção e no trabalho, destinada a fabricar seu veículo, o modelo T, por um preço relativamente baixo, de forma que fosse comprado em massa.

Nesse contexto o automóvel ainda não se chamava automóvel. No fim do século XVIII, quando era iminente o desenvolvimento de um veículo viável, pois precursores davam a seus inventos os nomes mais variados que se possa imaginar, para diferenciá-los das carroças puxadas por animais e para garantir e exclusividade da marca

³²REVISTA QUATRO RODAS ESPECIAL. "O carro no Brasil". Ano 42/n. 10, editora abril, São Paulo, 2002. (p.8)

registrada. Alguns deles foram Motovique, Autometeon, Diamoto e Autocinético. Henry Ford chamou o seu primeiro protótipo em 1896, de Quadriciclo. Os irmãos Charles e Frank Duryea, que fabricaram o primeiro carro americano, chamaram-no de Vagão Motor, provavelmente inspirados pelos pioneiros alemães, que já haviam dado a seus carros o nome de Vagão, Wagen. Mas foram os franceses que ressuscitaram a quase esquecida palavra italiana Automobile, do século XV. E, ela pegou (QUATRO RODAS ESPECIAL, 2002, p.14).

De acordo com Giucci:

Esqueçamos o automóvel “inteligente”. Durante muitos anos, o automóvel foi um conjunto inseguro de peças e mecanismos. Sem chaves (o veículo era ligado por intermédio de uma manivela e, mais tarde, apertando-se um bota). Aberto, sem seta ou espelho retrovisor. Sem direção hidráulica. Sem ar condicionado. Sem calefação ou rádio. Com freios defeituosos e pneus inicialmente encomendados a fábricas de bicicleta, os carros circulavam em ruas atravessadas por pedestres, animais, carruagens e bondes. Até meados dos anos 20 os fabricantes tampouco dispunham de pistas de provas fechadas para testes. Nada de engarrafamentos monstruosos que paralisam o trânsito. Faltam muitas décadas para os assaltos nos sinais luminosos (GIUCCI, 2004, p.14-15)

O primeiro meio de transporte a fazer uso de um motor a gasolina para se locomover foi um automóvel que continha somente três rodas e foi criado no ano de 1885 por um alemão de nome Karl Benz. De acordo com Giuci:

Esse filho mecânico nasceu em 1885. Karl Benz, inventor do automóvel movido por um motor de combustão interna, conta em suas memórias o atípico parto tecnológico. Extraído do pensamento e colocado no mundo da realidade, surge o bebê-máquina no pátio da fábrica. A estrutura do veículo é simples e baseada nos princípios de construção da bicicleta: peso leve e três grandes rodas de raios finos (uma dianteira e duas traseiras). Mas se move sozinho, sem necessidade de cavalo, fazendo um ruído estranho: “Töff, töff, töff” (GIUCII, 2004, p. 147).

Nesse sentido, percebe-se que com o passar do tempo, a presença do automóvel vai gradualmente modificando o cotidiano das cidades e introduzindo um novo estilo de vida. De acordo com Alcântara Júnior (Ano, p.3):

A humanidade assistia à popularização do potencial da máquina a vapor. Começa o ciclo da velocidade. Naquela altura, já se poderia alcançar velocidades maiores do que a das pernas dos animais. Os translados têm a sua capacidade ampliada, e, hoje, em escala cada vez superior. Estava longe uma crítica acerca desta capacidade e condição dos meios de deslocamento. Era o início do tráfego moderno, caracterizado pela ampliação da sua capacidade na mobilidade urbana.

A partir da segunda metade do século XIX até o final da primeira metade do século XX, os progressos alcançados pela ciência em função do desenvolvimento das

novas tecnologias, colocadas em prática, ocasionaram uma metamorfose que moldou o perfil da sociedade moderna durante a segunda fase da Era Industrial. Com a máquina a vapor dando lugar ao motor elétrico, ao motor diesel e ao motor a gasolina³³.

Na obra *História do Automóvel*³⁴ foi dito que teríamos que voltar através dos séculos para encontrar os primeiros sinais do desejo humano de construir uma “carruagem sem cavalos”, capaz de velocidades extraordinárias. Alguns chegam a identificar este desejo em textos da *Ilíada*, de Homero, na descrição de uma roda mágica de ouro maciço que obedecia ao comando dos deuses e em baixos-relevos gregos e romanos mostrando carros míticos sem cavalos. Mas, então, qual seria a real descrição de um automóvel? Vamos utilizar o exemplo do Peugeot modelo *PhaétonType 15* para ilustrar uma descrição mais próxima da ideia que um automóvel mais arrojado passou a ter:

O que era exatamente um "automóvel"? uma carroça motorizada. É bom lembrar que os pioneiros na fabricação de carros eram especialistas em mecânica, portanto, "estilo" era um termo que não os incomodava muito. O que pode ser comprovado pela descrição do Peugeot, modelo *PhaétonType 15*, de 1897 (cuja potência, de 3 cavalos, lhe permitia atingir 35 km/h, em superfícies planas). Não havia teto. O chão era de madeira, as rodas também e os pneus, de borracha maciça. Lanternas a querosene faziam as vezes de faróis e o volante lembrava um guidão de bicicleta. A coluna de direção subia verticalmente do eixo dianteiro e ficava entre as pernas do condutor. O freio era uma alavanca acionada manualmente na lateral do veículo. O motor ficava na parte traseira, e a transmissão se fazia por uma corrente dentada similar à das bicicletas. A boa notícia é que os primitivos automóveis já tinham três marchas, porque o princípio das rodas dentadas de diferentes tamanhos usadas na caixa de câmbio era conhecido desde o século XVIII³⁵.

Para Maurice Maeterlinck³⁶ o automóvel se mostra como um animal desconhecido, nascido recentemente, que tem uma vida oculta. Sua alma é a centelha elétrica; seu coração, o carburador; suas vísceras, os pistons.

De acordo com Guillermo Giucci (2004, p. 11) desde sua invenção na Europa, no final do século XIX, o automóvel percorreu o mundo, dominou as cidades e se transformou em protagonista da vida cotidiana.

³³ A gasolina era um subproduto do refino do petróleo para a produção de querosene. E o querosene vinha sendo usado para a iluminação de ruas e residências desde 1860. Naquela época, de cada 100 barris de petróleo extraíam-se 60 de querosene. parte da "sobra" do processo de refino resultava em 11 barris de gasolina, que, na maioria dos casos, era simplesmente jogada fora, por falta de utilidade: era apenas um solvente de qualidade inferior. Foram os carros, no speculo XX, que deram à gasolina uma utilidade prática. (QUATRO RODAS ESPECIAL, 2002, P.17).

³⁴ HISTÓRIA do automóvel. Editora São Paulo: Expressão e Cultura: Expansão Editorial S.A, 1968. p.9.

³⁵ REVISTA QUATRO RODAS ESPECIAL. “O carro no Brasil”. Ano 42/n. 10, editora abril, São Paulo, 2002. (p.18)

³⁶ MAETERLINCK, Maurice, *apud*: GIUCCI, Guillermo. A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004, p. 66.

O automóvel é para Baudrillard³⁷ um dos mais importantes signos de nosso tempo e seu papel na produção do imaginário tem profunda repercussão sobre o conjunto da vida do homem, incluindo a redefinição da sociedade e do espaço. As cidades não seriam hoje o que elas são se o automóvel não existisse.

Na América Latina, o automóvel foi um símbolo de distinção. Automóvel-jóia. Espécie de roupa de luxo ou de cartão de visitas (GIUCCI, 2004, p. 337)

Para Giucci (2004, p. 97) “o automóvel era uma realidade da vida urbana moderna, um *faiteaccompli*.

O automóvel é para John Urry³⁸ o exemplo mais importante da globalização putativa e da tecnologia global, já que as cidades são primariamente enraizadas e definidas por uma automobilidade que conjuga flexibilidade e a coerção. Nesse sentido, observamos que a configuração do espaço urbano e o modo como os espaços de circulação são construídos, acabam exercendo forte influência sobre o desenvolvimento das cidades.

Segundo Giucci (2004, p. 17) os precursores na fabricação e comercialização de automóveis em 1890 –Benz e Daimler na Alemanha; Panhard e Peugeot na França – dificilmente poderiam vislumbrar o alcance transnacional do fenômeno. Para aqueles fabricantes europeus, era inconcebível que os Estados Unidos logo tomassem a dianteira e que posteriormente o Japão se tornasse o maior produtor mundial, representante de uma nova organização de trabalho conhecida como “toyotismo”.

O automóvel como o conhecemos hoje exigia um novo salto tecnológico, que seria dado com a invenção do motor a explosão e a descoberta de que se podia usar petróleo como combustível, o que ocorreu a partir de 1850. Ainda no final do século XIX, dois engenheiros alemães, Karl Benz e Gottlieb Daimler, montaram duas fábricas concorrentes de automóveis movidos a gasolina e, por isso, são considerados os pioneiros do carro moderno. Daimler e Benz iriam, aliás, se unir em 1926, criando a Daimler-Benz, cujos carros, com o nome Mercedes-Benz, são vendidos ainda hoje.

Em 1903, Henry Ford³⁹ fundou a Ford Motors Company. Além disso, implantou o sistema de produção em série, pois era mais barato e mais rápido produzir um

³⁷ BAUDRILLARD, Jean, *apud*: SANTOS, Milton. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2008, p. 66.

³⁸ URRY, John, *apud* GIUCCI, Guillermo. A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004, p 21.

³⁹ Muitos pensam equivocadamente que Henry Ford inventou o automóvel, quando na realidade o popularizou. De origem humilde, filho de camponeses irlandeses emigrados para os Estados Unidos, autodidata e símbolo do *self mademan*, surge no momento oportuno para oferecer o “automóvel para as massas” [...] . Mistura de homem de negócios e engenheiro social, Ford disseminou a ideia de alta eficiência

modelo padronizado. A evolução automobilística se espalhava por todo o mundo. Na América, Henry Ford queria transformar o carro em um bem acessível também à população e não só à elite.

No ano de 1908, Henry Ford criou um automóvel para o cidadão médio, que contribuiria de modo decisivo na popularização e difusão do automóvel nos Estados Unidos. Trata-se do Ford modelo “T”, e junto com ele surgia também uma metodologia de produção industrial inspirada no Taylorismo.

De acordo com Giucci (2004, p. 35) em 1909 o carro substitui o cavalo como meio de transporte oficial dos presidentes. Naquele ano ainda são construídos nos Estados Unidos dois milhões de carruagens para tração animal, mas esse número cai para apenas 10.000 em 1923; o contrário acontece com o automóvel: 80.000 em 1909 e 4.000.000 em 1923.

Até o final do século XIX, o automóvel era considerado um objeto de luxo tanto para os fabricantes quanto para os consumidores. Segundo Giucci (2004, p. 24), entre 1900 e 1940, o automóvel ainda não tinha se transformado em um produto de utilização em massa. É justamente a dificuldade de comprar a mercadoria e a tenaz visibilidade pública que fortalecem o seu significado cultural. Impossível ignorá-lo. Foi alvo de comentários, brincadeiras e boatos. Foco de curiosidades. Elemento de ostentação e diferenciação.

Os anos 50 são considerados a época do consumo, e onde o *American Way of Life* atingiu o seu apogeu, isso fez com que o público consumidor exigisse sempre novidades, tanto que o que era novo hoje já era considerado velho amanhã, fazendo com que os fabricantes revissem seus produtos sempre.

A popularização e evolução do automóvel se realizam nos Estados Unidos, apesar de ter origem na Alemanha e ter se aperfeiçoado na França. Para Giucci (2004, p.13):

A intensidade do fenômeno desperta atenção. É o *boom* do automóvel como projeto. No início do século XX há um enorme número de sociedades que pretendem se dedicar a sua construção –167 na França, 35 na Alemanha, 112 na Inglaterra, 11 na Itália, 215 nos Estados Unidos, várias na Suíça, na Bélgica, no Canadá. A automatização modificará esse panorama de pioneiros individuais e artesãos. Em 1921, mais da metade dos automóveis do mundo vem das fábricas Ford.

Para Vieira (2008, p. 147), a febre do automóvel toma conta do mundo desenvolvido, e as invenções começam a “pipocar”.

Na visão de Giucci (2004, p. 45) o carro e o ônibus substituem o bonde elétrico, que por sua vez, tinha eliminado o bonde puxado por burros. Cada novo mecanismo reduz o tempo das distâncias e permite a reconfiguração urbana. Não há tempo para a melancolia ou o fastio vital. A história é o progresso ininterrupto da velocidade, que exige a renovação incessante dos meios de transporte.

A partir do desenvolvimento tecnológico, vários fabricantes isolados em diversos países começaram a produzir seus veículos. Marcas conhecidas começaram a surgir, como, Peugeot, Fiat, Opel, Renault, Cadillac, Ford, Buick, RollsRoyce, todas até 1910. De acordo com Giucci (2004, p. 98):

Enquanto evoluem as técnicas de fabricação na indústria automobilística, passa-se a dar maior atenção às formas. A tendência à utilidade, própria de todo objeto tecnológico, não deveria impedir a estetização do produto. Fernand Léger registrou em sua “estética da máquina” que utilidade e a beleza não eram incompatíveis. Utilizou como exemplo a evolução da forma do automóvel: quanto mais aperfeiçoadas as funções utilitárias da máquina, mais bonita ela passava a ser. Enquanto o automóvel se adaptou à estética natural do cavalo – “carro sem cavalos” – O resultado foi desagradável. Mas, quando, em função da necessidade de velocidade, o automóvel se tornou mais baixo e largo, com um predomínio das linhas horizontais equilibradas pelas curvas, ele passou a ser um todo logicamente organizado para seus objetivos. Embora Léger não concluísse que o aspecto utilitário implicasse necessariamente em beleza, para o escritor não havia dúvidas de que o automóvel era bonito e que evoluía à medida que se distanciava do modelo natural.

Com efeito, a tecnologia se moderniza e a inevitável popularização do automóvel se dissemina após a Primeira Guerra Mundial momento em que impera a fabricação de carros populares, veículos compactos e produzidos em série.

Segundo Giucci (2004, p. 99) A beleza tecnológica não é entendida como a vitória da alienação nem como criação de falsas necessidades pelo capitalismo. Valoriza-se a criatividade, o bom gosto e o refinamento.

São muitos construtores de automóveis que aproveitam a oportunidade para oferecer seus produtos: Audibert&Lavirotte, Vermorel, Peugeot, Georges Richard, E. J. Brierre, Brouhot, Rochet& Schneider, Tourand, Bébéli, Columbia, De Diétrich, Marot-Gordon, Panhard&Levassor, Gobron-Brillié, Delahay, Renault. O grande número de construtores, apenas uma década depois do “nascimento” do automóvel desperta atenção (GIUCCI, 2004, p. 100).

O automóvel se impunha como desejo de consumo. Conseqüentemente, aumentava em ritmo acelerado o dinheiro investido na divulgação do produto, reconhecida como elemento decisivo nas vendas [...] Não apenas a mercadoria era apresentada como bela, útil e importante, como também o comprador de um automóvel deveria sentir-se parte da cadeia de sucesso. Um *winner*, o proprietário (GIUCCI, 2004, p. 102).

Afirma Giucci (2004, p. 105) que a essas alturas, “o automóvel passa a rivalizar com a casa nas ambições de propriedade”.

O automóvel como objeto de consumo familiar anuncia a progressiva mecanização da vida cotidiana. A Companhia Ford foi a principal responsável pela circulação planetária do usuário mecânico (GIUCCI, 2004, p. 172).

A América Latina era um mercado difícil para a comercialização do automóvel. A instabilidade política e econômica de cada país dificultava os negócios e, além disso, faltavam estradas. As existentes serviam para transporte a tração animal, não para a circulação do automóvel. Mas não faltavam pedidos, especialmente da Argentina e do Brasil, pois havia uma cultura burguesa disposta a consumir o caro produto, apesar da insuficiência de infra-estrutura material (GIUCCI, 2004, p. 208).

Gradualmente o automóvel transforma-se em um instrumento de prestígio social, em um objeto de luxo, não sendo nunca um artigo de primeira necessidade. Do seu nascimento até seus exemplares mais modernos o automóvel tornou-se reconhecidamente como um dos mais expressivos desejos de consumo. A sua história continua, pois o carro permanece existindo e sendo cultuado como um dos mais profundos sonhos que os indivíduos da contemporaneidade almejam realizar e possuir. Utilizando as palavras de Giucci para encerrar a reflexão: “Para conseguir essa vertigem motorizada, a juventude vende a alma” (GIUCCI, 2004, p.108).

2. AS ESTATÍSTICAS DE MORBIMORTALIDADE NO TRÂNSITO

O objetivo desse capítulo é apresentar e demonstrar a importância da utilização de ferramentas estatísticas para apresentar um quadro atual sobre a questão das mortes no trânsito na cidade de São Luís - MA.

É preciso considerar que os acidentes de trânsito são uma ocorrência que afeta diretamente os indivíduos, pois a estes são impingidos consequências relacionadas com a morte, com a incapacitação física e também perdas materiais e emocionais.

Sabe-se que a utilização de meios de transportes terrestres é indispensável para a vida do homem contemporâneo, principalmente no meio urbano. Scielsleski (1982) afirma que os acidentes de trânsito não são uma fatalidade, mas ocorrem pela deficiência na conservação de veículos e estradas ou, ainda, são provocados por falhas humanas, que cada vez mais se sobrepõem aos demais determinantes desta tipologia de acidente, interferindo diretamente na vida das pessoas.

Segundo o relatório da OMS (2012), os acidentes de trânsito representam uma das principais causas de morte no mundo, vitimando 1,25 milhões de pessoas por ano, acumulando óbitos principalmente em países pobres. Os países de baixa ou média renda acumulam 90,0% das mortes no trânsito, enquanto somam 54,0% dos veículos no mundo. A Europa tem as menores taxas per capita, e a África, as maiores. As projeções indicam que esses números aumentarão em 65,0% nos próximos 20 anos, se não forem firmados novos compromissos com a prevenção de acidentes. Somente na América Latina, o custo aproximado das mortes e incapacidades por acidentes de trânsito foi avaliado em 18,9 bilhões de dólares americanos no ano de 2012.

Se nenhuma medida for tomada, a OMS (2012) estima que 1,9 milhão de pessoas deverão morrer no trânsito em 2020 (passando para a quinta maior causa) e 2,4 milhões, morrerão em 2030. Nesse período, entre 20 milhões e 50 milhões de pessoas sobreviverão aos acidentes, a cada ano, com politraumatismos e ferimentos. O objetivo dos compromissos direcionados a prevenção é poupar, por meio de planos nacionais, regionais e mundial, 5 milhões de vidas até 2020.

Ainda de acordo com a OMS (2012), o Brasil aparece em o terceiro lugar entre os territórios recordistas em mortes de trânsito no mundo, precedido apenas pela África e países do Leste Europeu, sendo seguido por territórios pertencentes às Américas, Ásia e Europa. Juntos, são responsáveis por 62,0% das mortes por acidente no trânsito.

Nesse sentido, a partir desses dados produzidos pela OMS, observa-se que o caso brasileiro aparece de maneira preocupante no cenário mundial, no que diz respeito ao número de óbitos no trânsito.

Assim, com objetivo de ampliar as possibilidades de análise e tendo como elemento central a mortalidade no trânsito no município de São Luís - MA no período entre 2010 e 2014, realizamos primeiramente, uma análise descritiva sobre as estatísticas de morbimortalidade relacionada ao trânsito no mundo, no Brasil e Estado do Maranhão. Nesse aspecto, podemos compreender alguns elementos associados aos conflitos de sociabilidade no trânsito que resultam em perdas de vidas humanas.

Ressalta-se que foram utilizados dados secundários, quais sejam, a pesquisa documental e os dados estatísticos que abordaram a questão das mortes no trânsito que mostram o cenário mundial, nacional e local.

No que se refere às estatísticas, é importante informar, como já dito na metodologia desta Tese, que como fonte principal de dados utilizou-se as informações do Ministério da Saúde (SIM).

Outra informação relevante para a presente investigação diz respeito às considerações sobre a causa da morte que, como já vimos, é exigida pela legislação. É importante registrar, previamente, que até 1995, tais causas eram classificadas pelo SIM seguindo os capítulos da nona revisão da Classificação Internacional de Doenças (CID-9) da OMS. Todavia, a partir de meados de 1996, o Ministério da Saúde adotou a décima revisão, vigente até os dias de hoje (CID-10).

Cumprе salientar que os capítulos do CID-10 utilizados para a presente pesquisa foram classificados por: V01 a V89 para mortalidade em acidentes de trânsito. Pertinente esclarecer que V01-V09 significa pedestre traumatizado em um acidente de transporte; V10-V19 para ciclista traumatizado em um acidente de transporte; V20 a V29 para motociclista traumatizado em acidente de transporte; V30 a 239 para ocupante de triciclo motorizado traumatizado em acidente de transporte; V40 a V49 para ocupante de automóvel traumatizado em acidente de transporte; V50-V59 para ocupante de caminhonete traumatizado em acidente de transporte; V60 a V69 ocupante de um veículo de transporte pesado traumatizado em acidente de transporte; V70 a V79 para ocupante de ônibus traumatizado em acidente de transporte; V80 a V89 para outros acidentes de transporte; V90 a V94 para acidentes de transporte por água; V95 a V97 para acidentes de

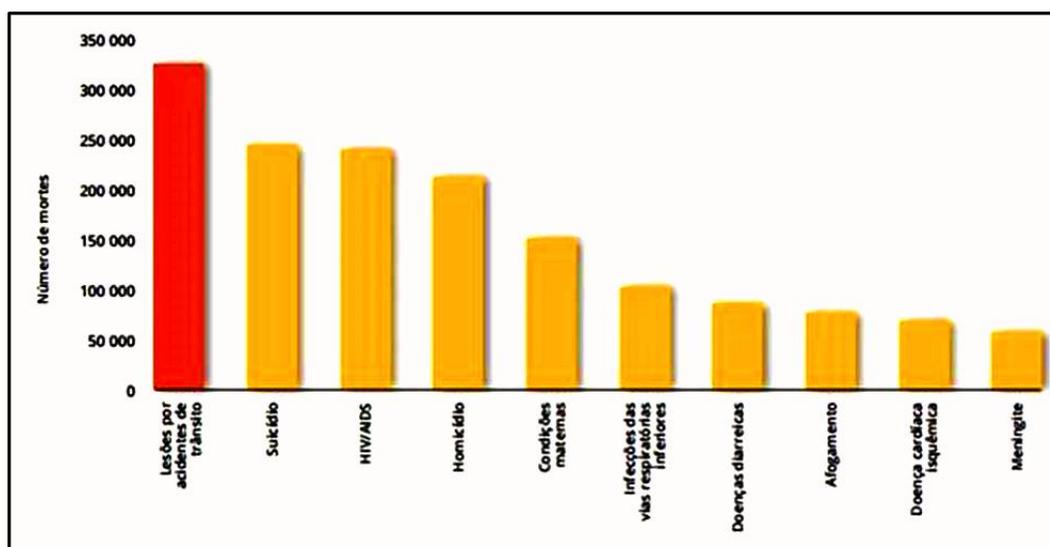
transporte aéreo e espacial e, finalmente V98 a V99 para outros acidentes de transporte não especificado.

Desse modo, a classificação utilizada possibilita distinguir a causa básica da morte, no caso deste estudo, acidente de trânsito, mas também a situação da vítima: se eram pedestres ou, motociclistas, condutores e/ou ocupantes de automóvel, etc. que denominamos, ao longo da análise, de categorias de acidentes de trânsito.

Importante deixar registrado que muitas dessas Declarações de Óbito, embora indiquem a *causa mortis*, nem sempre especificam as circunstâncias dos óbitos, o que pode originar algumas lacunas nas análises quando os dados são desagregados para as diferentes categorias.

Assim, passaremos agora para a apresentação destes dados e para uma análise mais detalhada sobre o que revelam as estatísticas a cerca da problemática das mortes no trânsito e suas consequências.

Gráfico 1 - Principais causas de morte entre os jovens de 15-29 anos, em estimativas mundiais no ano de 2012.



Fonte: Organização Pan-Americana da Saúde/Organização Mundial da Saúde (OPAS/OMS), 2014.

De acordo com o Gráfico 1, que informa as principais causas de morte entre os jovens de 15-29 anos no mundo, no ano de 2012, as lesões por acidentes de trânsito lideram as estatísticas, totalizando mais de 300 mil óbitos. Para a Organização Pan-Americana da Saúde e Organização Mundial da Saúde (OPAS/OMS), cerca de 1,25 milhões de pessoas morrem anualmente em acidentes de trânsito, mais da metade são

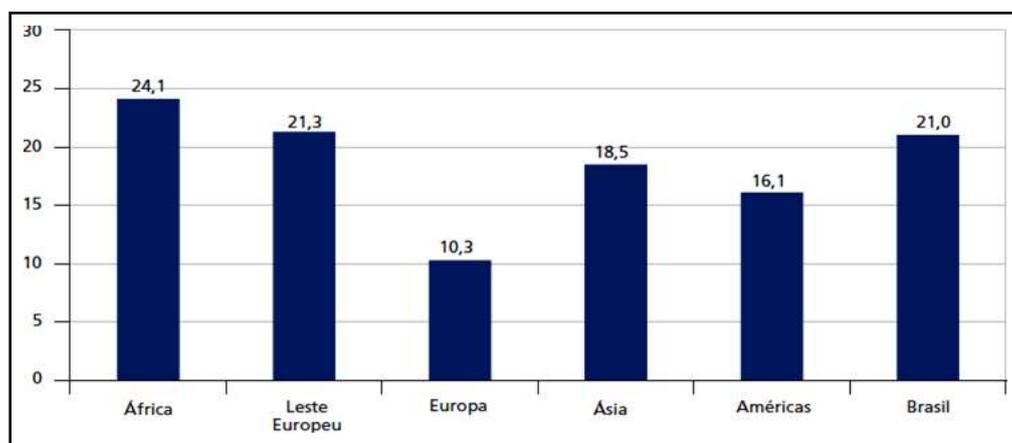
jovens. Além disso, chama atenção as lesões associadas aos acidentes de trânsito, que aparecem como sendo a principal causa delas.

Para Portela (2016) a condução sob o efeito do álcool aumenta a probabilidade de os jovens de se envolverem em colisões no trânsito, resultando em mortes ou politraumatismos. O consumo exagerado e indiscriminado de álcool, sobretudo no Brasil, além representar uma questão de saúde pública, constitui um problema social, uma vez que o trânsito brasileiro é um dos mais perigosos do mundo e grande parte dos acidentes fatais são causados pela combinação do álcool e direção veicular. Nesse sentido, vários jovens brasileiros são condutores infratores, imprudentes, negligentes e, em grande parte, encontram-se embriagados devido à influência do álcool.

Bacchieri e Barros (2011) destacam a recomendação da OMS acerca da adoção de postos de fiscalização de sobriedade com uso do bafômetro, que podem reduzir os acidentes entre os jovens em cerca de 20,0% e mostram excelente custo-efetividade. Essa ação deve ser realizada, prioritariamente, nas noites dos finais de semana, nas quais ocorre a maioria dos acidentes envolvendo bebidas alcoólicas e direção.

No Brasil, a Lei nº 13.281/2016 prevê as consequências para a recusa do indivíduo em se submeter ao teste do bafômetro. O bafômetro é um aparelho que permite determinar a concentração de bebida alcoólica em uma pessoa, analisando-se o ar exalado dos pulmões, cujo limite de tolerância de é 0 (zero) gramas por litro de álcool no sangue. É importante destacar que o indivíduo pego dirigindo embriagado poderá responder por duas sanções, quais sejam pagar multa (R\$ 2.934,70 reais) e ficar sem dirigir por 12 meses.

Gráfico 2 – Número de mortes associada aos acidentes de trânsito por 100 mil habitantes, em estimativas mundiais, no ano de 2013:



Fonte: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2016.

Segundo o Gráfico 2, o Brasil ocupa o terceiro lugar no *ranking* mundial de óbitos no trânsito (21,0%), perdendo apenas para a África (24,1%) e países do Leste Europeu (21,3%). Neste sentido, a Organização das Nações Unidas (ONU) reconheceu o impacto das causas externas no modo de viver e morrer da população e, no ano de 2010, estabeleceu o período compreendido entre 2011 e 2020 como a “Década de Segurança Viária”, estimulando os países membros a estabilizar ou reduzir as mortes decorrentes de acidentes de trânsito por meio do desenvolvimento de planos de ação sobre a morbimortalidade por estes agravos (ONU, 2010).

Estes planos devem envolver atores governamentais, setor privado e toda a sociedade, utilizando esta década como um marco temporal para implementação do compromisso político nos países membros, reconhecendo a magnitude dos acidentes de trânsito para a sociedade (ONU, 2010).

A OMS também estima que o número de mortos nas estradas em todo o mundo pode chegar a 1 milhão por ano até 2030. De acordo com a organização, essa projeção mundial de vítimas fatais de acidentes automobilísticos tem um peso maior nos países de baixa e média renda, grupo no qual se encontra o Brasil.

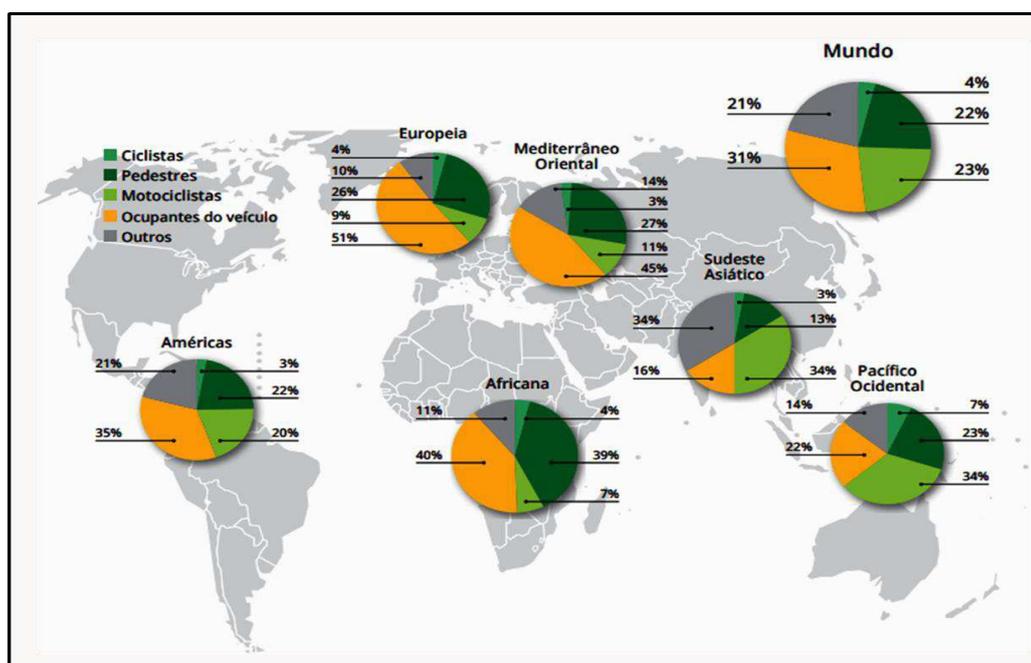
Os dados sugerem um entendimento de que as estratégias de segurança no trânsito não são capazes de salvar vidas de maneira eficiente e satisfatória. Também revela que o caminho para a mudança parece continuar a passos lentos, tamanha é a letalidade capaz de existir em termos tão expressivos em todo o mundo.

Nesse sentido, os estudos divulgados a partir do ano de 2010 pela Organização Mundial da Saúde demonstram que são estaremcedores aos indicativos do que se considera como uma séria e verdadeira epidemia letal no trânsito das vias públicas do planeta.

Ressalta-se que mesmo considerada boa por especialistas, a legislação sobre trânsito no Brasil ainda não tem sido suficiente para tirar o país de uma posição nada invejável no ranking mundial das mortes o que pode indicar uma necessidade de avaliação crítica sobre as leis vigentes.

De toda forma, a “Década de Segurança Viária” é um significativo ponto de partida para o combate à violência no trânsito. Não deixa de ser considerada como “uma meta ambiciosa” a tentativa de reduzir à metade os casos de acidente com morte nos próximos anos. Serão necessários novos estudos e pesquisas para avaliar o contexto após a implementação dessas medidas.

Gráfico 3 – Mortes no trânsito, por tipo de usuário e região em estimativas mundiais no ano de 2013.



Fonte: Organização Mundial da Saúde (OMS), 2015.

Conforme se depreende das estimativas presentes no Gráfico 2, pode-se observar que, de modo geral, há o predomínio dos acidentes de trânsito que envolvem veículos automotores no mundo, com média de 31,0%. Analisando mais detalhadamente os territórios dispostos no globo, quais sejam as Américas, o Continente Africano, Europa e Região do Mediterrâneo Oriental, ainda assim, predominam os acidentes envolvendo veículos, com estatísticas variando entre 35,0% a 51,0%. A exceção ocorre somente em duas regiões do globo, o Pacífico Oriental e o Sudeste Asiático, onde predominam os acidentes de trânsito envolvendo motociclistas, ambos com percentual de 34,0%. Esses dados demonstram a dimensão do problema envolvendo o uso estrangulado dos veículos e suas consequências nocivas para a população mundial. Trata-se de um problema de saúde pública e sobretudo de uma questão social, na qual o trânsito aparece como um dos problemas mais letais do mundo.

2.1 A Década de Ação pela Segurança no Trânsito/ONU

Historicamente, pode-se afirmar que a segurança no trânsito é uma preocupação antiga.

Conforme verificado por Rozestraten (1988), segurança e trânsito sempre foram preocupações que evoluíram lado a lado e que vem desde século XVII na Europa. Inicialmente a preocupação dos estudiosos da questão limitava-se à mobilidade das pessoas e dos veículos e, mais tarde, também a via, não apenas enquanto lugar de acesso dos demais elementos, mas pela dinamicidade que os envolviam, passando gradativamente a exigir normas de circulação, com o fim maior de integrar e proteger os diferentes elementos aí envolvidos, se tratando, desde então, de segurança e da segurança de todos no espaço público.

Desde o século XVIII já havia a consciência de que o trânsito seria uma das preocupações mundiais mais relevantes do futuro. Assim, Rozestraten (1988) afirma que no século XVII na Europa já existiam normas que delimitavam estacionamentos e circulação de veículos em mão única e dupla. Porém, a partir da introdução da máquina, dos veículos rápidos e pesados os acidentes foram crescendo progressivamente e exigindo, já no século XX a organização do tráfego como um sistema convencional, e daí medidas que a cada vez mais regulamentavam as pessoas, o ambiente físico e os veículos.

Os impactos e consequência causados no trânsito pelo alto índice de violência são preocupantes e exige, portanto, um olhar diferenciado e medidas que possam diminuir os índices.

É preciso considerar nesse aspecto, para além dos efeitos da mobilidade, da urbanização, e da caracterização das sociedades dos fluxos e das redes, a questão da hipertrofia do uso do automóvel, que tem propagado mais do que monóxido de carbono, ele tem sido responsável por ceifar inúmeras vidas ao longo dos anos.

Para Oliveira (2016, p.3), foi a intensidade do processo de urbanização ao redor do mundo, somado ao aumento da frota de veículos em circulação, conforme mostra a Tabela 7, que a OMS passou a monitorar as ocorrências de acidentes de trânsito:

Tabela 7 - População mundial x frota em circulação emissão de monóxido de carbono e aumento de temperatura

Ano	População Mundial (bilhões)	Emissão de CO (bilhão de toneladas)	Temperatura Média (graus Celsius)	Frota de Carros (milhões)
1928	2	1	13,88	15 (estimativa)
1941	2,32	1,3	14,1	27 (estimativa)
1980	4,5	5,3	14,18	300
2006	6,5	7,3	14,63	725

Fonte: OLIVEIRA, 2016.

Assim, em 1999, como resultados desses acidentes, foram estimados pela OMS 1,17 milhão de mortos e entre 25 e 35 milhões de feridos. Aproximadamente 85% dos óbitos ocorreram em países de baixa e média renda, sendo cerca da metade deles em áreas urbanas. As cidades também foram palco de até 75% dos acidentes com feridos. Os custos econômicos dos acidentes nos países em desenvolvimento foram estimados em US\$ 65 bilhões, que equivalem ao somatório de 1,0% a 2,0% do Produto Interno Bruto (PIB) do conjunto de nações focadas (BANCO MUNDIAL, 2003).

Em estudo realizado de 1990 a 2010 identificou-se que houve um aumento de 46,0% no número de mortes mundiais em decorrência de acidentes de trânsito (MURRAY, 2012). E a tendência é que estes números continuem a crescer, já que de acordo com relatório da OMS divulgado em recentemente até 2030 os acidentes de trânsito se tornarão a quinta maior causa de morte mundial (PORTAL DA SAÚDE, 2011).

Segundo dados da OMS (2013), em recorde de mortes no trânsito o Brasil é precedido pela Índia, China, EUA e Rússia, nesse sentido, ocupa a 5ª posição mundial. Dados dos Ministérios da Saúde e das Cidades registraram ocorrências de quase 39 mil óbitos e 619 mil vítimas não fatais, em grande parte com sequelas irreversíveis em decorrência de acidentes de trânsito em 2008. Além dos ferimentos e mortes, o trânsito provoca a poluição do ar; os congestionamentos dificultam a locomoção das pessoas e contribuem para a redução da produtividade dos trabalhadores. Os acidentes de trânsito poderão se tornar em 2020, segundo a OMS, o terceiro maior problema de saúde pública em termos de mundo, perdendo apenas para as doenças coronarianas e para a depressão.

Segundo a OMS (2013), as taxas mais baixas são registradas na Região da Europa, especialmente entre os países de alta renda, muitos dos quais têm conseguido, com bastante sucesso, atingir e manter a redução das taxas de mortalidade apesar do aumento da

motorização. Por outro lado, a OMS (2013) indica que nos países de baixa e média renda, as taxas de mortalidade por lesões no trânsito são mais do que duas vezes superiores às dos países de alta renda do mundo.

A pesquisa da OMS realizada, em 2009, com 178 países, revelou 1,24 milhão de mortes e 20 a 50 milhões de feridos, sendo uma importante causa de deficiência. Do total de óbitos, estimou-se que mais de 90,0% ocorreram em países de renda baixa ou média, que inclui o Brasil, com taxas de mortalidade elevadas de 21,5 e 19,5 por 100 mil habitantes, respectivamente. Nesses países, circulavam menos da metade da frota mundial (48,0%). O custo total dos sinistros estimado pela OMS foi da ordem de US\$ 518 bilhões por ano, que corresponde de 1,0% a 3,0% do PIB de cada nação, mais do que recebem de programas de apoio para seu desenvolvimento. Os acidentes de trânsito responderam pela terceira causa de mortes na faixa etária de 30 a 44 anos, a segunda, na faixa de 5 a 14 anos e a primeira, na faixa entre 15 e 29 anos (WHO, 2009).

A Assembléia Geral da ONU, realizada em março de 2010, tomando por base os estudos elaborados pela Organização Mundial de Saúde - OMS, estabeleceu a década 2011-2020 como a Década de Ação para Segurança Viária, convocando todos os países signatários da Resolução 64/255, entre eles o Brasil, para desenvolver ações para a redução de 50,0% de mortes em 10 anos⁴⁰.

A inclusão de uma meta tão ambiciosa, qual seja, de redução do número de mortes ou lesões relacionadas ao trânsito, constitui um progresso significativo em matéria de segurança viária. Representa o reconhecimento pelos Estados do constante aumento do número de vítimas do trânsito.

A adoção da meta de redução de mortes e lesões relacionadas ao trânsito representa também o entendimento pelos países signatários das evidências científicas relacionadas ao que pode ser feito para a redução do problema.

A Década de Ação pela Segurança no Trânsito significa uma medida na qual governos de todo o mundo devem se comprometer e tomar novas medidas para prevenir os acidentes no trânsito, que matam milhões de pessoas por ano.

A OMS é a responsável por coordenar os esforços globais ao longo da Década e também é quem monitora os progressos em níveis nacional e internacional objetivando reduzir o número alto de mortes.

⁴⁰ Organização das Nações Unidas (ONU). *Assembleia Geral das Nações Unidas*. Disponível em: <http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/64/255>. Acesso em 23 set. 2017.

A decisão da ONU tem por objetivo modificar o tratamento dos acidentes de trânsito como as chamadas “fatalidades”. Assim, pretende-se combater as práticas que acabam, por um lado, estimulando atos infracionais, bem como ilegalidades e fraudes e, por outro, diminuindo o poder de atuação das autoridades ao contingenciarem os recursos legais, ou direcioná-los a outras iniciativas governamentais, tornando os órgãos de trânsito incapazes de cumprirem com eficiência suas competências. A iniciativa mobiliza, de fato, um conjunto de ações mitigadoras urgentes para reduzir o quadro de mortes no trânsito.

Como subsídio para a mobilização dos países membros, a ONU lançou dois documentos – o *Global Plan*⁴¹ e o *Toolkit for Organizers for Launch Events*⁴². O primeiro contém subsídios para o desenvolvimento de planos de ação nacionais e locais e o segundo, um conjunto de idéias para eventos de lançamento do Plano de Ações, marcado para o dia 11 de maio de 2011 (ONU, 2010).

Os estudos realizados em 2009 da OMS, que motivaram a decisão da ONU, registraram 1,3 milhão de mortes por acidente de trânsito em 178 países. Segundo eles, se nenhuma ação mundial for empreendida, o número de mortes em todo o mundo poderá chegar a 1,9 milhão até 2020 (ONU, 2010).

Segundo recomendações previstas na resolução da Assembléia Geral das Nações Unidas realizada em 19 de abril de 2012, tem-se que:

Expresando su preocupación porque sigue aumentando el número de víctimas mortales y heridos como consecuencia de accidentes de tránsito en todo el mundo, en particular en los países de ingresos bajos y medianos, y teniendo presente que la tasa de letalidad en las redes viarias es considerablemente mayor que la tasa de letalidad en otros sistemas de transporte, incluso en los países de ingresos altos (ONU, 2012, p.4).

A Década é considerada uma oportunidade única de salvar vidas no trânsito no mundo todo. Todavia, outros esforços já foram empreendidos com o mesmo objetivo. Exemplificando, em agosto de 2003, o Secretário Geral das Nações Unidas publica o primeiro relatório sobre a crise mundial da segurança no trânsito.

⁴¹ O Plano Global define as etapas para melhorias na segurança rodoviária, pede mais rigor na legislação e sugere medidas que possam dar mais proteção aos grupos mais vulneráveis, como ciclistas e pedestres. Esse plano delinea uma série de medidas para assegurar que os objetivos da Década se tornem realidade e propõe uma estruturação de atividades que podem ser realizadas no contexto desta Década. O Plano estabelece cinco categorias de atividades, a saber: gestão da segurança no trânsito; vias e mobilidade mais seguras; veículos mais seguros; usuários de vias de trânsito mais seguros e resposta após os acidentes.

⁴² Representa um conjunto de idéias para eventos de lançamento do Plano de Ações.

Nesse sentido, destacam-se alguns outros esforços mundiais pela segurança no trânsito. Entre eles, encontra-se o realizado em abril de 2004 no qual o Dia Mundial da Saúde foi celebrado com o lema “A Segurança no Trânsito Não é Acidental”; a OMS e o Banco Mundial publicam o Relatório mundial sobre prevenção das lesões causadas pelo trânsito. Em outubro de 2005, a Assembleia Geral das Nações Unidas, em sua 60ª Sessão, adota a Resolução 60/5, que convida os Estados Membros a instituírem um Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito. Em junho de 2006, houve o Lançamento, em Londres, da campanha *Make Roads Safe* e nesse mesmo ano a Federação Europeia de Vítimas do Trânsito, a Road Peace e a OMS publicaram um documento intitulado Dia Mundial em Memória das Vítimas do Trânsito. No ano de 2007 em abril, aconteceu a “Primeira Semana Mundial Sobre Segurança no Trânsito das Nações Unidas”, na qual a OMS publicou *youth and road safety*.

Nessa lista em que destaca-se alguns dos esforços mundiais direcionados ao trânsito mais seguro aparecem ainda em maio de 2009, a primeira reunião mundial de organizações não governamentais em defesa da segurança no trânsito e das vítimas de acidentes, sediada em Bruxelas; as organizações não governamentais adotam a Declaração de Bruxelas. Nesse mesmo ano no mês de junho a OMS publica o Relatório sobre a situação mundial da segurança no trânsito e em novembro ocorre Primeira Conferência Ministerial Mundial sobre Segurança no Trânsito, ocorrida em Moscou; os Estados Membros adotam a Declaração de Moscou. Registra-se que em março de 2010, a Assembleia Geral das Nações Unidas, em sua 64ª sessão, adota a Resolução 64/255, em virtude da qual se proclama oficialmente a Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020, sendo o ano de 2011 considerado importante para demarcar o lançamento da “Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020”, celebrado no mundo inteiro.

É importante ressaltar que a referida década diz respeito a toda sociedade mundial. As organizações políticas e as instituições oficiais de cada país devem atuar em prol da segurança viária e das vítimas de lesões causadas pelo trânsito além de assumir uma responsabilidade especial de salvar vidas, criando um plano de ação próprio e de urgência para ser capaz de gerar uma sensação efetiva de segurança por parte da sociedade.

Assim, no caso dos acidentes de trânsito a sua prevenção passa pela mudança social planejada que necessita ser ampliada, o que representa um movimento desafiador. Caberá ao tempo revelar seus efeitos.

2.2 A Década de Ação pela Segurança no Trânsito/Brasil

Dos anos 60 até a atualidade houve profunda intensificação dos acidentes e violências no trânsito em nosso país, dos quais decorrem grandes consequências nos diversos âmbitos da sociedade.

No Brasil, o grande número de vítimas do trânsito tem se mostrado um grave problema, principalmente nos grandes centros urbanos. Os acidentes de trânsito representam umas das mais freqüentes causas de óbitos no país e, diversos são os seus impactos. De acordo com Boas e Silva:

A intensificação dos acidentes de trânsito no Brasil e o alto índice de violência dos mesmos, particularmente a partir dos anos 60, com redução mínima nos anos 90, atingiram proporções estratosféricas na primeira década do ano 2000, mais exatamente em 2004 e com contínua ascensão na atualidade, gerando drásticas consequências e de impactos bastante negativos considerando setores econômicos, políticos e sociais, quais sempre desconsideraram ou não deram a importância devida a preocupações e previsões mundiais tão antigas que vêm desde o século XVII até os dias atuais e com previsões também negativas para um futuro próximo – 2020 (BOAS & SILVA, 2015, p.1).

Segundo Bacchieri e Barros (2011), somente no Brasil, entre os anos de 2000 e 2008, o número de vítimas fatais de acidentes no trânsito cresceu 26,0%.

Estudos realizados pelo DENATRAN, ANTP e IPEA em 2004 e 2006, em aglomerados urbanos e nas estradas, respectivamente, estimaram o custo social dos acidentes no Brasil em cerca de R\$30 bilhões, em valores de 2010. Parte destes custos representam recursos do SUS que são drenados todos os anos para o socorro a acidentados no trânsito no próprio local do acidente, no transporte de vítimas, no serviço hospitalar e no processo de recuperação e reabilitação, prejudicando inúmeras outras pessoas com doenças graves a espera de atendimento público de saúde. (DENATRAN, 2011, p.1-2).

No Brasil, as mortes violentas, que incluem homicídios, acidentes de trânsito e suicídios, são a segunda causa da mortalidade de jovens entre 15 e 24 anos, o que representa cerca de 70,0% dos óbitos nessa faixa etária, estatística que o coloca entre os 10 países em que os acidentes de trânsito são responsáveis por mais de 60,0% dos óbitos⁴³.

⁴³ Morais Neto OL, Montenegro MMS, Monteiro RA, Siqueira Júnior JB, Silva MMA, Lima C, et al. Mortalidade por acidentes de transporte terrestre no Brasil na última década: tendência e aglomerados de risco. Ciênc saúde coletiva [Internet]. 2012 [cited 2013 June 15];17(9):2223-36. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_ar_ttext&pid=S1413-81232012000900002&lng=pt.

Registros do DNIT apontam que no ano de 2011 ocorreram 188.925 acidentes nas estradas federais do Brasil e em 7.008 destes acidentes houve pelo menos uma morte (DNIT, 2011). Em 1.146 acidentes ocorridos nas estradas federais não há registro de informação sobre mortos e feridos. O Anuário Estatístico das Rodovias Federais brasileiras de 2010 desenvolvido pelo DNIT e Ministério da Justiça evidencia que os acidentes de trânsito crescem anualmente desde 2005, último ano que apresentou redução quando comparado aos anos anteriores (DNIT, 2010).

Estes números sugerem uma forma de condução perigosa ao volante, o que demanda ações concretas e eficientes com o objetivo de educar os condutores, minimizando os acidentes e consequentemente diminuindo as mortes no trânsito brasileiro.

Por todos estes motivos, apoiados nos documentos divulgados pela ONU, no Plano sugerido pelo Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito, coordenado pelo DENATRAN, nos princípios contidos no Manifesto da Frente Parlamentar de Redução do Acidente de Trânsito e nas contribuições de inúmeras outras entidades e profissionais colaboradores, a Associação Nacional dos Transportes Públicos - ANTP, por meio da Comissão de Trânsito, o Instituto de Engenharia de São Paulo e o Conselho Estadual para Diminuição do Acidente de Trânsito e Transporte do Estado de São Paulo - CEDATT, realizaram diversas reuniões visando a elaboração de uma proposta de Plano Nacional de Redução de Acidentes para a Década 2011-2020. Este Plano apresentou objetivos e metas, organizados segundo seis pilares estratégicos: gestão, fiscalização, educação, saúde, segurança viária e segurança veicular (DENATRAN, 2011, p.2).

O Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011- 2020, cujo texto foi produzido com a contribuição das organizações governamentais e não governamentais reunidas pelo Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito, coordenada pelo Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, foi o ponto de partida para a tentativa de reduzir o número de expressivo de mortes no trânsito (DENATRAN, 2011, p.4).

Com efeito, as recomendações adotadas e apresentadas para um Plano Nacional em nosso país compreenderam um conjunto de medidas que visavam a curto, médio e longo prazos, reduzir os níveis atuais de mortalidade e lesões por acidentes de trânsito no país, tendo como meta o índice de redução proposto pela Resolução da ONU de

50% em 10 anos, por meio de ações eficientes dos Governos, em todos os níveis e âmbitos de competência.

O objetivo maior do Plano Nacional foi o de construir uma verdadeira Política de Estado, com envolvimento de toda a sociedade organizada. Dentro de suas diretrizes gerais constavam: 1) Implantar o Observatório Nacional de Trânsito e incentivar a criação de observatórios regionais; 2) Criar, no âmbito de cada órgão do SNT, programas voltados à segurança dos usuários mais vulneráveis - pedestre, motociclistas e ciclistas, e a segurança para transporte de carga e transporte público de passageiros e a segurança nas estradas; 3) Criar Programa Nacional de Gestão Integrada de Informações no âmbito federal, estadual e municipal; 4) Promover os preceitos de acessibilidade em todos os programas que compõe o plano da década; 5) Fortalecer o órgão máximo executivo de trânsito da União, como forma de garantir a integração de todo o SNT e; 6) Utilizar os recursos de multa, FUNSET e DPVAT previstos em Lei em cada um dos órgãos executivos de trânsito do SNT, para fomentar ações de engenharia, fiscalização e educação para o trânsito e Revisar as normas de projetos de vias, loteamento e intervenções urbanas.

O Plano Nacional também adotou o que chamou de objetivos estratégicos, quais sejam: 1) Criar um sistema de gestão nacional eficiente que permita acompanhar o andamento dos programas de ação de redução de acidentes, verificar o cumprimento de metas e conhecer e difundir as iniciativas e as boas práticas em desenvolvimento em todo o país. Significa criar e manter eficientes sistemas de informações e de indicadores de desempenho de âmbito nacional e criar e implementar mecanismos de incentivos financeiros atrelados a planos de metas nacionais e fortalecer o órgão executivo federal (DENATRAN); 2) Promover fiscalização eficaz e eficiente em todo território nacional, por meio de recursos humanos, tecnológicos e de sistemas informatizados de gestão, em especial sobre atos inflacionários dos quais possam resultar riscos de acidentes e mortes no trânsito; 3) Mobilizar os setores governamentais e não governamentais, empresariais, educacionais, técnicos e acadêmicos para que adotem ações que promovam o respeito às regras de trânsito, às pessoas e ao meio ambiente e que incentivem mudança das pessoas para um comportamento mais seguro, ético e solidário no trânsito. Assim, os programas de educação deveriam segundo o plano ser inclusivos, contemplando as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

Nesse aspecto, ainda como objetivos estratégicos o Plano Nacional estabeleceu que se deveria promover a saúde voltada para a mobilidade urbana, em especial o estímulo

e o fomento de ações práticas para a redução de mortes ou da gravidade de lesões às vítimas de acidente de trânsito, capacitar os agentes de saúde, assim como promover a educação para o trânsito por meio das redes de assistência da saúde em comunidades; Prover as vias urbanas e rodoviárias de infra estrutura física e de sinalização que proporcione a segurança de todos os usuários da via, em especial incentivar as ações voltadas para os principais fatores de risco e para os usuários mais vulneráveis no trânsito, como os pedestres, ciclistas e motociclistas. Rever normas de projetos e loteamentos, das calçadas, raios de visão de cruzamentos e Realizar o controle sobre a frota de veículos automotores, na fabricação e no uso, de forma a melhorar os níveis de segurança veicular e reduzir os níveis de emissão de poluentes, bem como, criar programa de incentivo financeiro para substituição da frota de veículos fora das condições de segurança e de alto custo para recuperação.

De acordo com a Associação Brasileira de Prevenção dos Acidentes de Trânsito, em 2010, a Década Mundial de Segurança do Trânsito surgiu como uma oportunidade excepcional de mudar o rumo da acidentalidade e das mortes. O Brasil apesar de ter manifestado a intenção de participar e de ter elaborado o Plano Nacional não adotou, de modo eficiente, as medidas de trabalho proposto, não tomou qualquer medida forte e não obteve resultado significativo até o momento.

Todavia, é preciso considerar que, pelo menos teoricamente, o Brasil imprimiu esforços de adotar as medidas do Plano Nacional de Redução de Acidentes, o que parecia ser um bom sinal. Contudo, a aplicação do modelo do Plano implicava esforços financeiros importantes e muitas mudanças na abordagem do problema dos acidentes, o que não aconteceu.

Importante mencionar que no escopo do Plano, se impôs, necessariamente, que as autoridades responsáveis aplicassem os recursos arrecadados de multa e fundos correlatos, destinando-os, efetivamente, para o combate à violência no trânsito, na fiscalização, na educação de trânsito, no atendimento de urgência de acidentados e na segurança viária e veicular, o que não necessariamente virou uma prática resultando numa ineficiência do plano e de suas metas. As mortes no trânsito não pararam de crescer em nosso país.

Segundo a Associação Brasileira de Prevenção dos Acidentes de Trânsito⁴⁴, a estrutura federal do país e a municipalização do trânsito fazem com que todos os estados e municípios devam estar envolvidos no combate aos acidentes. Surgiu, em seguida, a ideia de um pacto que permitiria conseguir progressivamente o envolvimento das entidades e das pessoas indispensáveis ao sucesso da década. O Pacto Nacional pela Redução de Acidentes foi lançado pelo Ministério das Cidades em maio 2011. Infelizmente, em vez de ser um instrumento de coordenação entre o governo federal, os estados e os municípios para o conjunto das ações da década, ele se transformou em uma simples campanha de conscientização do público conduzida pelo DENATRAN.

Os acidentes de trânsito foram simplesmente considerados como um problema de Saúde, deixando o Ministério da Saúde responsável pela sua solução. Felizmente, este Ministério reagiu de modo positivo, de duas maneiras: fez um esforço enorme no resgate das vítimas e no seu atendimento pré hospitalar e iniciou um programa de redução dos acidentes, chamado “Vida no Trânsito”, a ser implementado progressivamente em todas as capitais de estado.

Em 2013, o Ministério dos Transportes parou de publicar as estatísticas de acidentes nas rodovias federais, apesar da existência de todas as informações necessárias na base de dados mantida pela Polícia Rodoviária Federal.

As estatísticas do Ministério da Saúde mencionadas acima se referem somente às vítimas dos acidentes. Elas permitem avaliar o vulto do problema e conhecer certos aspectos importantes do fenômeno, mas não são suficientes para combater os acidentes.

Por isso é preciso estabelecer estatísticas de acidentes mais condizentes com a realidade. É previsto no Código de Trânsito Brasileiro (artigo 19, §X e XI) que:

Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União: organizar a estatística geral de trânsito no território nacional, definindo os dados a serem fornecidos pelos demais órgãos e promover sua divulgação; e estabelecer modelo padrão de coleta de informações sobre as ocorrências de acidentes de trânsito e as estatísticas do trânsito;

O DENATRAN tentou cumprir esta missão até 2006 e parou em 2007, de forma que a estatística nacional de acidentes de trânsito ficou prejudicada. Para obter dados de acidentes é preciso ir buscar nos Estados, entre os quais existe uma grande diversidade. Poucos DETRAN publicam estatísticas atualmente e elas não são padronizadas. Podem ser

⁴⁴ Associação Brasileira de Prevenção dos Acidentes de Trânsito. Disponível em: <In: http://www.vias-seguras.com/layout/set/print/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais>. Acesso em 20 jun. 2017.

muito detalhadas e interessantes ou extremamente sumárias, dependendo do Estado. Em 2013, o DNIT, por sua vez, parou de publicar as estatísticas de acidentes nas rodovias federais.

Como vimos, será necessário um esforço muito grande, político, financeiro, e cultural para superar o inevitável desafio de enfrentar a questão das mortes no trânsito no país que só tendem a crescer.

2.3 Estatísticas Nacionais de Morbimortalidade no Trânsito

Devido ao desenvolvimento da indústria, impulsionado pela Revolução Industrial e a consequente melhora na economia, cada vez mais pessoas acabaram adquirindo veículos para sua locomoção nos grandes centros do Brasil. No entanto, percebe-se que o aumento da frota não foi acompanhado por uma melhoria no sistema viário e no planejamento urbano o que acabou gerando vários problemas, inclusive de saúde pública (MAURO, 2001).

Segundo Vasconcelos (1998), o aumento da frota de veículos é mundial, mas em geral, o planejamento das políticas públicas urbanas e viárias no Brasil não acompanhou tal crescimento, assim a mobilidade das pessoas tornou-se um problema em várias localidades. Por outro lado, os países mais desenvolvidos, com maiores níveis de motorização e maior número de vítimas, foram os primeiros a identificar esse problema e a começar a gerar ações encaminhadas a fim de evitá-lo.

De tão violento, o trânsito brasileiro constitui-se um importante problema de saúde pública, pois o seu impacto pode ser percebido nas altas taxas de mortalidade da população por este agravo. Segundo dados do Ministério da Saúde (MS), os Acidentes de Transporte Terrestre (ATT) no Brasil mataram cerca de 43 mil pessoas em 2013, com aproximadamente 170 mil internações financiadas pelo Sistema Único de Saúde (SUS). Os ATT representam uma das três principais causas de morte no país. Essa situação tende a se agravar ainda mais no contexto da expansão da frota de veículos automotores ocorrida no país, desde a consolidação da indústria automobilística na segunda metade do século passado e, mais recentemente, com as políticas que favoreceram a ampliação da capacidade produtiva desse setor (IPEA, 2016).

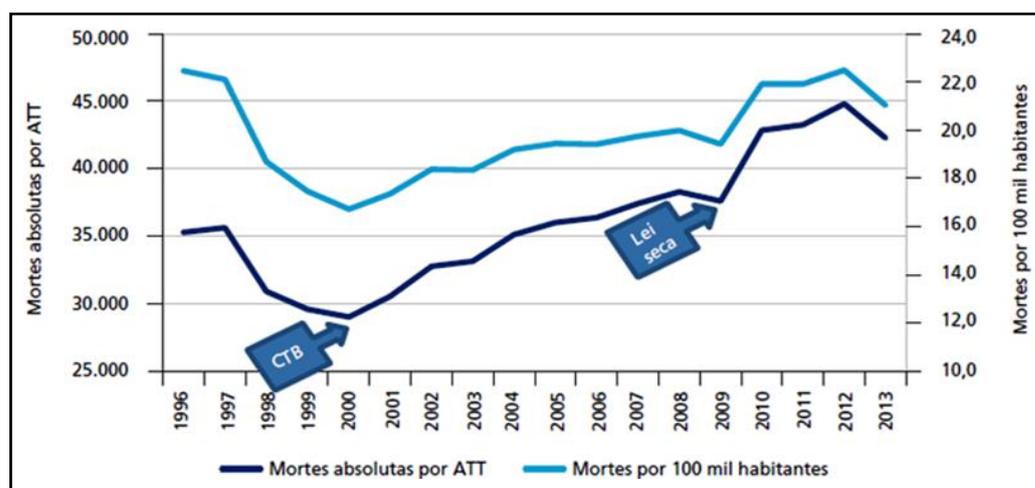
Destacam-se nessa expansão da frota de veículos automotores, as vendas de motocicletas, que tiveram crescimento cerca de três vezes superior ao Produto Interno

Bruto (PIB) brasileiro nos últimos quinze anos. Esse tipo de veículo, por características intrínsecas, apresenta baixa proteção aos usuários em caso de colisão e queda, agravando a situação da mortalidade no trânsito. Assim como as motos, mas em uma intensidade menor, as vendas de automóveis tiveram crescimento cerca de duas vezes maior do que o crescimento do PIB no mesmo período. Com maior quantidade de veículos nas vias, eleva-se a quantidade de acidentes com vítimas fatais nas rodovias brasileiras (IPEA e PRF, 2015).

De acordo com Reichenheim et. al (2011), as taxas de mortalidade por acidentes de trânsito no Brasil têm apresentado algumas oscilações, com discreta diminuição após homologação do Novo Código de Trânsito de 1997 e aumentando devido à redução da fiscalização após os períodos de implantação da legislação, associado ao aumento da frota veicular e à falta de manutenção das vias, entre outros motivos. Para os autores, é alto o número de sobreviventes de ATT que apresentam importantes sequelas físicas e psicológicas, além do alto custo hospitalar, principalmente em adultos jovens.

É de todo importante destacar que ainda no ano de 2013 ocorreram 42.266 mortes em acidentes de trânsito no Brasil, sendo que há certa tendência de crescimento nos valores absolutos das ocorrências de mortes quando se observam as tendências de longo prazo (Gráfico 3). No curto prazo, entre 2012 e 2013, houve queda na quantidade de mortes no país.

Gráfico 4 – Evolução nacional do número absoluto de mortes por ATT e da taxa de mortalidade por 100 mil habitantes no, período de 1996-2013:



Fonte: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2016.

O Gráfico 4, dispõe sobre a evolução das mortes por acidente, demonstrando que sempre após a implementação de uma legislação de trânsito mais rígida, como o novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) em 1997 e a nova Lei de Consumo Zero de Álcool de 2008, chamada popularmente de Lei Seca (Lei no 11.705, de 19 de junho de 2008), há uma resposta imediata de queda nas ocorrências de mortes, mas posteriormente, há a volta às tendências anteriores de crescimento, o que corrobora com os estudos de Reichenheim e colaboradores (2011).

Para Reichenheim et al. (2011), entre o período de 1970 a 1997 prevalecia no Brasil uma taxa de mortalidade alta e crescente relacionada ao trânsito. O pico ocorreu entre os anos de 1996 e 1997 com uma taxa de 28,1 por 100.000 habitantes/ano, superior à taxa média mundial de 19,0 por 100.000 habitantes/ano, no mesmo período. Para os autores, a partir de 1998, houve um declínio na taxa de mortalidade, que permaneceu em torno de 23,9 por 100.000 habitantes/ano (uma redução aproximada de 14,0%) que está associado a implantação do Código Nacional de Trânsito de 1998.

Este código incluiu não apenas o cumprimento do uso do cinto de segurança e das leis direcionadas ao consumo de álcool, como também preconizou penalidades graves para os motoristas infratores. Mais recentemente, De 1998 a 2007, os veículos aumentaram sua frota automotiva (carros de passeio em torno de 75,0%). No entanto, as taxas de óbito referentes aos veículos automotores no período entre 1998 e 2007 mantiveram declínio, enquanto as taxas de mortalidade causadas por colisões envolvendo motociclistas se elevaram no mesmo período (REICHENHEIM et al., 2011).

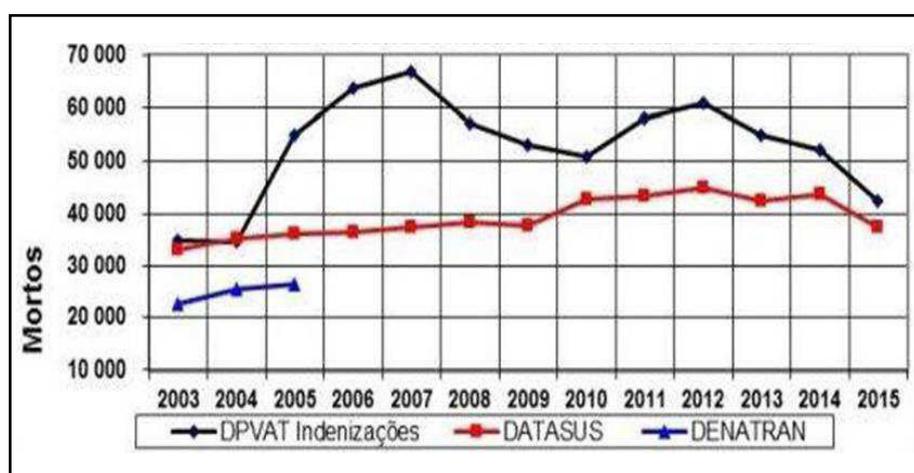
Ainda de acordo com Reichenheim et. al (2011, p.7), é alto o número de sobreviventes de ATT que apresentam importantes sequelas físicas e psicológicas, além do alto custo hospitalar, principalmente em adultos jovens. Entretanto, o estudo de Reichenheim e colaboradores (2011) têm limitações, uma vez que os autores não avaliaram a taxa de mortalidade relacionada ao trânsito no período após a implantação da denominada Lei Seca no ano de 2008.

Neste contexto, pode-se inferir que há certo relaxamento por parte dos gestores e da própria sociedade algum tempo após a mobilização inicial criada com a introdução de uma nova legislação, com o aumento das campanhas e da fiscalização. Ficou claro, portanto, a necessidade de se implantarem políticas permanentes de campanhas de

conscientização e fiscalização por parte dos gestores públicos, para que não haja essa acomodação natural.

De acordo com dados estatísticos do Ipea (2016), em 2013 houve 21 mortes por 100 mil habitantes ano no Brasil, mantendo a tendência de declínio, porém com uma taxa média bastante alta quando comparada com outras regiões do planeta. Nos países desenvolvidos, essa taxa se encontra em valores inferiores a doze mortes por 100 mil habitantes ano, sendo que na Europa, região que apresenta os menores valores, essa taxa chega a dez mortes por 100 mil habitantes ano.

Gráfico 5 - Número de óbitos no Brasil registrados pelo DPVAT, DATASUS e DENATRAN, no período de 2003-2015:



Fonte: DATASUS, 2017.

Nogueira (2008, p.12) afirma que o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) é um seguro obrigatório que surgiu da necessidade social, em virtude dos riscos que estamos expostos em decorrência do tráfego de veículos que disputam o espaço urbano com os pedestres. Este tem a finalidade de cobrir os riscos que o condutor não estaria em condições financeiras para arcá-los.

Vale lembrar que, o Seguro DPVAT é um seguro de cunho social criado em 1974 pela Lei 6.194/74 para cobrir todos os cidadãos brasileiros vítimas de danos que ocorrem no trânsito. Qualquer vítima de um acidente de trânsito - seja motorista, passageiro ou pedestre - em território nacional, independentemente da apuração de culpa, e que tenha sofrido um dano pessoal, tem direito à indenização do Seguro DPVAT.

No que concerne à cobertura do seguro tem-se a indenização por morte: estipulada em R\$13.500,00 por vítima, bem como abrange os casos de invalidez permanente cuja indenização pode chegar até R\$13.500,00 por vítima de acordo com as sequelas do acidente e conforme tabela constante na Lei nº 11.945/2009 e, por fim, cobre as despesas médicas e suplementares (DAMS) que consiste no reembolso de despesas comprovadas de até R\$ 2.700,00 reais por vítima.

Analisando o Gráfico 5, percebe-se que este apresenta dados sobre o número de óbitos no trânsito brasileiro registrados pelo DPVAT, Plataforma DataSus do MS e do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), no período de 2003-2015.

A Curva "DPVAT" representa o número de indenizações pagas anualmente, que não deve ser confundido com o número de óbitos ocorridos no ano, uma vez que a maioria dos processos de indenização podem levar vários anos.

Neste seguimento, conclui-se que o número de indenizações pagas pelo seguro DPVAT referentes a ocorrência de acidentes fatais é mais elevado que o número de óbitos publicizados pelos sistemas de informações oficiais (Plataforma DataSus e DENATRAN).

Chama atenção, a forma irregular da Curva DPVAT, que sugere a evolução dos processos administrativos de indenização por mortes no trânsito, que é discrepante quando comparado com a Curva DataSus (que se baseia na emissão das DO).

As diferenças apontadas no Gráfico 5 sugerem possivelmente fragilidades no processo de tabulação dos dados e/ou defraudamento nos processos indenizatórios do DPVAT.

Com efeito, os registros estatísticos de fraudes no seguro DPVAT são escassos pela dificuldade de apuração do delito. Porém, no Brasil, a Confederação Nacional das Empresas de Seguros Gerais Previdência Privada e Vida, Saúde Suplementar e Capitalização (CNseg) tenta elaborar levantamentos sobre fraude a partir de informações divulgadas pelas Seguradoras mas, a sociedade não conhece, de fato, a realidade sobre as fraudes (AYUSO, 2010, p. 7).

É uma tarefa difícil examinar a questão quando se leva em consideração o desencontro das informações e, por vezes suas inconsistências e fragilidades. De toda forma, os números são bem expressivos sobre a questão da acidentalidade no trânsito brasileiro.

Quadro 1 – Número nacional de vítimas fatais no trânsito, segundo modalidade de transporte no ano de 2013:

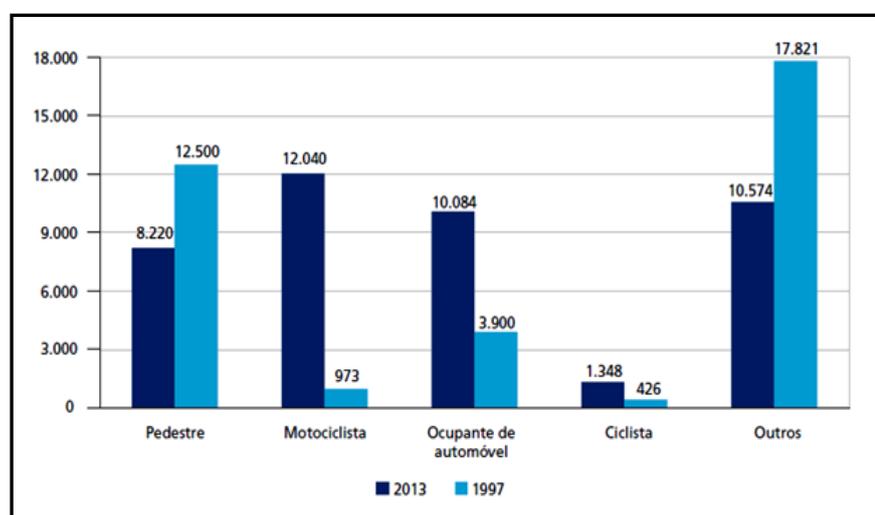
Mortalidade	Mortes (números absolutos)	Mortes (%)
Pedestre	8.200	19,45
Motociclista	10.040	28,49
Automóvel	10.084	23,86
Ciclista	1.348	3,19
Outros	10.574	25,02
TOTAL	42.266	100,0

Fonte: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2016.

A partir dos dados dispostos no Quadro 1, observa-se o número de ocorrências de vítimas fatais em ATT no Brasil, no ano de 2013. Neste, os usuários de motocicleta lideram o *ranking* nacional, com um percentual de 28,49% das vítimas fatais, seguido dos acidentes e colisões fatais envolvendo os automóveis (23,86%). Em terceiro lugar, destacam-se os acidentes com mortes envolvendo pedestres (19,45%), possivelmente vítimas de atropelamentos.

Apesar dos acidentes fatais com motocicletas liderarem o *ranking* nacional, a sua distribuição é desigual nas regiões brasileiras. Sobretudo na Região Nordeste, onde faltam condições de infraestrutura viária e padrões mínimos de segurança no trânsito. Assim, a maioria dos acidentes fatais no trânsito do nordeste brasileiro envolve atropelamentos de pedestres por veículos automotores (WAISELFISZ, 2013, p.27).

Gráfico 6 – Evolução do número absoluto de mortes associada aos acidentes de trânsito no Brasil, segundo modalidade de transporte nos anos de 1997 e 2013:



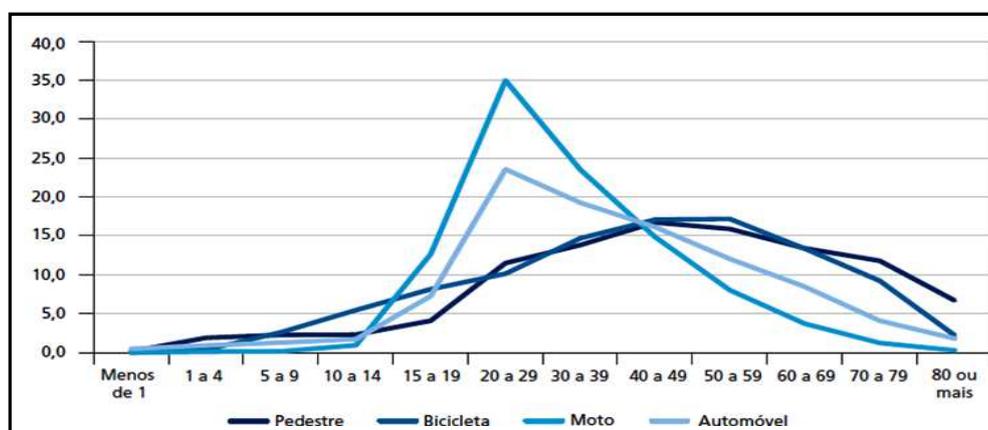
Fonte: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2016.

De acordo com o Gráfico 6, trata da evolução do número absoluto de mortes de trânsito no Brasil, segundo modalidade de transporte no período de 1997-2013. Observa-se, de modo geral, uma tendência de declínio do número de óbitos em todas as categorias, com exceção dos ciclistas, o que corrobora com o estudo de Lira e se difere, em partes, dos dados da presente pesquisa, que se fundamenta, sobretudo nas estimativas mundiais divulgadas pela OMS, ONU e OPAS.

Lira (2010) realizou um estudo comparativo a partir das grandes regiões brasileiras, no qual constatou que, de maneira geral, a mortalidade por acidentes de trânsito está declinando no Brasil, apesar de ainda está entre as mais altas do mundo. Este declínio pode ser explicado por mudanças na fiscalização e na legislação de trânsito brasileiras, a exemplo das mudanças do Código Nacional de Trânsito, por força da Lei nº 11.705. Ainda de acordo com a autora, os estados que se destacaram por apresentarem os maiores riscos de morte no trânsito foram: Roraima, Santa Catarina, Paraná e Goiás. Somente no estado de Roraima, este risco foi estimado em 87/100 mil habitantes por ano.

Ainda no que concerne ao Gráfico 5, chama atenção a redução do número de óbitos na “categoria outros”. Esta categoria foi idealizada pelo Ipea, possivelmente em consequência da fragilidade dos procedimentos de classificação nas Declarações de Óbito contidas nas estatísticas oficiais dos eventos relacionados ao trânsito, em outras palavras, trata-se das subnotificações de óbitos no trânsito.

Gráfico 7 – Número de mortes associada aos acidentes de trânsito, segundo modalidade de transporte e faixa etária no ano de 2013:



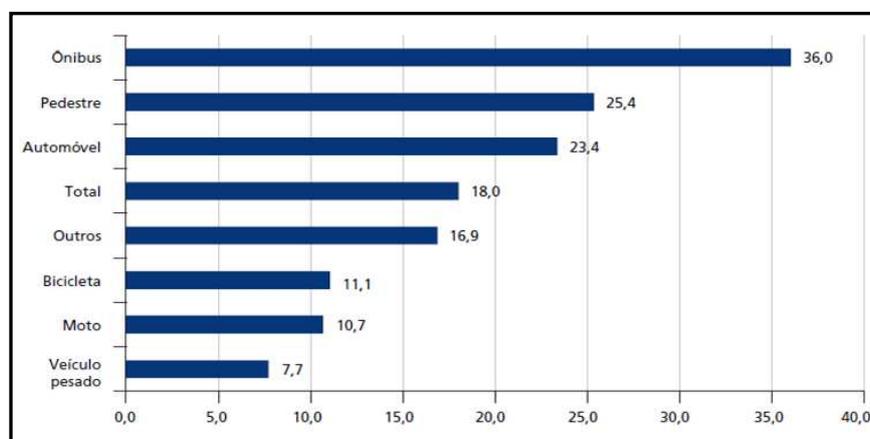
Fonte: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2016.

OBS: morte calculada pela fórmula: mortes pela modalidade faixa etária/total de mortes na faixa etária x 100%

De acordo com o Gráfico 7, as pessoas que mais morrem em acidentes de trânsito no Brasil, pertencem a faixa etária de 20 a 29 anos, seguidos da faixa etária 40 a 49 anos. Em terceiro lugar, prevalece a faixa etária de 15 a 19 anos. Para o Ipea (2016), a maior proporção de vítimas fatais no trânsito brasileiro é de adultos jovens, que estão no auge da sua capacidade produtiva. Estes dados corroboram com pesquisa desenvolvida pela Rede Sarah de Hospitais de Reabilitação (2012), na qual se constatou que a maior parte das vítimas de acidentes de trânsito no Brasil são adultos jovens, do sexo masculino, com pouca escolaridade e residente em área urbana. Metade destas vítimas é constituída por pedestres, ciclistas ou motociclistas. Dentre os fatores de risco para os acidentes de trânsito, destacam-se: dirigir alcoolizado, estresse, excesso de velocidade, falta de uso de equipamentos de segurança (cinto de segurança e capacete), manutenção inadequada dos veículos e infraestrutura deficiente do sistema viário.

É importante destacar que o homem, na maioria das vezes, é o principal componente para a ocorrência de um acidente de trânsito. Os motoristas mais jovens colaboram, de forma importante, para o aumento das estatísticas de mortalidade no trânsito, devido a uma combinação de imaturidade, somada a falta de experiência ao dirigir. Para muitos destes jovens, o carro representa, uma autonomia pessoal e liberdade, reforçando o sentimento de auto estima, ampliando o “poder” exercido ao conduzir um carro, sem pensar nas consequências, motivado apenas pelo prazer e busca de emoções (WAISELFISZ, 2011).

Gráfico 8 – Número de mortes de mulheres brasileiras associada aos acidentes de trânsito, segundo modalidade de transporte no ano de 2013:



Fonte: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2016.

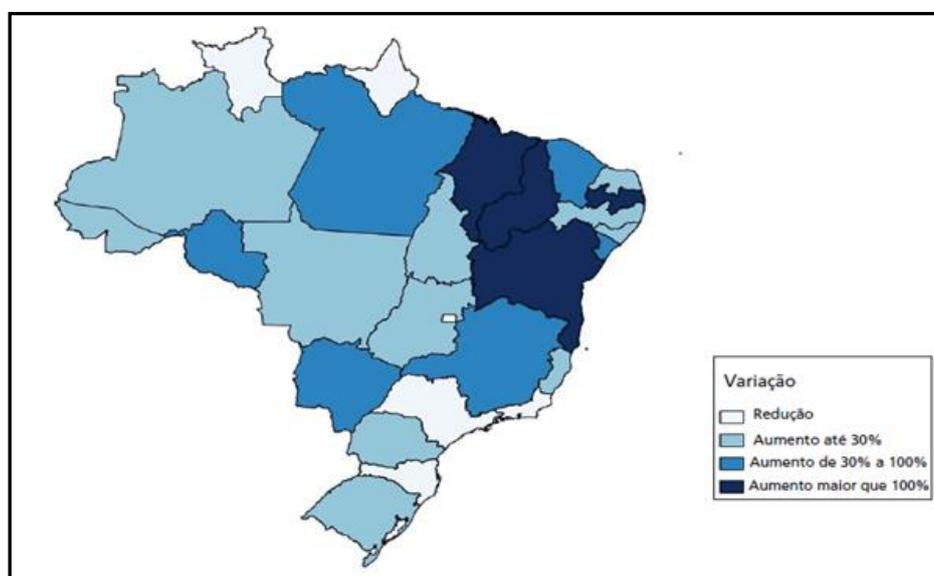
OBS: morte calculada pela fórmula: vítimas fatais do sexo feminino por modalidade/total de mortes do sexo feminino por ATT x 100%

O Gráfico 8 dispõe sobre o número de óbitos de mulheres brasileiras no trânsito no ano de 2013 de acordo com o Ipea (2016). Chamando atenção para a proporção de mulheres que são vítimas de acidentes na condição de serem passageiras de ônibus (36,0%), seguido de acidentes em que estas mulheres estão transitando em via pública na condição de pedestres (25,4%) e, em terceiro lugar, acidentes em que as mulheres são condutoras ou ocupantes de automóveis (23,4%).

Na verdade, apesar de ideias difundidas na sociedade brasileira sobre a falta de aptidão das mulheres ao dirigir, as estatísticas mostram que as mulheres são muito mais cuidadosas na hora de conduzir veículos e que se envolvem 4,5 vezes menos em acidentes de trânsito do que os homens (BERTHO e AIDAR, 2015).

Para Alver, Demirel e Mutlu (2014), entre as causas que explicam esse baixo índice de acidentes de trânsito fatais envolvendo mulheres, está o fato de o público feminino ser mais atento ao volante, respeitar às leis de trânsito, se arriscar menos e também considerar o automóvel como um meio de transporte e não um símbolo de *status* e poder, como muitos homens o veem. Até mesmo os valores das seguradoras de automóveis para as mulheres são mais baratos devido à baixa sinistralidade de acidentes envolvendo as mulheres ou mesmo a severidade dos danos.

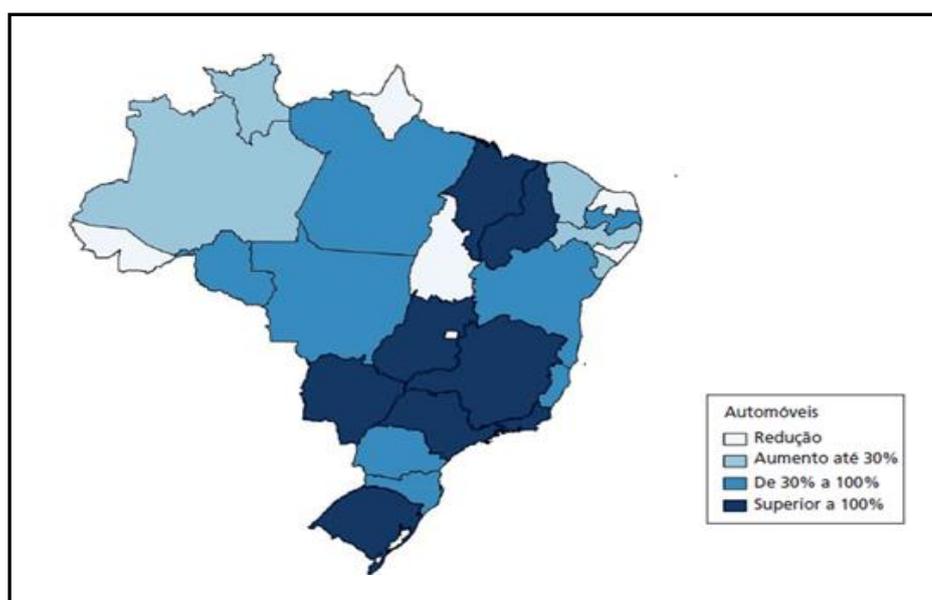
Mapa 1 – Variação das mortes associada aos acidentes de trânsito por automóvel, em 100 mil habitantes, no ano 2000:



Fonte: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2016.

Analisando-se o Mapa 1, que traz as variações na taxa de mortalidade por acidente de trânsito no Brasil, para cada 100 mil habitantes entre 2000-2013, verifica-se que os estados do Nordeste apresentaram as maiores variações percentuais, liderados por Bahia, Piauí, Maranhão e Paraíba (com taxas superiores a 100%). Além disso, o mapa demonstra variações entre 30% e 100%, para outros estados que também se destacaram negativamente, como Minas Gerais, Ceará, Mato Grosso do Sul, Pará, Rondônia e Sergipe. Um dos motivos para esse crescimento estaria associado ao aumento da frota de veículos, que teve maior intensidade justamente nos estados do Norte e do Nordeste (IPEA, 2013).

Mapa 2 – Variação das mortes associada aos acidentes de trânsito por automóvel, em 100 mil habitantes, no ano de 2013:



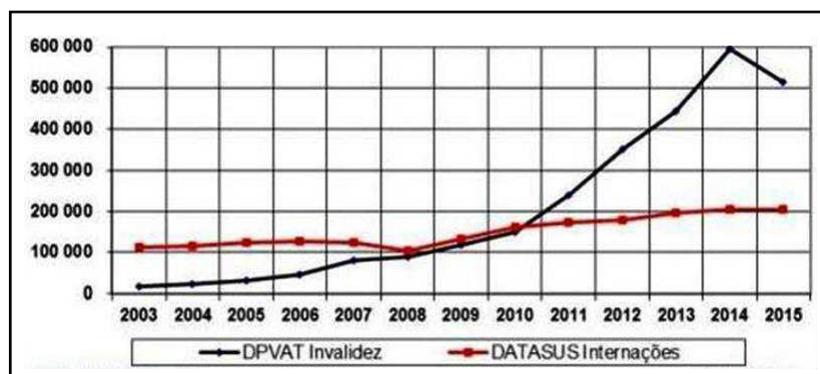
Fonte: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2016.

No Mapa 2, observamos nos estados brasileiros uma variação das mortes por automóvel em grupos para cada 100 mil habitantes (2000-2013). Neste, observa-se que 8 estados brasileiros se destacaram por apresentar os maiores percentuais de ocorrências fatais no trânsito, entre eles, o Maranhão, segundo colocado no *ranking* dos estados do nordeste brasileiro que apresentaram um crescimento expressivo superior a 100,0%.

De acordo com Bastos em nota publicada no Jornal O Estado do Maranhão (2017), o Maranhão registrou no período de 2010-2015 o segundo maior aumento do número de mortes no trânsito do Brasil. O levantamento teve como base os dados publicados pelo MS. Neste, o Maranhão teve um crescimento de 20,6% na quantidade de registros de óbitos no trânsito, sendo superado, por uma ínfima diferença de 0,1%, apenas

pela Paraíba (campeã brasileira no índice de aumento e que teve uma elevação de 20,7% na estatística). Foram registrados no Maranhão, em 2010, 1.354 ocorrências de acidentes fatais no trânsito, em 2015, este número subiu para 1.633 ocorrências.

Gráfico 9 - Evolução da estatística nacional dos indicadores referentes aos feridos que sofreram lesões graves em acidentes de trânsito, no período de 2003-2015.



Fonte: DATASUS, 2017.

No Gráfico 9, a Curva "DATASUS" representa o número de internações hospitalares em decorrência de acidentes de trânsito, a cada ano, no território nacional. No que se refere à Curva "DPVAT", esta representa o número de pessoas indenizadas por invalidez permanente, a cada ano, no Brasil. Observa-se neste gráfico que no período entre 2003 e 2007, o número de internações é superior ao número de indenizações. Entre 2007 e 2010, o número de internações e indenizações se aproximam. Entretanto, a partir de 2010, o número de indenizações supera o número de internações.

De acordo com Associação Brasileira de Prevenção dos Acidentes de Trânsito⁴⁵, a diferença entre os números de indenizações por invalidez permanentes antes e depois 2007 pode estar associado a uma maior facilidade de acesso da população ao Seguro "DPVAT" a partir de 2007. De qualquer forma, estes dois indicadores se relacionam com a gravidade de lesões ocorridas no trânsito brasileiro. Além do pagamento de indenizações por lesões graves em acidentes de trânsito, o Seguro DPVAT também se responsabiliza pelo ressarcimento aos familiares das vítimas de ocorrências fatais no trânsito.

⁴⁵ Associação Brasileira de Prevenção dos Acidentes de Trânsito. Disponível em: < In: http://www.vias-seguras.com/layout/set/print/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais>. Acesso em 20 jun. 2017.

Quadro 2 – Evolução do crescimento da taxa de óbito por acidentes de trânsito na população total Brasil, no período de 2001-2011:

Porto Velho	122,9
Salvador	119,8
São Luís	67,5
Aracajú	34,7
Manaus	34,3
Palmas	32,9
Cuiabá	28,3
Teresina	21,1
Rio Branco	14,3
Fortaleza	10,3
Recife	10,3
Campo Grande	7,5
Goiânia	6,2
Boa Vista	-6
Brasília	-6,7
João Pessoa	-7,5
Belo Horizonte	-7,7
Macapá	-15,8
Curitiba	-17,5
Florianópolis	-18,5
São Paulo	-18,5
Vitória	-21,6
Porto Alegre	-23
Maceió	-23,9
Natal	-25,6
Rio de Janeiro	-32,6
Belém	-40

Fonte: Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM do Ministério da Saúde, 2017.

De acordo com o Quadro 2, que classifica as capitais brasileiras com maior crescimento da taxa de óbito por acidentes de trânsito, no período de 2001-2011. Neste, a capital maranhense aparece no terceiro lugar no *ranking* nacional (67,5%), perdendo apenas para Porto Velho (122,9%) e Salvador (119,8%).

É importante mencionar que os dados do Quadro 2 são a representação máxima da relevância da discussão da presente Tese, uma vez que, a capital maranhense ocupa destaque nacional relacionado aos indicadores de mortalidade no trânsito, revelando a total necessidade de realização de estudos e pesquisas sobre essa problemática para que seja possível o direcionamento de medidas mitigadoras e de formulação, gestão e

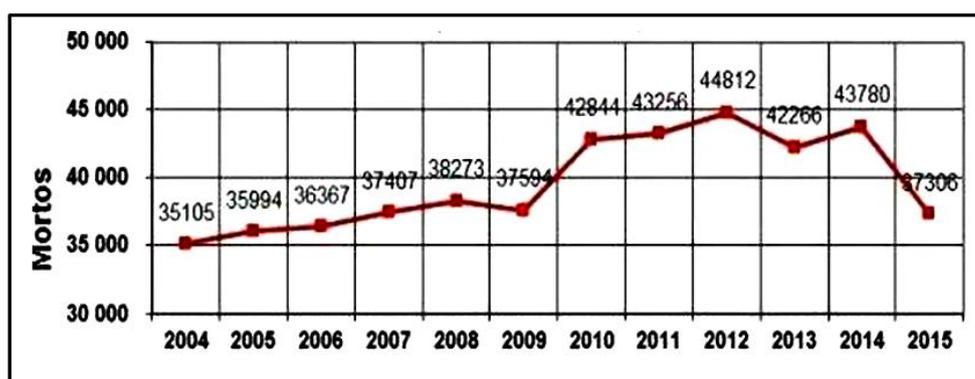
implementação de políticas públicas que sejam capazes de resolver o problema em contraposição as questionáveis campanhas pontuais realizadas anualmente no mês de setembro em comemoração a Semana Nacional do Trânsito, além das inábeis campanhas de rotina em períodos carnavalescos e natalinos, por exemplo.

Segundo Bastos, em matéria publicada no Jornal O Estado do Maranhão (2017, p.1), o número de mortes no trânsito na Região Metropolitana de São Luís (São Luís, São José de Ribamar, Paço do Lumiar e Raposa) aumentou 27,0 % no primeiro semestre de 2017, em comparação com o mesmo período em 2016. A matéria jornalística apresentou este levantamento, com base nos relatórios divulgados pela Secretaria de Segurança Pública do Maranhão (SSP-MA).

Prossegue a matéria jornalística afirmando que, enquanto nos seis primeiros meses de 2016 foram registrados 36 óbitos na Região Metropolitana de São Luís. Em 2017, foram 49 casos, o que dá uma média de uma morte para cada três dias e meio. Vale ressaltar que 75,0% das mortes no trânsito aconteceram na capital maranhense (37 mortes), outras 12 mortes foram registradas nos municípios de São José de Ribamar e Paço do Lumiar (cada um com 6 óbitos). Das 49 mortes no trânsito, metade foi causada por colisão envolvendo veículos automotores. Outros 16 óbitos (32,6%) ocorreram em virtude de atropelamentos, também envolvendo veículos. Apenas uma morte ocorreu por causa de queda de moto. Além disso, 85,0% destes acidentes fatais tiveram como vítimas indivíduos do sexo masculino (BASTOS, 2017, p.1).

Estes dados demonstram que o Maranhão e sobretudo sua capital, São Luís, ainda precisa avançar em políticas públicas sobre a temática que envolve os ATT, desde a sua prevenção até a reabilitação de suas vítimas.

Gráfico 10 - Evolução do número de óbitos nacionais em acidentes registrados pelo Ministério da Saúde, no período de 2004- 2014:



Fonte: DATASUS, 2017.

Segundo o Gráfico 10, as estatísticas nacionais demonstraram um crescimento expressivo do quantitativo de óbitos no trânsito brasileiro na última década. Além disso, observa-se uma tendência de crescimento constante destas mortes, em contraposição a uma queda nos anos de 2013 (5,7%) em relação a 2012, assim com uma redução de 15% em 2015, em relação ao ano anterior.

Esses resultados dos últimos doze anos sugerem algumas tendências: provavelmente essas mortes se relacionam com o fato do processo acelerado de urbanização e, associado a isso houve um representativo aumento da frota de veículos por causa de uma melhor condição econômica. Reitera-se que o aumento da oferta de crédito para financiamento de veículos relacionados a expansão dos prazos de pagamento dos financiamentos também ajudam a entender a extensão dos múltiplos impactos que os veículos causam na sociedade. É importante considerar que esse mercado tem estado em crescimento exponencial e, isso apresenta conseqüências que podem ser instantaneamente sentidas, principalmente nas grandes cidades.

Vale destacar ainda, que a ampla gama de oferta da indústria automobilística brasileira eleva a competição entre elas o que também repercute impactos nessa grande produção em massa.

Ressalta-se que a gigante indústria automobilística responde aos problemas das mortes produzindo mais e mais veículos. Além disso, propagandas de automóveis são abundantes nos mais diversos veículos de comunicação e incentivam o consumo dos veículos com chamadas cada vez mais atrativas aos consumidores.

De forma contundente Lefebvre (1999, p. 29) coloca que “a invasão dos automóveis e a pressão desta indústria, isto é, do lobby do automóvel, fazem dele um objeto piloto, do estacionamento uma obsessão, da circulação um objetivo prioritário, destruidores de toda vida social e urbana”.

2.4 Estatísticas de Morbimortalidade Associadas ao Trânsito no Maranhão

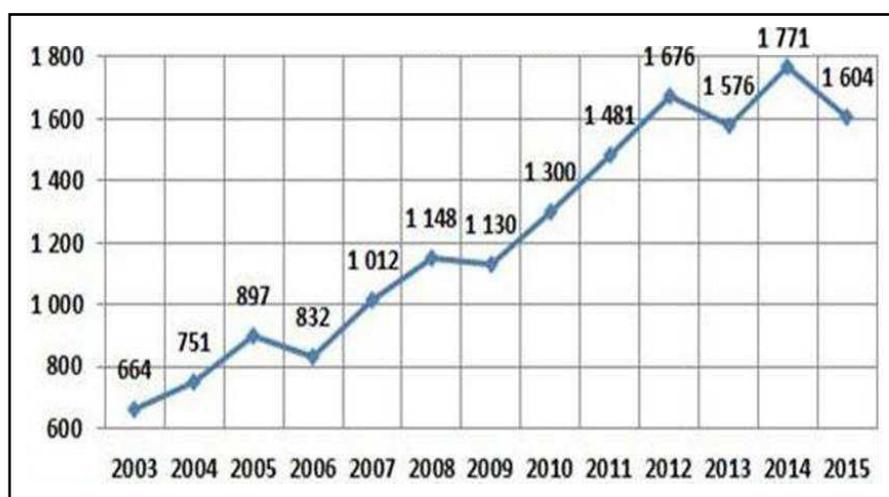
As estatísticas são instrumentos vitais e são capazes de informar sobre os níveis e padrões de causas de morte e sua evolução no tempo. Estudos de mortalidade têm contribuído na compreensão do processo trânsito-morte em diversos locais e épocas,

permitindo maior conhecimento das realidades e fazendo a avaliação do efeito de intervenções na saúde das populações.

De acordo com informações do Núcleo de Acidentes e Medicina Rodoviária da Polícia Rodoviária Federal (PRF). O Estado do Maranhão é 19º no ranking nacional em número de mortes em acidentes de transporte terrestre (210 ocorrências) e o 5º em acidentes fatais envolvendo motocicletas e motonetas (43 ocorrências). Esses números são referentes aos meses de janeiro a maio de 2017. O Maranhão fica atrás dos estados da Bahia, Pernambuco, Paraná e Minas Gerais. Atualmente, o Maranhão possui uma frota de 808 mil motocicletas e São Luís, mais de 98 mil, representando 25,0% da frota total de veículos da capital maranhense (CUNHA, 2017).

Ainda de acordo com informações da PRF, no Maranhão houve uma redução nos acidentes de trânsito envolvendo motocicletas ou motonetas. Somente nas estradas federais BR 010, 135, 222, 226, 230, 316 e 402, comparativamente a 2015, o ano de 2016 teve menos ocorrências. Foram 1.489 e 1.414, respectivamente. Uma redução de 5,04% no número de acidentes. Nesse período, apenas os acidentes com feridos graves aumentaram de 209 para 249, em compensação, também houve queda sensível no número de mortos, de 125 para 97, no mesmo período, o que representa uma redução de 22,40% (CUNHA, 2017).

Gráfico 11 - Número de mortos em acidentes de trânsito no Maranhão, no período de 2003-2015:



Fonte: DATASUS, 2017.

Os dados do Gráfico 11 representa uma série histórica de óbitos em acidentes de trânsito no Maranhão no período 2003-2015, no qual observou-se um crescimento

significativo do número de vítimas fatais em acidentes de trânsito. De 664 óbitos em 2003 subiu para 1.604 óbitos em 2015. Esta configuração sobre os acidentes fatais no Estado do Maranhão acompanha a tendência nacional que indica um crescimento acentuado do número de mortes no trânsito brasileiro a cada ano. De uma forma geral, o Brasil é um país em que o trânsito mata assustadoramente.

A complexa problemática das mortes no trânsito no Maranhão diz respeito a questões relativas a sua mobilidade que se depara com facetas negativas associadas a sua infraestrutura. Entre esses fatores, se observa claramente que o espaço das vias e rodovias apresentam aspectos precários relativos a sua sinalização, má qualidade do asfalto, condições de manutenção da estrutura questionáveis, obras de ampliação e duplicação de estradas atrasadas, fatores estes, que combinados, já dão sinais de esgotamento em sua mobilidade por não atender minimamente a requisitos básicos de segurança, deixando, assim, transparecer um descompasso na aplicação de meios que possibilitem uma mobilidade satisfatória num cenário de fluxos cada vez mais intensos.

Gráfico 12 - Evolução do número de óbitos em acidentes de trânsito por tipo de usuário no Maranhão, no período de 2002-2010:



Fonte: DATASUS, 2017.

O Gráfico 12 demonstra a expressividade do número de mortos em acidentes de trânsito no Estado do Maranhão, no período de 2002-2010, com maior prevalência de óbitos para os motociclistas, seguido dos pedestres e ocupantes de outros veículos. Chama atenção uma alta frequência de “outros óbitos” no trânsito, não especificados, o que sugere lacunas no que concerne a emissão/tabulação das DO na Plataforma DataSus do MS.

Sem dúvida alguma, como já foi demonstrado a DO é uma importante fonte de compreensão sobre a mortalidade no trânsito. Para além dos problemas de seu preenchimento é importante apontar que outras questões também contribuem para um entendimento impreciso ou falho sobre a questão das mortes. Assim, as diversas experiências, em âmbito municipal/distrital/local, com o uso das informações de mortalidade, têm indicado que a natureza do dado necessário para essas atividades bem como o recolhimento das informações enfrentam obstáculos em todo processo. O fluxo da declaração de óbito passando pelo cartório até a repartição de estatística de nível estadual ou federal é muito lento para seu uso na vigilância da morte evitável.

Com efeito, para que a abordagem e conhecimento de causa das mortes no trânsito visando a sua prevenção tornam-se necessários acesso mais rápido e descentralização das informações, pois só assim o evento pode ser avaliado oportunamente.

Cumprе salientar que todas essas fragilidades, bem como a presença das informações incompletas nas DO contribuem para manutenção da obscuridade em relação ao número real das mortes no trânsito.

Quadro 3 - Estatísticas relacionadas ao número de internações por acidentes de trânsito no Estado do Maranhão, segundo a classificação CID 10, no período de 2002-2007:

PERÍODO	2002	2003	2004	2005	2006	2007
GRUPO DE CAUSAS						
V1-V89 Acidentes de transporte	11.086	5.669	6.329	7.219	6.819	5.322
V01-V09 Pedestre traumatizado em um acidente de transporte	10.960	5.517	6.200	7.089	6.641	5.154
V10-V19 Ciclista traumatizado em um acidente de transporte	12	2	6	19	24	31
V20-V29 Motociclista traumatizado em um acidente de transporte	62	82	22	69	118	98
V30-39 Ocupante de triciclo motorizado traumatizado em um acidente de transporte	1	1	3	-	6	15
V40-49 Ocupante de um automóvel traumatizado em acidente de transporte	3	-	2	2	-	1
V50-59 Ocupante de caminhonete traumatizado em acidente de transporte	1	2	-	-	1	-
V60-69 Ocupante de um veículo de transporte pesado traumatizado em acidente de transporte	-	2	-	-	-	2
V70-79 Ocupante de ônibus traumatizado em acidente de transporte	1	1	-	2	-	-
V80-89 Outros acidentes de transporte	23	19	23	19	23	14
V90-94 Acidentes de transporte por água	-	-	-	-	-	3
V95-97 Acidentes de transporte aéreo e espacial	-	-	-	-	-	4
V98-V99 Outros acidentes de transporte não especificados	23	43	73	19	6	-
TOTAL	11.086	5.669	6.329	7.219	6.819	5.322

Fonte: Fonte: Ministério da Saúde - Sistema de Informações Hospitalares do SUS (SIH/SUS) 07/08/2012.

Quadro 4 - Estatísticas relacionadas ao número de internações por acidentes de trânsito no Estado do Maranhão, segundo a classificação CID 10, no período de 2008-2012:

PERÍODO	2008	2009	2010	2011	2012
GRUPO DE CAUSAS					
V1-V89 Acidentes de transporte	3.768	7.870	7.620	6.743	7.856
V01-V09 Pedestre traumatizado em um acidente de transporte	3.522	7.177	6.392	3.732	3.390
V10-V19 Ciclista traumatizado em um acidente de transporte	12	23	69	62	64
V20-V29 Motociclista traumatizado em um acidente de transporte	126	408	835	1.088	1.800
V30-39 Ocupante de triciclo motorizado traumatizado em um acidente de transporte	3	2	-	-	3
V40-49 Ocupante de um automóvel traumatizado em acidente de transporte	3	8	2	4	7
V50-59 Ocupante de caminhonete traumatizado em acidente de transporte	-	-	2	-	1
V60-69 Ocupante de um veículo de transporte pesado traumatizado em acidente de transporte	1	-	2	-	1
V70-79 Ocupante de ônibus traumatizado em acidente de transporte	-	-	2	-	1
V80-89 Outros acidentes de transporte	60	106	40	141	88
V90-94 Acidentes de transporte por água	-	37	44	15	18
V95-97 Acidentes de transporte aéreo e espacial	-	1	3	8	-
V98-V99 Outros acidentes de transporte não especificados	41	108	229	1.693	2.483
TOTAL	3.768	7.870	7.620	6.743	7.856

Fonte: Fonte: MS/SVS - Sistema de Informações Hospitalares do SUS (SIH/SUS) do Ministério da Saúde, 2017.

Os Quadros 3 e 4, dizem respeito ao número de hospitalizações causadas por acidentes de trânsito no Estado do Maranhão, em dois períodos: o primeiro entre 2002 a 2007 e, o segundo período entre 2008 a 2012. Ambos os quadros chamam atenção para um número elevado de internações decorrentes de Acidentes de Transporte (CID 10 V1-V89), bem como de Pedestres Traumatizados por Acidentes de Transportes (CID 10 V01-V09). Estes dados sugerem a situação atual dos acidentes de trânsito no Estado do Maranhão. Vale destacar que as internações decorrentes de traumatismos envolvendo pedestres podem indicar que estes são representativos da violência de trânsito sob a forma de atropelamento causado por condutores de veículos automotores.

As consequências sociais destes acidentes são gravíssimas, porém mal conhecidas, uma vez que não existem estimativas precisas do total de indivíduos portadores de deficiências em decorrência de acidentes de trânsito. No que concerne ao custo sócio-econômico, este foi recentemente avaliado em quarenta bilhões de reais ao ano

no Brasil, pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) vinculado ao Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão.

Segundo Cunha, em matéria publicada no jornal O Imparcial (2017), somente no ano de 2015, o custo por ATT no Maranhão foi avaliado em 242 milhões para o Sistema Único de Saúde (SUS). Para Melione (2004), os acidentes de trânsito tornaram-se um importante problema de saúde pública, em função dos elevados custos com internações hospitalares, além de gerarem problemas para a sociedade, tais como perdas materiais, despesas previdenciárias e um grande sofrimento para as vítimas e seus familiares.

2.5 Estatísticas de Mortalidade Associadas ao Trânsito em São Luís - MA

Segundo Cunha (2017), em reportagem publicada no Jornal O Estado do Maranhão, a região metropolitana de São Luís registrou, no ano de 2016, um total de 78 pessoas, que morreram vítimas de acidentes de trânsito, Isso representa um índice 4,0% maior do que os dados de 2015, que registrou 75 mortes. Em 2014, foram contabilizadas 94 mortes no trânsito. Do início do mês de junho até dia 21, o relatório da Segurança Pública do Maranhão aponta que seis pessoas já foram vitimadas no trânsito por colisão, choque ou atropelamento. Os dados não se referem especificamente a acidentes envolvendo motocicletas.

Quadro 5 – Quantitativo de mortes no trânsito por tipo de ocorrência em São Luís/MA, no período de 2010-2014:

QUANTITATIVO DE HOMICÍDIOS CULPOSOS DE TRÂNSITO E MORTES ACIDENTAIS NO TRÂNSITO NO MUNICÍPIO DE SÃO LUÍS DE 2010 A 2014		
ANO	TIPO DE OCORRÊNCIA	QTD DE OCORRÊNCIAS
2010	HOMICÍDIO CULPOSO NO TRÂNSITO	107
	MORTE ACIDENTAL NO TRÂNSITO	-
2011	HOMICÍDIO CULPOSO NO TRÂNSITO	93
	MORTE ACIDENTAL NO TRÂNSITO	43
2012	HOMICÍDIO CULPOSO NO TRÂNSITO	87
	MORTE ACIDENTAL NO TRÂNSITO	30
2013	HOMICÍDIO CULPOSO NO TRÂNSITO	44
	MORTE ACIDENTAL NO TRÂNSITO	23
2014	HOMICÍDIO CULPOSO NO TRÂNSITO	55
	MORTE ACIDENTAL NO TRÂNSITO	17

Fonte: Unidade de Estatística e Análise Criminal da Secretaria de Segurança Pública do Estado do Maranhão (UEAC-SSP/MA), 2017.

O Quadro 5 apresenta os dados sobre a mortalidade no trânsito do Município de São Luís no período de 2010-2014, comparando o quantitativo de homicídios culposos e mortes acidentais. Destaque-se uma maior frequência de homicídios culposos (386) em relação às mortes acidentais (113) no trânsito no período em estudo.

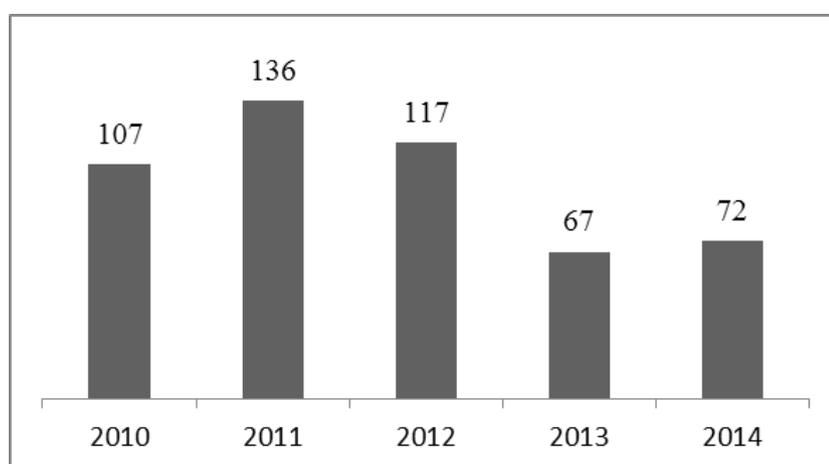
De acordo com a Secretaria de Segurança Pública do Estado do Maranhão (SSP-MA) existem diferenças na classificação dos homicídios culposos e mortes acidentais no trânsito, que são interpretados a luz do Código Nacional de Trânsito – Lei nº 9.503/97 e Dicionário Jurídico Torrieri (2015) apud Portela (2016, p.23), da seguinte forma:

1. Homicídio Culposo de Trânsito: trata-se de conduta criminosa culposa (homicídio) prevista no Art. 302 do Código de trânsito Brasileiro e ocorre quando o indivíduo utilizando veículo automotor produz por meio de imperícia, negligência ou imprudência morte de alguém.

2. Morte Acidental no Trânsito: aquela causada por acidente provocada sob forma de acontecimento casual, imprevisível, fortuito e inesperado que se interpõe no caminho da vida de uma pessoa e relacionada ao trânsito.

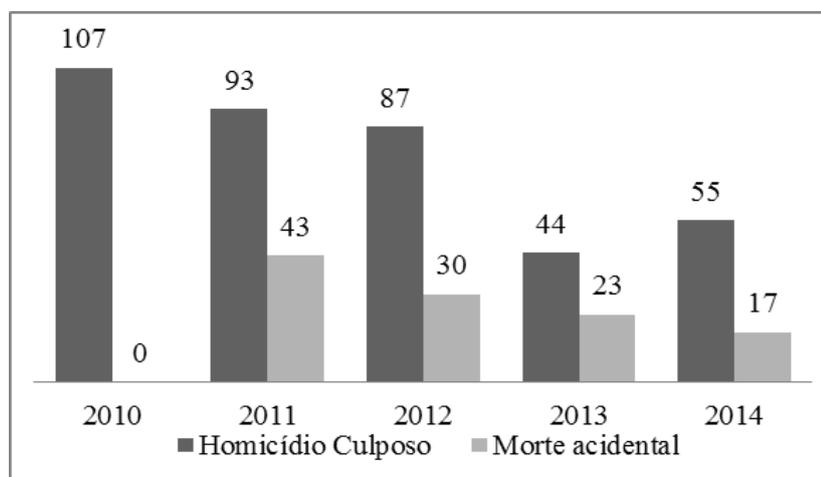
Para melhor visualização e entendimento dos dados do Quadro 5, elaboramos três gráficos contendo detalhadamente as informações sobre as mortes no trânsito em São Luís dispostas no referido quadro, senão vejamos:

Gráfico 13 – Total de Mortes ocorridas no Trânsito por ano, em São Luís - MA no período de 2010-2014:



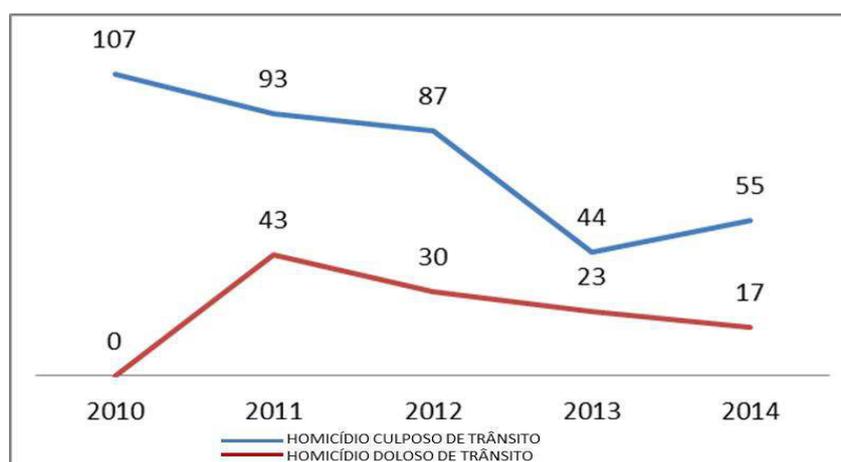
Fonte: Unidade de Estatística e Análise Criminal da Secretaria de Segurança Pública do Estado do Maranhão (UEAC-SSP/MA), 2017.

Gráfico 14 – Total de Mortes no Trânsito, seguindo o tipo de ocorrência por ano, em São Luís - MA no período de 2010-2014:



Fonte: Unidade de Estatística e Análise Criminal da Secretaria de Segurança Pública do Estado do Maranhão (UEAC-SSP/MA), 2017.

Gráfico 15 – Evolução de Mortes no Trânsito, segundo o tipo de ocorrência por ano, em São Luís - MA no período de 2010-2014:



Fonte: Unidade de Estatística e Análise Criminal da Secretaria de Segurança Pública do Estado do Maranhão (UEAC-SSP/MA), 2017.

Segundo o Gráfico 13, ocorreram 499 no período de 2010 a 2014. Chama atenção o ano de 2011, no qual se registraram 136 mortes no trânsito na capital maranhense.

Para Waiselfisz (2011), os acidentes de trânsito estão entre as principais causas de morte violenta que acometem especialmente a população jovem e economicamente

ativa. Apenas uma pequena percentagem dos acidentes é originada por falhas do veículo ou por condições adversas. A grande maioria dos acidentes é causada por imprudência, negligência, imperícia de condutores, associadas ao consumo de álcool e outras substâncias ilegais. A conscientização ainda é a melhor forma de prevenção de novos acidentes.

No que concerne aos Gráficos 14 e 15, o total das mortes no trânsito em São Luís - MA foi de 72 óbitos em 2014, representando uma queda de 32,7% em relação a 2010. As mortes por homicídio culposo de trânsito, apesar do crescimento em 2014 de 25,0% em relação ao ano anterior, apresenta taxa média de redução de 12,5%. Destaca-se a queda no ano de 2013 que foi de 49,4% em relação a 2012. Já as mortes acidentais no trânsito tem uma taxa média de queda de 20,7%.

Tabela 1 – Quantitativo de mortes no trânsito por tipo de ocorrência em São Luís/MA, no período de 2010-2014:

VARIÁVEIS	2010		2011		2012		2013		2014		Total	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Homicídio culposo	107	100,0	93	68,4	87	74,4	44	65,7	55	76,4	386	77,4
Morte acidental	-	-	43	31,6	30	25,6	23	34,3	17	23,6	113	22,6
TOTAL	107	100,0	136	100,0	117	100,0	67	100,0	72	100,0	499	100,0

Fonte: Unidade de Estatística e Análise Criminal da Secretaria de Segurança Pública do Estado do Maranhão (UEAC-SSP/MA), 2017.

Conforme Tabela 1, observa-se uma tendência de declínio do número de mortes no trânsito do Município de São Luís - MA no período entre 2010 e 2014. Entretanto, as estatísticas ainda apresentam um expressivo percentual de óbitos referentes a condutas consideradas criminosas (77,4%), em comparação aos óbitos acidentais (22,6%). No que concerne ao número absoluto de mortes no período em estudo, estimou-se um total de 499 pessoas que morreram em São Luís - MA, vítimas de acidentes de trânsito.

É importante destacar que esses dados não devem ser tomados como isolados, sem conexão com outras fontes oficiais como o Sistema de Informação de Mortalidade (SIM) do Ministério da Saúde (MS) que também representa uma realidade ainda mais preocupante em relação ao número de pessoas que perderam a vida no trânsito de São Luís

- MA no mesmo período de estudo, haja vista que a proporção de óbitos registrados pelo SIM/MS é **notadamente** mais elevada do que as estimativas da SSP/MA (grifo meu).

Mauro (2017) afirma que as estatísticas oficiais permitem visualizar a questão dos acidentes de trânsito em diversos pontos, seja pela questão da idade e/ou sexo das vítimas, seja pela distribuição dos acidentes em relação ao tempo (dia da semana, meses, etc.), ou pela distribuição dos óbitos no trânsito em relação aos outros tipos de mortes por causas externas. Mesmo sendo subnotificado, o número de mortes no trânsito ainda é alarmante, uma vez que estas mortes trazem grandes prejuízos sociais e econômicos tanto para a família das vítimas, como para os gestores de saúde pública, especialmente no que se refere aos gastos com atendimento, perdas materiais, perda de renda, gastos previdenciários, entre outros. Devido ao alto índice de mortalidade, causado pelos acidentes de trânsito, estes deveriam ser vistos como uma prioridade social.

Tabela 2 – Distribuição de mortes no trânsito segundo a Classificação Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde, em São Luís - MA no período de 2010-2014:

GRUPO CID10	2010		2011		2012		2013		2014		TOTAL	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Pedestre traumatizado em um acidente de transporte	97	32,6	64	21,2	73	21,7	39	13,5	33	11,8	306	20,4
Ciclista traumatizado em um acidente de transporte	9	3,1	8	2,6	5	1,5	4	1,4	3	1,1	29	1,9
Motociclista trauma em um acidente de transporte	76	25,6	75	24,8	91	27,1	59	20,5	64	22,9	365	24,3
Ocupante triciclo motorizado trauma acidente transito	-	-	-	-	1	0,3	1	0,3	-	-	2	0,1
Ocupante automóvel trauma acidente transporte	26	8,8	39	12,9	30	8,9	25	8,7	17	6,1	137	9,1
Ocupante caminhonete trauma acidente transporte	2	0,7	2	0,7	1	0,3	-	-	-	-	5	0,3
Ocupante veículo transporte pesado trauma acidente transito	4	1,3	2	0,7	2	0,6	2	0,7	-	-	10	0,7
Ocupante ônibus trauma acidente de transporte	1	0,3	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0,1
Outros acidentes de transporte terrestre	82	27,6	112	37,1	133	39,6	158	54,9	162	58,1	647	43,1
TOTAL	297	100,0	302	100,0	336	100,0	288	100,0	279	100,0	1.502	100,0

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM do Ministério da Saúde, 2017.

A Tabela 2 demonstra a distribuição de mortes no trânsito segundo a Classificação Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde (CID 10). Nesta, observa-se que o tipo de acidente fatal mais frequente no município de São Luís, no período 2010-2014, foi o trauma em acidente de transporte envolvendo motociclista e

trauma envolvendo pedestre traumatizado (24,3% e 20,4%, respectivamente). Verificou-se também um aumento significativo na frequência de acidentes fatais de trânsito de causa não especificados no período de 2010-2014 que foi estimado em 43,1%.

O Sistema de Informação de Mortalidade (SIM) foi criado pelo MS para obtenção regular de dados sobre mortalidade no país, com base na emissão das Certidões de Óbito. Entretanto, mostram ainda a existência de significativo percentual de mortes em que a causa não está devidamente esclarecida na Declaração de Óbito (DO), que pode estar associado ao não preenchimento adequado da DO pelo médico que atestou o óbito e/ou insuficiente capacitação dos profissionais técnicos que operacionalizam o Sistema SIM, o que colabora para o aumento das subnotificações de óbito no Brasil. Para Jesus⁴⁶, “Considera-se subnotificação toda omissão de registro de determinado evento vital. No caso de óbitos, refere-se ao fato de existir a morte e dela não se ter conhecimento oficial por meio de registro em cartório e, tampouco nos sistemas de informações em saúde”.

Ainda em conformidade com a Tabela 2, o número de pedestres traumatizados em um acidente de transporte em 2014 foi de 33 pedestres, representando uma diminuição de 66,0% em relação a 2010. Em 2013, houve uma queda de 46,6% em relação ao ano de 2012. Apesar do crescimento em 2012, a tendência é de queda com redução média é de 19,4%. Outro fato é a redução da representatividade ao longo do período do número de pedestres traumatizados em um acidente de transporte que era de 32,6% em 2010 e passou para 11,8% em 2014.

Em relação ao número de motociclistas traumatizados em um acidente de transporte, podemos afirmar que houve diminuição de 15,8% em relação a 2010. No período de 2010 a 2014, apesar da variação entre crescimento e queda durante os anos, a tendência foi de redução com taxa de queda média de 3,4%. Em 2012, houve um pico no número de motociclistas traumatizados, representando um crescimento de 21,3% em relação ao ano anterior.

No que concerne a uma análise comparativa entre o Quadro 1 proveniente da Secretaria de Segurança Pública do Maranhão e a Tabela 2 que se refere ao SIM do Ministério da Saúde, direcionados para frequência de óbitos no trânsito do Município de São Luís no período de 2010-2014, podemos perceber uma acentuada discrepância entre os

⁴⁶ JESUS, Tânia de; MOTA, Eduardo. Fatores associados à subnotificação de causas violentas de óbito. Rev. Cad. Saúde Colet. Rio de Janeiro, v.18, n.3, p: 361-70, 2010.

dados publicizados por estas duas fontes oficiais de informação (499 óbitos e 1.502 óbitos, respectivamente).

Evidentemente, a adequada qualidade dos dados produzidos pelas instituições se constitui num elemento essencial para que se produzam indicadores sobre a mortalidade que possam cumprir, a contento, suas finalidades. Nesse sentido, a informação pode ser relevante, mas se não for de boa qualidade, por certo, deixará a desejar.

É preciso considerar que a principal fonte de dados do SIM são as Certidões de Óbito compiladas pelo MS. No caso das informações divulgadas pelas Secretarias de Segurança Pública a fonte das estatísticas são os Boletins de Ocorrência (BO) lavrados pelos policiais cujo preenchimento é baseado em categorias criminais definidas pelo Código Penal.

Poderíamos supor que, no caso dos óbitos, os números deveriam coincidir. Porém, na prática as divergências são enormes. Assim, por motivos operacionais, conceituais e técnicos, observou-se, por meio dos estudos de Melione (2004), Waiselfisz (2013), Bacchieri e Barros (2011) e Silva (2012) um consenso no sentido de considerarem mais confiáveis os dados provenientes das Certidões de Óbito em comparação com outras fontes oficiais associadas à mortalidade.

Quadro 6 – Quantitativo de mortes no trânsito segundo Classificação Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde, em São Luís/MA no período de 2010-2014:

continua.

CATEGORIA CID10	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
V02 Pedestre traumatizado em colisão com veículo a motor 2 ou 3 rodas	7	11	18	9	6	51
V03 Pedestre traumatizado em colisão com um automóvel, "pick up" ou caminhonete	2	2	10	3	4	21
V04 Pedestre traumatizado em colisão com um veículo de transporte pesado ou com um ônibus	6	1	5	6	2	20
V09 Pedestre traumatizado em um acidente de transporte não especificado	81	49	38	21	21	210
V12 Ciclista traumatizado em colisão com veículo a motor 2 ou 3 rodas	2	1	-	-	1	4
V13 Ciclista traumatizado em colisão com um automóvel, "pick up" ou caminhonete	3	3	1	-	1	8
V14 Ciclista traumatizado em colisão com um veículo de transporte pesado ou com um ônibus	2	1	1	2	-	6
V17 Ciclista traumatizado em colisão com um objeto fixo ou parado	-	-	-	1	-	1
V18 Ciclista traumatizado em um acidente de transporte sem colisão	1	2	3	1	1	8
V20 Motociclista traumatizado em colisão com um pedestre ou um animal	5	3	2	-	1	11
V22 Motociclista traumatizado em colisão com veículo a motor 2 ou 3 rodas	6	2	5	4	5	22
V23 Motociclista traumatizado em colisão com um automóvel, "pick up" ou caminhonete	15	7	17	9	6	54

Quadro 6 – Quantitativo de mortes no trânsito segundo Classificação Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde, em São Luís/MA no período de 2010-2014:

conclusão.

V24 Motociclista traumatizado em colisão com um veículo de transporte pesado ou com um ônibus	7	7	9	-	6	29
V27 Motociclista traumatizado em colisão com um objeto fixo ou parado	3	10	13	4	5	35
V28 Motociclista traumatizado em um acidente de transporte sem colisão	23	20	28	8	7	86
V29 Motociclista traumatizado em um acidente de transporte não especificado	15	28	15	34	34	126
V38 Ocupante de triciclo motorizado traumatizado em um acidente de transporte sem colisão	-	-	-	1	-	1
V42 Ocupante de um automóvel traumatizado em colisão com veículo a motor 2 ou 3 rodas	1	6	4	4	3	18
V43 Ocupante de um automóvel traumatizado em colisão com um automóvel, "pick up" ou caminhonete	3	5	3	1	2	14
V44 Ocupante de um automóvel traumatizado em colisão com um veículo de transporte pesado ou com um ônibus	1	2	4	-	1	8
V46 Ocupante de um automóvel traumatizado em colisão com outro veículo não-motorizado	-	-	-	1	-	1
V47 Ocupante de um automóvel traumatizado em colisão com um objeto fixo ou parado	8	12	8	1	2	31
V48 Ocupante de um automóvel traumatizado em um acidente de transporte sem colisão	6	10	4	5	1	26
V49 Ocupante de um automóvel traumatizado em um acidente de transporte não especificado	6	9	7	13	8	43
V69 Ocupante de um veículo de transporte pesado traumatizado em acidente de transporte não especificado	1	-	-	2	-	3
V80 Pessoa montada em animal ou ocupante de veículo a tração animal traumatizado em um acidente de transporte	5	2	5	5	2	19
V81 Ocupante de um trem ou veículo ferroviário traumatizado em um acidente de transporte	1	-	-	1	-	2
V82 Ocupante de um bonde traumatizado em um acidente de transporte	-	-	-	-	1	1
V83 Pessoa traumatizada ao subir/descer de veículo especial a motor usado em áreas industriais.	-	-	-	-	1	1
Pessoa traumatizada em um acidente de trânsito com um veículo a motor não especificado	87	110	136	152	158	643
TOTAL	297	302	336	288	279	1.502

Fonte: Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM do Ministério da Saúde, 2017.

O Quadro 6 demonstra a distribuição de mortes no trânsito segundo a Classificação Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde (CID 10). Nesta, os acidentes fatais mais frequentes no Município de São Luís - MA no período de 2010-2014, de acordo com a Categoria CID10 foram: Em primeiro lugar, CID V89 que trata de acidente com um veículo a motor ou não-motorizado não especificado (643 óbitos); seguido de CID V09 que se refere ao pedestre traumatizado em acidente de transporte não especificado (210 óbitos) e CID V29 que trata do motociclista traumatizado em colisão com outros veículos não especificados (126 óbitos).

A epidemia do trauma causada por acidentes de trânsito é uma realidade. As estimativas projetam que as mortes por acidentes de transporte terrestre no mundo irão dobrar nas próximas décadas, passando de 1,2 milhão de vítimas fatais em 2002, para 2,1 milhões em 2030, nos países periféricos como o Brasil. Dessa forma, este tipo de epidemia irá se tornar a terceira causa de morte no mundo (MATHERS e LONCAR, 2006, p.15), corroborando as estimativas da ONU e da OMS.

Tabela 3 – Distribuição de mortes no trânsito segundo a escolaridade das vítimas e a Classificação Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde, em São Luís - MA no período de 2010-2014:

continua.

GRUPO CID10	2010									
	ESCOLARIDADE *									
	Nenhuma		1 a 3 anos		4 a 7 anos		8 a 11 anos		12 anos ou mais	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Pedestre traumatizado em um acidente de transporte	11	42,3	15	36,6	34	34,3	17	18,7	4	11,1
Ciclista traumatizado em um acidente de transporte	1	3,8	1	2,4	3	3,1	3	3,3	1	2,8
Motociclista trauma em um acidente de transporte	5	19,2	5	12,2	26	26,2	23	25,3	10	27,8
Ocupante automóvel trauma acidente transporte	1	3,8	4	9,8	2	2,1	10	10,9	7	19,4
Outros acidentes de transporte terrestre	8	30,9	16	39,0	34	34,3	38	41,8	14	38,9
TOTAL	26	100,0	41	100,0	99	100,0	91	100,0	36	100,0
GRUPO CID10	2011									
	ESCOLARIDADE *									
	Nenhuma		1 a 3 anos		4 a 7 anos		8 a 11 anos		12 anos ou mais	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Pedestre traumatizado em um acidente de transporte	9	37,5	13	22,1	13	14,9	15	14,0	3	12,0
Ciclista traumatizado em um acidente de transporte	3	12,5	3	5,1	1	1,1	1	0,9	-	-
Motociclista trauma em um acidente de transporte	3	12,5	12	20,3	22	25,3	26	24,3	3	12,0
Ocupante automóvel trauma acidente transporte	2	8,3	3	5,0	7	8,1	19	17,8	3	12,0
Outros acidentes de transporte terrestre	7	29,2	28	47,5	44	50,6	46	43,0	16	64,0
TOTAL	24	100,0	59	100,0	87	100,0	107	100,0	25	100,0

Tabela 3 – Distribuição de mortes no trânsito segundo a escolaridade das vítimas e a Classificação Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde, em São Luís - MA no período de 2010-2014:

conclusão.										
2012										
ESCOLARIDADE *										
GRUPO CID10	Nenhuma		1 a 3 anos		4 a 7 anos		8 a 11 anos		12 anos ou mais	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Pedestre traumatizado em um acidente de transporte	13	48,2	19	29,6	15	13,6	16	13,3	1	8,3
Ciclista traumatizado em um acidente de transporte	-	-	1	1,6	2	1,8	1	0,8	-	-
Motociclista trauma em um acidente de transporte	6	22,2	12	18,8	25	22,7	38	31,7	2	16,7
Ocupante automóvel trauma acidente transporte	1	3,7	6	9,4	4	3,6	14	11,7	4	33,3
Outros acidentes de transporte terrestre	7	25,9	26	40,6	64	58,3	51	42,5	5	41,7
TOTAL	27	100,0	64	100,0	110	100,0	120	100,0	12	100,0
2013										
ESCOLARIDADE *										
GRUPO CID10	Nenhuma		1 a 3 anos		4 a 7 anos		8 a 11 anos		12 anos ou mais	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Pedestre traumatizado em um acidente de transporte	5	21,7	12	18,7	8	10,0	6	6,0	2	9,1
Ciclista traumatizado em um acidente de transporte	-	-	2	3,1	-	-	2	2,0	-	-
Motociclista trauma em um acidente de transporte	4	17,4	4	6,3	17	21,2	26	26,0	2	9,1
Ocupante automóvel trauma acidente transporte	-	-	6	9,4	7	8,8	8	8,0	2	9,1
Outros acidentes de transporte terrestre	14	60,9	40	62,5	48	60,0	58	58,0	16	72,7
TOTAL	23	100,0	64	100,0	80	100,0	100	100,0	22	100,0
2014										
ESCOLARIDADE *										
GRUPO CID10	Nenhuma		1 a 3 anos		4 a 7 anos		8 a 11 anos		12 anos ou mais	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Pedestre traumatizado em um acidente de transporte	6	23,1	3	5,7	8	8,9	8	8,8	1	4,0
Ciclista traumatizado em um acidente de transporte	-	-	-	-	2	2,2	-	-	-	-
Motociclista trauma em um acidente de transporte	3	11,5	16	30,2	16	17,7	23	25,3	1	4,0
Ocupante automóvel trauma acidente transporte	-	-	2	3,7	5	5,6	4	4,4	3	12,0
Outros acidentes de transporte terrestre	17	65,4	32	60,4	59	65,6	56	61,5	20	80,0
TOTAL	26	100,0	53	100,0	90	100,0	91	100,0	25	100,0

* A escolaridade foi estimada em anos de estudo e o total de óbitos no período foi estimado em 1.502.

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM do Ministério da Saúde, 2017.

De acordo com a Tabela 3, que apresenta o número de mortes no trânsito segundo a escolaridade das vítimas e a Classificação CID 10, em São Luís, no período de 2010 a 2014. No ano de 2010, a maioria (99 óbitos) possuía de 4 a 7 anos de estudo. Nos anos seguintes, 2011, 2012, 2013 e 2014, a maioria das vítimas tinham de 8 a 11 anos de estudo (107, 120, 100 e 91 óbitos respectivamente). A tipologia de acidente mais frequente foi o acidente de transporte terrestre não especificado, o que chama atenção para a fragilidade das notificações de óbito no trânsito na capital maranhense.

A questão do nível de escolaridade é muito significativa na avaliação sobre os acidentes de trânsito com morte. Os dados apontam uma ligação da baixa quantidade de anos de estudos nas vítimas fatais em acidentes no país, o que pode sugerir o pequeno acesso da população ao nível superior de ensino dentre outros fatores. É importante chamar atenção para a questão da incidência dessas mortes em indivíduos que apresentam baixa escolaridade. Dados bem semelhantes foram encontrados em algumas pesquisas no Brasil.

Por exemplo, os dados apresentados por Queiroz e Oliveira (2003) mostram que 85% das vítimas de AT's apresentavam grau de escolaridade que não ultrapassa o segundo grau completo. GazalCarvalho et al. (2002) encontraram que 40,2% da população estudada não eram alfabetizadas ou tinham apenas o primeiro grau incompleto.

Outros autores como Souza, Cavenaghi e Alves (2006) constataram em seus estudos que as principais vítimas de AT's são representantes das parcelas menos escolarizadas da população. Em uma análise dos dados nacionais, Duarte et al. (2002) identificaram a presença de associações, estatisticamente significativas, entre maiores coeficientes de morte por acidentes de transporte e as mais baixas taxas de escolaridade, o que inclui certa porcentagem dos não alfabetizados.

D'Avila, Oliveira e Goldbaum (2004) concordam com esses autores e alertam que do ponto de vista sócio-demográfico, a grande maioria das vítimas de AT's, residentes nas grandes cidades brasileiras, apresentam características típicas das camadas menos favorecidas da população, como a baixa escolaridade, a residência em áreas pobres e, às vezes, periféricas das grandes metrópoles e pouca ou nenhuma qualificação profissional.

Tabela 4 – Distribuição de mortes no trânsito segundo o sexo das vítimas e a Classificação Internacional de Doenças e Problemas Relacionados à Saúde, em São Luís - MA no período de 2010-2014:

GRUPO CID10	SEXO											
	2010				2011				2012			
	Fem.		Masc.		Fem.		Masc.		Fem.		Masc.	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Pedestre traumatizado em um acidente de transporte	22	40,0	75	31,6	18	36,7	46	18,3	17	34,0	56	19,7
Ciclista traumatizado em um acidente de transporte	-	-	9	3,8	1	2,1	7	2,8	1	2,0	4	1,4
Motociclista trauma em um acidente de transporte	12	21,8	64	27,1	5	10,2	70	27,9	11	22,0	80	28,2
Ocupante automóvel trauma acidente transporte	7	12,7	19	8,0	12	24,5	27	10,8	4	8,0	26	9,2
Outros acidentes de transporte terrestre	14	25,5	70	29,5	13	26,5	101	40,2	17	34,0	118	41,5
TOTAL	55	100,0	237	100,0	49	100,0	251	100,0	50	100,0	284	100,0

GRUPO CID10	SEXO							
	2013				2014			
	Fem.		Masc.		Fem.		Masc.	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Pedestre traumatizado em um acidente de transporte	10	20,3	29	12,2	12	27,8	21	8,5
Ciclista traumatizado em um acidente de transporte	-	-	4	1,7	3	7,0	3	1,2
Motociclista trauma em um acidente de transporte	7	14,3	52	21,8	6	14,0	59	24,0
Ocupante automóvel trauma acidente transporte	3	6,2	22	9,2	2	4,7	15	6,1
Outros acidentes de transporte terrestre	29	59,2	131	55,1	20	46,5	148	60,2
TOTAL	49	100,0	238	100,0	43	100,0	246	100,0

O total de óbitos no período estudado foi estimado em 1.502 (SIM).

Fonte: MS/SVS/CGIAE - Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM do Ministério da Saúde, 2017.

De acordo com a Tabela 4 que trata da proporção de mortes no trânsito segundo o sexo das vítimas e o Grupo CID 10, em São Luís no período de 2010 a 2014, o número de óbitos de indivíduos do sexo feminino foi de 246, representando 16,4% e o do sexo masculino foi de 1.256, representando 83,6%, prevalecendo óbitos de indivíduos do sexo masculino.

Com efeito, a questão de gênero envolvida com os acidentes de trânsito com morte possuem há alguns anos estudos que buscam discutir suas causas. Assim, Farias (1995), já mostrava em suas pesquisas a predominância desse sexo (71,20%) em estudo realizado sobre as consequências das causas externas. Um outro estudo realizado por Barros et al. (2003), em vítimas de AT's, observou que 71,4% dos sujeitos pertenciam ao

sexo masculino. Dados semelhantes foram obtidos por Santos e Soler (2007) quando investigou as vítimas do trânsito em São José do Rio Preto/SP, onde 72,9% dos indivíduos eram desse gênero.

Deslandes e Silva (2000), ao analisarem a morbidade hospitalar por AT's, em hospitais públicos do Rio de Janeiro, também verificaram, como grande maioria, as vítimas do sexo masculino, 69,3%, contra 30,7% do sexo feminino. Essa preponderância também foi observada por Leyton (2005), em um de seus estudos, onde os homens representaram um percentual de 89,41%.

Dados semelhantes, ao dos autores ora citados, foram encontrados por Lima (2005) ao investigar algumas das características das vítimas fatais de AT's, na Região Metropolitana de Belém/PA, quando 80,9% da sua população eram homens. O mesmo resultado foi detectado por Oliveira, Mota e Costa (2008), trabalhando a evolução temporal dos AT's ocorridos no Município de Salvador/BA, que detectaram mais de 70% do total de vítimas do sexo masculino.

Neste sentido, Mello Jorge (1980) afirma que a alta incidência dos AT's no sexo masculino aumenta progressivamente com o passar da idade, porém não atribui nenhuma justificativa para esse fato. No entanto, Silveira, Rodrigues e Costa Júnior (2002) levantam a hipótese de que nessa etapa da vida, os homens circulam com maior frequência no perímetro urbano, enquanto as mulheres tendem a ficar mais nas proximidades de suas casas, isso provoca uma maior exposição masculina aumentando o risco de AT's.

Todos esses dados levam a constatar que a superioridade do sexo masculino é um traço fortemente característico desse tipo de evento, sinalizando mais uma vez o fato da maior exposição do homem, além do comportamento mais agressivo desse grupo no trânsito. Há de se considerar também que determinantes sociais e culturais, cristalizados na noção de gênero, os expõem a maiores riscos na condução dos veículos, como velocidade excessiva, manobras arriscadas e consumo de álcool (ANDRADE; MELLO JORGE, 2000).

2.6 Dados e Estatísticas sobre o Número da Frota de Veículos no Município de São Luís entre os Anos 2010 a 2014

A quantidade de veículos em circulação nas grandes cidades brasileiras vem crescendo muito na última década e agravando os problemas urbanos. Essa situação compromete a qualidade de vida nas cidades e acarreta prejuízos de ordem econômica

(BREITBACH, 2012). No que concerne a frota de veículos de São Luís, esta cresceu 224,0% na última década, passando de 99.759 em 2001, para 323.271 em 2013 e trouxe reflexos negativos no trânsito, que ficou mais lento, congestionado, além do aumento no número de acidentes. Dessa frota, o maior volume é de carros, que representam pouco mais da metade, 54,38%, seguida de motocicletas, que somam 23,97% do total (DEAN, 2013).

Tabela 5 – Distribuição da frota de veículos com placa dividida por grupo, por ano em São Luís - MA no período de 2010-2014:

Variáveis	2010		2011		2012	
	n	%	n	%	n	%
Total de Veículos	247.997	100,0	279.321	100,0	306.074	100,0
Automóvel; Caminhonete; Camioneta; Utilitário	177.148	71,4	194.298	69,6	210.507	68,8
Ciclomotor; Motocicleta; Motoneta; Triciclo	56.678	22,9	69.018	24,7	78.142	25,5
Caminhão; Caminhão tratores	7.625	3,1	8.545	3,1	9.173	3,0
Micro-ônibus; Ônibus	4.093	1,7	4.589	1,6	4.933	1,6
Chassi plataforma; Reboque; Semirreboque; <i>Side- car</i> ; Trator de rodas; outros	2.453	1,0	2.871	1,0	3.319	1,1
Variáveis	2013		2014			
	n	%	n	%		
Total de Veículos	327.808	100,0	347.584	100,0		
Automóvel; Caminhonete; Camioneta; Utilitário	222.599	67,9	233.153	67,1		
Ciclomotor; Motocicleta; Motoneta; Triciclo	86.468	26,4	94.508	27,2		
Caminhão; Caminhão tratores	9.966	3,0	10.501	3,0		
Micro-ônibus; Ônibus	5.111	1,6	5.376	1,5		
Chassi plataforma; Reboque; Semirreboque; <i>Side- car</i> ; Trator de rodas; outros	3.664	1,1	4.046	1,2		

Fonte: Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito/DENATRAN, Sistema Nacional de registro de Veículos/RENAVAM, Sistema Nacional de Estatística de Trânsito/SINET, 2017.

Tabela 6 – Distribuição da frota de veículos com placa por tipo, por ano em São Luís - MA no período de 2010-2014:

Variáveis	2010		2011		2012	
	n	%	n	%	n	%
Total de Veículos	247.997	100,0	279.321	100,0	306.074	100,0
Automóvel	144.722	58,4	156.683	56,1	168.378	55,0
Motocicleta	52.045	21,0	63.278	22,7	71.388	23,3
Caminhonete	22.476	9,1	25.599	9,2	28.430	9,3
Camioneta	7.621	3,1	8.928	3,2	10.001	3,3
Caminhão	7.064	2,8	7.821	2,8	8.318	2,7
Motoneta	4.200	1,7	5.009	1,8	5.694	1,9
Ônibus	2.966	1,2	3.365	1,2	3.634	1,2
Utilitário	2.329	0,9	3.088	1,1	3.698	1,2
Reboque	1.614	0,7	1.811	0,6	2.034	0,7
Micro-ônibus	1.127	0,5	1.224	0,4	1.299	0,4
Semirreboque	703	0,3	924	0,3	1.136	0,4
Caminhão trator	561	0,2	724	0,3	855	0,3
Ciclomotor	389	0,2	667	0,2	981	0,3
Chassi plataforma	87	0,0	80	0,0	78	0,0
Triciclo	44	0,0	64	0,0	79	0,0
Trator de rodas	16	0,0	21	0,0	36	0,0
Side-car	15	0,0	15	0,0	15	0,0
Outros	18	0,0	20	0,0	20	0,0

Variáveis	2013		2014	
	n	%	n	%
Total de Veículos	327.808	100,0	347.584	100,0
Automóvel	177.176	54,0	184.576	53,1
Motocicleta	78.601	24,0	85.331	24,5
Caminhonete	30.345	9,3	32.076	9,2
Camioneta	10.834	3,3	11.829	3,4
Caminhão	9.005	2,7	9.416	2,7
Motoneta	6.679	2,0	7.810	2,2
Ônibus	3.765	1,1	3.962	1,1
Utilitário	4.244	1,3	4.672	1,3
Reboque	2.256	0,7	2.465	0,7
Micro-ônibus	1.346	0,4	1.414	0,4
Semirreboque	1.255	0,4	1.421	0,4
Caminhão trator	961	0,3	1.085	0,3
Ciclomotor	1.099	0,3	1.273	0,4
Chassi plataforma	76	0,0	74	0,0
Triciclo	89	0,0	94	0,0
Trator de rodas	38	0,0	40	0,0
Side-car	15	0,0	15	0,0
Outros	24	0,0	31	0,0

Fonte: Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito/DENATRAN, Sistema Nacional de Registro de Veículos/RENAVAM, Sistema Nacional de Estatística de Trânsito/SINET, 2017.

De acordo com a Tabela 5 e 6, a frota total com emplacamento foi de 347.584 veículos em São Luís - MA em 2014. Em relação a 2010, houve um crescimento de 40,2%. O grupo de automóveis, caminhonetes, camionetas e utilitários representa 67,1% da frota total de 2014, com 233.153 unidades, seguido do grupo de ciclomotores, motocicletas, motonetas e triciclos que representa 27,2%.

O número de ciclomotores, motocicletas, motonetas e triciclos em 2014 foi de 94.508 unidades, representando um crescimento de 66,7% em relação a 2010, com taxa média de crescimento de 10,8%. O grupo de automóveis, caminhonetes, camionetas e utilitários cresceu 31,6% com taxa média de 5,6%.

Além disso, considerando a frota agrupada de automóveis e outros meios de transporte com emplacamento em São Luís - MA, no período de 2010-2014, os dados demonstram que houve um crescimento da frota variando de 177.148 automóveis em 2010 para 233.153 em 2014, o que representa um percentual de 31,6%.

Existe um consenso na literatura de que o aumento acelerado da frota de automóveis, no decorrer do processo de crescimento urbano das cidades, associadas à falta de planejamento e manutenção das vias públicas que vivemos nos dias atuais uma crise urbana dos transportes e, conseqüentemente, os problemas de trânsito nas principais capitais brasileiras e São Luís, não é exceção.

Com referência a frota agrupada por motocicletas, motonetas e outros meios de transporte com emplacamento em São Luís - MA, no período de 2010-2014, as Tabelas 5 e 6 também revelam um crescimento da frota variando de 56.678 em 2010 para 94.508 em 2014, representando um percentual de 66,7%.

Registra-se ainda que no que concerne a frota agrupada de caminhões, tratores e outros meios de transporte pesado com emplacamento em São Luís - MA, no período de 2010-2014, os dados também apontam para o aumento da frota variando de 7.625 em 2010 para 10.501 em 2014, o que representa um percentual de 37,7%.

Finalmente, no que diz respeito a frota agrupada de ônibus e micro-ônibus, entre outros meios de transporte com emplacamento em São Luís - MA, no período de 2010-2014. Estes obtiveram um aumento da sua frota, variando de 4.093 em 2010 para 5.376 em 2014, representando um percentual de 31,3%.

2.7. A Atual Situação das Estatísticas e Dados sobre Acidentes de Trânsito no Brasil

Primeiramente, é importante considerar que o impacto gerado pelos acidentes e violências na saúde das populações do Brasil e da maioria dos países é conhecida principalmente pela análise dos dados de mortalidade.

As informações sobre a mortalidade são importantes instrumentos para monitorar a violência no trânsito, pois permitem a avaliação de perfis e estimativas e possibilita empreender medidas e intervenções que possam promover a sua redução e diminuir seu impacto na sociedade.

Todavia, a questão da má qualidade da informação, que persiste em muitas capitais brasileiras, prejudica, enormemente, o conhecimento do problema, base para qualquer medida preventiva.

De acordo com Jorge, Gawryszewski e Latorre (1997, p.5), no Brasil, até bem pouco tempo, toda a informação relativa aos óbitos era de responsabilidade da Fundação IBGE. Hoje os dados de mortalidade advêm de um sistema montado pelo Ministério da Saúde, em 1975, e que vem se aperfeiçoando, desde então. O sistema de Informação de Mortalidade (SIM/MS) teve início com a implantação, em nível nacional, de um modelo padronizado de atestado de óbito. Esse uma vez preenchido pelo médico (ou perito-legista, no caso de mortes por causas não naturais) deve ser levado ao Cartório de Registro Civil, de onde os dados são recolhidos periodicamente, por órgãos estaduais, que os digitam e analisam, remetendo-os, posteriormente, ao Ministério da saúde para publicação e consolidação nacional.

É importante considerar que com relação as causas externas, que é o caso das mortes no trânsito, a Declaração de Óbito constitui-se em boa fonte de informação do ponto de vista quantitativo. Todavia, apresenta fragilidades quanto ao aspecto qualitativo. Assim:

Na parte internacional do modelo da Declaração de Óbito - local destinado à colocação das causas de óbito - os legistas, após necropsia, às vezes, em número não pequeno de casos, fazem menção à natureza das lesões que levam à morte sem se referirem aos tipos de acidentes/violência que ocasionaram essas lesões. As regras internacionais existentes para o preenchimento dos atestados determinam que, nesses casos, devam ser colocados os dois tipos de informações. É esse o motivo pelo qual vão ocorrer óbitos por "causas externas do tipo ignorado", para algumas áreas, em quantidades não desprezíveis. (Jorge, Gawryszewski e Latorre 1997, p.6).

Assim, é freqüente e até rotineiro que nesses casos as subnotificações atinjam níveis superiores a 50% ou 70% dos casos, determinando o retardo ou mesmo ausência de ações de controle, o que é um mal sinal para o combate a violência no trânsito no país que ocupa lugar no ranking das mortes de trânsito no mundo.

É importante considerar que a subnotificação está freqüentemente relacionada a falta de conhecimento, por parte dos profissionais da saúde, da importância e dos procedimentos necessários para a notificação, ausência de adesão à notificação, pelo tempo consumido no preenchimento da ficha e pela ausência do retorno da informação analisada com as recomendações técnicas pertinentes e pelo preenchimento inadequado ou incompleto das informações.

Os diferentes tipos de acidentes de trânsito constituem um orientador fundamental para a definição de políticas de prevenção destas mortes, visto que o estabelecimento de medidas voltadas para a diminuição dos atropelamentos, por exemplo, devem ser diversas daquelas dirigidas para a prevenção dos óbitos e ferimentos decorrentes das colisões de veículos. No entanto, esta avaliação é prejudicada pela má qualidade da informação, na medida em que inexistente a especificação do tipo de acidente na Declaração de óbito, preenchida pelo legista. Jorge, Gawryszewski e Latorre (1997, p. 12-13).

Com efeito, percebe-se que o preenchimento correto dessas informações é bastante importante para a prevenção dessas mortes. Entretanto, seria necessário investir na melhoria de sua qualidade junto aos Institutos Médico-Legais de todo o país. Sem dúvidas esse é um dos grandes problemas a ser mitigado. Além do mais, é importante destacar que o mais impactante dos problemas é justamente a constatação de que o IML não utiliza as informações disponíveis no próprio Instituto para o preenchimento das DO.

No que diz respeito as estatísticas nacionais as únicas fontes são o Ministério da Saúde e o Seguro DPVAT. Por outro lado, cada Estado tem de administrar o trânsito no seu território. Nos Estados e municípios brasileiros o DETRAN aparece como uma instituição importante para a referência estatística, todavia, em muitos casos, essas referências são incompletas e inconsistentes. Na visão de Marcos Drumond et. al:

As informações sobre a mortalidade são importantes instrumentos para monitorar a violência no trânsito, pois permitem a avaliação de perfis e estimativas e possibilita empreender medidas e intervenções que possam promover a sua redução e diminuir seu impacto na sociedade. (1999, p. 274).

Entretanto, o Brasil também tem um longo caminho a percorrer quando o assunto é construção de bancos de dados relativos a determinadas questões, principalmente as relacionadas aos acidentes de trânsito. Enquanto países mais desenvolvidos têm criado órgãos cada vez mais especializados em coleta e análise de dados relativos a problemas sociais que afetam o bem estar social, o que inclui a problemática do trânsito, o Brasil está longe de investir eficientemente na questão. A insuficiência de dados estatísticos fiéis à realidade é um obstáculo no desenvolvimento de estratégias de intervenção adequadas e concretas.

Mesmo que esteja aquém da realidade, essas bases de dados existentes, sobretudo a do Ministério da Saúde (SIM) podem refletir de maneira importante o comportamento das taxas por estados e por municípios e, apresentar os problemas e estimativas próximas da realidade para fomentar iniciativas de políticas públicas que sejam capazes de enfrentar o grande flagelo das mortes no trânsito.

De toda forma, importante notar que as estratégias de registro de informações, por mais que careçam de aprimoramentos, pretendem e podem contribuir para gerar dados que dimensionem a magnitude da violência no Brasil e são imprescindíveis no momento para se ter de alguma forma uma dimensão do problema das mortes no trânsito e de suas consequências para a sociedade

Sistemas de informações de mortalidade nacionais, estaduais e municipais podem dar contribuições essenciais para a prevenção de agravos evitáveis e a adequação da assistência às vítimas. O monitoramento das mortes por causas externas pode ser realizado num processo de avaliação permanente das suas situações geradoras. Deve-se buscar a melhoria da qualidade das informações para que elas possam dar base a intervenções que visem à redução da violência, qualquer que seja a sua forma de expressão (DRUMOND et. al, 199, p.280).

3. OS SENTIDOS PRODUZIDOS SOBRE AS MORTES E OS ACIDENTES DE TRÂNSITO

*About death and dying: a space for observation*⁴⁷

As reflexões sobre as atitudes coletivas nas ciências humanas buscam dar conta da variedade de percepções sobre a morte e o morrer, como, por exemplo, o estudo sobre as atitudes coletivas diante da vida e da morte (ARIÈS, 2004); o estudo sobre a sensibilidade coletiva por historiadores da mentalidade (VOVELLE, 1987); o estudo em sociedades não ocidentais pela antropologia (THOMAS, 1993; MAUSS, 2003) e na contemporaneidade por meio de reflexões e estudos médicos (MENEZES, 2004), etc.

É importante esclarecer que a pretensão de abordar os “sentidos” sobre as mortes passa pelo entendimento do conjunto das circunstâncias no qual eles são vivenciados. Isso porque, não é só o que se fala a respeito da morte que importa, mas o que se vive em relação a ela em um determinado contexto que compreende o conteúdo do que os sujeitos planejam em relação à morte e o morrer associados também às atitudes que temos diante da morte. No trânsito essa realidade ganha contornos *sui generis*.

As mortes no trânsito são presentes no cotidiano e possuem significados múltiplos para as pessoas diretamente envolvidas, mas também para toda sociedade. É uma forma de violência que tem se alastrado com contornos quase epidêmicos. Não obstante a dimensão global do problema, a questão adquire contornos dramáticos no que concerne ao seu expressivo número e consequências.

Sabemos que as mortes violentas e lesões corporais em virtude de acidentes graves tornaram-se rotina. É preciso, pois, tomar como referência a questão complexa de perceber as representações e os sentidos sobre a morte presentes nessa realidade.

Num estudo clássico sobre a História da Violência no Ocidente, Chesnais⁴⁸ apresenta uma tese importante: em todas as sociedades existem formas de violência que são repudiadas – é o caso dos homicídios, condenados em qualquer lugar do mundo – e há outras que não comovem e não são objeto de proscrição social. Nessa última situação estão os casos das agressões, acidentes e morte no trânsito no Brasil e em várias partes do mundo.

⁴⁷ Traduzindo: Sobre a morte e a morte: um espaço de observação.

⁴⁸ Chesnais JC. Histoire de La Violence en Occident de 1800 à nos Jours. Paris: Robert Laffont Éditeur; 1981.

Com efeito, assim como outros fenômenos da vida social, o processo do morrer e as atitudes coletivas referentes a esse processo podem ser vivenciados de diferentes formas, de acordo com os significados compartilhados por essa experiência entre os sujeitos. De acordo com os sentidos atribuídos a esse processo ocorrem variações nas concepções sobre a morte segundo as transformações históricas e culturais. A morte não é apenas um fato biológico, mas um processo construído socialmente. Nesse sentido sugere Geertz:

Acreditando como Max Weber, que o homem é um animal amarrado a teias de significados que ele mesmo teceu, assumo a cultura como sendo essas teias e a sua análise; portanto, não como uma ciência experimental em busca de leis, mas como uma ciência interpretativa, à procura do significado (GEERTZ, 1989, p. 15).

No presente capítulo refletimos sobre os sentidos e significados sobre as mortes no trânsito passando pela abordagem de quais são os investimentos humanos, sobretudo políticos, para remediar seus efeitos e diminuir a sua incidência.

Nesse sentido, buscamos no primeiro momento, avaliar esses significados das mortes pelas ações concretas tomadas pelos vivos e por seus esforços de combater a grande perda de vidas humanas. Assim, o percurso adotado partiu da avaliação da Resolução 64/255 da Assembleia Geral das Nações Unidas, aprovada em 2010, que criou a “Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020”.

No momento seguinte, o foco são os investimentos empreendidos no Brasil, pois sabe-se que aqui o trânsito é uma das causas que mais matam. A partir disso, avaliamos as medidas tomadas como soluções viáveis e possíveis para minimizar este grave problema e transformar o trânsito em um lugar menos violento. Assim, tomou-se como ponto de discussão o que ficou conhecido como de Plano Nacional de Redução de Acidentes para a Década 2011-2020.

A abordagem segue com a discussão pautada no olhar da tanatologia sobre as mortes transcendendo suas implicações de caráter físico/biológico e atingindo sua expressão associada à questão social além de buscar romper o silêncio ao qual a morte foi lançada quando ainda percebemos que esta se configura como tabu.

A discussão do capítulo se encerra com uma reflexão sobre a questão da automobilidade e do hibridismo que andam juntos, de mãos dadas com o grande flagelo, que é a perda de vidas no trânsito.

3.1 Um olhar da Tanatologia Sobre os Sentidos do Morrer

A morte é um dos fatos que indica que o controle humano sobre a natureza humana tem limites.

Norbert Elias

A vivência da morte não tem o mesmo significado para todos. As tensões provocadas pela morte nos seres humanos é bem antiga e ganhou contornos específicos na atualidade.

Buscar explicações para as formas atuais de significados e sentidos da morte em nossa realidade não é tarefa fácil. Embora a questão das mortes no trânsito tenham invadido o mundo privado, sendo cotidianamente denunciada através das manchetes de jornais, de documentários de TV, sugerindo que as pessoas, de maneira geral, aprenderam a conviver com ela, perdendo a capacidade de indignação, banalizando-a.

Antes de adentrarmos mais especificamente sobre as mortes no trânsito é importante apresentar, de maneira breve, considerações teóricas fundamentais que norteiam tais estudos.

Ao longo do tempo, o modelo de *boa morte*⁴⁹ desenvolvido pelo estudioso Phillippe Ariès (2003), foi sendo gradativamente transformado. Os aspectos diferenciais de cada modelo referem-se ao contexto social, ao sistema e às concepções de corpo e morte em cada conjuntura, bem como às reestruturações de crenças e valores associados a morte, etc. Em parte, isso se deve aos aprimoramentos das técnicas e tecnologias médicas, pelo qual tornou-se possível o prolongamento do tempo de vida, e a partir disso foram construídos os novos conceitos de morte e de diagnóstico da mesma: a morte encefálica.

O século XIX difundiu a idéia da crença no progresso, sendo também a morte amparada pelas conquistas da ciência. A partir disso, surgiu toda uma ideologia cientificista juntamente com uma espécie de filosofia biológica apoiada na inspiração de efetivar o triunfo da vida sobre a morte.

Assim como outros fenômenos da vida social, o processo do morrer e as atitudes coletivas referentes a esse processo podem ser vivenciados de diferentes formas,

⁴⁹ O modelo da *boa morte* construído por Ariès significa que no imaginário da sociedade medieval ordenada pelos rituais e crenças religiosos, o agir e o sentir em relação à morte deveriam ser profundamente orientados no sentido de garantir um bom lugar na vida eterna. Assim, a *boa morte* representava uma preparação em vida para uma morte tranquila e planejada.

de acordo com os significados compartilhados por essa experiência entre os sujeitos. De acordo com os sentidos atribuídos a esse processo ocorrem variações nas concepções sobre a morte segundo as transformações históricas e culturais. A morte não é apenas um fato biológico, mas um processo construído socialmente.

No início do século XX, Marcel Mauss (1974) demonstrou em suas investigações entre os australianos e os Maori da Nova Zelândia que os indivíduos vítimas de encantamento tem sua morte decretada “moralmente”, que conseqüentemente acaba acarretando a morte física, isso quer dizer que na existência do desrespeito às regras sociais pode-se levar um sujeito a morte, seja pela sua rejeição sofrida e imposta pela comunidade ou mesmo por magia ou feitiços. É o que Lèvi-Strauss (1970) denomina de “morte simbólica” que precede a morte real, que é gerada pela exclusão do sujeito da comunidade.

Desse modo, é com os estudos de Marcel Mauss (1974), seguidos por Hertz e Louis-Vicent Thomas (1993), que o tema da morte no âmbito antropológico passou a considerar o fenômeno da morte enquanto um acontecimento puramente social.

Nesse debate a abordagem histórica de Phillippe Ariès concebe-se como uma referência obrigatória em torno do tema que resultou em seu livro intitulado *História da morte no Ocidente* (1975). Fundamentou-se numa compreensão histórica das origens da forma de morte característica da sociedade medieval e construiu os modelos de *boa morte* e *morte domada*, isto é, representações religiosas da morte. Em seus estudos, Ariès traça uma trajetória das relações que o homem ocidental mantém com a morte.

De qualquer modo, acredito que as formas encontradas para lidar com a passagem entre a vida e a morte são reveladoras da organização social dos vivos. O que se observa sempre é uma tentativa de dar sentido a morte, a propósito sobre esse sentido sugere Ortiz (apud RINALDI, 1996, p.100):

A morte não é um acontecimento puramente de ordem física; ao destruir um ser humano ela elimina um ser social. O mundo a que pertence o indivíduo é automaticamente atingido e deve então ser regenerado. Por isso os rituais funerários se assemelham aos rituais de criação. À exclusão de um indivíduo deve suceder-se um processo de integração da alma no mundo dos mortos. A morte é uma passagem de uma sociedade visível a outra invisível... os mortos passam a ocupar um lugar específico no universo de compreensão do mundo daqueles que os celebram. Dito de outra forma, a morte adquire sentido.

O processo do morrer constitui uma área de investigação das ciências sociais desde o século XX e podem ser destacadas as pesquisas e investigações da tradição

francesa e ainda estudos de autores da antropologia inglesa que tomaram por objeto as representações e rituais da morte em suas etnografias⁵⁰.

A partir das conseqüências da II Guerra Mundial e do elevado número de mortes decorrentes desse episódio de nossa história e com a constatação de profundas transformações sociais, pensadores produziram estudos críticos sobre o modelo de morte construído por Ariès, sobretudo na conotação naturalizada ao extremo sobre a morte, isto é, uma aproximação familiar entre vida e morte presente no cotidiano. Estudos posteriores questionaram tal familiaridade e demonstraram existir o medo da morte, além de afirmarem que ninguém efetivamente queria morrer, muito embora se preparassem em vida para uma morte “tranquila” no desejo de subir aos céus para a vida eterna.

Com a reestruturação da sociedade moderna a partir do avanço do capitalismo, da racionalidade, laicização, dessacralização e individualismo, as sensibilidades sobre a morte transformam-se significativamente. Surge uma nova atitude diante da morte. Se até o século XVIII não havia separação radical entre a vida e a morte, a partir do século XIX essa separação se intensifica. Essa transformação na sociedade moderna lançava as bases para uma atitude mais interiorizada da morte traduzindo o apego às coisas da vida, iniciando um processo de afastamento social da morte.

Autores como Michel Foucault (1987) enfocaram o surgimento de instituições sociais como hospitais e cemitérios, sendo que os hospitais passaram a possuir o objetivo de dar assistências aos enfermos e moribundos, passando estes aos cuidados de médicos e religiosos. Foucault percebeu que a introdução de mecanismos disciplinares possibilitou a medicalização, isto é, o domínio da morte pelo poder médico.

Foi a partir da consolidação da instituição hospitalar que possibilitou o surgimento do poder médico institucional. Esse processo comandado pelo discurso médico originou o que ficou conhecido como *morte interdita*, isto é, processo através do qual se instituiu no social contemporâneo a cultura mortuária vista através e sob o controle do saber médico.

Como sinalizam vários autores, a sociedade moderna ocidental caracteriza-se por uma atitude de recusa da morte, seja através de seu silêncio enquanto uma espécie de assunto interdito, mediante a atitude racional e higiênica com que extirpa rapidamente da

⁵⁰ Destacam-se Durkheim, Marcel Mauss, Hertz (tradição francesa) e Evans-Pritchard, dentre outros da antropologia inglesa.

vida o peso de seus mortos. Mas contrapondo-se aos ditames da morte enquanto tabu procuraram discutir a morte, trazendo-a para a vida.

A partir de tais fatos, essas grandes reviravoltas da sensibilidade coletiva, tem-se que as mudanças não afetaram unicamente a representação de morte. Com efeito, se a morte é um fenômeno cuja representação e vivência varia segundo a época e a cultura na qual determinado grupo social está inserido, os acidentes de trânsito com resultado morte, enquanto uma realidade atual, traduz de certa forma algumas outras possibilidades de significados e diferentes concepções sobre a morte.

Em um contexto em que o prolongamento da vida é cada vez mais desejado e prometido pela indústria biotecnológica, as técnicas artificiais desenvolvidas pelo que se chama hoje de medicina de alta-complexidade têm um papel fundamental. E as vítimas de acidentes de trânsito muitas vezes são sujeitos desses procedimentos, assim como se estabeleceram como uma das técnicas que mais influenciaram essa nova forma de conceber a morte. Prova disso foi a mudança do próprio conceito de morte a partir da necessidade de criação de uma nova categoria, a “morte encefálica”.

Em todos os casos, acho indispensável a necessidade de reconhecer o lugar e a situação que é atribuída a família que perde um parente em um acidente de trânsito fatal, para que a partir disso sejam observadas as construções das concepções de morte que estão presentes nesse processo. Tomando essas concepções que coexistem como construções culturais, acredito que haja permanentemente o desafio de interpretar essas relações, procurando seus significados num esforço de analisar essas experiências relacionando-as com as concepções contemporâneas da morte.

Uma das primeiras observações de Norbert Elias (2001) é a que se refere ao fato da morte ser um problema para os vivos e não para os mortos – estes não têm problemas – e isso só acontece porque a morte é a consciência que temos dela. Nós, seres humanos, somos os únicos seres vivos a ter conhecimento da morte.

Desse modo, apesar de ser uma disposição “natural” dos animais e dos humanos, a morte, ou mais exatamente, o conhecimento da morte, que é para Elias restrito aos humanos, teve que passar pelo processo de aprendizagem. Nesse sentido diz Elias: “ela é variável e específica segundo os grupos, não importa quão natural e imutável possa parecer aos membros de cada sociedade particular: foi aprendida”.⁵¹

⁵¹ Quando Elias (2001, p.11) fala sobre a aprendizagem do trato com o morrer e a morte, ele se refere ao processo que necessita ser apreendido das interpretações e de nossas habilidades sociais sobre os códigos,

De acordo com o pensamento de Elias, não se trata de uma substituição da serenidade pela angústia, mas a mudança da familiaridade pela estranheza, da tomada da responsabilidade coletiva para a individualização, da expressão das emoções e sentimentos para a sua repressão e do acompanhamento permeado de ritualística para o moribundo, para o seu isolamento medicado desritualizado. Em suma, está-se rumo a um processo de intervenção estatal sobre as práticas corporais, sobre os nascimentos, controles, vigilância e sobre a morte.

De acordo Ziegler apud Wildoberto Gurgel, o controle sobre a forma como as pessoas morrem ou devem morrer passa pela estatização que se reproduz no monopólio do saber médico sobre os doentes e moribundos. Senão vejamos:

De agora em diante, o morto será expulso do drama que ele vive; nunca mais as suas necessidades íntimas (ou as dos seus parentes e amigos), suas reivindicações, sua vontade serão levados em conta. Importam apenas os parâmetros técnicos da conduta daqueles que têm autoridade para reger a morte do outro. O novo imperialismo médico instaura-se pela violência. Nasce uma classe de tecnocratas dominando a morte alheia segundo normas técnicas de que ela própria possui definição e o controle (ZIEGLER apud GURGEL, 2008, p.53).

Esse tipo de controle social no âmbito da biopolítica atua no domínio dos controles exteriores calcados na disciplina. Trata-se de uma ação estatal tanto direta quanto indireta que aciona instrumentos coercitivos sobre os indivíduos. Por trás existe tanto uma imposição de uma forma de morrer, referente a hegemonicamente hospitalar, quanto um adestramento com base em condicionantes que incutem nos indivíduos um aprendizado cada vez mais forte: “Os indivíduos aprendem não somente desejarem a assistência hospitalizada, mas a ela se submeterem docilmente”⁵²

A medicina moderna se apresenta de modo muito específico para a morte atualmente. Ela se caracteriza por uma orientação científica, pela especialização do médico e pela busca de um saber racional.

A morte no hospital não representa uma ocasião de cerimônia ritualística presidida pelo moribundo em meio a todos os seus familiares e amigos íntimos. A morte

comportamentos e normas usados socialmente que garante a sobrevivência do próprio grupo, pois as determinações históricas da morte estão associadas diretamente às crenças e códigos que as pessoas têm e que costumam seguir.

⁵² ELIAS. Norbert. A Solidão dos Moribundos. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001. (p. 57)

medicalizada é um fenômeno técnico que pode ser causado pela não resposta do corpo, dos órgãos, ou por uma decisão do médico e da equipe hospitalar, de maneira mais ou menos declarada. Cumpre salientar que se trata de um domínio externo ao moribundo. Assim, os médicos e a equipe hospitalar, os legítimos peritos desse processo – são eles os donos da morte.

Inúmeras pesquisas constataram que o homem é realmente o principal desorganizador do sistema de trânsito e que é o comportamento do motorista o principal fator responsável pela ocorrência de acidentes e mortes.

Quando ocorrem vítimas num acidente de trânsito, há perdas que nunca são realmente reparadas. É preciso considerar que a questão sobre a morte é, em primeiro lugar, a pergunta sobre o sentido da vida.

Não restam dúvidas de que os acidentes de trânsito com envolvimento de veículo a motor são rotineiros. O Brasil, quando comparado nos índices de acidentes de trânsito aos países desenvolvidos, destaca-se em seu alto índice e no enorme custo a sociedade em termos pessoais e econômicos. Exemplificando, os custos envolvidos nestes acidentes e mortes: atendimento pré-hospitalar; atendimento hospitalar; atendimento pós-hospitalar; perda de produção; remoção/translado; gasto previdenciário; danos materiais aos 18 veículos; perda de carga; remoção/pátio; reposição; processos judiciais; atendimento policial; danos à propriedade pública e privada. Todavia, existem custos difíceis de serem quantificados, como dor e sofrimento.

Os Acidentes de Trânsito, conforme Haddad, Morita e Gonçalves (2007) fazem vítimas em diversos graus. Desde familiares à comunidade. O círculo próximo é o que mais sofre, as mortes também afetam os profissionais que trabalham no socorro e no atendimento médico

Vasconcellos (2005) cita alguns fatores importantes relacionados às causas de acidentes no trânsito, tais como: ambientes inadequados; o uso do álcool ou de outras drogas; a velocidade excessiva; as condições da pista; o estado de manutenção dos veículos. Outro ponto importante é a precariedade na obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), através de métodos pedagógicos inapropriados. Por conta disso, o autor defende a idéia de um treinamento ou um curso de reciclagem, pois o não conhecimento do impacto da velocidade na gravidade dos acidentes, por exemplo, leva o condutor a exceder-se no trânsito.

No trânsito, as vias, ruas e bairros das cidades passaram a ser frequentemente locais de mortes. O hospital também aparece como destino da morte, quando o ferido grave no trânsito não perdeu sua vida instantaneamente.

A rua é vista como um lugar perigoso, onde reina a impessoalidade. Damatta (1985) argumenta que a sociedade brasileira é tipicamente relacional, ou seja, baseada nas relações entre os indivíduos. O lugar próprio das relações é o lugar da casa, onde não são as leis que regem os tratamentos, mas a rede de relações sociais de que dispõe uma pessoa. A rua, por conseguinte, é o espaço da hostilidade, do nervosismo, da pressa da frieza e também das mortes no trânsito.

Assim, Damatta *et al.* (2010) apontam que sendo a rua um lugar intimidador pelo fato de igualar e sendo o carro, a casa, lugar onde valem as relações, a hostilidade no trânsito pode estar relacionada ao fato de o motorista estar em casa (carro) em um lugar onde supostamente valem as distinções sociais, mas também estar, ao mesmo tempo, na rua, lugar onde valem as leis e a igualdade. O autor salienta que a relutância da maioria dos brasileiros em seguir as leis de trânsito está relacionada a essa polaridade, ao fato de as pessoas não perceberem o trânsito como um espaço público onde valem as leis e a igualdade.

O veículo é percebido por muitos motoristas como um território móvel, o que faz com que os conflitos “territoriais” passem a ocorrer mais frequentemente. Nesse aspecto, o trânsito deixa de ser um local de convivência para um local de conflito entre os diversos “territórios que se encontram” sendo as mortes os extremos dessa relação conflituosa.

Como dito, as mortes no trânsito adquirem particularidades que precisam ser melhor conhecidas e um caminho para essa reflexão é abordar as minúcias que se desenrolam entre morte, automobilidade e hibridismo. É o que faremos agora.

3.2 Automobilidade e Hibridismo como Resultado da Conexão do Homem com a Máquina e com a Morte

Today, we experience an ease of motion unknown to any prior urban civilization... we take unrestricted motion of the individual to be an absolute right. The private motorcar is the logical instrument for exercising that right, and the effect on public space, especially the space of the urban street, is that the

space become meaningless or even maddening unless it can be subordinated to free movement⁵³ (SENNETT, 1977, p.14).

Um dos objetos preferidos no estudo das mobilidades tem um papel central na história da humanidade a todos os níveis de análise: o automóvel. Exponente da inteligência técnica, da eficácia organizacional e da capacidade de adaptação do homem ao meio. As Ciências Sociais em investimentos de pesquisa e reflexões atuais mostram que é possível analisar um tipo de relação *sui generis* entre o homem, máquina e a morte.

Tim Dant (2004, p, 61) afirma que o que é surpreendente é que o automóvel não tem atraído muito mais do que comentários superficiais como um objeto que molda o conteúdo da ação social. Destaca o referido autor, que mais frequentemente o automóvel e o tráfego motorizados são usados para explicar outras ações sociais como o trânsito de pedestres. Todavia, adverte o autor que a forma que o carro vai introduzindo novas formas de relações sociais com seu caráter peculiar ainda não foi foco de uma atenção séria da Sociologia. O artigo de Dant intitulado *The Driver-car*, entre outras questões explora a questão do hibridismo e de uma gama de ações sociais que estão associados ao automóvel como a poluição, a mudança do espaço, a morte etc.

O termo *híbrido* nos estudos sociológicos sugere uma mistura do homem com o automóvel resultando num outro ser que nasce numa sociedade em que a técnica e o progresso instituíram uma nova lógica de vida.

Assim, em tempos de fratura do humano, a vida contemporânea parece espavorida por uma demanda da humanidade do homem, coincidente com uma renovada percepção das relações entre o humano e o não-humano.

Com efeito, o híbrido surge, desde as origens, investido de uma alteridade radical, em relação à qual o homem se define, representando, por um lado, aquele seu quase semelhante. Ambos encontram-se em um processo de mistura presentes numa sociedade onde os espaços, os lugares, os fluxos são inteiramente novos em sua(s) história(s).

⁵³ The 'system' of Automobility. John Urry. In: Theory, Culture & Society. London, Thousand Oaks and New Delhi: Sage, 21 (4/5), 2004. (p.25). Tradução: Hoje, experimentamos uma facilidade de movimento desconhecida para qualquer civilização urbana anterior ... nós temos o movimento irrestrito do indivíduo como um direito absoluto. O automóvel privado é o instrumento lógico para exercer esse direito, e o efeito sobre o espaço público, especialmente o espaço da rua urbana, é que o espaço fica sem sentido ou mesmo enlouquecedor, a menos que possa ser subordinado à livre circulação.

Peter Merriman (2004, p. 146) fez uma discussão crítica sobre os escritos do antropólogo francês Marc Augé no que diz respeito as características em mudança do espaço, lugar e individualidade no Ocidente contemporâneo. Augé via lugares tão ocupados por famílias enraizadas e associadas com um senso de história, lar e habitação, enquanto Merriman sugeriu que os espaços como aeroportos, autoestradas e centros comerciais são frequentemente não-lugares: espaços de viagens, consumo e de troca onde os usuários interagem com seu ambiente solitários.

O que Merriman (2004, p. 147) propõe é que os cientistas sociais devam pensar essas experiências contemporâneas sobre as polaridades do lugar e do não-lugar a partir de um sentido dinâmico concentrando-se no reconhecimento da heterogeneidade, da materialidade, da tecnologia, dos fluxos das redes sociais, do movimento e das viagens ligadas a produção de tais ambientes.

É importante considerar que Giucci (2004) propõe uma investigação sobre as relações culturais entre a máquina e o homem a partir de uma análise sobre a história do automóvel, visto sob o impacto do nascimento e explosão massificada da indústria automobilística na cultura.

Esse verdadeiro *boom* dos carros por toda a parte também proliferou os híbridos e com eles intensificou o flagelo das mortes. As vias tornaram-se potencialmente lugares onde se pode ir para morrer.

De acordo com Urry (2004, p.3) automobilidade pode ser conceitualizada como um sistema não linear, autopoietico, auto-organizado que se espalha por todo o mundo e inclui carros, condutores, estradas, fontes de petróleo e objetos inovadores, tecnologias e símbolos. O sistema gera condições para sua autoexpansão. Luhmann define autopoiese como:

[...] tudo o que é utilizado como uma unidade por o sistema é produzido como uma unidade pelo próprio sistema. Isso se aplica a elementos, processos, limites, e outras estruturas e, por último mas não menos importante, para a unidade do próprio sistema (URRY, 2004, p.3).

Assim, a automobilidade possui componentes sociais, culturais, físicos e psicológicos, podendo oferecer repercussões tanto positivas quanto negativas. Como exemplo destas, tem-se o estresse e o desgaste psicológico comum aos indivíduos em movimento. Esse fator está associado, sobretudo, à “celeridade” na vida em grandes cidades e seu processo de expansão.

De acordo com Featherstone (2004, p. 1) tem havido um aumento de interesse nos anos recentes sobre a significância dos fluxos, movimento e mobilidade na vida social. Ainda poderia ser argumentado, de acordo com o referido autor, que uma das formas dominante de mobilidade, a automobilidade, tem sido um tópico negligenciado na Sociologia, nos estudos culturais e disciplinas relacionadas.

Com efeito, se pensarmos em termos de questões como acidentalidade e mortes a simbiose do homem com a máquina tem adquirido uma projeção renovada não tanto com o animal, mas antes com a sua intrínseca animalidade e irremediável desumanização. A parte humana e a parte automóvel, quando unidas são potencialmente ameaçadores. O híbrido associado às mortes torna-se um verdadeiro nó problemático na modernidade.

Importante destacar a contribuição de Nigel Thrift (2004, p.46) quando afirma que o carro tornou-se uma característica comum da própria vida humana cotidiana. Difícil mesmo pensar a atualidade sem a presença dos carros. Em particular, Thrift coloca a prática de caminhada retomada de Michel de Certeau que a usou como um sinal do humano e acopla –a ao lado da prática da condução. Thrift argumenta, por exemplo, que cem anos ou mais após o nascimento da automobilidade, a experiência da condução está afundando cada vez mais em nosso ‘tecnológico’ inconsciente.

Roland Barthes apud Featherstone (2004, p. 1), por exemplo, sugere que por conta dos carros serem usados e consumidos na imagem por toda a população eles deveriam ser vistos como “o exato equivalente das grandes catedrais góticas”. Certamente, os carros têm alta visibilidade no cenário social e no imaginário cultural pelo último século. Um bilhão de carros foram manufaturados no curso do século XX e há atualmente cerca de 700 milhões de carros circulando em torno do mundo. Por um lado, a visibilidade e influência do carro como objeto de produção em massa (Fordismo) e de consumo de massa causou um grande impacto na organização espacial através de rodovias, layout das cidades, estacionamentos, habitação urbana etc. Featherstone fala que há um poderoso complexo socioeconômico e tecnológico sustentando o carro, e embora alguns comecem a falar sobre o pós-carro, não se visualiza um mundo livre deles ainda e muito menos um mundo sem mortes oriundas da mistura do automóvel com o homem.

Por outro lado, a tecnologia também exerce seus efeitos peculiares no mundo contemporâneo. A relação do homem com a máquina provoca situações inteiramente diferentes. Mais do que uma relação, a literatura aponta em direção a uma simbiose, isto é,

uma verdadeira interação entre duas espécies que vivem juntas. Essa interação é retratada teoricamente como hibridismo, como visto até aqui.

Automobilidade e hibridismo são dois elementos que andam juntos na atualidade e representam efeitos positivos e negativos para a sociabilidade em geral. A tecnologia incorpora pessoas, objetos e espaços e, também, elementos que conectam pessoas a/e espaços e objetos.

Para Urry (2004, p.3), a automobilidade é uma fonte de liberdade, a "liberdade da estrada". A sua flexibilidade permite que o híbrido possa viajar, andar, correr e até matar a qualquer momento em qualquer direção ao longo dos sistemas rodoviários complexos das sociedades ocidentais que ligam a maioria das casas, locais de trabalho e locais de lazer (e são pagos publicamente). Segundo ele, carros podem determinar onde as pessoas podem ir e, portanto, o que eles estão literalmente capazes de fazer enquanto híbridos. Muito da "vida social" não poderia ser realizada sem a flexibilidade do carro e sua disponibilidade em se conectar com o sujeito.

Para Bauman, a automobilidade é a realização simultânea da autonomia e da mobilidade, isto é, o que foi permitido pelo veículo automotor, constituindo um dos traços característicos da modernidade, conforme a seguir:

[...] a construção de veículos que podiam se mover mais rápido do que as pernas dos humanos ou dos animais; e veículos que, em clara oposição aos humanos e aos cavalos, podem ser tornados mais e mais velozes, de tal modo que atravessar distâncias cada vez maiores tomará cada vez menos tempo. Quando tais meios de transporte não-humanos e não-animais apareceram, o tempo necessário para viajar deixou de ser característica da distância e do inflexível 'wetware'; tornou-se, em vez disso, atributo da técnica de viajar (BAUMAN, 2001, p. 130).

A questão da automobilidade desenvolvida por Urry (2004, p. 26) em seu artigo intitulado "*The System of Automobility*" aponta caminhos importantes para o entendimento de sua constituição. Neste, o referido autor afirma que o sistema de automobilidade compreende seis componentes que, em combinação geram e reproduzem o caráter específico de dominação que o sistema exerce. O autor define a automobilidade a partir desses componentes. O primeiro deles é o objeto manufaturado produzido pelos setores industriais líderes e o firmamento icônico do capitalismo do século XX (Ford, GM, Rolls-Royce, Mercedes, Toyota, VW... e da indústria, da qual os conceitos definitivos das Ciências Sociais sobre Fordismo e pós-fordismo emergiram.

O segundo e terceiro elementos, dizem respeito, respectivamente, a questão da valorização do consumo atrelada a busca do status dos proprietários através dos seus

símbolos de valor como a velocidade, segurança, desejo sexual, liberdade. O outro diz respeito a todo complexo poderoso constituído por ligações técnico sociais com outras indústrias que produzem peças de carros, acessórios, refinamento e distribuição do petróleo, construção e manutenção de estradas, propaganda e marketing.

Nesse sentido, Urry (2004) para completar sua perspectiva acerca do que ele chama de *sistema de mobilidade* ainda pontua o quarto, quinto e sexto elementos. Assim, o quarto corresponde a forma global predominante de mobilidade “quase-privativa” que subordina outras modalidades como andar, usar bicicleta, viajar de trem e reorganiza como as pessoas negociam as oportunidades no que se refere ao trabalho, família, lazer e prazer.

O quinto elemento diz respeito à cultura dominante que sustenta o principal discurso sobre o que constitui uma “boa vida”, ou seja, o que é necessário para alcançar uma cidadania adequada de mobilidade. O sexto e último elemento diz respeito a causa mais importante do uso dos recursos ambientais. Isso resulta da escala de material, espaço e energia utilizados na fabricação de carros, estradas, qualidade do ar, a questão dos níveis de poluição espacial e temporal da automobilidade global. Ainda segundo Urry (2004, p.26), o transporte responde por 1/3 das emissões de Co₂ e é indiretamente responsável por muitas das guerras do século XX.

Nesse sentido, é inteiramente possível falarmos num sétimo elemento, qual seja: a morte. Veículos têm um alto grau de letalidade seja por sua performance de altíssimas velocidades, seja por imprudência do condutor híbrido, pela falta de manutenção no veículo, seja pela pressa, pelo uso de bebida alcoólica, pelo descuido do sono ou mesmo por assumir o risco de matar.

Com efeito, a discussão de Urry sobre automobilidade e mais propriamente o significado do termo, diz respeito a captura de um duplo senso do eu humanista na noção de autobiografia, e de objetos ou máquinas que possuem a capacidade de movimento. Essa auto-ressonância do “auto” demonstra como o condutor é um híbrido semblante das atividades humanas específicas associadas as atividades das máquinas. Em síntese, automobilidade envolve humanos autônomos combinados com máquinas. Nas palavras de Urry:

‘Auto’ mobility thus involves autonomus humans combined with machines with capacity for autonomus movement along the paths, lanes, streets and routeways of one society after another. What is key is not the ‘car’ as such but the system of these fluid interconnections. Slater argues that: ‘ a car is not a car because of its physicality but because systems of provision and categories of things are

“materialized” in a stable form, and this generates the distinct affordances that the car provides for the hybrid of the car driver⁵⁴ (URRY, 2004, p.26).

Nesse sentido, é importante notar o papel do híbrido que é algo resultante da união da máquina com o sujeito. Na visão de Urry (2004, p. 31), uma vez no carro, não há quase nenhuma movimento cinestésico do motorista. Assim, embora a automobilidade represente um sistema da mobilidade, exige dentro da máquina o mínimo de movimento uma vez que o sujeito é “amarrado” no banco do condutor. Olhos têm de estar constantemente à espreita de perigo, mãos e pés devem estar prontos para a próxima manobra, o corpo é agarrado em uma posição fixa, luzes e ruídos podem indicar que o híbrido precisa fazer ajustes instantâneos. O corpo do motorista é o próprio fragmentado e disciplinado para a máquina, com olhos, ouvidos, mãos e pés, todos treinados para responder instantaneamente e de forma consistente, enquanto desejos mesmo para esticar, mudar de posição, a cochilar ou para olhar ao redor estão sendo suprimidas. O carro se torna uma extensão do corpo do motorista. Eis o ser híbrido.

De acordo com Tim Dant (2004, p.62) essa junção do homem com a máquina resultaria numa espécie de *cyborg*. Segundo o autor, explicando o termo, é como se fosse um sistema que incorpora o corpo e que pode substituir partes do corpo humano. Dant fala de uma espécie de fusão da subjetividade do motorista com a máquina carro e de como isso cria uma nova forma de vida. O referido autor refere-se ao hibridismo na formação condutor-carro para se referir a colaboração de formas humanas e objetos num mesmo ser. Dant afirma que a palavra “híbrido” se refere a prole de duas espécies que são geralmente incapazes de se reproduzir.

O híbrido caracterizado por Urry (2004, p. 31), também apresenta o “corpo” do carro que fornece uma extensão do corpo humano, em torno da pele humana frágil, delicado e vulnerável com uma nova capa de aço, embora também seja algo que se pode arranhar, ou ter deformações e rupturas, uma vez que ele encontra outros carros em um acidente por exemplo. Vale ressaltar, que dentro do casulo privado de vidro e metal emoções intensas são liberadas!

⁵⁴ Tradução: A “auto” mobilidade envolve, assim, humanos autônomos combinados com máquinas com capacidade de movimento autônoma ao longo dos caminhos, ruas, e rotas de uma sociedade até a outra. O que é chave não é o “carro” como tal, mas o sistema dessas interconexões fluidas. Slater argumenta que: “um carro não é um carro por causa de sua fisicalidade, mas porque sistemas de provisão e categorias de coisas são” materializados “em uma forma estável, e isso gera os distintos recursos que o carro fornece para o híbrido do motorista”.

Mimi Sheller (2004) é um autor que trabalha essa questão das emoções em seu artigo intitulado *Automotive Emotions: feeling the car*. Nesse trabalho, Sheller sugere que novas abordagens para a cultura do carro devem também apreciar o ponto das questões emocionais entre o homem e a máquina e isso pode nos ajudar a mudar a atenção para compreender a dimensão dos carros e seus efeitos, para além das escolhas racionais e econômicas e assim visualizá-los em toda a sua complexidade, ambiguidade e contradição.

A questão do consumo do carro nunca é simplesmente acerca de escolhas econômicas racionais, mas acerca também de concepções e respostas estéticas, emocionais e sensoriais, tal como ocorre com os padrões de parentesco, a sociabilidade, habitação e trabalho. Na medida em que existe a "cultura do carro" há uma relação íntima entre os carros, as pessoas e o sentimento. (SHELLER, 2004, p. 223).

Sheller (2004) propõe uma sociologia emocional da automobilidade. Esta seria implicada num contexto de afetividade profunda e, por conseqüência importaria relações estreitas entre pessoas, máquinas e espaços de mobilidade e habitação, numa relação híbrida, em que as emoções e os sentidos desempenham um papel fundamental.

Assim, afirma Sheller que tocando a carroçaria de metal, tocando os estofados, acariciando suas curvas, a cinestesia da condução é concretizada "com todo o corpo" – sugerindo a conjunção do ser humano e corpos maquinais. Claro, segundo ele, vendo carros como extensões de próteses dos corpos dos motoristas. (SHELLER, 2004, p.225).

O termo híbrido é usado por Tim Dant (2004, p. 62) de maneira mais rigorosa para designar a entidade que resulta da combinação permanente do carro com o homem. O híbrido não é apenas uma espécie resultante do acasalamento, mas um produto da invenção humana, fabricação e escolha deste.

Não por acaso predomina nessa simbiose a contribuição da inteligência artificial do auto e a inteligência do homem num dinamismo em parceria. O carro torna-se uma espécie de "avatar" da mobilidade, universal e incontestável símbolo do movimento, de um ponto de vista da máxima da modernidade.

Tim Dant (2004, p. 62-63) afirma que o que está em jogo é se a vida social é simplesmente o resultado de relações entre os seres humanos que vivem em grupos sociais ou se colaborações entre os seres humanos e os objetos materiais contribuem para a formação de uma sociedade com características inteiramente particulares.

Por um lado, assevera o referido autor, que a velocidade intensifica o sentimento de prazer; por outro, aponta os perigos da vida moderna. Não restam dúvidas de

que o veículo sintetiza alguns dos elementos simbólicos mais almejados pelo "homem moderno": visibilidade, distinção e poder.

O híbrido remete-se, pois, a essa parafernália artificial acoplada ao humano onde os pontos de interação são mais expressivos que os de separação. O hibridismo coloca os movimentos, comandos e deslocamentos de pessoas, objetos e informação como coisas combinadas em toda sua dinâmica relacional, apontando uma inédita convergência entre movimento físico de pessoas, veículos, e objetos possibilitada por transformações sociotécnicas profundas.

Por sua vez, Jörg Beckmann (2004, p. 82) sugere que, a fim de que o hibridismo se integre melhor a caixa de ferramentas da sociologia da mobilidade deve ser pensado junto com a motilidade. Como consequência do entrelaçamento de hibridismo e motilidade a nova entidade iria surgir: os híbridos móveis; os híbridos motiveis que não são nem objetos, nem sujeitos; nem em repouso, nem no movimento - Eles são ambigüidade encarnada.

Consequentemente, hibridismo é geralmente entendido na visão de Beckmann como a fusão do humano com as agências não-humanas, ou seja, entrelaçamento de pessoas e máquinas. Todavia, o referido autor chama atenção que não se trata de reunir a característica de um e de outro, mas que corresponde a um terceiro corpus independente: um 'monstro de um casulo de metal' (BECKMANN, 2004, p. 86).

Neste caso, o hibridismo não só refere-se ao grau em que o motorista humano (como o sujeito do movimento) funde-se com o veículo não-humano (como o objecto de movimento), mas também na medida em que a tecnologia substituiu a ação humana. Interações que geram substituições e relações novas. (BECKMANN, 2004, p. 86).

Beckmann afirma que o carro não é mais um veículo para o transporte meramente, é mais que um objeto apenas confiado em termos de gestão de nossa mobilidade quotidiana. O carro se transformou em uma entidade antropomórfica o qual deve-se considerar três pontos: "Em primeiro lugar, tem sido feito por seres humanos; segundo, substitui as ações de pessoas e é um objeto delegado/comandante que ocupa a posição de forma permanente de um ser humano; e terceiro, ele molda a ação humana por prescrever para onde ir, bem como o quão rápido deve ser para chegar lá, que caminho escolher ou como ser seguro. O automóvel é o avatar da mobilidade, o avatar do hibridismo. Além disso, o dominante (BECKMANN, 2004, p.88).

Featherstone (2004, p.10) cita Nigel Thrift que aponta para as formas em que os automóveis tornam-se mais e mais entidades híbridas em que a separação entre o homem e máquina torna-se turva. Afirma Thrift que não é apenas o motorista que possui inteligência e tem intencionalidade e capacidade de agir, a governança da ao carro cada vez mais funções delegadas no qual o carro em combinação com o homem é capaz de perceber seu ambiente, fazer julgamentos e agir em conformidade com as regras sociais ou não.

Entende Featherstone (2004, p. 11) que o automóvel é um objeto cotidiano em que os seres humanos regularmente encontram novas tecnologias em suas vidas cotidianas e aprendem a usá-la e controlá-la. Mais e mais aspectos da condução diária tornam-se mediada pelo processo em que a tecnologia deixa de ser visivelmente uma ferramenta ou técnica, mas torna-se um mundo em que as fronteiras e as interfaces entre seres humanos e os sistemas tecnológicos ficam cada vez mais difíceis de separar.

Nigel Thrift (2004, p. 49) afirma que como resultado do processo cumulativo anterior os automóveis tornam-se cada vez mais como entidades híbridas em que a inteligência e a intencionalidade são distribuídos entre o humano e o não-humano, de forma que, são cada vez mais inseparáveis.

Forçado a movimentar-se numa temporalidade à qual pertence há pouco tempo, presente num mundo que o obriga a viver em movimento e num corpo conflituosamente dividido e misturado, é no território dos acidentes e das mortes que o híbrido torna-se potencialmente perigoso e no extremo assassino.

Por este prisma, algumas notícias de jornais ajudam a visualizar casos e situações na região metropolitana de São Luís onde esse lado letal do híbrido aparece deixando rastros de mortes onde instintos e vontades com características híbridas aparecem. Vejamos algumas:

A terceira morte do fim de semana ocorreu nas proximidades do Retorno da Forquilha. Na madrugada de ontem, Leomásio de Azevedo Pereira, de 30 anos, morreu depois de sua motocicleta bater violentamente contra um veículo que teria invadido a via em que ele seguia. (O Estado do Maranhão - São Luís, 15 de agosto de 2011 - segunda-feira).

O estudante Jhonatan Lima Campos, de 19 anos, morador da Rua 92, Quadra 76, casa 08, no bairro Conjunto Vinhais. O estudante conduzia o veículo em alta velocidade no sentido Cohafuma/ Renascença, na Jerônimo de Albuquerque, no momento em que perdeu o controle do carro, subiu no canteiro central e chocou-se violentamente contra um poste, nas proximidades do Viaduto do Trabalhador. O acidente aconteceu por volta das 4 horas da manhã de ontem. Por causa da força do impacto, o poste caiu. O estudante morreu imediatamente no local do acidente e o corpo foi encaminhado ao IML. (O Estado do Maranhão - São Luís, 27 de novembro de 2011 – domingo).

O empresário Jorge Cunha, 39 anos, há quase dois anos perdeu o filho João Victor Lopes da Cunha, que na época tinha 4 e foi atropelado na praia do Araçagi, em São José de Ribamar. “Estava toda a família reunida na inauguração do nosso bar, quando meu filho pediu para banhar na beira da maré. Quando voltei de estacionar o carro depois e fechar o bar, só vi o meu filho nos braços da mãe, morto”, disse. Na ocasião, um homem identificado como José Raimundo Passos Martins e mais quatro pessoas em um Celta passavam pela praia em alta velocidade e atropelaram a criança sem prestar socorro. Ele só foi identificado porque um dos garçons do bar anotou a placa do veículo. (O Estado do Maranhão - São Luís, 13 de novembro de 2011 – domingo).

Rosa Maria Carvalhal Pinheiro vem lutando por Justiça e se mobilizando contra a violência no trânsito. No dia 25 de outubro de 1996, a irmã Lila Léia Carvalhal Pinheiro, médica, saía da inauguração de uma clínica na qual foi convidada a trabalhar. Logo depois da inauguração, ela ficou de encontrar familiares, mas no caminho foi vítima de uma batida de carros na qual outro motorista identificado como Aristides Lobão, segundo a família, praticava ‘pega’ na Jerônimo de Albuquerque. “Ocorreu um desencontro e ela resolveu voltar para casa, ao fazer o retorno no sentido Ipase/Cohafuma, o outro veículo veio a uma velocidade acima de 140 km/h”, disse. . (O Estado do Maranhão - São Luís, 13 de novembro de 2011 – domingo).

O mês de setembro se iniciou com uma morte no trânsito. O caso aconteceu na madrugada de domingo, dia 1º, e teve como vítima Josenilde Pinto Pereira, de 25 anos, que morreu atropelada no bairro Bequimão, na capital. O responsável pelo atropelamento fugiu sem prestar socorro e ainda não foi identificado. (O Estado do Maranhão - São Luís, 3 de setembro de 2013 - terça-feira)

Walber Pereira Melo Júnior, de 40 anos, morreu vítima de um grave acidente de trânsito, ocorrido ontem à tarde, na Avenida Daniel de La Touche, no bairro Maranhão Novo, em frente ao Shopping da Ilha. Segundo a Polícia Militar, o homem pilotava uma moto em companhia da mulher, que estava na garupa, quando foi acolhido por um automóvel que teria avançado o sinal vermelho em alta velocidade, no momento em que fazia o retorno rumo ao centro comercial. (O Estado do Maranhão - São Luís, 29 de junho de 2013 – sábado).

Todos os dias as notícias de jornais relatam inúmeros casos de mortes no trânsito. Somadas dia a dia são números de guerra. Registrar o cotidiano das mortes nas cidades brasileiras hoje é registrar a violência e o estrangulamento que causam os veículos nas cidades. Para Balsas, “evidence has proven that a transportation system based solely on automobiles is unsustainable in the long term⁵⁵” (BALSAS, 2001, p.429).

As mortes no trânsito revelam a pior parte do híbrido. Muitas vezes clandestino, outras vezes empreendedor de fuga, por vezes permanece na impunidade e quase sempre tem sobre ele, no Brasil, uma certa permissividade das normas legais vigentes.

⁵⁵ Tradução: Evidências têm provado que o sistema de transporte baseado unicamente em automóveis é insustentável ao longo prazo.

Cabe esclarecer que morte no trânsito nem sempre é acidente. É assassinato. Esse entendimento deve começar a ser percebido para que tantas mortes não sejam apenas estatísticas. São pessoas que morrem e são pessoas e veículos que matam.

Pessoas, veículos e vias no trânsito vão dando contornos diferentes na cidade. Sem dúvida, as cidades crescem e se reconfiguram atendendo a capacidade de acolher os veículos em suas vias e bairros. A questão problema que se coloca é a respeito da maneira desordenada que esse processo vai acontecendo em alguns espaços e suas consequências das quais uma delas é a dependência da automobilidade. De acordo com Balsas:

Automobile dependence is one of the greatest challenges facing cities at the beginning of the twenty-first century. Although throughout the world cities are growing at an unprecedented pace, the need to improve mobility without the damaging effects associated with car usage has never been higher⁵⁶ (BALSAS, 2001, p.429).

Os significados dessas mortes são relevantes e apontam a necessidade de estudos que os compreendam. Poucos são os espaços que questionam os sentimentos e os sentidos desse tipo de morte. No próximo capítulo, o esforço é de retratar esse aspecto.

Por fim, reitera-se que é fundamental entender a questão das novas relações, dinâmicas e práticas que envolvem tanto a questão da automobilidade quanto do hibridismo uma vez que os impactos sociais causados por eles são fatos sociais de grande visibilidade em tempos atuais. Dessa forma, a Sociologia não pode mais ignorar este tipo de objeto devendo se constituir como instrumento de análise das novas formas de sociabilidade específicos da ordem cinética.

3.3 Polissemia do Morrer no Trânsito

E tropeçou no céu como se fosse um bêbado
E flutuou no ar como se fosse um pássaro
E se acabou no chão feito um pacote flácido
Agonizou no meio do passeio público
Morreu na contramão, atrapalhando o tráfego⁵⁷.

⁵⁶ Tradução: A dependência automobilística é um dos maiores desafios que as cidades enfrentam no início do século XXI. Embora em todo o mundo as cidades estejam crescendo em um ritmo sem precedentes, a necessidade de melhorar a mobilidade sem os efeitos nocivos associado ao uso do carro nunca foi maior.

⁵⁷ Trata-se de um trecho da música “Construção” de Chico Buarque gravada em 1971 que em sua essência fala da banalização da morte de um trabalhador. Independentemente da leitura social, a letra é utilizada para destacar o que também poderia ser mais uma descrição de uma morte no trânsito.

O presente capítulo focaliza, numa perspectiva qualitativa, o problema dos acidentes fatais de trânsito a partir da visão dos familiares das vítimas. Ressalta-se, que foco dirigido a questão baseia-se numa dimensão subjetiva dos ATs.

Nesse sentido, através de dados obtidos por meio das entrevistas, características sociais e econômicas bem como as circunstâncias dos acidentes foram analisadas. A perspectiva analítica focaliza, ainda, as representações sociais dos familiares das vítimas sobre vários temas, tais como a morte, as causas do acidente, a violência no trânsito, a efetividade das leis do trânsito e os problemas práticos do dia a dia oriundos da perda de um parente vítima de acidente e de como isso é *sui generis* quando se tratam de classes sociais diferentes.

Iniciamos a análise tendo como elemento central os familiares das vítimas de AT do município de São Luís e, considerando que os mesmos estão inseridos num contexto socioeconômico diferente, realizou-se uma descrição do perfil destas famílias. Assim, é possível compreender a relação das hierarquias sociais com as mortes no trânsito.

Em seguida, apresentam-se duas narrativas que retratam casos reais de AT fatais, obtidas por meio de informações pelos familiares, bem como, complementadas por matérias jornalísticas sobre AT no município de São Luís oriundas do Jornal O Estado do Maranhão no período de 2010 a 2014. Tratam-se do “Caso Jonas” e do “Caso D. Firmina”. Vale ressaltar que a escolha por essas narrativas deu-se em razão do forte impacto dos fatos narrados atingirem classes sociais mais pobres e, por terem sido essas as entrevistas mais difíceis de serem conduzidas em razão dos fatos narrados e do estado emocional dos familiares entrevistados o que representou um grande desafio prático o qual gostaria de compartilhar.

Assim, a reflexão que me proponho a fazer nesse momento não é contar essas duas histórias por contar, mas pensar nos significados diversos que esses familiares atribuem a vida, ao acidente e a morte e, como suas experiências podem ter provocado impactos fortes sobre pessoas oriundas de classes sociais menos abastadas. Como afirmou Vavy Borges⁵⁸: "contar a vida de alguém é olhar a história com lente de aumento".

A opção em trabalhar um estudo de natureza *quanti*, mas também *quali* se deu pela necessidade de considerar também as dimensões de caráter subjetivo. Ao produzir uma entre-vida (troca de olhares) ocorreu um encontro entre pesquisador-pesquisado; A cada entrevista, a cada momento em que conheci os "casos" e experiências de cada um fiz

⁵⁸ BORGES, Vavy Pacheco. Em busca de Gabrielle. São Paulo: Alameda casa editorial, 2009, p.20.

um percurso metodológico de "idas e vindas" e assim, a cada vez que voltava ao campo novas questões eram suscitadas me fazendo romper com a linearidade não só na forma de conceber a escrita, como da metodologia.

Ao transcrever as entrevistas não fiz alterações nas falas e mantive a linguagem original. Optei por utilizar nomes fictícios para identificar os entrevistados e preservar sua identidade.

Cumpre salientar que o desenvolvimento dos estudos sobre mortes no trânsito exige uma ligação com as inovações teóricas e metodológicas no campo das pesquisas sociológicas. Entendo a necessidade de ultrapassar a questão estatística e, por esse motivo, uma dimensão qualitativa, possibilita o estudo de novos sujeitos capazes de olhar as pessoas por trás dos números. Mortos no trânsito não têm apenas uma dimensão estatística. Essa escolha traz mudanças significativas na perspectiva de análise.

Finalmente, realizou-se a análise do conjunto de informações coletadas no roteiro de entrevista a partir da construção dos sentidos delas como frutos dos encontros estabelecidos entre pesquisador/mediador e os entrevistados. Informa-se ainda a ligação dessas experiências com as dimensões da violência e das desigualdades sociais que se estendem da vida para o momento da morte. No trânsito, as mortes não são sentidas e vivenciadas da mesma forma.

3.3.1 Perfil Sócio Econômico Dos Sujeitos

QUADRO 7 - Características socioeconômicas dos familiares das vítimas fatais de acidentes de trânsito ocorridos no município de São Luís- MA, no período de 2010-2014

continua.

Entrevistado 01 (Caso Jonas – Ent.1)	Mulher, 34 anos, cor da pele preta/negra, viúva, vendedora, possui ensino médio completo e renda familiar de 02 a 03 salários mínimos, católica, mora com parentes, realiza trabalho remunerado formal, utiliza meio de transporte próprio (motocicleta) e nunca se envolveu em ATT.
Entrevistado 02 (Caso Maria- Ent.2)	Homem, 28 anos, pardo, filho da vítima, solteiro, bancário, possui ensino superior completo e renda familiar de 04 a 05 salários mínimos, católico, mora só, realiza trabalho remunerado formal, utiliza meio de transporte próprio (carro) e nunca se envolveu em ATT.
Entrevistado 03 (Caso D. Firmina- Ent.3)	Homem, 42anos, cor da pele preta/negra, viúvo,pedreiro, possui ensino fundamental incompleto e renda familiar de 01 salário mínimo, católico, mora com parentes, realiza trabalho remunerado informal, não utiliza meio de transporte próprio (se desloca de ônibus/micro-ônibus) e nunca se envolveu em ATT.

QUADRO 7 - Características socioeconômicas dos familiares das vítimas fatais de acidentes de trânsito ocorridos no município de São Luís- MA, no período de 2010-2014

conclusão.

Entrevistado 04 (Caso Daniel-Ent.4)	Mulher, 49 anos, cor da pele preta/negra, divorciada, mãe da vítima, diarista, analfabeta, possui renda família rmenor que 01 salário mínimo, católica, mora com parentes, realiza trabalho remunerado informal, não utiliza meio de transporte próprio (se desloca de ônibus/micro-ônibus)e nunca se envolveu em ATT.
Entrevistado 05 (Caso Pedrinho-Ent.5)	Mulher, 24 anos, solteira, parda, irmã da vítima, advogada, possui ensino superior completo e renda familiar de 04 a 05 salários mínimos, católica, mora com os pais, realiza trabalho remunerado formal, utiliza meio de transporte próprio (carro) e nunca se envolveu em ATT.
Entrevistado 06 (Caso Júlio-Ent.6)	Homem, 52anos, cor da pele branca, casado, pai da vítima, empresário, possui ensino superior completo e renda familiar de maior que 05 salários mínimos, católico, mora com esposa e filhos, realiza trabalho remunerado formal, utiliza meio de transporte próprio (carro e caminhonete) e nunca se envolveu em ATT.
Entrevistado 07 (Caso Alexandre-Ent.7)	Homem, 47 anos, cor da pele parda, casado, pai da vítima, médico, pós-graduado, possui renda familiar de maior que 05 salários mínimos, católico, mora com esposa e filhos, realiza trabalho remunerado formal, utiliza meio de transporte próprio (carro) e nunca se envolveu em ATT.
Entrevistado 08 (Caso Gabriel-Ent.8)	Mulher, 44 anos, casada, parda, mãe da vítima, professora do magistério superior,pós-graduada e renda familiar de 04 a 05 salários mínimos, católica, mora com marido e filhos, realiza trabalho remunerado formal, utiliza meio de transporte próprio (carro) e nunca se envolveu em ATT.
Entrevistado 09 (Caso D. Ana- Ent.9)	Homem, 31 anos, cor da pele parda, viúvo, professor da rede municipal de ensino, possui ensino superior completo e renda familiar de 02 a 03 salários mínimos, católico, mora com parentes, realiza trabalho remunerado formal/informal, utiliza meio de transporte próprio (carro) e nunca se envolveu em ATT.

* Considerar o valor do salário mínimo em 2017 de oitocentos e oitenta reais (R\$ 880,00).

FONTE: LOPES, 2018.

Registra-se que essas informações do quadro sintetizam os principais dados obtidos no questionário aplicado antes da realização das entrevistas com os nove sujeitos da pesquisa. Destes quatro são mulheres e cinco são homens.

Duas participantes mulheres encontravam-se no que é denominado como meia idade (35 a 45 anos), duas no início do ciclo da vida adulta (25 a 35 anos). Da mesma forma se deu com os participantes do sexo masculino: dois, sendo dois no início do período do ciclo vital adulto e o três na meia idade. Houve predomínio do ensino médio completo (4 participantes). Os participantes com ensino superior trabalham em áreas da profissão que almejavam. Dos nove participantes, somente dois não exercem trabalho remunerado

formal no momento da entrevista. Todos residem no município de São Luís. Dentre as quatro mulheres selecionadas, duas perderam o filho, uma perdeu o cônjuge, uma perdeu o irmão. Quanto aos homens, dois perderam o filho, um perdeu a mãe e dois são viúvos. Assim, no conjunto dos nove participantes selecionados, a construção da história das narrativas e processo de reconstrução do significado da perda ocorreu de forma individualizada. Por fim, a partir do critério tempo de perda, cinco participantes foram entrevistados no quarto ano após a morte; dois se encontravam no quinto ano da perda e dois estavam no sexto ano, por ocasião da entrevista.

3.4 Contando Histórias: narrativas dos casos “Jonas” e “D. Firmina”

Em, 2014 o vendedor Jonas tomou seu café, se despediu dos três filhos e saiu cedo para trabalhar. Poderia ser o dia igual a todos os outros em sua rotina, se não fosse o fato dele não ter voltado vivo para casa. No caminho do trabalho um carro colidiu com o veículo que Jonas estava dirigindo – um Fiat Uno ano 2010 quitado no mês anterior – a colisão era um grave acidente de trânsito que havia feito o carro de Jonas se chocar contra um poste de iluminação pública. Ainda com vida, a vítima foi levada para um hospital público da cidade.

Jonas passou a ser assistido por uma equipe médica que o mantinha “vivo” mesmo diante de todas as complicações dos politraumatismos sofridos. Muito machucado e no Leito da UTI respirando com a ajuda de aparelhos, sua esposa foi avisada com um telefonema sobre o acidente. Nesta ocasião relatou:

Ent. 1: Fiquei desesperada chorando muito com o celular na mão. As crianças me olhavam perdidas. Mas como assim? Mas como acreditar nisso? Eu não queria acreditar, embora meus ouvidos tivessem escutado tudo claramente. Foi muito duro!

Passados alguns dias, Jonas, ainda internado na UTI, aguardava cirurgia. Algumas vezes se cogitava a realização do procedimento cirúrgico, mas faltavam materiais. Numa outra ocasião, o médico especialista atendia um caso de urgência mais grave. Não sendo isso incomum em hospitais públicos. Cerca de 8 dias da internação da vítima, a mesma acabou contraindo uma bactéria dentro do ambiente hospitalar e veio a óbito quatro dias depois.

Esse cenário de morte decorrente de acidente de trânsito em ambiente hospitalar tornou-se muito comum em nossa atualidade e tem sido cada vez mais

recorrente no dia a dia e nas experiências de inúmeras famílias. Dependendo da questão da renda, essa realidade se apresenta de uma forma mais amarga para algumas pessoas

A partir da narrativa do caso de Jonas, é possível refletir sobre muitas questões tais como custo econômico e social que as mais de 40 mil mortes e as centenas de milhares de feridos no trânsito causam ao país. Todavia, é preciso considerar que várias pesquisas já têm demonstrado que os acidentes de trânsito apresentam distribuição diferente para sexo, idade, grupos sociais e áreas de risco, revelando situações de vulnerabilidade de pessoas e de lugar.

O caso de Jonas é emblemático de um conjunto de vulnerabilidades que uma pessoa de uma classe social mais pobre está sujeita. Para além dos problemas que sofreu no hospital antes de falecer sua esposa esclarece:

Ent. 1: O carro que causou acidente era conduzido por um homem, menino novo, playboy mesmo sabe, que estava com a velocidade alta. ((pausa)) o carro dele era uma camionete. A causa do acidente, acidente não, ele fez foi matar meu marido mesmo ((pausa)) a morte aconteceu por irresponsabilidade desse louco que acha que pode passar por cima das pessoas só porque dirige um carro grande.

A representação simbólica dos veículos automotores na sociedade contemporânea é vinculada à posição social mais elevada e ao poder, incluindo percepções de prestígio, liberdade e prazer. Essas são, por assim dizer, combinações perigosas e letais. Corroborar a entrevistada:

Ent. 1: A perícia constatou que ele estava errado. Dirigia em alta velocidade num trecho onde a velocidade máxima permitida era de 60km/h. Mas nada aconteceu, logo ele foi liberado. Se duvidar, ele está por aí usando o carro como brinquedo nas ruas. Responde por homicídio culposo. Olha que absurdo. Se você me perguntar o que aconteceu com ele eu te digo: NADA. A vida das pessoas não vale nada. O maior prejudicado fui eu que perdi meu marido. Mas, ninguém tá nem aí pra isso.

Como já sinaliza DaMatta (2010, p.42), “Sair pra rua ainda é no Brasil, um ato dramático”. As diferenças sociais em vida também se fazem presentes na hora da morte. Ainda segundo DaMatta:

O choque e o conflito decorrentes do encontro de expectativas hierárquicas – quem tem um carro mais caro, anda mais bem vestido, fala melhor etc. espera um reconhecimento tácito de sua superioridade – com a imposição da igualdade por meio de sinais obrigatórios e universais (formadores dos elementos constitutivos do universo da rua) estão na base desta guerra ou combate [...] as quais, por seu turno, transbordam em tantos acidentes, infrações, perdas materiais e mortes. (DAMATTA, 2010, p. 60-61).

Nesse sentido, ampliando a ideia, DaMatta (2010, p. 61), chama atenção para a questão de que no trânsito, não há somente problemas de engenharia e de falta de educação, como ocorre em todo lugar, mas um denso conflito entre dois estilos do que ele chama de estilos de comportamento ou de navegação social bem estabelecidos. Assim:

Um deles é antigo, tomado como natural e muito pouco discutido. Baseia-se no princípio do um lugar para cada coisa, e cada coisa em seu lugar e na idéia geral de que o mundo é mesmo feito de ricos e pobres e de autoridades e pessoas comuns, tudo baseado numa patente desigualdade. (DAMATTA, 2010, p.61).

Seguindo esse entendimento, pode-se observar que os protagonistas de todas essas desigualdades no trânsito sejam “pobres”, “indivíduos de baixa renda”, “camadas populares”, tipos demarcados e contrapostos aos outros demarcados como “ricos”, “classes médias”, “elites”.

Protagonista agora do núcleo familiar, oriunda de uma família pobre, a esposa de Jonas tem expressivos impactos resultantes de sua perda, sobretudo, econômicos. Segundo a entrevistada:

Ent. 1: Nossa! A gente teve que organizar toda a família de novo. Agora eu sou a única em casa que trabalha. Tenho três filhos em idade escolar. O mais velho me ajuda em casa com as tarefas dos irmãos e com o cuidado nas atividades domésticas. Eu não queria que fosse assim, mas eu preciso trabalhar para eles terem o que comer e como viver. As contas todas da casa ficaram pesadas para mim sozinha. É tudo muito difícil. Tem dia que a gente come porque os vizinhos ajudam. No fim de semana faço uns bicos para completar a renda e sustentar minha família. Os parentes ajudam também, mas nessa época de crise tá todo mundo tendo que se virar. É muito desespero, mas eu tento não demonstrar para que meus filhos não sofram tanto. Os meninos tão sempre com fome.

Essa contraposição do que podemos considerar como gramática das desigualdades de classes também aparece na experiência do “Caso de D. Firmina”. Senão, vejamos.

Na véspera do acidente, em uma sexta-feira, ela saiu para trabalhar, como de rotina, e regressou no horário habitual. Tinha planejado um sábado animado com os vizinhos no quintal de casa e uma rodada de cerveja já que a patroa havia dispensado seu serviço no sábado pela manhã. Segundo relato do marido:

Ent. 3: Minha mulher era cheia de vida. Trabalhava muito e ainda fazia uns bico de faxina nos fins de semana. Não sobrava tempo para ela ir mais eu se divertir. A gente fazíamos tudo em casa mesmo. Ela levantou no cagar dos pinto. Arrumou a casa todinha e foi fazer o feijão. A amiga Maria da casa da frente já tinha assado as coxas de galinha e deixado uma parte do dinheiro das cervejas

que a gente ia rachar. Foi aí que Firmina saiu de casa dizendo que ia no bar rapidinho comprar as cervejas. Mas aí ela não voltou não. Comecei a achar estranho porque o bar não era longe. Esperei mais um pouco num sabe ((pausa)). Eu resolvi ir atrás dela. Foi quando vi perto do bar juntar um monte de gente. Fui lá ver o que era. Aí eu não queria acreditar no que tava vendo. Era minha mulher estirada ali no chão.

O marido ainda não sabia que D. Firmina estava morta. Aos gritos misturados com um choro desesperado era aconselhado pelas pessoas a não tocar na vítima. Já sabia que tinham chamado o SAMU. Ficou ali de cócoras ao lado do corpo da mulher e dos cascos de cervejas quebrados e espalhados pela rua.

D. Firmina morreu na hora ao ser atropelada por um carro quando voltava para casa depois de comprar umas cervejas em um bar próximo da sua residência. Ela estava na calçada quando foi atingida. Tentou correr, mas não deu tempo. O motorista fugiu do local, mas foi preso logo em seguida pela polícia.

Segundo o Manual de Segurança de Pedestres (2013, p. 9), mais de um quinto das pessoas mortas em acidentes de trânsito a cada ano não estão se deslocando de carro, de moto ou mesmo de bicicleta – elas são pedestres. Mortes e lesões em pedestres são normalmente evitáveis, e existem intervenções eficazes, mas em muitos locais, a segurança dos pedestres ainda não atrai a atenção merecida.

De acordo com DaMatta (2010, p. 72), atravessar uma rua torna-se não apenas um ato de bravura e um risco, mas um desafio ou duelo entre o pedestre e o motorista que o vigia, pronto a acelerar seu carro demonstrando na prática como a rua é realmente sua e como ele tem o poder de escorraçar o pedestre, reduzido a uma vítima em potencial. Para DaMatta:

Na qualidade de pedestres e de ciclistas, os usuários do espaço público sentem-se agredidos, inferiorizados e subordinados à lógica selvagem e agressiva do trânsito. Tal lógica se manifesta na força bruta, no poder da velocidade (inclusive quando elas obrigam a fugir ou a correr), no valor no prestígio e no tamanho dos veículos que, na mentalidade dos brasileiros, são os verdadeiros donos (ou patrões) do trânsito e os principais atores desse sistema: os automóveis, os ônibus e os caminhões, essas máquinas com quatro rodas, motores mais potentes, lataria mais elaborada, maior peso e ou densidade, custo e, obviamente, as que ocupam maior espaço. De fato e de direito, a concepção corrente é de que as ruas não somente foram desenhadas e construídas para eles, mas que são deles no sentido brasileiro do ser como pertencer ou ser subordinado a alguma coisa ou a alguém. (DAMATTA, 2010, p.70).

É importante considerar que os pedestres estão cada vez mais suscetíveis a lesões causadas pelo trânsito. Na perspectiva de DaMatta (2010, p. 75), por se sentirem

inseguros e ameaçados, os pedestres consideram, com justa razão, que o sistema não está voltado para as pessoas.

No contexto de risco, D. Firmina tornou-se um alvo fácil para o motorista que dirigia embriagado e que após o atropelamento empreendeu fuga do local do acidente sem prestar socorro à vítima. DaMatta esclarece sobre a vulnerabilidade dos mais indefesos:

Pedestres estão situados na base de uma cadeia hierárquica que tem no topo a casta superior dos motoristas de carros particulares, importados, do ano, seguida de ônibus, caminhões e motocicletas. Nesta condição de cidadãos indefesos contra motoristas protegidos e capazes não só de agredir, mas de fugir rapidamente, os pedestres têm uma clara noção das regras como instrumentos de proteção, não de abuso e símbolo de superioridade social, como ocorre com os usuários de veículos motorizados (DAMATTA, 2010, p.75).

Com efeito, longe de representar qualquer grau de superioridade, D. Firmina ocupa um espaço de inferioridade social até na hora da sua morte. Estirada no chão já sem vida, D. Firmina passou horas no asfalto restando a família esperar horas para que fosse feito o translado de seu corpo para o IML. Foi lá que seu esposo ficou sabendo que tinha direito ao Seguro DPVAT. Segundo ele:

Ent. 3: Pensava que fosse mais rápido. Mas, eu fiquei um bom tempo lá esperando que liberassem ela. Perguntava todo tempo porque meus filho tavam em casa sendo olhados pelos vizinhos. Ninguém lá dizia nada. Foi quando um homem fardado me viu e começou a conversar mais eu. Ele me falou do tal do DPVAT. Eu já tinha ouvido falar. Depois que enterrei ela e passou uns dia. Procurei um doutor e ele conseguiu a indenização. Mas, ele ficou com uma boa parte do dinheiro e o que eu fiquei com o tempo acabou.

É importante frisar na questão de que muitas pessoas acreditam que, para requerer o seguro, necessitam de terceiros. Pagam caro pelo serviço que consiste em nada mais que apenas reunir os documentos exigidos pela seguradora e ir ao balcão solicitá-lo. Além dessas pessoas serem atingidas pela dor de perder alguém de uma forma traumática, muitas desconhecem seus direitos e são atingidas de maneira negativa pela desinformação.

A família de D. Firmina, após seu falecimento, sofreu ainda mais com a situação financeira, pois ela era ativa e mantinha a casa com seu trabalho. Seu esposo não conseguiu manter as despesas da casa e precisou entregar o imóvel que era alugado.

Neste sentido, reafirma-se o pressuposto, como faz referência as falas de Queiroz (2005, p.9), “de que a problemática das classes sociais delimita relações e

processos sociais que continuam a constituir a base em que mais profundamente enraízam as desigualdades sociais”.

3.5 Cada Caso é um Caso: concepções, percepções e sentimentos

Desigualdades sociais e mortes no trânsito são temas que se encontram mutuamente relacionados. Assim, tomamos a relação morte e desigualdade estruturada em questões hierárquicas não só as presentes na sociedade em suas relações verticalizadas, mas também todas aquelas que acontecem no trânsito e que se expandem para esse.

É necessário considerar que a supervalorização do automóvel como forma de solucionar o problema da mobilidade das pessoas ocorreu em todo o mundo, a começar pela Europa e pelos Estados Unidos, a partir da segunda metade do século XX e que chegou ao Brasil reproduzindo hierarquias. Segundo Miralles-Guasch:

Esta tecnologia incorporada aos meios de comunicação se ajustava de forma muito coerente à ideia de desenvolvimento que o sistema econômico havia introduzido: a massificação do consumo, a reafirmação da propriedade privada, o culto à liberdade individual, o aumento do nível de vida (se identificando com o incremento da aquisição de bens) (MIRALLES-GUASCH, 2002, p.109)

Esta pesquisa aponta para um dado que tem passado despercebido nas estatísticas de mortes no trânsito no Brasil e no município de São Luís, qual seja, o cenário do contexto das mortes e da violência no trânsito incorporam a lógica das desigualdades sociais contrariando a lógica de uma sociedade igualitária e democrática.

O trânsito é mais um ponto crítico das relações desiguais onde o veículo é mais um cidadão ao lado de outros veículos o qual se supõem cidadãos iguais sem que verdadeiramente o sejam. Senão vejamos quanto aos primeiros dados das entrevistas realizadas no que se refere a primeira pergunta que trata sobre “*Como aconteceu o acidente?*”, buscou-se conhecer os fatores relacionados ao evento, pela experiência dos participantes. Todos os participantes percebem o acidente configurado principalmente no contexto do fator humano, ou seja, no contexto dos motoristas, confirmando os estudos que mostram o consenso do fator humano como o principal responsável pelos acidentes de trânsito, conforme as falas que se seguem:

Ent 1: Meu esposo estava indo para o trabalho. Foi uma batida entre dois carros por volta das 7h30 que tirou a vida dele ((pausa longa)). O carro que

causou acidente era conduzido por um homem, menino novo, playboy mesmo sabe, que estava com a velocidade alta ((choro)) [...] o carro dele era uma camionete. A causa do acidente, acidente não, ele fez foi matar meu marido mesmo (choro) a morte aconteceu por irresponsabilidade desse louco que acha que pode passar por cima das pessoas só porque dirige um carro grande (grifo nosso).

Ent 3: Minha mulher era cheia de vida. Trabalhava muito e ainda fazia uns bico de faxina nos fins de semana. Não sobrava tempo para ela ir mais eu se divertir. A gente fazíamos tudo em casa mesmo. Ela levantou no cagar dos pinto. Arrumou a casa todinha e foi fazer o feijão. A amiga Maria da casa da frente já tinha assado as coxas de galinha e deixado uma parte do dinheiro das cervejas que a gente ia rachar. Foi aí que Firmina saiu de casa dizendo que ia no bar rapidinho comprar as cervejas ((pausa)). Mas aí ela não voltou não ((fala nervosamente)). Comecei a achar estranho porque o bar não era longe. Esperei mais um pouco num sabe. Eu resolvi ir atrás dela. Foi quando vi perto do bar juntar um monte de gente. Fui lá ver o que era ((pausa longa)). Aí eu não queria acreditar no que tava vendo. Era minha mulher estirada ali no chão atropelada por um motorista na calçada que fugiu sem prestar socorro (grifo nosso).

Ent 9: Minha mulher voltava do trabalho. Naquele dia não pude ir buscar ela no serviço porque tinha uma consulta médica marcada ((baixa o tom de voz)). Ela se deslocava para um ponto de taxi e ao atravessar a rua foi atingida por um carro em alta velocidade ((choro)). O motorista não prestou socorro e se evadiu do local. Minha esposa foi atropelada e morreu na hora (grifo nosso).

Chamam atenção nessas falas, para além do contexto trágico da morte de uma pessoa, elementos que servem como instrumento para analisarmos a relação das desigualdades sociais e hierarquias com as mortes.

O primeiro entrevistado sinaliza a representação do motorista responsável pela morte, qual seja: “um homem, menino novo, playboy mesmo sabe, que estava com a velocidade alta. [...] o carro dele era uma camionete”. Para além das representações sobre o motorista, observamos que ele estava dirigindo uma camionete, portanto, um carro maior, robusto e imponente. Não são meros adjetivos, são elementos de distinção, de diferenciação e, de poder. Assim, observa DaMatta:

Tamanho, força, poder, preço, beleza, limpeza, conservação – tudo enfim que, no Brasil, se traduz como aparência determina um sistema no qual o condutor do veículo tem um lugar central no trânsito e, o pedestre, um lugar secundário e inferior (DAMATTA, 2010, p. 94).

Nessa situação, o entrevistado narra o seguinte detalhe: “a morte aconteceu por irresponsabilidade desse louco que acha que pode passar por cima das pessoas só porque dirige um carro grande”.

Observando bem esse ponto, detecta-se um fato crítico que se refere ao comportamento de certos condutores que conduzem veículos grandes. Não sendo difícil

perceber em nossas próprias incursões diárias nesse sistema a situação de imponência e certas preferências que esses veículos maiores detêm nas vias ao impor pelo tamanho uma suposta prioridade em relação aos demais carros e agentes do trânsito. Para DaMatta:

O resultado dessa atitude é que o indivíduo-cidadão investido do papel de motorista julga-se com muito mais direitos do que seu companheiro de espaço público (ou de rua) que está a pé, quase sempre invisível para quem está dentro dos veículos. Pior que isso, muitas vezes é percebido como um obstáculo e um atrapalhador sem direitos. Quem está verdadeiramente (in)vestido ou armado pelos seus veículos e licenças legais toma, sem nenhuma discussão ou problema, os pedestres como adversários e obstáculos à sua trajetória. O motorista teria todos os direitos, enquanto que os pedestres só deveres, sendo o principal o de não atrapalhar o trajeto e o movimento livre dos carros (DAMATTA, 2010, p.92)

As duas falas em seguida apontam um contexto de morte por atropelamento de pedestres em vias públicas. A relação entre motoristas e pedestres também possui uma tessitura de hierarquias e desigualdades. Para Sávio (2002, p.162), o restringimento da mobilidade de pedestres e usuários de transporte coletivo possui uma dimensão de exclusão social, uma vez que com o início de uma maior circulação de automóveis, instaurou-se uma disputa pelo espaço das ruas. Wright vai afirmar que no processo de adaptação das cidades ao automóvel há uma disputa política e social embutida, uma vez que na batalha entre grupos sociais, ganharam aqueles que defendiam a soberania do automóvel. Nisto pesou a influência política dos grupos de maior renda. Por outro lado, o bonde, as ferrovias e os ônibus foram estigmatizados como transportes ruins e dos pobres (WRIGHT, 1999, p. 34).

Entretanto, em relação à mobilidade do pedestre pode estar ocorrendo um tipo de segregação urbana móvel no trânsito, uma vez que para as classes médias e altas, o espaço público torna-se cada vez mais espaço de passagem e para as classes de baixa renda, o espaço de ganhar o pão de todo dia, deslocando-se a pé ou de transporte público (DUHAU, 2001, p.59).

Nesse sentido, DaMatta (2010, p. 92) esclarece que temos por um lado, os motoristas (que enfiam o pé na tábua), que se pensam como tendo somente privilégios e direitos; e, por outro, os pedestres (englobados pela fé em Deus), vistos como subcidadãos cujo atributo é ter um conjunto de deveres ou obrigações. Neste sentido, fomos tão longe em nosso descaso com qualquer compromisso com a igualdade como um dever (e um direito) de todos, que os motoristas têm o privilégio de ocupar as ruas usando-as como bem entenderem, assim como as calçadas e praças.

Assim, esses dois casos de atropelamento são representativos dessa lógica. No Caso D. Firmina, a vítima foi atropelada na calçada. O motorista fugiu em seu carro. A relação de força entre o motorista e o pedestre é genuinamente desproporcional, sendo o pedestre a figura mais vulnerável. Seu corpo arremessado no chão após atropelamento não possuía condições de defesa diante de uma máquina ocupada por um motorista embriago e fora de controle. Para DaMatta:

O cidadão-pedestre não tem lugar ou vez nas calçadas ou praças. Isso esclarece porque todos precisam de um veículo motorizado no Brasil. É que ele não é apenas um meio de incrementar o conforto, diminuir o tempo e encurtar as distâncias. Não! É acima de tudo instrumento de ampliação do espaço da pessoa social dos seus donos, tornando-os fortes, fazendo-os visíveis e dando-lhes o ingresso ao clube dos privilégios: dos que têm um carro e com isso podem usar o espaço público a seu bel-prazer (DAMATTA, 2010, p. 92-93).

As cidades começaram a tornar-se, como diz Vasconcellos (1998), “cada vez mais o habitat do veículo e o anti-habitat do homem”.

Os entrevistados revelaram a existência de uma posição de inferioridade dos pedestres. Primeiro porque em geral está só na rua e desprotegido sem um veículo que seja capaz de minimamente o proteger. Em segundo lugar, porque é totalmente incapaz de revidar a altura – Isto quando ainda está vivo depois de um atropelamento – nessa interação é facilmente agredido, humilhado e até mesmo vitimado.

DaMatta (2010, p.75) explica que por se sentirem inseguros e ameaçados, os pedestres consideram com justa razão, que o sistema não está voltado para as pessoas. Esses indivíduos na maioria das vezes estão entregues à própria sorte. Assim:

O motorista assume o papel como dotado de indiscutível superioridade, confirmando inconscientemente o sistema de gradação hierárquica que articula a sociedade brasileira como um todo [...] Na rua há a tentativa de criar uma escala que vai dos condutores de veículos de passeio ou particulares (que seriam o elemento central do trânsito), passando pelos profissionais do trânsito (os condutores de taxis, ônibus e caminhões) e chegando, finalmente, aos mais inferiores: os transeuntes ou pedestres – que estão a pé, na posição mais humilde e subordinada do sistema (DAMATTA, 2010, p. 93).

Avançando um pouco mais nessa discussão, no que se refere aos tipos de veículos envolvidos, bem como das causas dos acidentes, tem-se algumas observações importantes para iniciar.

As disputas por espaço são situações que evidenciam as causas de conflitos e mortes no trânsito. Assim, existe o risco de acidentes no trânsito de veículos, a medida que ocorre uma disputa por espaço (VASCONCELOS, 1998).

Veículos, pessoas e motoristas estão em permanente disputa pelo espaço no ambiente do trânsito. A pior expressão dessa sociabilidade negativa se manifesta no acidente de trânsito com morte. Aparentemente, há uma tendência no meio social ou mesmo uma percepção do senso comum de que os acidentes de trânsito estão relacionados ao destino, à má sorte ou a fatalidades. Mas, se tomarmos os casos abordados nessa pesquisa na dimensão qualitativa das experiências poderemos compreender que muitas mortes são, de fato, evitáveis. Senão vejamos:

Ent 1: O carro do rapaz era uma camionete e o nosso um Fiat Uno ano 2010 que ainda estávamos pagando o financiamento. Se ele não dirigisse feito louco em alta velocidade nada disso teria acontecido. CARROS GRANDES ACHAM QUE PODEM TUDO.

Ent 2: Eram dois carros envolvidos. O dele uma Duster preta e o nosso um Gol branco. A causa do acidente foi porque na hora do acidente, o motorista dirigia e usava o celular ((fala nervosamente)). Perdeu o controle do carro e matou meu pai.

Ent 3: Era um carro dirigido por um bêbado ((pausa)). Ele tava num Corsa prata. Minha mulher estava na calçada quando foi atropelada. Morreu na hora. Não deu tempo de salvar sua vida.

Ent 7: O carro que meu filho estava era um Citroen c4. O outro carro era uma Hillux. A causa foi que o motorista da Hilux fez uma conversão em local proibido e atingiu o carro onde meu filho estava.

Ent 9: O carro era um celta preto que estava em alta velocidade dirigido por um menino novo e irresponsável [...].

A partir dessas falas, pode-se notar que há causas específicas na ocorrência desses eventos com morte rompendo com uma idéia de que essas mortes sejam meras fatalidades. Tratam-se de comportamentos perigosos no ambiente do trânsito que oferecem riscos reais para a vida das pessoas.

Para esse trabalho é importante que se diga que uma determinada atitude em relação ao veículo e, no veículo também tem uma expressão baseada no componente cultural o qual esse motorista faz parte, sendo também, em alguma medida, tais comportamentos moldados por fatores externos ao do contexto da via. Uso de celular, hábito de dirigir em alta velocidade, costume de ingerir bebidas alcoólicas e dirigir são exemplos muito claros de um *habitus* perigoso e, por vezes, letal.

Assim, a velocidade alta é um desses problemas que aparecem associados a mortes de pessoas no trânsito. A fala da Ent. 9 expõe: *O carro era um celta preto que estava em alta velocidade dirigido por um menino novo e irresponsável.* Na visão de Alcântara Júnior:

A sociabilidade conflituosa é, assim, acentuada pelos efeitos que o próprio automóvel produz no condutor na realidade circulatória, ao ponto de alguns pensadores acreditarem que existe mesmo uma intenção de matar, quando nos postamos atrás do volante. Se analisarmos esta questão, tendo em vista que o homem busca a realização do prazer por meio da velocidade, o pedestre e demais condutores nada mais são que empecilhos ao desenvolvimento da potência máxima do automóvel (JÚNIOR, 2009, p. 100).

Destarte, a velocidade aparece disparada entre os comportamentos mais perigosos no trânsito. Ela oferece sensações de liberdade e prazer e, muitas vezes, atua como um gatilho de revolver disparando contra um alvo. Para Marin e Queiroz:

A velocidade que o carro permite atingir oferece ao condutor a oportunidade de experimentar sentimentos de grandeza e fantasia de onipotência; além disso, música no carro favorece a sensação de isolamento e, assim, aumenta a sensação de grande independência. Autores que se preocupam com uma abordagem psicanalítica do problema têm apontado a vulnerabilidade de adolescentes e adultos com personalidade imatura na condução perigosa de veículos motorizados. O carro constitui uma compensação para o ego angustiado e apático e torna-se uma segunda pele do indivíduo. Nesse sentido, o automóvel passa a exercer a função de separar o motorista de seus semelhantes, que são visualizados exclusivamente como oponentes (HILGERS, 1993). (MARIN & Queiroz, 2000, p. 14).

Com efeito, certas características distintivas de carros também aparecem nos detalhes das falas carregadas de significados. Quando a entrevistada observa que *“carros grandes acham que podem tudo”*, ela expressa um entendimento de desigualdades não meramente aparentes, mas, sobretudo, impactantes sobre as desproporcionalidades entre os sujeitos no trânsito. DaMatta pontua que:

O automóvel é uma opção, diga-se logo, que está em harmonia com o estilo aristocrático de evitar o contato com a plebe ignara, o povo pobre, chulo e comum, desde o tempo das liteiras e dos palanquins [...] os supercidadãos neles encastelados. (DaMatta, 2010, p. 18-22).

Nesta perspectiva, DaMatta apresenta a lógica das hierarquias, ou como ele mesmo chama de simpatias e séries sociais que atuam no campo urbano do Brasil e que negam igualdade quando:

Ao volante do carro, está um cidadão de pele mais clara, dono de um veículo mais caro, com mais dinheiro no banco e tendo assento ou relações de poder. Tal sujeito acredita que tem o privilégio de desobedecer às normas e, deste modo, de realizar a familiar *bandalha* que eventualmente produz o acidente ou o engarrafamento e engendra um conhecido vocabulário no trânsito (DAMATTA, 2010, p.24).

Na base dessas singularidades entre grandes e pequenos, no centro das hierarquias entre superiores e inferiores, motoristas e pedestres existe uma tendência de rebaixamento do outro. Essa perspectiva mostra que o problema da desigualdade não pode ser encarado apenas como político. Ele é estrutural. Por outras palavras, ele é central da ordem social brasileira, sendo o trânsito uma espécie de lupa capaz de ampliar suas expressões mais negativas.

Importante considerar também que o comportamento de desrespeito as leis do trânsito potencializa as chances de acidentes e, conseqüentemente, aumenta a possibilidade de ocorrência das mortes. A entrevistada (Ent. 7) explica que a causa do acidente foi “*uma conversão em local proibido*”. Na visão de Alcântara Júnior:

O resultado de tudo isso, é que, constantemente, barbaridades no trânsito são cometidas em nome do prazer(!?) individual do condutor, matando pessoas inocentes, e ficando o condutor livre para matar mais pessoas novamente. É um sinal de que os conflitos desenvolvidos no trânsito são solucionados, ainda que fora do ambiente circular, em proveito do condutor (JÚNIOR, 2009, p.100).

Nesse sentido, as leis têm uma função importante no combate e na punição de comportamentos que oferecem perigo à vida. No entanto, sua configuração preventiva e punitiva ainda são, de certa maneira, tímidas em alguns aspectos.

Apenas exemplificando, o manuseio de telefone celular pelo motorista é considerado atualmente como multa gravíssima com a perda de sete pontos na CNH. O valor da multa é de R\$ 293,47, mas no passado já foi de apenas R\$ 85,13, era multa média e possibilitava apenas a perda de quatro pontos na carteira. Tais medidas ao longo do tempo mesmo com seus aprimoramentos associados à falta de fiscalização não são capazes de modificar o comportamento dos motoristas que não se sentem coibidos, de fato, a fazer o uso do aparelho no trânsito. As mortes decorrentes de tais comportamentos poderiam ser evitáveis. É preciso que seja compreendido que usar o celular enquanto se dirige pode ser tão perigoso quanto beber e dirigir.

No que se refere a terceira abordagem do roteiro de entrevistas que trata sobre a “qualidade da vítima”, esta mostrou que tratavam-se de condutores de carro, condutores

de moto, pedestres e passageiros de carro. Estes sujeitos do trânsito, como já observamos nessa discussão, ocupam papéis e hierarquias diferentes no trânsito das cidades, sobretudo, os pedestres. Para Giucci:

Os pedestres são os primeiros usuários das ruas, avenidas, praças e demais logradouros urbanos. Para Giucci, “O pedestre estabelece uma ligação mais cuidadosa com a rua e os caminhos. Símbolo do tempo acelerado, o automobilista ameaça o pedestre. È o inimigo do flâneur, pois a valorização do espaço está relacionada à visão demorada. Na rua o motorista rivaliza com o pedestre” (GIUCCI, 2004, p. 37).

Afirma Alcântara Júnior (2009, p.99) que a lógica da movimentação, marcada pela velocidade cada vez maior, vê o tempo e o espaço como inimigos, será responsável pela produção e manifestação de uma sociabilidade, as vezes, conflituosa entre condutores e pedestres. Segundo o referido autor:

Há uma nova “luta de classes”, a qual é travada entre o pedestre e o condutor. Tal batalha é marcada pelo desejo individual de prazer com a velocidade, e o direito coletivo pela segurança e liberdade de poder andar pelas ruas sem ser atropelado. Nessa luta, facilmente a potência do carro se sobrepõe à fragilidade do pedestre (JÚNIOR, 2009, p.100).

Nesse sentido, parece haver fatores sócioeconômicos e estruturais no que se refere às condições das vias públicas pela falta de espaço ou sinalização adequada para o pedestre. Por vezes, ele tem de andar em condições precárias, pois nas vias públicas faltam passarelas, passagens subterrâneas e calçadas para pedestres. Tal realidade acaba alocando os pedestres numa situação de inferioridade em relação aos veículos. (Abreu, Lima e Alves, 2010, p.92). Na perspectiva dessas desigualdades, DaMatta faz a crítica:

O motorista tem o direito, se não a obrigação tácita, de usar o *Você sabe com quem está falando?* Contra todo mundo e, principalmente, contra os pedestres. Estes, escorraçados para o poço profundo da cidadania à brasileira (que, neste nível só contempla deveres), só podem mesmo usar do jeitinho, que muitas vezes, e como consequência de sua predisposição ao risco, os leva aos hospitais e aos cemitérios (DAMATTA, 2010, p. 94).

A despeito disso, as desigualdades presentes no trânsito são representativas de uma grande violência. Ter a propriedade de um veículo ou não ter são indicações de status social e de prestígio que se manifesta ou não se manifesta entre as posições das hierarquias do trânsito. Na visão de DaMatta (2010) o carro não é apenas um meio de transporte, mas sinaliza uma condição social. Para Júnior apud Schor:

Para a economista Tatiana Schor a sociedade em que se vive é uma sociedade em que se consome mais do que se apropria. O automóvel, neste contexto, tem a função mais de ostentação (consumo) do que de utilidade (apropriação). Desta forma, desenvolve-se uma sociabilidade entre condutores e pedestres marcada pela anulação do indivíduo-pedestre em relação ao indivíduo-condutor que tem ao seu favor graças ao dinheiro a possibilidade de ostentar um bem luxuoso e confortável tal como é o automóvel. Enfim, pode-se fazer uma analogia coloquial: uma pessoa com carro e um outra sem ele, são duas pessoas com prestígio socialmente opostos. São duas pessoas distintas socialmente. (JÚNIOR, 2009, p.110).

A quarta interpelação do roteiro de entrevistas aborda a seguinte questão “Há quanto tempo a vítima tinha habilitação? Essa questão está diretamente relacionada com a discussão sobre a (in)segurança no trânsito. Para DaMatta:

A insegurança quanto às normas gerais que administram todo o sistema é, acreditamos, um dos pontos mais críticos e que mais devem ser focalizados em qualquer intervenção. Decorrente, como estamos vendo, da insinuação de uma perspectiva e de práticas hierárquicas num espaço igualitário, ela gera uma sensação de mal-estar cujo centro está no descaso dos superiores (automóveis, caminhões e ônibus) para com as regras e com os inferiores, o que confirma a percepção (e, mais que isso, o credo) de que vivemos numa sociedade marcada pela distância entre leis e práticas sociais, entre normas que valem para todos – menos, contudo, para quem tem mais força ou padrinhos e amigos dentro do governo (DAMATTA, 2010, p. 76).

Dessa forma, no sentido de contribuir com informações que possam subsidiar ações de promoção da saúde voltadas para a realidade circular, e contribuindo com informações relacionadas ao comportamento e segurança dos usuários do trânsito, adentramos no debate a partir dos dados qualitativos para refletir sobre a importância do trânsito seguro.

De acordo com anuário estatístico do Detran-MA de 2017, verificou-se que o total de indivíduos habilitados em todas as categorias na capital maranhense eram de 346.901. Destes, 241.098 são homens e 105.803 são mulheres. Constata-se o predomínio de homens entre os habilitados.

Tal achado mostra a tendência para maior vitimização do sexo masculino decorrente de sua maior exposição ao trânsito, justificado pela sua predominância entre as vítimas de acidentes de transporte terrestre em vários estudos realizados abrangendo o território brasileiro (BARRETO et al., 2016; BRASIL, 2010; ROCHA; SCHOR, 2013; PORDEUS et al., 2010; VIEIRA et al., 2011).

E importante destacar que o Código Brasileiro de Trânsito preconiza regras para aquisição da habilitação em vias públicas. Neste sentido, os condutores de veículo

automotor necessitam de uma permissão, que é consentida por meio da CNH. Para isto, o candidato deve se submeter aos testes referentes às categorias para o qual deseja sua habilitação (BRASIL, 2000). Estas categorias estão subdivididas da seguinte forma:

Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral; Categoria B - condutor de veículo motorizado, não abrangido pela categoria A, cujo peso bruto total não exceda a três mil e quinhentos quilogramas e cuja lotação não exceda a oito lugares, excluído o do motorista; Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas; Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista; categoria E - condutor de combinação de veículos em que a unidade tratora se enquadre nas Categorias B, C ou D e cuja unidade acoplada, reboque, semi-reboque ou articulada, tenha seis mil quilogramas ou mais de peso bruto total, ou cuja lotação exceda a oito lugares, ou, ainda, seja enquadrado na categoria trailer (BRASIL, 2000).

Vale ressaltar que para habilitar-se na Categoria C, o condutor deverá estar habilitado no mínimo há um ano na Categoria B e não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ou ser reincidente em infrações médias, durante os últimos doze meses (BRASIL, 2000).

No que concerne ao comportamento infrator de motoristas em via públicas do município de São Luís - MA, dados estatísticos obtidos no site do Detran-MA, no período de 2010-2014, evidenciou que de um total de 186.780 multas, 17.085 foram associadas aos motoristas que dirigiam sem CNH; Além disso, 3.253 multas foram aplicadas aos motoristas que transitavam com a CNH vencida há mais de 30 dias; 4.828 foram aplicadas aos motoristas que se recusavam a entregar a CNH no momento da abordagem e; 16 multas foram aplicadas aos motoristas que transitavam em vias públicas com CNH falsificada. Sendo que esta última se configura como uma prática criminosa.

De fato, Andrade e Mello-Jorge (2016) e Waiselfisz (2013) verificaram acentuada mortalidade do sexo masculino, com representação respectiva de 82% e 82,3% das vítimas fatais. Damacena et al. (2016) verificaram que o sexo masculino apresentou 2,4 vezes mais chances de se acidentarem no trânsito que o sexo feminino.

Associada a questão de gênero expressa na maior exposição à perigo no trânsito, encontra-se o fato do comportamento infrator. No caso específico da CNH, tal comportamento pode se manifestar no ato de dirigir sem a CNH, dirigir com a CNH

vencida há mais de trinta dias, falsificar a CNH ou mesmo recusar-se a entregar a CNH numa abordagem. Tais comportamentos podem trazer consequências administrativas e penais e expõem os sujeitos do trânsito a um maior risco de acidentes. Afirma DaMatta que:

O fato concreto é que o cidadão brasileiro seja pedestre, ciclista, motociclista ou até mesmo carroceiro, tem uma dificuldade atávica no que diz respeito a obedecer à lei. Num sentido preciso e marcadamente aristocrático, fruto de uma matriz que foi muito pouco discutida entre nós, a obediência à lei exprime – como revela essa pesquisa – inferioridade – e subordinação social. (DAMATTA, 2010, p. 76).

Assim, a não obediência as leis de trânsito expressa uma parte do conflito que tem em seu bojo o real comprometimento às normas de igualdade que apenas são presumidas no trânsito.

Adentrando em outro aspecto, no que concerne à tipologia do trauma/lesões que ocasionaram as mortes no trânsito, apontado pelos familiares das vítimas nas entrevistas, constatamos que, na maioria dos casos, o acometimento cerebral foi a causa determinante no óbito, conforme disposto a seguir:

Ent.3: O impacto todo foi na cabeça dela ((choro)). Ele arremessou ela foi longe. Morreu na hora. Os médicos falaram no atestado de óbito que era traumatismo craniano.

Ent.4: Foram várias lesões ((fala nervosamente)), mas segundo o laudo do IML foi a pancada na cabeça que o matou.

Ent.6: A pancada da batida foi toda do lado dele ((baixa o tom de voz)). Ele teve traumatismo craniano. Infelizmente, não foi possível fazer nada porque ele morreu instantaneamente.

Ent.7: A causa da morte foi traumatismo craniano, apesar dele ter tido também fraturas no braço e vários ferimentos nas pernas.

Ent.8: Trauma craniano ((relata baixando o tom de voz)).

Segundo dados estatísticos levantados pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, no ano de 2015, os traumas associados aos acidentes de trânsito matam cerca de 45 mil pessoas por ano no Brasil e deixam mais de 300 mil pessoas com lesões graves. Quanto maior for a gravidade do acidente, conseqüentemente será maior o custo relacionado a ele. “Assim, os acidentes em rodovias custam à sociedade brasileira cerca de R\$ 40,0 bilhões por ano, enquanto os acidentes nas áreas urbanas, custam em torno de R\$ 10 bilhões” (IPEA, 2015, p. 15).

É importante destacar que existem diferenças entre os conceitos de trauma e lesão. O primeiro caracteriza-se como a atuação de uma energia externa (física, mecânica ou química) sobre o corpo de um indivíduo, com intensidade suficiente para provocar desvio da normalidade. Com relação às lesões, estas ocorrem em consequência do trauma e correspondem à alteração estrutural proveniente da agressão ao organismo, podendo ser visível macro ou microscopicamente.

Neste contexto, os relatos das falas dos entrevistados corroboram com os resultados de um estudo realizado por Souza et. al (2015) envolvendo a análise de 412 prontuários referentes a óbitos por tipologia de trauma, no qual, os autores constataram que os traumas contusos foram os mais frequentes entre as vítimas fatais de ATT(109 casos - 67,2%), sendo que o crânio configurou-se como sendo a região mais acometida, justificando as hemorragias intracranianas como a principal causa dos óbitos. Os autores destacaram o predomínio do sexo masculino sobre o feminino. Além disso, verificou-se que 33,0% das vítimas fatais de trauma contuso com consequente lesão cerebral chegaram a receber algum tipo de atendimento pré-hospitalar.

Wilson et al. (2011), em estudo realizado com objetivo de revisar uma série de mortes por trauma em uma grande metrópole brasileira (São Paulo) para identificar as causas evitáveis de morte no trânsito, observaram que 75,0% dos óbitos ocorreram em decorrência de acometimento cerebral, concluindo que a prevenção das mortes no trânsito somente será possível através de medidas de educação para o trânsito e controle da violência a partir de políticas públicas que visam maior segurança no trânsito.

Na sexta interpelação do roteiro de entrevistas que se refere a situação dos acidentes de trânsito a partir das consequências sofridas pela outra pessoa envolvida no mesmo. Ao inquirir sobre: *O que aconteceu com a(s) outra (s) pessoa(s) envolvidas nesse acidente?* Muitos familiares relataram situações que dizem respeito as relações sociais desiguais entre os envolvidos. Senão vejamos:

Ent.2 Ele teve apenas escoriações e ferimentos leves. Ta vivo.

Ent.3 De verdade mesmo, não aconteceu foi nada não. Ele, ESSE ESCROTO, atropelou minha mulher e fugiu do local ((fala nervosamente)). Não prestou ajuda. Não socorreu ela. Mas, o povo na rua que não é besta pegou a placa dele.

Ent.4 A condutora do carro de 55 anos foi socorrida com uma lesão na testa e levada para o hospital. Na hora do acidente, ela estava acompanhada de um animal, um cachorro, que morreu.

Ent. 7 Os amigos do meu filho tiveram escoriações leves e sérios traumas de natureza psicológica. Ambos ficaram em estado de choque ((pausa)). O motorista da Hillux não se feriu. Fugiu do local e, infelizmente permanece foragido da Justiça até hoje.

Ent.9 No dia do acidente o motorista que atropelou ela acabou fugindo do local. Mas, os taxistas que estavam bem próximos do local do acidente conseguiram anotar a placa do carro. Pelo que sei, o motorista nada sofreu com o impacto do atropelamento. NÓS FOMOS AS VÍTIMAS.

Primeiramente, analisando os aspectos que poderiam estar envolvidos na situação dos acidentes fatais, segundo entendimento das vítimas entrevistadas, verificamos que, sem exceções, eles aconteceram por falha humana associada a imprudência das pessoas envolvidas.

A competição pelo espaço ligada a crença de que uns podem desfrutar de maiores privilégios que outros e a produção de conflitos expressos em acidentalidade e morte são componentes baseados na ausência de uma visão igualitária sobre o trânsito. Segundo DaMatta:

A conjuntura de competição negativa é promovida pela convergência conflituosa de valores e produz, seja a pé ou dirigindo qualquer veículo, um conjunto de comportamentos agressivos e enlouquecedores. A pesquisa revela que tais comportamentos resultam menos de questões de obras e melhorias materiais do ambiente do trânsito que do fato de que todos, no fundo de suas consciências, se sentem especiais, superiores e com direitos a regalias e prioridades. A imprudência, o descaso e a mais chocante e irreconhecível incivilidade brasileira no trânsito decorrem da ausência de uma visão igualitária de mundo, justamente no espaço inevitavelmente marcado e desenhado pela igualdade mais absoluta entre seus usuários, como ocorre com as ruas e avenidas, as estradas e viadutos. (DAMATTA, 2010, p. 64).

Em relação as falas dos entrevistados sobre a questão do que teria acontecido com o outro indivíduo envolvido no acidente, é interessante observar que enquanto os familiares perderam uma pessoa no acidente com uma significativa gravidade do trauma no qual muitos tiveram traumas cranianos, politraumatismos e até vítimas que quebraram o pescoço, os demais envolvidos tiveram apenas escoriações, ferimentos leves ou mesmo saíram ilesos.

Observa-se que alguns desses indivíduos que se envolveram nos acidentes e saíram vivos estavam na condição de motoristas de veículos grandes e robustos, muitas vezes protegidos pela superioridade de seus veículos então menos vulnerável que pedestres e veículos menores e mais populares. É preciso considerar que nesse momento do risco de

morte, em muitos casos, não existe igualdade e proporcionalidade na segurança dos hierarquicamente envolvidos.

Nesse sentido, corrobora a fala do familiar que perdeu um parente em situação semelhante a relata acima:

Ent.1 Infelizmente, quando é um pobre que morre não acontece nada com quem mata. O rapaz era um moleque novo. Era um desses playboys brancos que pegam esses carros grandes e dirige sem responsabilidade nenhuma. Tem papai e mamãe bem de vida pra livrar a cara dele.

Essa fala expressa bem a idéia darwiniana consubstanciada na da teoria da evolução das espécies que sugerem que os mais fortes ou mais adaptados sobrevivem. Melhor explicando, indivíduos com maiores poderes aquisitivos, proprietários de veículos maiores, mais potentes, fortes e robustos estão mais salvaguardados que pedestres e condutores de veículos menores, mais frágeis, motocicletas ou bicicletas. Sua exposição ao risco é consideravelmente menor ainda que esteja desenvolvendo comportamento de transgressão e imprudência no trânsito. Sobre essa desigualdade e hierarquias infere Alcântara Júnior:

Há uma luta de classe! E, ela se daria entre os possuidores dos autormóveis – os condutores – e os pedestres – os despossuídos de tais equipamentos – na trama entre os trânsitos das vias urbanas. Isso estaria produzindo uma socialização conflituosa no cotidiano urbano (JÚNIOR, 2009, p. 113).

Dessa forma, DaMatta (2010, p.28-29) chama atenção para o fato de que como resultado, tem-se uma sociedade formalmente aberta ao movimento e à velocidade dos cruzamentos e das temporalidades urbanas, que continua pesadamente enredada por relações sociais que distinguem seus ocupantes muito mais como negros e brancos, velhos e jovens, homens e mulheres, ricos e pobres, pessoas comuns e autoridades do que como bons ou maus motoristas e pedestres, o que faz com que os espaços sejam recorrentemente reformulados, neutralizados ou ignorados.

Outra questão que chama atenção está relacionada a prestação de socorro após o acidente. Na presente pesquisa, todos os entrevistados, sem exceção, relataram que os motoristas causadores dos acidentes fugiram do local sem prestar nenhum tipo de socorro às vítimas. Nesse aspecto informa Alcântara Júnior a partir de sua pesquisa realizada no município de São Luís entre os anos de 1995 a 2000:

Os indicadores aferem um percentual bastante elevado quanto a falta de prestação de socorro à vítima. Fato esse preocupante no que diz respeito à questão do socorro as vítimas de acidentes. No período temos um aumento de terço entre 1995 e 2000. Constatamos que no período analisado o número de condutores de veículos que prestaram socorro às vítimas de atropelamento foi praticamente insignificante, se comparado aos que não o fizeram. Isto vem demonstrar que a nova lei ainda não está no cotidiano dos cidadãos da cidade de São Luís. Podendo demonstra a falta de uma prática mais solidária, e que o sistema de educação para o trânsito ainda não existe entre nós, pois, se aquela existisse, pensamos que essa situação estaria progressivamente invertida quanto a prática de prestação de socorro as vítimas de acidentes. (JÚNIOR, 2009, p. 113).

Observa-se que se essa questão da não prestação de socorro às vítimas já era expressiva da passagem dos anos 90 para os anos 2000. A partir da presente pesquisa, por meio das experiências dos entrevistados observa-se que essa realidade parece não ter mudado significativamente.

De um modo geral, os entrevistados sustentaram que o problema se relaciona, ao motorista que o conduz inadequadamente, mas também se relaciona ao tipo do carro.

O sétimo ponto de interpelação do roteiro de entrevista trata da seguinte pergunta: *O que ficou comprovado pelas autoridades sobre a responsabilização do acidente?*

Primeiramente, é importante considerar que segundo o último Código de Trânsito Brasileiro, já desde seu Capítulo I: Disposições Preliminares estabelece:

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

E quando define, no Capítulo II, o Sistema Nacional de Trânsito, estabelece:

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

Nesse sentido, e assim fica estabelecido nos termos da lei, na prática cotidiana vai se consolidando a tendência contrária, qual seja, a de responsabilizar, de forma quase exclusiva, os usuários das vias públicas, num claro processo de inversão das responsabilidades que a lei estabelece.

O que se quer destacar nessa discussão é que embora existam as responsabilizações individuais não se pode esquecer das atribuições e responsabilidades que o Estado também possui sobre a questão.

Por outro lado, como sugere DaMatta (2010, p. 93), quando os motoristas culpam o Detran, as estradas e até mesmos os carros pelos acidentes e o caos do mundo urbano, eles estão, num sentido preciso, eximindo-se e escondendo sua responsabilidade.

No plano da dinâmica social, as consequências desses conflitos que resultam em acidentes fatais engendram não apenas mortos e feridos, mas centenas de processos penais e cívicos, além de sentimentos generalizados de insegurança e revolta. Nesse sentido, os entrevistados expõem:

Ent. 1 A perícia constatou que ele estava errado (incompreensível) ((pausa longa)). Dirigia em alta velocidade num trecho onde a velocidade máxima permitida era de 60km/h. Mas nada aconteceu, logo ele foi liberado. Se duvidar, ele está por aí usando o carro como brinquedo nas ruas. Responde por homicídio culposo. Olha que absurdo. Se você me perguntar o que aconteceu com ele eu te digo: NADA ((choro compulsivo)). A vida das pessoas não vale nada. O maior prejudicado fui eu que perdi minha mulher. Mas, ninguém ta nem aí pra isso (grifo nosso).

Emt. 3 O bacana lá foi pego. Mas, ele se apresentou para a polícia depois. Foi preso e depois liberado ((fala nervosamente)). Diz que foi homicídio culposo. Eu fico injuriado com isso. Você entende?ELE BEBEU E MATOU MINHA MULHER. Esse cara é um criminoso ((fala nervosamente)). Mas, a justiça alisa o couro dessa gente.

Ent.5 Que a motorista perdeu o controle do carro. Por estar embriagado, assumiu o risco. Ele foi responsabilizado pelo acidente e pagou com a vida ((choro)). A pressa, aliada à in consequência e à irresponsabilidade de beber e dirigir em alta velocidade, ocasionou o acidente.

Ent.7 A perícia constatou que o condutor do Etios dirigia numa velocidade muito alta. Provavelmente se ele tivesse mais devagar isso tudo seria evitado e vidas teriam sido poupadas ((baixa o tom de voz)). Meu filho teria voltado para casa e nada disso teria acontecido ((choro)). Na madrugada as pessoas encontram poucos carros nas vias, pisam mesmo no acelerador com vontade. Sentem até prazer nisso. Não conseguem calcular o risco que correm e nem a possibilidade de estarem botando a vida de outras pessoas em perigo. Ninguém me convence que alguém que dirige a quase 140km por hora não tem consciência que está infringindo as leis. ESSA VELOCIDADE NÃO É RAZOÁVEL, É ABSURDA.

As experiências relatadas pelos familiares pautam-se nos diversos aspectos centrados nos usuários: alcoolemia, pressa para chegar ao destino, cansaço na condução, deficiências no uso de equipamentos de segurança – cinto de segurança, capacete - desrespeito às normas do trânsito, velocidade excessiva, condução perigosa, etc.

Vasconcellos (2005) cita alguns fatores importantes relacionados às causas de acidentes no trânsito, tais como: ambientes inadequados; o uso do álcool ou de outras drogas; a velocidade excessiva; as condições da pista; o estado de manutenção dos veículos. Outro ponto importante é a precariedade na obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), através de métodos pedagógicos inapropriados. Por conta disso, o autor defende a idéia de um treinamento ou um curso de reciclagem, pois o não conhecimento do impacto da velocidade na gravidade dos acidentes, por exemplo, leva o condutor a exceder-se no trânsito.

Esses aspectos dizem respeito ao comportamento de risco assumido pelos motoristas no trânsito. Consideramos nessa tese que diante das mortes provocadas o termo adequado não é bem o de assumir o *risco*, mas sim o de agir com *dolo*.

Destacam-se nas falas dos entrevistados as referências a alta velocidade e o uso de bebidas alcoólicas como elementos potenciais que desencadearam os acidentes com mortes. Acrescenta DaMatta (2010, p. 95) que “ o motorista pertence ao mundo da rua [...] lugar marcado pela pressa”.

A velocidade que o carro permite atingir oferece ao condutor a oportunidade de experimentar sentimentos de grandeza e fantasia de onipotência; além disso, música no carro favorece a sensação de isolamento e, assim, aumenta a sensação de grande independência. Autores que se preocupam com uma abordagem psicanalítica do problema têm apontado a vulnerabilidade de adolescentes e adultos com personalidade imatura na condução perigosa de veículos motorizados. O carro constitui uma compensação para o ego angustiado e apático e torna-se uma segunda pele do indivíduo. Nesse sentido, o automóvel passa a exercer a função de separar o motorista de seus semelhantes, que são visualizados exclusivamente como oponentes (HILGERS, 1993).

Vale ressaltar que o consumo de bebidas alcoólicas também é apontado em nosso país como um dos principais fatores causais de acidentes. Em aproximadamente 70% dos acidentes de trânsito violentos com mortes, o álcool é o principal responsável (ABREU et. al, 2010, p.88).

A combinação mortal entre álcool e direção é coibida pela legislação brasileira. Nos termos da lei não se permite nenhuma quantidade de álcool no organismo do condutor. Contudo, é preciso considerar que embora a lei fale em tolerância zero, ainda é difícil deparar-se com uma blitz em que os agentes estejam equipados com o bafômetro.

Portanto, sendo os acidentes de trânsito influenciados pelo uso de bebidas alcoólicas, passíveis de prevenção efetiva, deve-se chamar a atenção para a necessidade de maior conscientização e responsabilização de todos os envolvidos incluindo os órgãos de fiscalização. A finalidade deste encaminhamento seria o de se reduzir o número de vítimas fatais nos acidentes de trânsito, nos quais as bebidas alcoólicas representam um efetivo fator determinante (ABREU et. al, 2010, p.93).

No mesmo sentido, a disposição para a desobediência às normas jurídicas do trânsito pelo excesso de velocidade são tão prejudiciais ao trânsito quanto a ingestão de bebidas alcoólicas. Para DaMatta:

Se juntarmos as noções de superioridade dos motoristas que dirigem os veículos mais rápidos com a expectativa de que a rua é o local da pressa e da rapidez, à idéia de que o brasileiro é o melhor motorista do mundo, temos a mais perfeita fórmula para essa epidemia de acidentes que tanto nos preocupa e envergonha. (DAMATTA, 2010, p. 95).

As transgressões no trânsito são um fenômeno social e devem ser analisadas no contexto organizacional e social mais amplo. Atualmente, os comportamentos não ajustados de autodestruição, como o uso de álcool na direção, apresenta-se com maior frequência nos casos de acidentes com mortes. Nessa circunstância, o carro pode se constituir num instrumento de violência (BAUDIER et al., 1994).

Acidentes com ou sem mortes são corriqueiros tanto para indivíduos motorizados quanto para quem está fora dos carros. Independente do sujeito do trânsito a obediência as leis é um caminho possível para a redução da acidentalidade no trânsito. Na visão de DaMatta:

O cidadão deve obedecer à lei tanto dentro de um veículo, quando está investido da função de operador, quanto quando está fora dele. Numa sociedade igualitária e democrática, esse é um ponto crítico, pois o veículo é mais um cidadão ao lado de outros veículos, que, na paisagem e no contexto do trânsito, são igualmente cidadãos e não apenas máquinas. Essa passagem de cidadão a pé para cidadão motorizado não foi discutida ou sequer compreendida em profundidade pela sociedade brasileira, que ainda desenha o papel do motorista enfatizando direitos e privilégios e, aristocraticamente, esquecendo deveres e responsabilidades. (DAMATTA, 2010, p. 91-92).

Reitera-se, pois que a violência no trânsito é causada pela ação multifatorial de elementos culturais, econômicos e políticos e que a não obediência as regras de trânsito conspira para maior incidência de acidentes e mortes.

De todo o exposto sobre os comportamentos inadequados e letais no trânsito narrados pelos familiares de vítimas fatais, o abuso de velocidade e a ingestão de bebidas alcoólicas associadas ao ato de dirigir parecem constituir uma combinação mortal que precisa ser usada para desconstruir as interpretações de fatalidades e tragédias. Na verdade, embora evitáveis, elas são admitidas como comportamentos de risco ao qual muitos motoristas escolhem assumir.

Abordando sobre a questão acerca dos sentimentos, perguntou-se: *Quais os seus sentimentos após o acidente de trânsito?* Neste os familiares de vítimas de acidentes fatais revelam aspectos de ordem subjetiva de cunho negativo sobre como e o que sentiu ao perder um parente para violência no trânsito. Senão vejamos:

Ent. 2 Eu me senti e ainda me sinto revoltado ((pausa)). Uma revolta que não passa. Uma dor horrível que só sabe como é quem passa por isso. Um inferno. Uma morte que poderia ter sido evitada.

Ent. 4 Quando o celular tocou e eu soube do acontecido, fiquei desesperada ((fala nervosamente)). Não queria acreditar no que o policial dizia: “seu filho se acidentou e infelizmente não resistiu.” Fiquei em estado de choque (segue uma pausa e mais choro compulsivo). Eu ainda não consigo aceitar tudo isso. Nenhuma mãe aceita isso. E mesmo tendo passado tantos anos, eu ainda não acredito que ele não vai mais voltar para casa. Assim tão de repente. Uma hora ele estava ao meu lado, tentando refazer a sua vida, cheio de esperança. E noutro momento, ele não está mais aqui. Às vezes me revolto ((choro)). Se a sua morte fosse ocasionada por uma doença. Mas Deus não quis assim. Eu só posso dizer que perder um filho é a maior dor que uma pessoa pode sentir, é uma dor sem fim. A ordem natural seria a gente ir primeiro e não os nossos filhos. Nunca mais as festas de final de ano, natal e ano novo tiveram mais sentido para mim (grifo nosso).

Ent. 5 Apenas quem já recebeu esse tipo de notícia sabe o que acontece nessa hora, eu só sei que, no momento em que recebi a notícia do acidente, na manhã de sexta-feira, ((baixa o tom de voz)) foi como se estivesse anestesiada, eu não queria acreditar no acontecido. Eu fiquei em choque, não conseguia chorar. Após o velório e enterro, eu voltei para casa e lá encontrei um vazio que nunca sentira antes. Eu chorava quase diariamente, pois tudo na casa me lembrava do meu irmão. É absurdo imaginar que ele saiu para se divertir com os amigos e namorada e nunca mais voltou para casa ((pausa e choro)). Porém, com o tempo, eu fui descobrindo que a vida precisava seguir, que meus pais me amavam e precisavam de mim. E, assim, fui renascendo da dor da perda do meu irmão, junto com meus pais. Faz 05 anos que ele faleceu e eu ainda choro de saudade (grifo nosso).

Ent. 6 É muito difícil falar sobre isso ((pausa)). Para um pai, a morte de um filho contraria a ordem natural de partida. Não é fácil de aceitar. Foram duas famílias destruídas ((pausa longa)). É muito triste perder uma pessoa com um futuro promissor, jovem e cheia de vida de uma forma tão lamentável. Não gosto de falar sobre esse assunto. É muita dor perder um filho.

Ent. 9 Eu fiquei muito mal. Minha esposa era tudo para mim. Nós éramos grandes companheiros de vida. Superamos muitas coisas juntos. É difícil ter que viver sem ela ((choro)). É difícil me acostumar ((pausa)). Eu sei que ela

atravessou fora da faixa, mas isso não é justificativa para ela ter perdido a vida. As pessoas não podem sair por aí dirigindo em alta velocidade. Naquela via a velocidade máxima permitida era 60 km por hora. O motorista estava com excesso de velocidade. Se ele estivesse devagar teria conseguido evitar esse acidente.

No plano subjetivo as mortes em acidentes de trânsito repercutem em consequências sociais, econômicas, psicológicas e em diversas outras esferas da vida dos que ficam.

Assim, as vítimas dos acidentes de trânsito vão muito além das diretamente envolvidas no acidente.

Com efeito, esse contexto específico de questionamento possibilita superar o desconhecimento na sociedade das seqüelas invisíveis passíveis de serem geradas por acidente de trânsito com morte. Existe toda uma dimensão subjetiva pela qual passam os familiares das vítimas que precisa obter maior visibilidade para que um outro lado das seqüelas dos acidentes de trânsito sejam percebidos pelos estudos da temática e pela sociedade.

O impacto do acidente e suas conseqüências na vítima poderão afetar também a saúde do grupo familiar, comprometendo ou fortalecendo a rede social para o enfrentamento do problema (HADDAD, MORITA E GONÇALVES, 2007).

Estudos do IPEA, ANTP, DENATRAN, (2015), que quantificou os custos dos acidentes nas rodovias brasileiras apontou para a necessidade de se conhecer o impacto dos acidentes na saúde e na vida das vítimas direta ou indiretamente envolvidas com o acidente, como é o caso dos familiares, e das equipes de resgate e de saúde, estas últimas diretamente afetadas pelo estresse de ter que lidar com efeitos adversos dos desastres, os riscos de vida e as mortes em circunstâncias trágicas.

No contexto das pessoas, estão a dor e o sofrimento das vítimas do acidente, dos parentes e amigos. No contexto econômico, destaca-se as perdas materiais e tempo de vida das pessoas, os custos hospitalares, a perda de produção para a sociedade e os custos do governo para atender os feridos, reorganizar o trânsito e repor a sinalização danificada (VASCONCELLOS, 2005, p.86).

Com efeito, existem custos difíceis de serem quantificados, como dor e sofrimento, pouco difundidos no meio sociais e notadamente destacados, pelos escassos estudos.

Os Acidentes de trânsito, conforme Haddad, Morita e Gonçalves (2007) faz vítimas em diversos graus. Desde familiares à comunidade. O círculo próximo é o que mais sofre, as mortes também afetam os profissionais que trabalham no socorro e no atendimento médico.

Quanto aos dados da pesquisa, destacou-se a vivência dos familiares no contexto pós-acidente da dor e sofrimento, conforme as falas apresentadas no início dessa abordagem que expuseram o enfrentamento de situações de desespero, estado de choque, não aceitação da morte, a tragédia de perder um filho e uma pessoa jovem com futuro promissor por exemplo.

Os relatos expressos pelos entrevistados mostram sofrimento psicológico em decorrência dos acidentes. Assim podemos observar ainda nas falas que seguem:

Ent. 8 Como mãe a dor de enterrar um filho é imensa. Nada que eu diga será capaz de explicar como me senti e me sinto até hoje.

Ent 7: Revolta ((pausa)). Sinto uma imensa revolta. Porque as pessoas provocam um acidente sério e grave como esse. Foge e não acontece nada.

Ent.4 Se a sua morte fosse ocasionada por uma doença. Mas Deus não quis assim. Eu só posso dizer que perder um filho é a maior dor que uma pessoa pode sentir, é uma dor sem fim ((choro)).

Ent. 3 Revolta, muita revolta... ((choro)).

É importante registrar que durante a condução das entrevistas, principalmente sobre questionamentos como os que tratam de sentimentos, em todas as falas apareceram nas manifestações verbais e comportamentais dos entrevistados expressões como: ansiedade, insegurança, aflição, amargura, desgosto, depressão e tristeza.

Para Silva et.al. (2007, p. 98), “a morte de quem se gosta provoca rupturas profundas, requerendo ajustamentos no modo de se perceber o mundo e de se fazer planos para continuar vivendo nele”. De acordo com os autores, a morte de uma pessoa querida provoca uma grande desorganização, sendo o luto um importante processo de reorganização intelectual, emocional e até mesmo social. Diante da morte e do luto, provavelmente o indivíduo se sentirá desorientado e nada será mais profundo e doloroso do que o sentimento de perda.

Nos conteúdos emergiram esperanças vinculadas a superação das dificuldades enfrentadas no momento presente, sustentadas na fé religiosa como a do entrevistado que disse: “Perder um filho dessa maneira trágica é uma situação que você não é capaz de

entender e seguir em frente. Mas Deus tem me ajudado muito a viver com essa dor. Tenho muita fé que meu filho está ao lado de Deus”.

Com efeito, podemos concluir que ainda que o ser humano traga consigo a certeza de sua própria finitude, a morte não deixa de provocar um forte impacto na subjetividade daqueles que se deparam com uma perda significativa, demandando uma reorganização interna por meio do processo de elaboração do luto.

No que concerne aos sentimentos dos familiares em relação a morte, bem como da percepções sobre os sofrimentos dos familiares a respeito dos últimos momentos experienciados pelas vítimas antes do falecimento em decorrência de ATT, as situações descritas nas falas dos entrevistados apontam divergências sobre o grau de sofrimento vivido pela vítima antes da morte violenta:

Ent4: Ele morreu na hora, no local do acidente ((pausa longa)). Pelo menos não sofreu. Isso me conforma um pouco ((pausa)). Saber que ele não sofreu.

Ent6: Minha visão é de que tudo foi tão rápido que talvez ele não tenha sofrido. Quando um carro atinge uma pessoa nessa velocidade, talvez ele nem tenha tido reflexo para reagir ((choro)). Morreu ali na hora. Eu penso que a dor maior é para quem fica. Uma ferida aberta que nunca se fecha.

Ent7: Acredito que dada a violência do impacto e com o trauma craniano ele morreu na hora ((pausa)). Difícil precisar o que ele pode ter sentido em frações de segundos.

Ent8: Ao chegar no hospital, meu filho foi internado na unidade de terapia intensiva, em estado grave, instável e em coma decorrente de trauma craniano grave ((baixa o tom de voz)). Foi submetido de imediato à procedimento neurocirúrgico, mas não resistiu aos ferimentos.

Ent. 9: Acho que ela sofreu. Ser atropelada assim em alta velocidade deve causar um impacto e uma dor muito forte na pessoa. Nem quero pensar nisso ((choro)).

Observa-se em todas as falas, que os familiares buscaram relatar desde o momento pós-acidente até a constatação do óbito. Em especial, sobre o provável sofrimento pelos quais as vítimas passaram, incluindo a espera do resgate e/ou viatura do IML, bem como de tratamentos recebidos nos hospitais públicos da capital maranhense.

Ent1: Meu marido sofreu demais ((choro)). Ele foi levado para o Socorrão ((pausa)). Demorou pra mim saber o que tinha acontecido. Ele não morrer na hora foi até um milagre. Ele deu entrada no hospital e só saiu de lá morto. Os médicos diziam para operar ((fala nervosamente)). Aí faltava material. faltava isso, faltava aquilo. Uma coisa horrorosa que eu nunca entendi. Marcaram de novo a cirurgia, mas o médico teve que atender uma pessoa mais grave. Eu nem sei o que podia ser mais grave que aquilo. Eu fiquei revoltada sabe. Nada de operarem ele. Aí, ele pegou uma bactéria. Não demorou nem dois dias ele morreu lá mesmo.

Franco (2009) afirma que as mortes violentas são geradoras de experiências de difícil aceitação pelos familiares das vítimas seja pela incerteza (muitas vezes, não é possível a identificação e/ou reconhecimento do corpo) que impede a realização dos rituais tradicionais de despedida da pessoa falecida, seja pelos intensos sentimentos de raiva, horror, choque, que não se restringem ao âmbito familiar ou social mais próximo.

Ainda de acordo com Franco (2009), os sintomas cognitivos, emocionais, comportamentais relacionados ao luto variam de pessoa para pessoa, embora a tendência seja de uma maior aceitação da morte com o passar do tempo. Dentre os principais sintomas de grau de extremo sofrimento destacam-se: a) Confusão sobre a sua identidade ou sofrimento com relação ao parente falecido (sentir que parte de si morreu ou presumir que o morto está sofrendo); b) Dificuldades em aceitar a morte; c) Amargura ou raiva em relação à perda e; d) Sentimento de que a vida não tem mais importância ou sentido.

Ent2: [...] ele morreu na hora. Não sei se sentiu dores, se teve consciência. Mas, uma parte de mim, morreu com ele ((choro)).

Ent3: Ela não merecia ter sofrido tanto. Todo mundo viu que ela ficou ali estirada [...] eu estava de cócoras ali do ladinho dela. Demorou foi muito. O asfalto quente, pegando fogo. Ficamos todos, horas esperando o rabeção chegar para levar ela ((pausa longa, seguido de choro)). Todo mundo reclamando muito de como podiam fazer aquilo com ela.

De modo geral, as narrativas relacionadas ao sofrimento vivido pela vítima no dia de sua morte foram configuradas pelos seus familiares, que vivenciaram de perto o processo da morte e do luto antecipatório. Entretanto, pouco se falou sobre os ritos relacionados ao velório e sepultamento que se constituem como momentos coletivos de compartilhamento de emoções e apoio entre os familiares. Também não houve descrições sobre as crenças que propiciam um sentido para o encaminhamento do morto após a morte, o que nos leva ao entendimento ainda existem bloqueios no que concerne a aceitação da morte inesperada apesar do tempo decorrido entre o ATT e as entrevistas.

É importante destacar que o roteiro de entrevistas discute sobre as situações de dificuldades que passaram os familiares de vítimas fatais após o acidente consubstanciada na questão: *Quais foram as maiores preocupações vivenciadas pelos familiares após o acidente?*

Por isto que, geralmente, nos casos dos acidentes de transporte, o foco das análises são as estatísticas, lesões, traumas e incapacidades, por sexo, idade, regiões do

país, uso de equipamento de segurança ou não. Todavia, a dimensão que ora queremos expor, trata das consequências e dificuldades que os familiares passam após a morte da vítima.

O desafio é justamente o de entender: Como seria possível explicar que as consequências da morte ocorreriam de forma diferenciada, segundo dimensões sociais?

A presente abordagem procura analisar a relação entre a estrutura de classes sociais e as desigualdades na vivência da morte no trânsito a partir das experiências dos familiares.

No plano da teorização social a emergência de uma nova ordem social caracterizada por novas formas de desigualdade social e assimetrias de base econômica constituíram, na sociologia, os elementos centrais geradores das primeiras propostas de teorização sobre as classes sociais patentes nas obras clássicas de Marx e de Weber.

Nesse aspecto, primeiramente, faz-se necessário direcionar qual a compreensão de classes sociais é considerada nessa abordagem. Assim, as classes sociais representam o domínio em que são consideradas como contextos sociais, ou seja, como propriedades sociais resultantes da estrutura relacional de posições diferenciadas e assimétricas onde os agentes se distribuem posicionalmente segundo os diferentes tipos de recursos (ARCHER, 1995).

Com efeito, as dimensões sociais, que serviram de base para uma primeira avaliação referente às diferentes assimetrias na experiência da morte consideraram, no primeiro momento, alguns dos entrevistados de classes sociais menos abastadas:

Ent. 1: Nossa! A gente teve que organizar toda a família de novo ((pausa)). Agora eu sou a única em casa que trabalha. Tenho três filhos em idade escolar. O mais velho me ajuda em casa com as tarefas dos irmãos e com o cuidado nas atividades domésticas. Eu não queria que fosse assim, mas eu preciso trabalhar para eles terem o que comer e como viver. As contas todas da casa ficaram pesadas para mim sozinha. É TUDO MUITO DIFÍCIL. Tem dia que a gente come porque os vizinhos ajudam.

Ent. 3: Eu posso dizer que as preocupações era muitas ((pausa)). Primeiro, foi esperar o Samu. Depois foi a questão da liberação do corpo dela no IML. Aí vem toda aquela coisa de velório, caixão, cemitério. Isso tudo custa dinheiro. E, não é barato. Foi tudo simples. Velamos ela em casa mesmo e depois ela foi enterrada. Em casa só passamos por dificuldades ((pausa longa)). Falta tudo, da comida ao dinheiro de pagar as conta.

Ent. 4: Todos se preocupavam muito comigo e com a Bia, não era somente com a parte emocional, mas financeira também ((pausa)). A Bia dependia da pensão do pai. Depois tentamos seguir adiante, o que não é fácil até hoje.

Observamos por meio do registro das falas que a perda de um membro da família oriundo de uma classe social pobre passa por inúmeros transtornos, principalmente, porque a morte de um indivíduo implica a perda de uma pessoa economicamente ativa, com reflexo nos contextos familiar, social e econômico.

Desse modo, Soares (2004, p. 26), afirma que tendo em vista o fato de que os efeitos da violência se apresentam como um problema bastante complexo neste grupo, muitas vezes associado à miséria urbana, às desigualdades sociais, ao desemprego, à instabilidade familiar, à falta de perspectivas de ascensão social as consequências econômicas são bastante intensas para essas pessoas.

Com efeito, levando em consideração que as famílias de baixa renda apresentam após a perda um quadro de desestruturação familiar cujas dificuldades se materializam em questões como as relatadas no sentido de prover a casa, alimentar os membros da família e pagar as contas. Tais famílias são expostas a uma situação *sui generis* de penúria e desespero de caráter econômico pela qual outras famílias de classes sociais médias ou alta não estão expostas.

Nesse sentido, seguem relatos de familiares oriundos de classe sociais médias e classes sociais mais abastadas. Assim:

Ent. 6: Muito ruim ter que começar a pensar que você precisa encontrar um número de telefone de uma funerária ((pausa)). Decidir qual caixão você vai comprar, onde você vai velar com uma despedida digna o seu filho amado onde vai enterrar para seu descanso eterno ((choro)). Não, não me preocupei com dinheiro, custo, essas coisas. Graças a Deus sou empresário bem sucedido e não tenho esse problema. A maior dificuldade era tomar à frente de tudo isso.

Ent 7: A nossa preocupação foi e continua sendo em responsabilizar a pessoa que deu causa a essa morte. Sim, ISSO É UM CRIME ((fala nervosamente)). Não é um acidente. É errado dizer que meu filho morreu num acidente ((pausa)) é, quanto as questões práticas a única aflição foi acompanhar a preparação demorada do velório e enterro, mas quando podemos contratar um bom serviço até isso é menos burocrático.

Ent. 8: A preocupação maior era na expectativa da cirurgia ser bem realizada e meu filho poder se recuperar. Ele estava internado num bom hospital particular da cidade ((pausa)). Tinha plano de saúde ((choro)). Queríamos e acreditávamos com toda nossa fé que ele sairia dessa. Ficamos todos em oração por ele. Mas, ele não resistiu ((pausa)). Foi difícil aceitar sua morte.

Há que se considerar que as mortes no trânsito acarretam consequências e efeitos diferentes para as famílias de classes sociais mais abastadas quando comparadas com as classes mais pobres. O resultado é que persistem profundas desigualdades entre elas.

Em relação ao comparativo das experiências das classes sociais distintas envolvidas sustenta-se que as desigualdades inscritas na ordem social se traduzem numa incorporação individual da desigualdade sob a forma de disparidades das experiências perante a morte.

Sendo certo que o universo empírico, a partir das classes sociais mais altas, remetia uma experiência menos desagregadora da família do ponto de vista econômico, observou-se uma detenção de condições, recursos e estruturas que as impactaram menos economicamente. Esses entrevistados falam que a preocupação era onde fazer um velório e um enterro digno para a vítima, expressam que não se preocupavam com gastos e custos, afirmam ter no momento recursos, planos de saúde e possibilidade de internar a vítima num bom hospital particular da cidade. Sem exceção, não foi mencionado por eles preocupação com a administração do lar, pagamento de despesas rotineiras e o sustento geral do lar etc. Na perspectiva de DaMatta:

É preciso perceber como nossa mentalidade hierárquica, que induz a graduar pessoas, objetos e espaços verticalmente ordenados – entre superiores e inferiores – manifesta-se também e principalmente nas consequências dos acidentes de trânsito (DAMATTA, 2010, p. 60).

Assim, retomando a visão do referido autor, a ordenação social estrutura-se e pauta-se nas hierarquias do espaço social, presentes na vida, mas também presentes na morte.

Nas sociedades contemporâneas as desigualdades, distinções e diferenças sociais constituem-se como sistemas estruturados da própria organização social. Se, por um lado, as estruturas de classes sociais constituem-se como elementos fundamentais da ordem social - ordem social definida aqui não em termos normativos, mas em termos morfológicos, enquanto padronização da vida social (Pires, 2003) - por outro, refletem igualmente relações assimétricas de poder associadas à distribuição desigual de recursos e de oportunidades (ALMEIDA, et al 2000; COSTA, 1999).

Assim, as estruturas de classes, entendidas como sistemas estruturados de desigualdades sociais, refletem relações assimétricas de poder alicerçadas na distribuição desigual de recursos, afirmando-se como um dos eixos fundamentais da estruturação das desigualdades sociais (ESTANQUE e MENDES, 1998). Essa é a tessitura que engendra as diferenças.

A discussão que segue no roteiro de entrevistas propõe o seguinte questionamento: *A família recebeu, ainda recebe ou espera receber algum tipo de apoio e/ou indenização do Estado, após o falecimento da vítima?*

É sabido que os AT constituem um problema social, não apenas por seus impactos nas taxas de mortalidade, mas também por ocasionarem custos sociais e econômicos relevantes decorrentes de consequências não mensuradas, como desestruturação de núcleos familiares e de aspectos emocionais como sofrimento e dor, como pelos custos de cuidados em saúde associados aos acidentes e a interrupção temporária ou permanente de atividades produtivas dos vitimados (IPEA; DENATRAN, 2006).

Do universo dos acidentes de trânsito com morte abordados por esta pesquisa observou-se que as questões de hierarquias de classes sociais também repercutiram sobre o recebimento ou não da indenização. Senão vejamos:

Ent. 7: Não fui atrás disso. Não preciso ((pausa)). O que as instituições devem fazer é apurar e punir esses assassinos. A sociedade precisa de respostas eficazes. As pessoas precisam entender que a vida é frágil e que um veículo pode ser uma arma.

Ent 6: Não recebemos. Fiquei extremamente irritado durante o velório, um conhecido nosso veio me falar de indenização ((fala nervosamente)). Não respeitou sequer o meu momento de dor. Dinheiro não resolve esse nada. Indenização nenhuma vai trazer meu filho de volta. Veja lá se isso é coisa para se conversar num velório quando um pai enterra seu filho.

Ent 2: Eu até falei para minha mãe, um tempo depois, sobre o DPVAT, mas ela não quis saber ((pausa)). Falava que era burocrático ((pausa)). Que não precisava passar por isso. Que não queria rememorar aquela dor.

Ent. 3 Pensava que fosse mais rápido. Mas, eu fiquei um bom tempo lá esperando que liberassem ela ((fala nervosamente)). Perguntava todo tempo porque meus filhos tavam em casa sendo olhados pelos vizinhos. Ninguém lá dizia nada. Foi quando um homem fardado me viu e começou a conversar mais eu. Ele me falou do tal do DPVAT. Eu já tinha ouvido falar. Depois que enterrei ela e passou uns dia. Procurei um doutor e ele conseguiu a indenização ((baixa o tom de voz)). Mas, ele ficou com uma boa parte do dinheiro e o que eu fiquei com o tempo acabou.

Ent.4: Recebemos somente o seguro DPVAT.

As fontes de dados analisadas na pesquisa revelaram que as classes sociais mais abastadas não tiveram interesse no recebimento da indenização. Esses entrevistados revelaram que não precisavam ou mesmo que se sentiram ofendidos em relação a orientação de terceiros em solicitar o DPVAT. Por outro lado, as classes sociais menos

favorecidas receberam a indenização e alguns até passaram por dificuldades em solicitar o recurso e usá-lo, pois recorreram a advogados e perderam uma parte significativa do recurso.

Com efeito, as desigualdades entre as classes baseiam-se, numa desproporcionalidade que mantêm de maneira antagônica os grupos humanos em posições sociais diferentes, de tal modo que uns obtêm vantagens e outros não. As falas dos entrevistados são um demonstrativo de que certas posições elevadas na pirâmide social não se interessaram em obter a indenização por ocasião da morte de um familiar, enquanto que na base dessa mesma pirâmide social a possibilidade de obter a indenização não era uma escolha, era uma necessidade.

Ainda no contexto das questões das desigualdades e dos impactos econômicos associados á morte tem-se o seguinte questionamento: *A vítima contribuía financeiramente para o sustento da família? Como ficou a situação familiar após a perda?*

Para adentrar nos desdobramentos dessa questão é importante referenciar em considerações breves, teorias sociológicas que ajudam a nortear a análise. Assim, as obras de Weber e de Marx encontram-se fortemente ancoradas numa análise histórica e comparativa, de várias configurações sociais, expondo a natureza complexa da articulação entre a ordem econômica e a estrutura social.

Como em Marx, também em Weber (2001) “a posse e a ausência de posse constituem, pois, as categorias fundamentais de todas as situações de classe”. Deste modo, as “classes de propriedade positivamente privilegiadas” correspondem aos que vivem dos seus rendimentos, enquanto as “classes de propriedade negativamente privilegiadas” correspondem aos não livres, aos endividados ou aos pobres (Weber, 2001, p. 730-731).

Weber assenta a explicação da diferenciação do poder em três dimensões ou ordens de organização hierarquizada do social. Segundo a perspectiva teórica de Weber (2001, p.730-731), a ordem social apresenta uma configuração estratificada que terá de ser apreendida através da análise dos fenômenos da divisão do poder e da distribuição desigual de recursos. Segundo Weber, “constituem fenômenos de divisão do poder no seio de uma comunidade as classes, os status e os partidos” (Weber, 2001, p. 738). Deste modo, Weber (2001, p.738) caracteriza a distribuição do poder numa ordem econômica que se encontra na origem das classes, numa ordem social que se encontra na origem do status e, finalmente, numa ordem política que se encontra na origem da formação dos partidos.

Nesse sentido, nos interessa particularmente as noções de *classes* e *status*. Assim, neste modelo de estratificação social, duas dimensões apresentadas sob a forma de tipos ideais surgem de forma mais central como dissemos: classes e status. Estas duas dimensões que apesar de conceitualmente distintas designam igualmente fenômenos que, segundo Weber, estruturam desiguais oportunidades ou possibilidades de vida.

Se, por um lado, a diferenciação social com base nas classes se baseia nas relações de produção e posse de bens, por outro, a diferenciação por status relaciona-se com os princípios de consumo de bens.

No remetemos a esta análise a partir desses dois elementos pois tais eixos de diferenciação social estão marcadamente registrados nas falas dos entrevistados que seguem:

Ent.1: Sim. Ele sustentava a casa ((fala nervosamente)). A nossa vida piorou muito, muito mesmo ((pausa)). Olha ta muito difícil sem ele. Eu trabalho no informal, sabe. Não tem aquele dinheiro certo todo mês como era quando ele tava aqui. Faço bico ((pausa)), vendo essas revistas de perfume pra ganhar um extra. As pessoas ajudam, mas é horrível a vida minha e de meus filhos sem ele.

Ent.3: Até hoje a vida ficou muito difícil ((pausa)). Ela trabalhava e ajudava nas contas de casa. Aí, depois que ela morreu, a gente teve que se virar. Perdemos a casa ((choro)). Não consegui sozinho pagar o aluguel((pausa)). Devolvi a casa. Não teve jeito. Fomos morar na casa da minha mãe. Lá eu ajudo como posso, mas a vida ficou pior.

Ent. 5: Não, ele não contribuía para o sustento da família ((pausa)). Financeiramente nada mudou.

Ent.6: Não. Meu filho morava comigo e não contribuía. Quanto a esse aspecto não houve consequências. O maior impacto foi perdê-lo.

Ent. 7: Não. Ele trabalhava e o que recebia de remuneração era para seus próprios gastos.

Ent. 9: Sim. Minha esposa dividia as despesas da família comigo. O salário dela era muito importante para arcar com as nossas contas. Depois que ela morreu, algumas coisas mudaram ((pausa)). Continuamos em nossa casa. Pago o financiamento direitinho. Nosso carro é quitado. Precisei mudar meu filho de escola e não tenho mais plano de saúde ((pausa)). As coisas ficaram mais apertadas, mas to conseguindo levar.

Considerando que o status tem por base a distinção, o prestígio social ou, na terminologia de Weber, a honra social. A pertença a um determinado grupo de status ou posição social é igualmente considerada como um recurso que produz efeitos nas desiguais oportunidades de vida dos indivíduos. Assim, quando analisamos as falas do médico, do empresário e da advogada observamos que a situação familiar após a perda não se

desestruturou como aconteceu com a diarista, o pedreiro e a vendedora. Quanto ao indivíduo da classe média, que é professor do magistério da rede municipal de ensino, sua situação não mudou drasticamente, mas adaptações foram necessárias sem que houvesse um comprometimento grave da família. Segundo De Miranda:

O luto para os pobres implica frequentemente em privações. Eles precisam de ajuda, a perda de um pai ou mãe de família nos lares humildes pode representar uma verdadeira catástrofe econômica e afetiva. Exige muito mais que um ombro amigo. A sabedoria popular diz que todos são iguais diante da morte. Ledo engano, nas classes menos favorecidas, em geral, a morte irá agravar as desigualdades, acentuar as diferenças sociais e ampliar o sofrimento. O luto como caminho de aceitação do caráter definitivo da perda, tem uma concreta e dura realidade econômica para mães humildes que se tornam cabeças da família quando o esposo morre prematuramente [...] (DE MIRANDA, 1999, p. 144).

Assim, concluímos com a passagem do pensamento de Maranhão(1999, p. 20-24), que diz que há uma dimensão classista da morte, perceptível por meio da equação que é possível ser traçada para as sociedades, relacionando a expectativa de vida com as disparidades na distribuição de renda e acesso à infra-estrutura dos bens e serviços da classe social à qual o moribundo pertence.

A partir da última interpelação do roteiro de entrevista, buscou-se compreender como os entrevistados avaliam a violência no trânsito e quais são seus pensamentos a respeito da aplicação das leis. Assim, o questionamento que enseja a reflexão foi: *O que você acha da violência no trânsito e qual sua avaliação sobre as leis de trânsito em nosso município?*

Antes de iniciar a análise das falas dos entrevistados a respeito da violência no trânsito, é necessário apresentar uma definição de violência no trânsito.

A violência no trânsito é uma relação social de imposição, na qual os agentes (motoristas, principalmente) atingem fisicamente outro ser humano por intermédio de um meio de transporte (carro, bicicleta, ônibus, etc.). Logo, é uma relação social específica, cuja especificidade está na mediação da violência por um veículo, ou meio de transporte, que não é humano e cuja relação ocorre no trânsito (VIANA, 2013, p.24).

Após esta breve reflexão a partir da conceituação sobre violência no trânsito, resta retomar a questão das percepções dos entrevistados sobre a mesma. Assim:

Ent.1: Eu acho um verdadeiro caos. A VIOLÊNCIA É ABSURDA. Todo dia morre gente de acidente nessa cidade e ninguém faz nada. As leis não são boas para gente pobre. Um playboy desse mata meu marido e não acontece nada. ISSO É REVOLTANTE, sabe ((pausa)). As leis não vão trazer meu marido de

volta. A justiça é injusta. O cara ta solto curtindo a vida como se nada tivesse acontecido. Eu e meus filhos é que perdemos. Nós perdemos.

Ent. 2: A violência no trânsito disfarça assassinatos. É uma coisa que todo mundo acha normal. Mas, não é ((pausa)). Nunca foi normal sair de casa e morrer na rua atingido por outra pessoa irresponsável. As ruas estão cheias de assassinos habilitados. A nossa cidade é um campo minado. Ninguém fala no assunto com o devido respeito a quem morre.

Ent 3: Eu acho é que a vida da gente não vale nada. Adianta ter lei? ADIANTA ACHAR QUE EXISTE JUSTIÇA? O cara vai, enche a lata de cachaça. PEGA UM CARRO E MATA AS PESSOAS E FICA POR ISSO MESMO?! Isso não é sério. Ninguém fiscaliza nada ((pausa)). O povo pega seus carros na rua e sai matando os outros e nada acontece.

Ent. 6: Eu sou muito crítico, principalmente aqui em São Luís. Aqui não tem fiscalização nenhuma. O trânsito é um lugar perigoso, onde as pessoas saem e literalmente correm o risco de não voltar vivo. As leis não são cumpridas ((pausa)). Parece um hábito aqui as pessoas serem mal educadas no trânsito. Basta você sair de casa alguns instantes para perceber. Já estive em outras cidades, mas NUNCA VI NENHUM LUGAR TÃO HORRÍVEL COMO ESSE PARA SE DIRIGIR.

Considerando os elementos presentes nas falas acima observamos que a impunidade é o fator que mais repercute para a sensação de revolta a respeito da violência no trânsito. Podemos, com isto, inferir que a incapacidade do Estado em punir os infratores acaba incentivando o sentimento de não se fazer justiça aquele que perdeu sua vida no trânsito.

Quando perguntado sobre se os entrevistados entendiam que os infratores de trânsito são punidos adequadamente, 100,0% dos entrevistados responderam que os infratores não são punidos adequadamente. Ou seja, todos acreditam que os infratores estão saindo, de certa maneira, impunes destes crimes.

A ocorrência desta impunidade pode ser relacionada ao fato de a legislação não ser adequada para o contexto do trânsito brasileiro, em que a punição não acontece ou, quando ocorre é de maneira branda, pois a pena é muito baixa.

A maioria dos entrevistados entendeu que a aplicação de normas e leis são insatisfatórias, não havendo a devida punição necessária para coibir condutas mortais no trânsito. Portanto, para os entrevistados o controle social é importante para que indivíduos compreendam que suas ações são passíveis de sanções em caso de rompimento das regras sociais. Nesse sentido, DaMatta afirma que:

Em geral, as infrações estão relacionadas às punições brandas previstas no Código de Trânsito. Os entrevistados insistem em relatar casos de acidentes com vítimas fatais em que os motoristas, muitas vezes embriagados, apenas pagam

fiança e continuam em liberdade. Percebe-se que as mortes nestes casos são vistas como um assassinato como outro qualquer (DAMATTA, 2010, p.150).

Com efeito, a partir da fala do Ent. 2 que afirma: “A *violência no trânsito disfarça assassinatos.*” Pode-se perceber que as mortes no trânsito ainda são relativizadas e tratadas pela legislação vigente com baixa severidade.

Na sequência, os entrevistados responderam sobre qual seria sua avaliação sobre a aplicação das leis no município de São Luís. As razões/motivos mais citados foram as punições brandas, a naturalidade com que são vistas as mortes, a falta de fiscalização, o desrespeito às leis de trânsito, a impunidade e a embriaguez.

Também foi citada a falta de educação dos cidadãos condutores que, não raras vezes, conduzem veículos em alta velocidade, por acreditarem na ineficácia da fiscalização. Esta, talvez, a maior causa de impunidade juntamente com a embriaguez ao volante causando mortes.

Alguns entrevistados relataram pensamentos sobre como o ambiente do trânsito é marcadamente um espaço desumanizador:

Ent.8: Eu acho que a gente vive um trânsito realmente violento. A qualquer momento um carro, uma moto ou um ônibus pode se atravessar na sua frente e matar. Sim, porque essas pessoas matam ((pausa)). Há uma guerra nas ruas e as pessoas não percebem isso.

Ent.9: O trânsito e a sua violência tiraram a vida da minha esposa. O QUE EU POSSO PENSAR? NÉ! O PIOR. Com certeza. As leis não são obedecidas. Não existe fiscalização. A cidade está cada vez mais cheia de carros. O trânsito é caótico.

Ent. 7: Aos que matam no trânsito ((baixa o tom de voz)), a justiça tarda e falha em muitos casos.

A referência dos entrevistados ao trânsito no município de São Luís revela um quadro de sociabilidade caótico onde as mortes se reproduzem semelhantes a um cenário de guerra. Na visão de DaMatta:

Em todos os níveis e com todos os atores, há uma atitude comum que fala de modo preocupante do universo da rua como terra de ninguém, lugar perigoso onde seres humanos (as pessoas, como se diz) são desumanizados e se transformam em pedestres ou vítimas potenciais dos outros atores presentes nesse espaço, no qual as regras foram feitas para serem desobedecidas (DAMATTA, 2010, p. 126).

A partir dessa dimensão desumanizadora das ruas apontada pelos entrevistados é preciso considerar que toda essa discussão se pauta na tessitura presente no choque das hierarquias sociais que estão condensadas no trânsito. Para DaMatta (2010, p. 105), o resultado desse choque entre igualdade e desigualdade no trânsito, é frequentemente o “salve-se quem puder”.

De um ponto de vista mais amplo, por meio da análise dos conflitos no trânsito é possível entender uma sociedade, a partir das atitudes que as pessoas têm nesse espaço social.

É preciso advertir que o espaço social do trânsito, pelo menos, numa acepção técnica, deve corresponder a um espaço igualitário para todos os cidadãos. É bem verdade que a sociabilidade nesse espaço também deve pressupor um nível de confiança entre os sujeitos do trânsito. Nesse aspecto:

Dirigir requer públicos fundados em confiança, nos quais estranhos mútuos são capazes de seguir regras compartilhadas, tais como a comunicação por meio de conjunto de sinais visuais e auditivos e interagir até mesmo por meio de contato visual, num tipo de espaço vazio ou não lugar à disposição de todos os cidadãos da estrada (URRY apud DAMATTA, 2010, p.27).

Nesse contexto, não deveria importar quem dirige, mas a lei – sob a consequência do desentendimento, do conflito, dos acidentes e do caos. Há no espaço da sociabilidade do trânsito uma necessidade básica de obediências às normas e a uma igualdade entre cidadãos, que por algum momento do cotidiano, dividem suas vidas no mesmo espaço da mobilidade e territorialidade urbana. Todavia, como infere DaMatta:

Quanto à noção de que todos os cidadãos na estrada, penso que em nações como Índia, Peru e Brasil, para ficarmos com um mínimo de exemplo. Nesses países, o próprio veículo é signo de uma cidadania diferenciada, um modo de ser e estar não mais individualizado, mas também relacional ou hierarquizado, o que produz procedimentos e atitudes na estrada ou na rua, de acordo não com as normas universais, mas com o preço, a marca e o condutor do veículo (DAMATTA, 2010, p. 27).

No plano da dinâmica social, o espaço público do trânsito não é construído nem pela igualdade, nem pela cidadania como costumam reforçar as campanhas educativas para o trânsito. Esse é um espaço geometrizado na gradação de quem é quem. Hoje essa realidade engendra mortos, processos penais e civis, além de um ambiente inseguro e marcadamente desigual. A esse respeito, na visão de Giucci: “Antes como agora a marca dos carros indica a posição social do proprietário. Este funciona como um símbolo de

distinção”. (GIUCCI, 2004, p. 86). Acrescenta-se a isso o fato de que os motoristas estão mais empoderados do que os pedestres.

Com efeito, toda a dimensão qualitativa da presente pesquisa oportunizou analisar as relações entre os componentes do objeto em estudo (no caso, as mortes e as relações entre as práticas sociais e posições sociais no trânsito) com os elementos da estratificação dessa mesma relação, em conexões com as formas de sociabilidade negativa diante do conflito.

Observou-se, de forma geral, nas vivências dos entrevistados uma característica importante dessas relações de conflito nos quais o automóvel aparece como símbolo de poder e prestígio social. Nas palavras de DaMatta: “o motorista ao lado é um inimigo” (DAMATTA, 2010, p.35).

Ressalta-se que o estudo também revelou que espaço de sociabilidade no trânsito reforça a distância social que existe entre seus usuários o que indica uma marcação de posições definidas nas ruas, avenidas e calçadas. Percebe-se que há uma grande dificuldade de construir o que seria considerado uma consciência do espaço público, do respeito à calçada, isto é, do ambiente social do trânsito, como um lugar que pertence a todos. Nesse aspecto, DaMatta chama atenção afirmando que: “O carro produz uma individualidade insuperável”. (DAMATTA, 2010, p. 83). O problema é que diante dos presentes dados qualitativos, percebeu-se que essa individualidade é vivida como sinal de superioridade social.

As entrevistas revelaram uma dialética complexa entre o automóvel e os condutores. O automóvel constrói, destrói, mas é, no mesmo sentido, construído e destruído pelos indivíduos. Sociologicamente, chamamos atenção para o entendimento de que o que ocorre com todos os objetos culturais como um todo, também acontece com o automóvel, pois este transforma a vida das pessoas, afetando seu modo de ser e estar na sociedade.

Compreende-se que a questão do comportamento no trânsito possui múltiplas dimensões, mas vale mencionar que este trabalho esclarece e explicita um de seus pontos cruciais, a saber: a existência do que entendemos como uma espécie de luta de classes no trânsito, cujo seu efeito devastador se consubstancia nas mortes e não apenas na perda da vida desse sujeito social, mas em todos os desdobramentos que surgem após essa perda.

Assim, é preciso considerar que as classes em relações no trânsito conformam padrões de hierarquização e de sociabilidade que se estendem, do momento do conflito, para os efeitos decorrentes das mortes.

Tais relações revelam uma tendência implícita do uso pessoal das ruas e avenidas, espaços públicos, que diante do conflito, também são capazes de mostrar que numa concepção híbrida a tecnologia está fora de controle. Não é exagero sinalizar o alto grau dos perigos da vida moderna. Nesse sentido, infere Giucci:

O automóvel é uma extensão da casa, ou seja, dos valores do espaço privado. Tudo o que está ao seu redor, no espaço público, é transformado em um meio para um objetivo pessoal, com conseqüente perigo. [...] enquanto os motoristas lançam suas máquinas contando com eventualidades normais do trânsito e adivinham nos corpos em movimento às probabilidades lógicas da ação, o transeunte está fora do sistema do trânsito e sua autonomia seria a razão fundamental de sua perdição. É a máquina estrangeira contra o peão (GIUCCI, 2004, p. 84).

As evidências empíricas encontradas neste capítulo, sugerem que os espaços simbólicos que marcam as relações de sociabilidade se estruturam em torno de um conjunto de oposições, que se sobrepõem em grande medida, nos conflitos do e no trânsito. Neste espaço, as diferenciações de classes foram tomadas como um construto analítico que buscou identificar conjuntos de agentes que ocuparam posições relativamente desiguais atuantes nesse espaço social. Continuando Giucci o pensamento desenvolvido na citação acima:

Imagina-se uma intenção voluntária de esmagar o próximo exatamente o contrário das virtudes cardeais de humildade, prudência e caridade propostas aos cristãos. A fantasia tão masculina de lançar o carro sobre a multidão desprotegida quando ela interrompe nosso movimento, algo nada incomum nas grandes cidades, é uma lembrança de seu potencial mortífero. O automóvel é o touro que entra na arena montado pelo motorista, outra fera cuja face é humana (GIUCCI, 2004, p. 86-87).

Nesse estudo, as correlações encontradas entre as classes, as posições de estratificação e suas oposições sugeriram que tanto as classes quanto as estratificações são fatores relevantes na compreensão da sociabilidade cotidiana revelando, por sua vez, o que podemos considerar como uma luta de classes existente marcadamente na morte.

Portanto, os indivíduos tendem a carregar as disposições de suas posições estratificadas para agir, no momento do conflito, incorporadas ao longo do processo de socialização e as objetivam em suas ações no espaço social do trânsito. Com isto, as

posições dos indivíduos tornam-se marcadamente distintas não só em suas relações na vida cotidiana, mas também no momento da morte nessa configuração social. Para Giucci: “o pedestre e o automóvel são, para mim, duas forças completamente desiguais” (GIUCCI, 2004, p. 87).

De um ponto de vista mais geral, essa discussão nos remete a modos distintos de definir classe social e produzir estudos de classe. Na tradição weberiana, classe e *status* são fatores que estruturam a ordem de estratificação social, segundo lógicas próprias e independentes. Os estudos de classe nessa tradição distinguem esses elementos analiticamente e investigam os modos como impactam sobre as chances de vida, produzindo formas distintas de desigualdade social.

Com efeito, o debate entre classe, estratificação, conflito e morte que se apresentou aqui oportuniza uma reflexão, na qual o mundo social na forma de espaço e práticas cotidianas é construído na base de princípios de diferenciação e condicionamentos sociais.

É necessário lembrar que muitos teóricos da análise de classes adotam as dimensões de estratificação, reservando o termo estratificação para abordagens que identifiquem as classes, a partir da distribuição dos atributos e condições materiais dos indivíduos, definindo os limites dos estratos mediante suas características posições sociais. A terminologia adotada nos modelos de estratificação costuma diferenciar entre classes altas, médias e baixas, em consonância com o método de construção dos agrupamentos baseado na posição dos indivíduos em um *ranking* de valores contínuos.

Levando as concepções teóricas em consideração, a pesquisa aponta que o comportamento dos motoristas, que deveria ser baseado na responsabilidade de conduzir com precaução, um veículo que pode pôr em risco sua vida e a vida das outras pessoas, muitas vezes está baseado em atitudes engessadas nas disputas de espaços e poder que o ambiente do trânsito incorpora.

No conjunto empírico desse estudo, os horrores que envolvem as mortes no espaço do trânsito dizem respeito a um constante ignorar do outro. Seja dos outros motoristas, seja dos pedestres. Trata-se justamente, dos fatores que fazem parte de uma atitude marcada pela superioridade de alguns e inferioridade de outros.

Nesse sentido, entendemos nessa pesquisa que as interpretações sobre os acidentes de trânsito e as mortes não podem ficar circunscritas – como parecem estar – a uma dimensão apenas de imprudência, imperícia, negligência ou fatalidades. A vivência do

espaço do trânsito precisa também ser interpretada como uma forma multidimensional que reflete as dessimetrias de classes e estratificação social. Na visão de Viana:

A organização do espaço urbano (e não só deste) é marcada por um crescente processo de aumento de asfalto e por criação de ruas voltadas para o processo de locomoção através do automóvel. Há, desde então, uma hegemonia das classes privilegiadas em relação aos indivíduos das classes desprivilegiadas, ou seja, na relação entre aqueles que possuem seus meios de locomoção e os pedestres (VIANA, 2002, p.33).

O trânsito representa assim um microuniverso das relações sociais legitimadas em nível social, refletindo suas principais características peculiares, fruto dos conflitos de dimensões do corpo social. Assim, segundo DaMatta:

Cabe assinalar que o motorista tem como expectativa de conduta a agressividade, o fazer a gambiarra, o aproveitar-se de situações que o façam ganhar tempo e chegar primeiro. Dono de um estilo de dirigir aristocrático, inspirado implicitamente no modo de ocupar o espaço público, os motoristas primeiro avançam (ou entram, se enfiam e metem a cara) e agridem (ocupando o espaço abruptamente, revelando coragem – como que mostrando quem são) para depois do teste, e dependendo da reação dos outros, parar e aguardar a vez. É raro, apesar e a despeito da arenga que fala em educação no trânsito, testemunhar o estilo defensivo de dirigir, modo de conduzir veículos que pensa mais no outro e, com isso, evita acidentes e conflitos. Em qualquer campanha, deve-se levar em conta que o tal estresse que obriga a ultrapassar, cortar, fechar, etc. não decorre de problemas psicológicos universais, mas é um modo de competir e tentar estabelecer (ou reconstruir) uma hierarquia arriscada num espaço marcado pela igualdade. (DAMATTA, 2010, p. 94-95). (GRIFO MEU).

Assevera-se que tais disputas se dão num espaço marcado teoricamente pela igualdade como sinalizou DaMatta na citação acima. Todavia, na prática, como já observado, esse espaço se revela intensamente desigual. Nas palavras de Giucci, “o trânsito é uma escola de educação, embora frequentemente sejam enfatizadas as perversões de seu funcionamento” (GIUCCI, 2004, p. 84).

Essa pesquisa chama atenção para o fato de que o espaço urbano é constituído num processo de luta de classes. Outrossim, não apenas o espaço urbano permeado de seus conflitos de sociabilidade, mas também os efeitos da morte de um indivíduo no trânsito, nas cidades, a partir das vivências de seus familiares.

É bem verdade que até o final do século XIX, ninguém podia conceber a influência do automóvel na história da morte. Contudo, não é menos verdade que no século XXI ninguém dúvida do quanto ela contribuiu para efeitos massivos por trás do horror dos acidentes.

Com efeito, assim como nas guerras, as mortes no espaço social do trânsito fazem referência a um contexto de fúria, cuja representação maior encontra-se no triunfo voraz dos acidentes, desastres, atropelamentos e a própria morte. Nas palavras de Giucci, “A máquina epilética, não apenas produz vítimas, como também transforma o ser humano em um animal” (GIUCCI, 2004, p. 83).

Por outro lado, é preciso considerar que a supervalorização do automóvel como forma de solucionar o problema da mobilidade das pessoas, contribuiu para um uso descontrolado do mesmo, o que incide diretamente nas mortes.

É preciso considerar que esta tecnologia incorporada aos meios de comunicação vem se ajustando de forma muito coerente à ideia de desenvolvimento que o sistema econômico já havia introduzido: a massificação do consumo, a reafirmação da propriedade privada, o culto à liberdade individual, o aumento do nível de vida (se identificando com o incremento da aquisição de bens) (MIRALLES-GUASCH, 2002, p.109).

Todos esses fatores estão associados a esse cenário de sociabilidade conflituosa que visualizamos na pesquisa e que não estão distantes na produção e reprodução dessas mortes no trânsito. Reitera-se que o aumento recente da frota de veículos automotores em São Luís – MA, revela em estatísticas, o anseio da população por melhores condições de mobilidade. O problema acontece, entre outras razões, quando essa sociabilidade do espaço do trânsito vira uma disputa desigual entre seus usuários.

O automóvel, por sua vez, é apontado por Vasconcellos (2000) como um instrumento de reprodução da classe média, que depende desse meio de transporte para realizar suas diversas atividades cotidianas. É como se houvesse uma escala de ascensão social, que é acompanhada pelos meios de transporte: os mais pobres andam a pé; quando as condições socioeconômicas melhoram, as pessoas passam a utilizar o transporte coletivo; e o passo seguinte é o automóvel, podendo a motocicleta ser um estágio intermediário (ou final, sem chegar ao automóvel).

Com efeito, sem negar a relevância das medidas de fiscalização, de engenharia de tráfego e de educação, é necessário olhar para a mobilidade como condição fundamental para que a população exerça sua cidadania. Se as manchas urbanas de sangue no asfalto tendem a se espalhar de tal forma que as pessoas morram, cada vez mais, sem que se chame atenção para o problema é preciso admitir que estamos falhando enquanto sociedade.

A discussão levantada por este estudo permitiu evidenciar que a diferença de mobilidade entre as classes econômicas não pode mais continuar sendo ignorada.

Por fim, destaca-se que este estudo reforça os argumentos existentes na literatura acerca da utilidade do conceito de classe para explicar as relações de conflito entre os indivíduos e, de forma mais geral, os padrões de letalidade na sociabilidade cotidiana. Com base nos dados obtidos, este estudo revelou especificidades nos efeitos causados pela morte de um indivíduo no trânsito que variam segundo as hierarquias e estratificações sociais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente investigação buscou analisar a questão dos acidentes de trânsito com mortes no município de São Luís - MA, a partir das relações sociais tecidas entre indivíduos em situação de trânsito, que são resultados de uma sociabilidade engendrada no conflito.

Nesse sentido, abordou a questão da (in)segurança viária sob o prisma das morbimortalidades, partindo do entendimento de que o município de São Luís - MA segue uma tendência nacional de aumento dos índices de acidentalidades e mortes no trânsito, configurando-se como um grande problema social e uma questão de saúde pública.

Primeiramente, as concepções teóricas apresentadas demonstraram que o trânsito é, por excelência, o elemento de concretização da mobilidade da população urbana e da circulação de mercadorias e serviços. Todavia, também demonstraram, a partir dos primeiros indícios históricos, que o espaço social do trânsito passou a demarcar os problemas entre os indivíduos e os veículos, cujas mortes apareceram como consequência de uma sociabilidade conflituosa.

Nesses termos, a pesquisa foi estruturada sob a gênese da mobilidade e da automobilidade, elementos referenciais do paradigma da modernidade cinética. Ressalta-se que a escolha dessa referência permitiu abordar a questão *sui generis* da intromissão dos automóveis na vida dos indivíduos, percebendo as modificações das relações de sociabilidade, sobretudo, os conflitos gerados em função das disputas pelo espaço.

Com efeito, a abordagem sobre o estudo cultural do automóvel, da mobilidade, dos acidentes e das mortes foram úteis para compreensão do contexto atual e suas problemáticas de sociabilidade. Reitera-se que, em nenhum outro momento da história humana, tantas inovações tecnológicas foram capazes de transformar significativamente o estilo de vida das pessoas e, sobretudo, seus estilos de mortes associados à presença das máquinas.

Assim, no primeiro capítulo realizou-se uma discussão sobre a evolução histórica do automóvel e sua relação com os acidentes de trânsito no mundo, Brasil, Maranhão e São Luís. Essa discussão foi importante por situar a história dos primeiros acidentes, com a própria história da evolução dos transportes e também com a história do crescimento urbano e desenvolvimento das cidades. Dessa forma, foram as cidades os primeiros espaços sociais pensados para a dinamização dos transportes e foram nelas que

as pessoas começaram a fazer parte das estatísticas de morbimortalidade por influência dos veículos.

Em abordagem posterior, numa dimensão quantitativa, buscou-se apresentar e analisar dados estatísticos sobre as morbimortalidades no trânsito. Tratou-se de uma análise descritiva sobre as estatísticas de morbimortalidade relacionada ao trânsito no mundo, no Brasil e no Estado do Maranhão. Nesse aspecto, foi possível compreender alguns elementos associados aos conflitos de sociabilidade no trânsito que resultaram em perdas de vidas humanas.

Destaca-se que os dados quantitativos apresentados apontaram um contexto crítico de mortalidade no trânsito no município de São Luís - MA, que está entre as capitais brasileiras liderando o *ranking* das principais regiões do país com expressivo número de mortes. Reitera-se que esse contexto é pouco evidenciado e discutido no próprio município pelas instituições sociais que parecem ignorar o problema.

Com efeito, na dimensão quantitativa do trabalho já aparecem evidências de hierarquização do espaço social do trânsito, isto é, realidades de mortes entrelaçadas com a questão da desigualdade entre posições estratificadas da sociedade, o que pode ser percebido pelos próprios dados quantitativos e mais adiante, pelos dados qualitativos.

A presente Tese abordou ainda as diferentes concepções de sentidos produzidos sobre as mortes e os acidentes de trânsito à luz da discussão da “Década de Ação pela Segurança no Trânsito ONU/Brasil”, bem como de uma reflexão da Tanatologia e do Hibridismo. A importância dessa discussão se justifica por representar uma espécie de enfrentamento do problema que se manifesta como uma verdadeira epidemia letal no trânsito. Por outro lado, a reflexão tanatológica auxilia a compreensão dos significados polissêmicos sobre as mortes associadas à relação entre os indivíduos e as máquinas.

Desse modo, partiu-se do entendimento de que as mortes no trânsito são presentes no cotidiano e possuem múltiplos significados para as pessoas diretamente envolvidas, mas também para toda sociedade. Como foi observado, essas mortes representam uma forma de violência que tem se alastrado com contornos epidêmicos.

Essa discussão começou a direcionar o entendimento de que a vivência da morte não tem o mesmo significado para todos. A partir disso, direcionou-se para uma configuração de hierarquização social dessas mortes, percebendo que as dissimetrias entre as classes sociais causam efeitos diferentes para os indivíduos em posições sociais diferentes, seja em vida ou seja no momento da morte.

Na discussão final, foram avaliados os impactos sociais sobre a morte, a partir das narrativas e das vivências dos familiares das vítimas fatais no trânsito do município de São Luís - MA, abordagem esta realizada, a partir de uma dimensão qualitativa.

Nesse estudo, as correlações encontradas entre as classes, as posições de estratificação e suas oposições sugeriram que tanto as classes quanto as estratificações são fatores relevantes na compreensão da sociabilidade cotidiana revelando, por sua vez, o que podemos considerar como uma luta de classes existente marcadamente na morte.

O ponto central da dimensão qualitativa desta pesquisa atravessou a brutal contradição presente no contexto de como um ambiente igualitário do trânsito tornou-se hierarquizado, dentro de espaço público, produzindo mortes caracterizadas pelas relações de inferioridade e superioridade adotadas em vida, estendendo-se para o momento posterior da perda.

Assim, a pesquisa de campo demonstrou a questão da imbricação das desigualdades sociais com mortes no trânsito, que foram entendidas como temas que se encontram mutuamente relacionados. Assim, observou-se a relação morte e desigualdade estruturada em questões hierárquicas, não só as presentes na sociedade em suas relações verticalizadas, mas também todas aquelas que acontecem no trânsito e que se expandem para esse.

Ressalta-se que nesse aspecto, se chama atenção para o que consideramos uma “luta de classes” no ambiente do trânsito, onde indivíduos de posicionamentos sociais superiores e inferiores se encontram e mantêm viva a terrível disputa pelo espaço urbano.

Os achados deste estudo ressaltam a importância da realização de ações efetivas que considerem as questões relacionadas às estratificais sócias, além das meras ações pontuais de promoção e prevenção de acidentes de trânsito no município de São Luís – MA, para que seja possível uma redução efetiva do número de mortos.

Finalmente, este estudo deu visibilidade ao problema social do trânsito e das mortes revelado por uma configuração *sui generis* de demarcações e pressupostos hierárquicos que caracterizam as relações sociais paradoxalmente desiguais num ambiente presumidamente democrático. Os casos extremos disso são percebidos nas mortes.

REFERÊNCIAS

- ABNT, Associação Brasileira de Normas Técnicas. **NBR 10.697, Pesquisa de acidentes de tráfego**. Rio de Janeiro, 1989.
- ABREU, A.M.M.; LIMA, J.M.B.; ALVES, T.A. **O impacto do álcool na mortalidade em acidentes de trânsito: uma questão de saúde pública**. Escola Anna Nery Revista de Enfermagem. v. 10, n.1, p. 87-94, abr., 2010.
- ALCÂNTARA JÚNIOR, J. O. **Relatório técnico final sociabilidades entre condutores e pedestres em São Luís - MA**. [online], 2007. Disponível em: <<http://www.gepfs.ufma.br/relat/rt1.pdf>>. Acesso em 15 set. 2017.
- ALCÂNTARA JÚNIOR, J. O.; SELBACH, J.F **Mobilidade urbana em São Luís - MA**. São Luís: EDUFMA, 2014.
- ALMEIDA, J. F. et. al, “**Classes sociais na Europa**”, **sociologia problemas e práticas**. 34, p. 9-43, 2000.
- ALVER, Y.; DEMIREL, M.C.; MUTLU, M.M. **Interaction between socio-demographic characteristics: traffic rule violations and traffic crash history for young drivers**. *Accid Anal Prev*. Nov;72:95-104, 2014.
- ANDRADE, S.; MELLO JORGE, M.H.P. **Características das vítimas por acidentes de transporte terrestre em município da Região Sul do Brasil**. *Rev. Saúde Pública*, v.34, n.2, p.149 -156, 2000.
- ANDRADE, S.S.C.A.; MELLO-JORGE, M.H.P. **Mortalidade e anos potenciais de vida perdidos por acidentes de transporte no Brasil, 2013**. *Revista de Saúde Pública*, São Paulo, p. 50-59, 2016.
- ARBIX, G.; ZILBOVICIUS, M. (Orgs.). **De JK a FHC – A reinvenção dos carros**. São Paulo: Scritta, 1997.
- ARCHER, M. **Realist social theory: the morphogenetic approach**, Cambridge, Cambridge University Press, 1995.
- ARIÈS, P. **A história da morte no ocidente**. Rio de Janeiro: Ediouro, 2003.
- AYUSO, M. **La investigación cuantitativa del fraude en el seguro del automóvil**. Anais do VIII Congresso Ibero Latino-Americano de Direito de Seguros, Mapfre, 2010.
- BACCHIERI, G.; BARROS, A. J. D. **Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados**. *Rev. Saúde Pública*, São Paulo, v. 45, n. 5. 2011.
- BALSAS, C. **Cities, automobiles and sustainability**. *Journal Theory, Culture and Society*. London, Thousand Osks and New Delhi: Sage, 21 (4/5), 2004.
- BANCO MUNDIAL. **Cidades em movimento: estratégia de transporte urbano do Banco Mundial**. São Paulo: Sumatra Editorial, 2003.
- BARROS, A.J.D. et al. **Acidentes de trânsito com vítimas: sub-registro, caracterização e letalidade**. *Cad. Saúde Pública*, v.19, n.4, p.979-986, 2003.
- BARRETO, M.S.; TESTON, E.F.; LATORRE, M.R.D.O.; MATHIAS, T.A.F.; MARCON, S.S. **Mortalidade por acidentes de trânsito e homicídios em Curitiba**,

Paraná, 1996-2011. Epidemiologia e Serviços de Saúde, Brasília, DF, v. 25, n. 1, p. 95-104, 2016.

BASTOS, T. **Número de mortes no trânsito na ilha aumentou 27% no primeiro semestre.** Jornal o Estado [online], 2017. Disponível em: <<http://imirante.com/oestadoma/noticias/2017/07/13/numero-de-mortes-no-transito-na-ilha-aumentou-27-no-1o-semester.shtml>>. Acesso em 29 jul. 2017.

BASTOS, T. **O Maranhão tem o segundo maior aumento no país de mortes no trânsito.** Jornal O Estado do Maranhão [online] 21 jun. 2017. Disponível em: <<http://imirante.com/oestadoma/noticias/2017/06/21/maranhao-tem-o-segundo-maior-aumento-no-pais-de-mortes-no-transito.shtml>>. Acesso em 14 set. 2017.

BAUMAN, Z. **Modernidade líquida.** Rio de Janeiro: Zahar, 2001.

BECKMANN, J. **Safety.** Journal Theory, Culture and Society. London, Thousand Osks and New Delhi: Sage, 21 (4/5), 2004.

BERTHO, A.C.S.; AIDAR, T. **Mobilidade cotidiana e as taxas de vitimização por acidentes de trânsito: o que é possível enxergar a partir dos dados censitários?** Revista Brasileira de Estudos de População, Rio de Janeiro, v.32, n.2, 2015, p.257-276.

BRASIL, Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. **Epidemiologia das causas externas no Brasil: mortalidade por acidentes e violências no período de 2000 a 2009.** In: *BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Saúde Brasil 2010: Uma análise da situação de saúde e de evidências selecionadas de impacto de ações de vigilância em saúde.* Brasília: Ministério da Saúde, 2010.

BRASIL, Departamento Nacional de Trânsito. **Semana Nacional de Trânsito 2011.** TEMA: Década Mundial de Ações Para a Segurança do Trânsito – 2011/2020: Juntos Podemos Salvar Milhões de Vidas. 2011. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/campanhas/semana/2011/snt2011.htm>. Acessado em 20 ago. /2017.

_____, Departamento Nacional de Trânsito (Org.). **Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020, com base na Resolução ONU nº 2/2009.** São Paulo, 2011. Disponível em: <<https://www.nossasaopaulo.org.br/porta/arquivos/DECADA-2011-2020-PropostaBRASIL.pdf>>. Acesso em: 29 ago. 2017.

_____, Departamento Nacional de Trânsito. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana e atualizações do Código de Trânsito Brasileiro.

_____, Departamento Nacional de Trânsito. **Dados de frota – dezembro de 2015.** Disponível em: <www.denatran.gov.br/frota2015.htm>. Acessado em 20/04/2016

_____, Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei nº 13.281, de 4 de Maio de 2016.** Dispõe sobre as alterações do Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2016/lei/l13281.htm>. Acesso em 03 set. 2017.

BAUDIER, F.; JANVRIN, M. P.; DRESSEN, C. **Les jeunes français et leur santé. Opinions, attitudes et comportements.** Rev. Promotion & Education, v.1, p.29- 35, 1994.

BORGES. V. P. **Em busca de Gabrielle.** São Paulo: Alameda casa editorial, 2009, p.20.

- CASTELLS, M. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.
- CRESSWELL, T. **The vagrant/vagabond: the curious career of a mobile subject**. In: *Geographies of mobilities: practices, spaces, subjects*: MPG Books Group, 2011.
- COSTA, A. F. **Sociedade de Bairro**, Oeiras, Celta, 1999.
- CUNHA, P. **O Maranhão é o quinto em óbitos por acidentes de motocicletas nas estradas**. Jornal O Estado do Maranhão [online] 22 jun. 2017. Disponível em: <<https://oimparcial.com.br/noticias/2017/06/maranhao-e-o-quinto-em-obitos-por-acidentes-de-motocicletas-nas-estradas/>>. Acesso em 11 set. 2017.
- DAMACENA, G.N.; MALTA, D.C.; BOCCOLINI, C.S.; JÚNIOR, P.R.B.S.; ALMEIDA, W.S.; RIBEIRO, L.S.; SZWARCOWALD, C. L. **Consumo abusivo de álcool e envolvimento em acidentes de trânsito na população brasileira, 2013**. Rev. Ciência & Saúde Coletiva, Rio de Janeiro, v. 21, n. 12, p. 3777-86, 2016.
- DAMATTA, Roberto. **Fé em Deus e pé na tábua, ou, Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.
- DANT, T. **The driver-car**. Journal Theory, Culture and Society. London, Thousand Oaks and New Delhi: Sage, 21 (4/5), 2004.
- D'AVILA, A.M.M.P.; OLIVEIRA, A.B.; GOLDBAUM, M. **Mortalidade por causas externas no município de São José do Rio Preto, no período de 1996-1998**. Medicina, Ribeirão Preto, v.37, p. 97-105, 2004.
- DEAN, J. **Frota de São Luís cresceu 224% em 10 anos e já supera 300 mil veículos**. Jornal o Estado [online], 2013. Disponível em: <<http://maranhaomaravilha.blogspot.com.br/2013/10/frota-de-sao-luis-cresceu-224-em-10.html>>. Acesso em 28 jul. 2017
- DELUMEAU, J. **história do medo no ocidente**. São Paulo. Companhia das Letras, 1990.
- DESLANDES, S.F.; SILVA, C.M.F.P. **Análise da morbidade hospitalar por acidentes de trânsito em hospitais públicos do Rio de Janeiro, RJ, Brasil**. Rev. Saúde Pública, v.34, n.4, p.367-372, 2000. Disponível em:< <http://www.scielo.org/pdf/rsp/v34n4/2534.pdf>>. Acesso em: 15 de abril de 2007.
- DE MIRANDA, E.E. **Agora e na hora: ritos de passagem à eternidade**. 2 ed. São Paulo: Loyola, 1999, 177p.
- DUHAU, E. **Las metrópolis latinoamericanas em el siglo XXI: de la modernidad inconclusa a la crisis del espacio público**. Cadernos IPPUR, Rio de Janeiro, Ano XV, n. 1, p. 41-68, 2001.
- DURÃO, C.H.; LUCAS, F.M. **Interpretação das lesões ortopédicas dos ocupantes dos veículos na reconstrução forense dos acidentes de viação**. Rev. Portuguesa de Ortopedia e Traumatologia. v.23, n.4, Lisboa, dez. 2015.
- ELIAS, N. **A solidão dos moribundos, seguido de, envelhecer e morrer**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.
- ESTANQUE, E. J. M.M. **Classes e desigualdades sociais em portugal**, Porto, Afrontamento, 1998.

FARIAS, G.M. **Deficiência e Incapacidades e desvantagens decorrentes de causas externas**. São Paulo, 1995, 108p. (Tese de Doutorado). Escola de Enfermagem, Universidade de São Paulo.

FEATHERSTONE, M. **Automobilities: na introduction**. *Journal Theory, Culture and Society*. London, Thousand Oaks and New Delhi: Sage, 21 (4/5), 2004.

FON FON!, **Charge de atropelamento**. Capa da Revista Fon Fon!: Ano 1, n 2, 1907 [online]. Biblioteca Nacional Digital: Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.hagogparagem.com/revista_fon_fon_2.html>. Acesso em 18 set. 2017.

_____, **Charge salve-se quem puder**. Revista Fon Fon!: Ano 1, n 1, 1907, p.6 [online]. Biblioteca Nacional Digital: Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=259063&PagFis=19&Pesq=>>>. Acesso em 18 set. 2017.

_____, **Charge serviço de táxi**. Revista Fon Fon!: ed. 46, n 1, 1912, p.60 [online]. Biblioteca Nacional Digital: Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=259063&pasta=ano%20191&pesq=1916>>. Acesso em 18 set. 2017.

_____, **scenas cariocas**. Capa Revista Fon Fon!: ed. 003, 1917, [online]. Biblioteca Nacional Digital: Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=259063&pasta=ano%20191&pesq=capa>>. Acesso em 18 set. 2017.

_____, **Charge mulher no volante**. Capa Revista Fon Fon!: n 19, 1930, [online]. Biblioteca Nacional Digital: Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=259063&pasta=ano%20191&pesq=capa>>. Acesso em 18 set. 2017.

FONSECA, C. **Quando um caso não é um caso: etnografia e educação**, 1999.

FOUCAULT, M. **História da sexualidade I: a vontade de saber**. Rio de Janeiro: Graal, 1988.

FRANCO, M.H.P. **Luto como experiência vital**. In: Franklin Santana Santos. (Org.). *Cuidados Paliativos, discutindo a Vida, a Morte e o Morrer*. 1ed. São Paulo: Atheneu, 2009, v. 1, p. 245-255.

FRANZ. C.M. **A história do trânsito e sua evolução**. Joinville, 2012 (Monografia).

FREITAS, R.O. **Máquinas a vapor e a revolução industrial**. 2014. Disponível em: <<https://otaviobatista.files.wordpress.com/2014/03/001-mc3a1quinas-a-vapor.pdf>>. Acesso em 27 ago. 2017.

KÜBLER-ROSS, E. **Morte: estágio final da evolução**. Rio de Janeiro: Record, [199-?].

_____, E. **Sobre a morte e o morrer**. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

GEERTZ, C. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 1989.

GEHRINGER, M. **O carro no Brasil**. *Quatro Rodas Especial*, São Paulo, ano 42, n. 10, 2002.

GIDDENS, A. **A estrutura de classes das sociedades avançadas**. Tradução de Marcia Bandeira Nunes. Rio de Janeiro, Editora Zahar, 1975.

_____, A. **As consequências da modernidade**. São Paulo: Ed. Unesp, 1991.

GIUCCI, G. **A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

GOLDTHORPE, J. M.G. **The promising future of class analysis: a response to recent critiques**. *Journal of Sociology*, v. 23, n. 3, p. 381-400, 1992.

GOTTDIENER, M. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: EDUSP, 1997.

GOUNET, T. **Fordismo e Toyotismo na civilização do automóvel**. São Paulo: Boitempo, 1999.

GUERRA, A. et al. **Classe média desenvolvimento e crise**. São Paulo: Cortez, 2006.

GURGEL, W. B. **Direitos sociais dos moribundos: avaliação das políticas de assistência ao moribundo nas sociedades capitalistas contemporâneas**. (Tese de doutorado em Políticas públicas da Universidade Federal do Maranhão) 2007.

HADDAD, S.; MORITA, P; GONÇALVES, F. **Seqüelas invisíveis dos acidentes de trânsito: o transtorno de estresse pós-traumático como problema de saúde pública**. Instituto de Pesquisa Econômica - IPEA. Brasília, julho de 2007.

HANNAM, K.; BUTLER, G.; PARIS, C.M. **Developments and key issues in tourism mobilities**. *Annals of Tourism Research*, v.44, n.1, p.171-185, 2014.

HILGERS, M. **Automobile or the self in traffic. the psychoanalysis of car abuse**. *Universitas*, v.1, p. 53-67, 1993.

HONORATO, C. M. **Sansões do código de trânsito brasileiro**. Campinas: São Paulo, Ed. Millennium, 2004.

KAUFMANN, V.M. **Between social and spatial mobilities: the Issue of social fluidity**. *In: Tracing Mobilities: towards a cosmopolitan perspective*, Canzler, Weert; Kaufmann, Vicent e Kesselring, Sven, Great Britain, Bodmin, Cornwall: MPG Books Ltd, 2008.

IMAMURA, J.H. **Epidemiologia dos traumas em países desenvolvidos e em desenvolvimento**. Dissertação (Mestrado em Pediatria), Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo. 2012, 144 f.

IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada: **Estimativa dos Custos dos Acidentes de Trânsito no Brasil com Base na Atualização Simplificada das Pesquisas Anteriores do Ipea**. Brasília: Ipea, 2015. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7456/1/RP_Estimativa_2015.pdf>. Acesso em: 04 jan. 2017.

_____, Instituto De Pesquisa Econômica Aplicada. **Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas**. Brasília: IPEA, 2015.

_____, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Mobilidade urbana sustentável: conceitos, tendências e reflexões**: Rio de Janeiro: IPEA, 2016.

LARANJEIRA, S.M.G. **Faz sentido falar em classes sociais? natureza, história e cultura**. Porto Alegre, Sociedade Brasileira de Sociologia, Editora da UFRS, 1993.

LEE, R.E.; WALLERSTEIN, I. **“Structures of knowledge”**: The Blackwell Companion to Sociology, 2000.

LEFEBVRE, H. **A Revolução urbana**. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, 1999.

LEYTON, V. et al. **Perfil epidemiológico das vítimas fatais por acidente de trânsito e a relação com o uso do álcool**. Saúde, Ética & Justiça, v.10, n.1/2, p.2-8, 2005.

LIMA, A.G. **Análise estatística das vítimas fatais de acidentes de trânsito ocorridos na região metropolitana de Belém no ano de 2003**. (Monografia). Universidade Federal do Pará, Belém, 2005.

LIRA, A. C.F. **Repercussão dos acidentes de trânsito na morbidade e mortalidade da população brasileira: um problema de saúde pública**. Monografia (Curso de Pós-Graduação de Gestão de Sistemas e Serviços de Saúde) Fundação Oswaldo Cruz, 2010, 34 f. Disponível em: < <http://www.cpqam.fiocruz.br/bibpdf/2010lira-acf.pdf>>. Acesso em 10 set. 2017.

LOPES, A. **Dois estudos maranhenses - inscrições lapidares de São Luís; meios de transportes na ilha do Maranhão**. coleção São Luís - 7. Fundação Cultural do Maranhão. [S.l.:s.n], 1975.

MATHERS, D.C.; LONCAR, D. **Projections of global mortality and burden of disease from 2002 to 2030**. In: *Plos Medicine: Projection of Global Mortality and Burden of Disease from 2002 to 2030*, 2006.

MARANHÃO, J. L. S. **O que é morte**. São Paulo: Brasiliense, 1999

MAURO, M.L.F. **Acidentes de trânsito: perfil epidemiológico de vítima e caracterização de alguns traços de personalidade de motoristas infratores em campinas**. Tese (Doutorado Ciências Médicas - Saúde Mental). UNICAMP, São Paulo, 2001, 610 f. Disponível em: < http://repositorio.unicamp.br/jspui/bitstream/REPOSIP/312736/1/Mauro_MarisaLuciaFabricio_D.pdf>. Acesso em 03 ago. 2017.

MAUSS, M. **Sociologia e antropologia**. São Paulo: Cosac & Naify, 2003.

MARÍN, L.; QUEIROZ, M.S. **A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral**. In: *Cad. Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v.16, n.1, p.7-21, jan-mar, 2000.

MARTINS JUNIOR, D.F.; COSTA, T.M.; LORDELO, M.S.; FELZEMBURG, R.D.M. **Tendência dos óbitos por causas mal definidas na região Nordeste do Brasil, 1979-2009**. Rev. Associação Médica Brasileira, v, 57, n. 3, p. 338-46, 2011.

MELIONE, L.P.R. **Morbidade hospitalar e mortalidade por acidentes de transporte em São José dos Campos, São Paulo**. Rev. Brasileira de Epidemiologia. v.7, n.4, p. 461, 2004.

MELLO JORGE, M.H.P. **Mortalidade por causas violentas no município de São Paulo, Brasil**. Rev. Saúde Pública, São Paulo. 14:475-508, 1980.

MELLO JORGE, M.H.P.; LAURENTI, R. **Acidentes e violência no Brasil - Apresentação**. Revista de Saúde Pública, São Paulo, v. 31, supl. 4, p. 1-4, ago. 1997.

MERRIMAN, P. **Driving Places Marc Augé, Non-places, and the Geographies of England's M1 Motorway**. *Journal Theory, Culture and Society*. London, Thousand Oaks and New Delhi: Sage, 21 (4/5), 2004.

MINAYO, M.C.S. **Seis características das mortes violentas no Brasil**. *Revista Brasileira de Estudos de População*, Rio de Janeiro, v. 26, n. 1, p. 135-140, jan./jun. 2009.

MIRALLES-GUASCH, C. **Ciudad y transporte: el binômio imperfecto**. Barcelona, Ariel, 2002.

MORIN, E. **A via para o futuro da humanidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

NETO, O.A.R. **Mobilidade urbana e cultura do automóvel: na singularidade da metrópole modernista brasileira**. Dissertação (Mestrado em Sociologia), Universidade de Brasília. Brasília, 2012, 168 f.

NOGUEIRA, L. P. **Prática, processo e jurisprudência: seguro obrigatório**. Paulo Lúcio Nogueira. v.32, Curitiba-PR: Juruá Editora, 2008..

OLIVEIRA, Z.C.; MOTA, E.L.A.; COSTA, M.C.N. **Evolução dos acidentes de trânsito em um grande centro urbano, 1991-2000**. *Cadernos de Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 24, n. 2, p. 364-372, fev. 2008.

OLIVEIRA, A.M.F. **ONU- década de ações para a segurança no trânsito 2012-2020**. Câmara dos Deputados, Consultoria Legislativa: Brasília, DF, 2016. Disponível em: < <http://bd.camara.gov.br/bd/handle/bdcamara/27039>>. Acesso em 04 set. 2017.

OMS, Organização Mundial da Saúde. **CID-10: classificação estatística internacional de doenças e problemas relacionados à saúde**. Organização Mundial de Saúde; tradução Centro Colaborador da OMS para a Família de Classificações Internacionais em Português. - 7 edição, 1reimpr.- São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

ONU, Organização das Nações Unidas. **Resolução 64/255**. [online]. Genebra: Organização Mundial de Saúde; 2010. Disponível em: http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-en.pdf. Acesso 21 set. 2017.

_____, Organização das Nações Unidas. **Resolução 66/260 de 23 de Maio de 2012**. Disponível em: < <http://undocs.org/A/RES/66/260>>. Acesso em 22 set. 2017.

_____, Organização das Nações Unidas. **Resolução 60/5 de 26 de Outubro de 2005**. Disponível em: < <http://undocs.org/en/A/RES/60/5>>. Acesso em 23 set. 2017.

_____, United Nations. **Transforming our World: the 2030 agenda for sustainable development: A/RES/70/1** [online]. New York: United Nations; 2015.

_____, Organização Mundial da Saúde. **Relatório mundial sobre prevenção de acidentes no trânsito**, Genebra; 2012.

_____, Organização Mundial da Saúde (OMS). **Relatório global sobre o estado da segurança viária**, Genebra; 2015.

OPAS, Organização Pan-Americana da Saúde. **Segurança de pedestres: Manual de segurança viária para gestores e profissionais da área**. Brasília, DF: OPAS, 2013.

PACKER, J. **Automobility and the driving force of warfare: from public safety to national security, em Architectures of Fear** (Barcelona, Centro de Cultura Contemporânea de Barcelona), 2007.

PALHANO, R. **A produção da coisa pública; serviços e cidadania na Primeira República: república ludovicence.** São Luís: Ipês, 1988.

PAXECO, F. **O trabalho maranhense.** S. Luís: Imprensa Oficial, 1916.

PECHANSKY, F; DUARTE, P.C.V.; BONI, R.B. Brandinide (Orgs). **Uso de bebidas alcoólicas e outras drogas nas rodovias brasileiras e outros estudos.** Porto Alegre: Secretaria Nacional de Políticas sobre Droga, 2010. Disponível em: <<https://pvst.com.br/wp-content/uploads/2013/11/LivroAlcooleDrogas.pdf>>. Acesso em 29 ago. 2017.

PIRES, R. P. **Migrações e Integração,** Oeiras, Celta, 2003.

PITANGA, C.V. **Fé em Deus e pé na tábua: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil.** Rev. Horizonte Antropológico. Porto Alegre, v.18, n.37, p. 399-402, jun. 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S01041832012000100021&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 12 jul. 2017

PORDEUS, A.M.J.; VIEIRA, L.J.E.S.; ALMEIDA, P.C.; ANDRADE, L.M.; SILVA, A.C.G.; LIRA, S.V.G. **Fatores associados à ocorrência do acidente de motocicleta na percepção do motociclista hospitalizado.** Rev. Brasileira em Promoção da Saúde, Fortaleza, v. 23, n. 3, p. 206-12, jul./set. 2010.

PORTAL DA SAÚDE. Ministério da Saúde. **Década de Ação para a Segurança no Trânsito 2011-2020.** Disponível em: < http://www.vias-seguras.com/a_prevencao/a_decada_de_acoes_de_seguranca_do_transito_2011_2020>. Acesso em 08/08/2017.

PORTELA, L.M.C. **Acidentes de trânsito sob a influência de álcool com vítimas fatais: crimes de homicídio doloso e culposo no Brasil.** Monografia (Bacharel em Direito) Faculdade de Direito de Brasília (UnB), 2016, 65 f. Disponível em: < http://bdm.unb.br/bitstream/10483/16201/1/2016_LucasMacedoCastanhoPortela_tcc.pdf>. Acesso em 03 set. 2017.

PRAZERES, M.G.N. **Andando nos trilhos: o serviço dos bondes elétricos na capital maranhense.** Monografia (Graduação em História), Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2007, 100 f.

QUEIROZ, M.S.; OLIVEIRA, P.C.P. **Acidentes de trânsito: uma análise a partir da perspectiva das vítimas em campinas.** Psicologia & Sociedade, v.15, n.12, p.101-123; jul./dez.2003

QUEIROZ, M.C. **Classes, identidades e transformações sociais.** Porto, Campo das Letras, 2005.

REICHENHEIM, M.E.; SOUZA, E.R.; MORAES, C.L.; MELLO-JORGE, M.H.P.; SILVA, C.M.F.; MINAYO, M.C.S. **Violência e lesões no Brasil: efeitos, avanços alcançados e desafios futuros.** Lancet. v. 6736, n. 11, p: 75-89, 2011.

RIBAS, Camila. **Isadora Duncan.** 2012. Revista Žena [online]. Disponível em: <<http://www.revistazena.com.br/camilaribas/materia/isadora-duncan/>>. Acesso em 29 ago. 2017.

ROCHA, G.S.; SCHOR, N. **Acidentes de motocicleta no município de Rio Branco: caracterização e tendências.** Rev. Ciência & Saúde Coletiva, Rio de Janeiro, v. 18, n. 3, p. 721-31, 2013.

- ROZESTRATEN, R.J.A. **Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos**. São Paulo: EPU, 1988.
- SANTOS, M.R.; SOLER, Z.A.S.G. **Vítimas do trânsito em São José do Rio Preto, São Paulo**. Epidemiologia e Serviços de Saúde, v. 16, n. 2 - abr/jun de 2007.
- SÁVIO, M. A.C. **A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade**. São Paulo: EDUC, 2002.
- SCHMITZ, A.R.O. **Trânsito: um palco para a violência**. In Almeida, M.G.B. (Org.). *Violência na sociedade contemporânea*. Porto Alegre: Edipucrs, 2010.
- SCIESLESKI, A. J. **Aspectos psicopatológicos do homem no trânsito**. Revista Brasileira de Medicina do Tráfego. São Paulo, v.1, n. 1, p11-17, 1982.
- SHELLER, M. **Feeling the Car**. Journal Theory, Culture and Society. London, Thousand Oaks and New Delhi: Sage, 21 (4/5), 2004.
- SILVA, P.H.N.V. **Epidemiologia dos acidentes de trânsito com foco na mortalidade de motociclistas no Estado de Pernambuco: uma exacerbação da violência social**. Tese (Doutorado em Saúde Pública), Fundação Oswaldo Cruz. Recife, 2012, 122 f.
- SILVA, C.A. et. al. **Vivendo após a morte de amigos**. Rev. Texto Contexto Enfermagem, Florianópolis, p. 97-104. Jan-Mar 2007. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/tce/v16n1/a12v16n1.pdf>> Acesso em: 22 fev. 2018.
- SILVEIRA, R.; RODRIGUES, R.A.P.; COSTA JÚNIOR, M.L. **Idosos que foram vítimas de acidentes de trânsito no Município de Ribeirão Preto-SP, em 1998**. Rev Latino-am Enfermagem, v.10, n.6, p.765-71, 2002.
- SIMMEL, G. **Simmel e a Modernidade**. Georg Simmel, Jessé Souza e Berthold Oelze (Org.); Jessé Souza et. al. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1998.
- SIMMEL, G. **Questões fundamentais de sociologia: individuo e sociedade**. Tradutor Pedro Caldas. Rio de Janeiro: Zahar, 2006.
- SOARES, G.A.D.; BORGES, D. **A cor da morte**. Rio de Janeiro. Rev. Ciência Hoje, v.35, n. 209, p. 26-31, 2004.
- SOUZA, V.R.; CAVENAGHI, S.; ALVES, J.E.D. **Mapeamento dos óbitos por local de ocorrência dos acidentes de trânsito na cidade do Rio de Janeiro**. XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, Caxambu – MG – Brasil, de 18 a 22 de setembro de 2006.
- SOUZA, M.F.M, et al. **Análise descritiva e tendência de acidentes de transporte terrestre para políticas sociais no Brasil**. In. *Epidemiol. Serv. Saúde*, v.16 n.1 Brasília mar. 2007.
- SOUZA, R.A.R.; NASCIMENTO, D.O.; ALMEIDA, H.H.R.; MEIRA, F.M.; SALOMÃO, I.S.; OLIVEIRA, C.V. **Trauma: estudo de necrópsias**. Rev. Fac. Ciênc. Méd. Sorocaba, v. 17, n. 4, p. 206 -209, 2015.
- STAVENHAGEN, R. **Classes Sociais e Estratificação Social**. In: FORACCHI, Marialice M. *Sociologia e Sociedade*. Rio de Janeiro: LCT, 2008.
- THRIFT, N. **Driving in the city**. Journal Theory, Culture and Society. London, Thousand Oaks and New Delhi: Sage, 21 (4/5), 2004

TRIVIÑOS, A.N.S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação.** São Paulo: Atlas, 1987.

TURATO, E.R. **Métodos qualitativos e quantitativos na área da saúde: desafios, diferenças e seus objetos de pesquisa.** Rev. Saúde Pública. São Paulo. v.39, n.3, p.507-14, 2005.

VANDERBILT, T. **Por que dirigimos assim?** Mitos, verdades e curiosidades sobre o trânsito. Rio de Janeiro: Elsevier/Campus, 2009.

VASCONCELLOS, E. A. **O que é trânsito.** São Paulo: Brasiliense, 1998.

_____, E.A. **A cidade, o transporte e o trânsito.** São Paulo: Prolivros, 2005.

_____, E.A. **Políticas de transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente.** Barueri, SP: Manole, 2013.

_____, E.A. **O custo social da motocicleta no Brasil.** Revista dos Transportes Públicos, São Paulo, n.119-120. p.127-142, 2008.

VIANA, N. **Violência urbana: a cidade como espaço gerador de violência.** Goiânia: Edições Germinal, 2002.

_____, N. **Economia política da violência no trânsito.** In: *Élisée*, Rev. Geo. UEG - Porangatu, v.2, n.1, p.24-43, jan./jul. 2013.

VIEIRA, J. L. **A história do automóvel.** Rio de Janeiro: Editora Alaúde, 2010.

VIEIRA, R.C.A.; HORA, E.C.; OLIVEIRA, D.V.; VAEZ, A.C. **Levantamento epidemiológico dos acidentes motociclísticos atendidos em um centro de referência ao trauma de Sergipe.** Rev. Escola de Enfermagem da USP, São Paulo, v. 45, n. 6, p. 1359-63, 2011.

URRY, J. **Mobilities.** Cambridge, UK: Polity Press, 2007.

_____, J. **The 'system' of automobility**In: Journal Theory, Culture and Society. London, Thousand Oaks and New Delhi: Sage, 21 (4/5), 2004.

ZIGMUNT, Bauman. **Globalização: as consequências humanas.** Rio de Janeiro: Zahar, 1999.

WASELFISZ, J.J. **Mapa da violência 2011: os jovens do Brasil.** Brasília: Ministério da Justiça, Instituto Sangari, 2011.

WASELFISZ, J.J. **Mapa da Violência 2013. acidentes de trânsito e motocicletas.** Disponível em: <http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf> Rio de Janeiro 2013. Disponível em: http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf>. Acesso em 03 set. 2017.

WEBER, M. **Capítulo XII.** Braga da Cruz (org). In: *Teorias sociológicas: os Fundadores e os Clássicos (antologia de textos)*, v.1, 3 ed. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 2001. p. 730-731.

WHO, World Health Organization. **Global Status Report on Road Safety: Time for Action.** Geneva: 2009. Disponível em: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/44122/1/9789241563840_eng.pdf. Acesso em: 08 SET. 2017.

_____, World Health Organization. **Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action.** Geneva: 2013. Disponível em: <http://www.un.org/en/roadsafety/pdf/roadsafety2013_eng.pdf>. Acesso em: 28 ago. 2017.

WRIGHT, C. L. **O que é transporte urbano.** São Paulo: Círculo do Livro, v. 26, p.197.

WILSON, J.L.; HERBELLA, F.A.M.; TAKASSI, G.F.; MORENO, D.G.; TINELI, AC. **Lesões fatais em trauma numa grande metrópole brasileira: um estudo de autópsias.** Rev. Col Bras Cir., v.38, n.2, p.122-6, 2011.

APÊNDICES

QUESTIONÁRIO PARA OBTENÇÃO DE DADOS SÓCIODEMOGRÁFICOS DOS ENTREVISTADOS

Número do Questionário(_____)

I- IDENTIFICAÇÃO E PERFIL SÓCIODEMOGRÁFICO

NOME DA ENTREVISTADO(A):

1) QUAL SUA IDADE? _____ anos.

2) VOCE MORA COM:

() Pais.

() Parentes.

() Com o companheiro.

() Com amigos

() Mora só.

() Outros, quem? _____.

3) QUAL SEU ESTADO CIVIL?

() Solteiro(a). () Mora com companheiro(a). () Separado(a)/Divorciado(a).

() Casado(a). () Viúvo(a).

4) Você tem filhos? [] não [] sim Quantos? _____

5) QUAL A SUA RELIGIÃO?

() Católica.

() Evangélica.

() Espírita

() Outra qual?_____.

6) QUAL A COR DA SUA PELE?

() Branca.

() Preta/negra.

() Parda/mulata/cabocla/morena.

() Amarelo/oriental.

() Indígena.

7) QUAL A SUA ESCOLARIDADE?

() Analfabeto(a).

- Ensino Fundamental Incompleto.
- Ensino Fundamental Completo.
- Ensino Médio Incompleto.
- Ensino Médio Completo.
- Ensino Superior Incompleto.
- Ensino Superior Completo.
- Pós-Graduado.

8) VOCÊ TEM ALGUM TRABALHO REMUNERADO (FORMAL OU INFORMAL)?

- Não.
- Sim, qual? _____.

9) QUAL A SUA RENDA FAMILIAR*?

Obs: Considerar 01 salário mínimo igual a R\$ 880,00.

- Não sei informar.
- A renda familiar é: _____.

10) VOCÊ TEM ALGUM MEIO DE TRANSPORTE PRÓPRIO?

- Não.
- Sim, qual? _____.
- quantos? _____.

11) QUAL MEIO DE TRANSPORTE VOCÊ MAIS UTILIZA NO SEU DIA A DIA?

- Carro, camioneta ou caminhonete.
- ônibus ou micro-ônibus (transporte de passageiros).
- caminhão, caminhão articulado, carreta.
- motocicleta, motoneta, ciclomotor, triciclo.
- outro (veículo de competição, coleção, etc).

12) VOCÊ JÁ FOI VÍTIMA DE ALGUM ACIDENTE DE TRANSITO?

- Não.
- Sim, qual? _____.

II – ROTEIRO DE ENTREVISTA

- 1) Como ocorreu o acidente?
- 2) Quais eram os veículos envolvidos no acidente? Qual a causa do acidente?
- 3) Qualidade da vítima?
 - a () Pedestre
 - b () Passageiro carro
 - c () Ciclista
 - d () Condutor Carro
 - e () Condutor Moto
 - f () Passageiro de moto
 - g () Condutor de caminhão
 - h () Condutor de carroça
 - i () Passageiro de ônibus
 - j () Outros
- 4) Há quanto tempo a vítima tinha habilitação?
- 5) Qual o tipo de lesão a vítima sofreu?
- 6) O que aconteceu com a(s) outra (s) pessoa(s) envolvidas nesse acidente?
- 7) O que ficou comprovado pelas autoridades sobre a responsabilização do acidente?
- 8) Quais os seus sentimentos após o acidente de trânsito?
- 9) Preocupação/ dor/ sofrimento físico/ psíquico/ hospitalização, O que seu parente vítima de acidente de trânsito vivenciou antes do falecimento?
- 10) Quais foram as maiores preocupações vivenciadas pelos familiares após o acidente?
- 11) A família recebeu, ainda recebe ou espera receber algum tipo de apoio e/ou indenização do Estado, após o falecimento da vítima?
- 12) A vítima contribuía financeiramente para o sustento da família? Como ficou a situação familiar após a perda?
- 13) O que você acha da violência no trânsito e qual sua avaliação sobre as leis de trânsito em nosso município?

GLOSSÁRIO

Automóvel - veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com capacidade para até oito pessoas, exclusive o condutor

Caminhão- Veículo automotor , de 8 ou mais rodas , que é utilizado na sua maioria das vezes para transporte de mercadorias.

Caminhão-Trator – veículo automotor destinado a tracionar ou arrastar outro.

Caminhonete - veículo destinado ao transporte de carga com peso bruto total de até três mil e quinhentos quilogramas.

Camioneta - veículo misto destinado ao transporte de passageiros e carga no mesmo compartimento.

Ciclomotor – veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.

Micro-ônibus- veículo automotor de transporte coletivo com capacidade para até vinte passageiros

Motocicleta- veículo automotor de duas rodas, com ou sem *side-car*, dirigido por condutor em posição montada.

Motoneta- veículo automotor de duas rodas, dirigido por condutor em posição sentada.

Reboque- veículo destinado a ser engatado atrás de um veículo automotor

Semi-Reboque- veículo de um ou mais eixos que se apóia na sua unidade tratora ou é a ela ligado por meio de articulação.

Side-Car- é um dispositivo de uma única roda preso a um lado de uma motocicleta, resultando em um veículo de três rodas.

Trator- veículo automotor construído para realizar trabalho agrícola, de construção e pavimentação e tracionar outros veículos e equipamentos.

Triciclo- pequeno veículo de três rodas.

Utilitário - veículo misto caracterizado pela versatilidade do seu uso, inclusive fora de estrada.

ANEXOS



ESTADO DO MARANHÃO
SECRETARIA DE ESTADO DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA CIVIL
SUPERINTENDÊNCIA DE POLÍCIA TÉCNICO-CIENTÍFICA
INSTITUTO MÉDICO LEGAL

Ofício nº 811/2017- IML/SPTC/SSP/MA

São Luís, 27 de janeiro de 2017.

A Sua Senhoria a Senhora
Profª Drª Elizabeth Maria Beserra Coelho
Coordenadora em exercício do Programa de Pós-graduação em Ciências Sociais/UFMA
Nesta

Assunto: Resp. Ofício PPGCSoc nº 020/2016

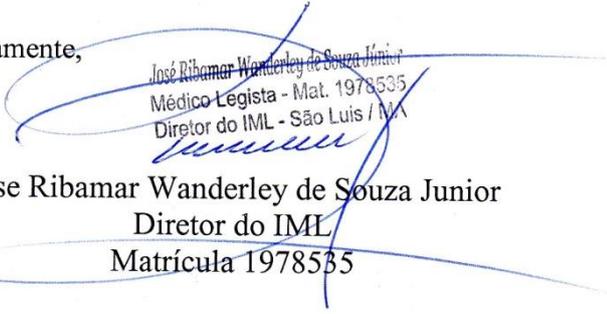
Senhora Coordenadora,

O Instituto Médico Legal é um órgão da Polícia Civil da Secretaria de Segurança Pública do Maranhão. Embora esteja geograficamente dentro das dependências da Universidade Federal do Maranhão, não é vinculado a esta. Há, portanto, vários regramentos de acesso ao Instituto e principalmente de acesso aos seus dados, devido ao caráter de investigação do IML, que no passado não vinham sendo devidamente observados. Assim, por falta de regularização de aspectos legais, está suspenso o acesso de estudantes e pesquisadores alheios ao serviço.

Há um projeto para o ano em curso, de formalização de convênio com a UFMA e com outras instituições de ensino superior e de estruturação do centro de estudos deste órgão. Até que essa medida se concretize e se estabeleça, encontra-se suspenso o acesso à instituição para a finalidade de pesquisa.

A formalização dos convênios prevê ainda a existência de contrapartidas para o IML, na forma de cooperação técnico-científica ou apoio material, que jamais houve anteriormente.

Atenciosamente,


 José Ribamar Wanderley de Souza Júnior
 Médico Legista - Mat. 1978535
 Diretor do IML - São Luís / MA

José Ribamar Wanderley de Souza Júnior
 Diretor do IML
 Matrícula 1978535