

UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA

MAURÍCIO BASTOS RUSSO

VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO À “MODA BRASILEIRA”:
INSEGURANÇA, LETALIDADE E IMPUNIDADE.

FORTALEZA
2012

MAURÍCIO BASTOS RUSSO

VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO À “MODA BRASILEIRA”:
INSEGURANÇA, LETALIDADE E IMPUNIDADE.

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia, da Universidade Federal do Ceará, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Doutor.

Orientador: Prof. Dr. César Barreira.

FORTALEZA
2012

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca de Ciências Humanas

-
- R931v Russo, Maurício Bastos.
Violência no trânsito à “moda brasileira” : insegurança, letalidade e impunidade / Maurício Bastos Russo. – 2012.
225 f. : il. color., enc. ; 30 cm.
- Tese (doutorado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Departamento de Ciências Sociais, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Fortaleza, 2012.
Área de Concentração: Sociologia.
Orientação: Prof. Dr. César Barreira.
- 1.Acidentes de trânsito – Aspectos sociais – Brasil. 2.Trânsito – Infrações – Brasil. 3.Violência urbana – Brasil. I. Título.

CDD 363.1250981

VIOLÊNCIA NO TRÂNSITO À “MODA BRASILEIRA”:
INSEGURANÇA, LETALIDADE E IMPUNIDADE.

Maurício Bastos Russo

Tese submetida ao corpo docente do Programa de Pós-Graduação em Sociologia do Departamento de Ciências Sociais da Universidade Federal do Ceará (UFC) como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Doutor.

Prof. Dr. César Barreira (Orientador)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Profa. Dra. Linda Gondim
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. Jackson Alves de Aquino
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. José Vicente Tavares dos Santos
Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS)

Prof. Dr. Geovani Jacó de Freitas
Universidade Federal do Ceará (UECE)

Fortaleza
2012

Para minha amada esposa Ticiania.
Todo amor que houver nesta vida.

À minha família pelo apoio incondicional.

AGRADECIMENTOS

Primeiro à minha família. À minha mãe Maria Lucia, minhas irmãs Carla e Maura e minha sobrinha Tamires. A distância que nos separa não é maior que o amor que nos une. À minha esposa Ticiane, pelo apoio, leitura crítica, paciência, amor e pela felicidade do dia-a-dia.

Agradeço à Universidade Federal do Ceará, ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia e seus professores, por terem me recebido de braços abertos e proporcionar um ensino de qualidade e gratuito.

Ao meu orientador Prof. César Barreira, cuja amizade, respeito e contribuições acadêmicas foram fundamentais para que minha jornada tivesse êxito.

Ao amigo Prof. José Vicente Tavares dos Santos, pois seus ensinamentos e sabedoria contribuíram para que aqui chegasse.

À Profa. Linda Gondim, com quem pude ampliar meus conhecimentos durante a monitoria e pelas suas importantes contribuições na qualificação.

Ressalto o apoio financeiro do Programa REUNI de Orientação e Operacionalização da Pós-Graduação Articulada à Graduação (PROPAG) e da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), indispensável para qualificação do ensino superior no Brasil.

Aos amigos do Laboratório de Estudos da Violência (LEV/UFC): Camila, Igor, Jânia, Leonardo, Luiz Fábio e Marcos pelos bons momentos ao longo destes anos, fundamentais para a sanidade de qualquer doutorando.

Aos amigos do Grupo de Pesquisa Violência e Cidadania (GPVIOL/UFRGS): Alex, Ilga, Laura, Luciana, Rafael e Virginia pelo companheirismo de longa data.

Aos amigos do Doutorado, Daniele, Erle, Fernanda, Gledson, Kelma, Marcelo e Maria Loures pela acolhida deste *outsider* nas terras alencarinhas.

Atropelamento e Fuga

Skova e a Máfia

Você dirige o automóvel
 Eu lhe dirijo argumentos
 Você digere alguns momentos
 Mas cola seus olhos ao ponteiro
 E cola o ponteiro ao vermelho
 E cola o seu carro ao da frente
 Você diz a verdade quando mente
 Porque amplifica sua voz quando fala
 Seu carro vai rápido como uma bala
 Seu carro é irrefutável
 Mas as vielas são inviáveis

Automóveis, atropelamento e fuga
 Alvos móveis, atropelamento e fuga
 Automóveis, automóveis
 Atropelamento e fuga
 Alvos móveis, atropelamento e fuga

Há sobre certos ombros largos
 Menos que atrás dos olhos
 Brilhantes de quem sabe
 É que sabe, que sabe
 (que sabe, que sabe)

E sabe muito antes de cada fato
 Você sucumbe ao aparato
 Você já vem enquanto eu ia
 Só que você não viu nada por lá,
 E A há há há

Você dirige o automóvel
 Mas eu dirijo seus tormentos
 A minha lógica pedestre
 Vai ser seu atropelamento
 Eu serei o responsável
 Irresponsabilizável

Automóveis, atropelamento e fuga
 Alvos móveis, atropelamento e fuga
 Automóveis, automóveis,
 Atropelamento e fuga
 Alvos móveis, atropelamento e fuga.

RESUMO

Na última década a frota brasileira de veículos quase dobrou de tamanho. Ao mesmo tempo, a cada ano, aumenta o número de vítimas decorrentes de acidentes de trânsito no Brasil. O objetivo desta tese é compreender como as condições socioeconômicas e culturais contribuem com a violência no trânsito. Embora este seja um problema comum a todos os países na modernidade, em alguns casos, como no Brasil, o maior problema não é o número total de acidentes, mas o percentual letal destes. Ao contrário dos países desenvolvidos, no Brasil, a maior parte dos automóveis de passeio, tipo de veículo que mais se envolve em acidente de trânsito com vítimas, não dispõem de equipamentos de segurança básicos, como airbags e freios ABS, essências para evitar que o acidente se torne fatal. Soma-se a isto a incapacidade do Estado em regular adequadamente o ambiente social do trânsito. A falta de punição dos infratores, desde infrações leves, como o estacionamento em local proibido, a casos mais graves como o homicídio no trânsito, incentiva as práticas ilegais. Problemas no aprendizado dos condutores e na obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CHN) permitem que milhares de motoristas não qualificados circulem nas ruas e estradas brasileiras. Nosso crescimento econômico não foi acompanhado por um processo que transformasse os condutores em indivíduos capazes de respeitar a alteridade dos demais participantes do sistema de trânsito. O trânsito ainda é para alguns um espaço privilegiado, que deveria respeitar a hierarquia social existente, que entra em conflito com aqueles que consideram este um espaço democrático.

Palavras Chaves: violência, trânsito, veículos, jeitinho, letalidade, impunidade e insegurança.

ABSTRACT

The Brazilian car fleet almost doubled its size in the last decade. At the same time, the number of victims from car accidents rises every year. This thesis aims at understanding how economic and cultural conditions contribute to violence caused by cars. In spite of the fact that this is a common issue in every country nowadays, in some cases, such as it happens in Brazil, the problem is not the total number of car accidents but their lethal percentage. In Brazil, contrary to what is seen in developed countries, most automobiles, a kind of vehicle most frequently involved in accidents with victims, do not offer basic safety equipment, such as airbags and anti-lock braking system (ABS) which are major deterrent of fatalities. One should add to this the state's inability to regulate properly the social environment created for vehicles. Exemption from punishment for violators, ranging from light infractions, such as parking at unauthorized places, to more serious ones, such as homicides fired by car accidents foments illegal practices. Problems involving training of new drivers and issuing of a driver's license release thousands of unauthorized drivers to take Brazilian streets and roads. The country's economic development did not create an equal process of transformation that allowed drivers to changing into individuals capable of respecting alterity involving other users of the transit system. Transit is still a privileged space for some who do not respect the existing social hierarchy and who defy those who consider driving a car an exercise of democracy.

Keywords: Violence, Transit, Vehicles, Prerogative, Fatality, Impunity, Insecurity.

Lista de Figuras e Mapas

Figura 1 – Registro de mortes no trânsito no Brasil, 2002-2008.	18
Figura 2 - Engavetamento no Japão	29
Figura 3 - Sr. Walker	99
Figura 4 - Sr. Wheeler	100
Figura 5 - O Pedestre.....	100
Figura 6 – Populares	145
Figura 7 – Hatch Médio	145
Figura 8 – Sedã Pequeno.....	146
Figura 9 – Sedã Compacto.....	146
Figura 10 – Sedã Médio	147
Figura 11 – Sedã Grande	147
Figura 12 – Monovolume.....	148
Figura 13 – Station Wagon.....	148
Figura 14 - Picapes	149
Figura 15 - SUV	149
Figura 16 - Esportivos	150
Figura 17 - Posse de automóvel e motocicleta pelas famílias	162
Figura 18 – Evolução do BMW Série 5 e do Lada 2105.	173

Tendências de Morte no Trânsito (TMT/OMS)

Figura 19 - TMT, Suécia.....	176
Figura 20 – TMT, Alemanha.....	176.
Figura 21 – TMT, Estados Unidos.	176
Figura 22 – TMT, França.....	176
Figura 23 – TMT, Brasil.	177
Figura 24 – TMT, Japão.....	177
Figura 25 – TMT, China.....	177
Figura 26 – TMT, África do Sul.....	177
Figura 28 – TMT, Índia.....	178
Figura 29 – TMT, Rússia.....	178
Figura 31 – TMT, México.....	178
Figura 32 – TMT, Argentina.....	178

Figura 33 – TMT, Reino Unido.	178
Vítimas fatais de acidente de trânsito, de acordo com a categoria (OMS)	
Figura 34 – Suécia.	179
Figura 35 - Alemanha.	179
Figura 36 - Reino Unido.	180
Figura 37 - Estados Unidos.	180
Figura 38 – França.	180
Figura 39 - Japão.	180
Figura 40 – Brasil.	181
Figura 41 - China.	181
Figura 42 – Argentina.	181
Figura 43 – Índia.	181
Figura 44 – México.	182
Figura 45 - África do Sul.	182

Mapas

Mapa 1 – Frota de Veículos, segundo o estado, Brasil, 2006.	135
Mapa 2 – Taxa de motorização, segundo o estado, Brasil, 2006.	136
Mapa 3 – Total de acidentes de trânsito, segundo o estado, Brasil, 2006.	137
Mapa 4 – Taxa por 10.000 veículos de acidentes com vítimas não fatais, segundo o estado, Brasil, 2006.	139
Mapa 5 – Taxa de 10.000 veículos de acidentes com vítimas fatais, segundo o estado, Brasil, 2006.	140

Lista de Tabelas e Gráficos

Tabela 1 – Municípios integrados ao SNT (2011)	102
Gráfico 1 – Total de acidente com vítimas, em Porto Alegre 1992-2011.	104
Gráfico 2 – Total de acidente com vítimas, em Fortaleza 1992-2008.	105
Gráfico 3 – Total de acidente com vítimas, em São Paulo 1992-2008.	106
Taxa de Mortalidade Específica	
Gráfico 4 – TME, Brasil.	107
Gráfico 6 - TME, Belém.	107
Gráfico 8 – TME, Boa Vista.....	108
Gráfico 10 – TME, Cuiabá.....	108
Gráfico 11 – TME, Curitiba.....	108
Gráfico 12 – TME, Florianópolis.	108
Gráfico 13 – TME, Fortaleza.....	108
Gráfico 14 – TME, Goiânia.	109
Gráfico 15 – TME, João Pessoa.....	109
Gráfico 16 – TME, Macapá..	109
Gráfico 17 – TME, Maceió.....	109
Gráfico 18 – TME, Manaus.	109
Gráfico 19 – TME, Natal.....	109
Gráfico 20 – TME, Palmas.	110
Gráfico 21 – TME, Porto Alegre.....	110
Gráfico 22 – TME, Porto Velho.....	110
Gráfico 23 – TME, Recife.....	110
Gráfico 24 – TME, Rio Branco.....	110
Gráfico 25 – TME, Rio de Janeiro.....	110
Gráfico 26 – TME, Salvador.	111
Gráfico 27 – TME, São Luís.....	111
Gráfico 28 - TME, São Paulo.	111
Gráfico 29 – TME, Teresina.....	111
Gráfico 30 – TME, Vitória.	111
 Gráfico 31 – Total de condutores envolvidos em acidentes com vítima, segundo a categoria, Brasil, 2006.	 119

Gráfico 32 – Total de condutores envolvidos em acidentes com vítima, segundo a faixa etária, Brasil, 2006.	120
Gráfico 33 – Total de condutores habilitados segundo a faixa etária, Brasil, 2006.....	121
Gráfico 34 – Percentual de condutores, segundo o sexo, Brasil, 2006.....	122
Gráfico 35 – Tipo de veículo envolvido em acidentes com vítima, segundo a categoria do veículo, Brasil, 2006.	123
Gráfico 36 – Total de condutores segundo a categoria, Brasil, 2006.....	124
Gráfico 37 – Total de acidentes com vítima, segundo o tipo, Brasil, 2006.....	125
Gráfico 38 – Total de acidentes com vítima, segundo o turno, Brasil, 2006. .	126
Gráfico 39 – Total de acidentes com vítima, segundo a zona, Brasil, 2006...	127
Gráfico 40 – Total de vitimas, segundo sexo, Brasil, 2006.	128
Gráfico 41 – Total de vitimas fatais, segundo sexo, Brasil, 2006.....	129
Gráfico 42 – Total de vitimas fatais, segundo a faixa etária, Brasil, 2006.	130
Gráfico 43 – Total de vitimas, segundo a faixa etária, Brasil, 2006.	131
Gráfico 44 – Total de vitimas fatais, segundo a condição, Brasil, 2006.	132
Gráfico 45 – Total de vitimas, segundo a condição, Brasil, 2006.	133
Gráfico 46 – Total de acidentes com vítimas fatais, conforme a categoria do veículo, RS, 2007.....	151
Gráfico 47 – Total de atropelamentos, conforme a categoria do veículo,RS, 2007.....	152
Gráfico 48 – Total de colisões, conforme a categoria do veículo, RS, 2007. .	152
Gráfico 49 – Total de choque com objetos fixos, conforme a categoria do veículo, RS, 2007.....	153
Gráfico 50 – Total de capotamentos, conforme a categoria do veículo, RS, 2007.....	154
Gráfico 51 – Total de tombamentos, conforme a categoria do veículo, RS, 2007.....	154
Gráfico 52 – Proporção de atropelamentos, por categoria de veículo, RS, 2007.	155
Gráfico 54 – Proporção de choques com objetos fixos, segundo a categoria do veículo, RS, 2007.....	157
Gráfico 55 – Proporção de tombamento, segundo a categoria do veículo, RS, 2007.....	158
Gráfico 56 – Proporção de veículos envolvidos em capotamento, segundo a categoria do veículo, RS, 2007	158
Gráfico 57 – Total da frota de veículos, países selecionados.....	166
Gráfico 58 – Total de acidentes não fatais, países selecionados.	167

Gráfico 59 – Taxa de acidentes não fatais por 10 mil veículos, países selecionados.....	168
Gráfico 60 - Total de mortes em acidentes de trânsito, países selecionados.....	169
Gráfico 61 – Taxa de mortes no trânsito por 10 mil veículos, países selecionados.....	170
Gráfico 62 – Total de acidentes com vítimas, Brasil, 1959-2006.	185
Gráfico 63 – Taxa de acidentes com vítimas, Brasil, 1961-2006.	186
Gráfico 64 – Total de <i>blitz</i> realizadas pelo DETRAN, Ceará, 2002-2001.....	188
Gráfico 65 – Total de vítimas fatais em acidentes de trânsito, Ceará, 2005-2011.....	189
Gráfico 66 – Total de veículos abordados nas operações, Ceará, 2008-2011.....	190

Sumário

Introdução.....	14
Capítulo 1 – Violência no trânsito na modernidade brasileira	23
Capítulo 2 - A Legislação de Trânsito no Brasil.....	45
Uma ementa sobre a legislação.	71
Capítulo 3 – <i>Fatores que contribuem para a violência no trânsito</i>	74
3.1 – A Carteira Nacional de Habilitação e a violência no trânsito.	74
3.2 – A falha humana e os acidentes de trânsito.	81
3.3 – Beber e dirigir: quando a ressaca é o menor dos problemas.	83
3.4 - A valorização do risco ou brincando com o perigo.....	88
3.5 – A vitimização do condutor profissional.....	91
3.6 – O motorista e o monstro: a agressividade no trânsito.	98
3.7 – A violência no trânsito municipalizado.	101
3.8 - Impunidade no trânsito: incentivando a transgressão.	112
A violência no trânsito em revista.	114
Capítulo 4 - Condutores, vítimas e veículos.	118
4.1 - Condutores envolvidos em acidentes de trânsito com vítimas ...	118
4.2 – Quem são as vítimas no trânsito brasileiro?	128
4.3 – Taxa de motorização: mais veículos, mais vítimas?	134
Personificando a violência no trânsito.....	141
Capítulo 5 - Automóvel de passeio: que modelo pode te matar?	144
Modelo de veículo e vitimização: um balanço	159
Capítulo 6 - Do jeitinho nasceste, com jeitinho morrerás?.....	164
6.1 – A lei e os acidentes de trânsito no Brasil.	184
Capítulo 7 - Conclusões	191
Referências Bibliográficas.....	217

Introdução

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) considera o trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga. Compreendemos, no entanto, que a além da definição jurídica o trânsito se constitui como um ambiente social, em constante movimento onde milhares de relações ocorrem a cada minuto, onde se negociam e disputam espaços cada vez menores para a circulação, principalmente, nas grandes cidades. A cada dia, milhares de novos carros entram em circulação no Brasil. Em 1997, a frota nacional era de 28.886.338 de veículos; em 2006, a frota já era de 43.370.640 veículos. Um aumento de mais de cinquenta por cento em dez anos.

Este ambiente social é regulado não só pela legislação de trânsito, mas também por lutas implícitas entre aqueles que consideram existir uma hierarquia social que deveria ser respeitada no trânsito e aqueles que consideram este um espaço democrático. É regulado, também, pelo uso do *jeitinho brasileiro*¹ como forma de quebrar as regras estabelecidas e pela utilização do espaço público como se fosse privado.

Neste ambiente conflituoso, as disputas não ocorrem de maneira pacífica, tendo como resultado o aumento anual no número de mortes no trânsito. Em 2006², a quantidade de vítimas fatais no trânsito brasileiro (36.367) só não foi maior que o total de homicídios (48.600). Mas, se comparado aos homicídios cometidos com arma de fogo, que representaram 70,24% do total (33.968), tivemos mais mortes no trânsito³. Ao prejuízo humano, soma-se um gasto público estimado pelo Ministério da Saúde de R\$ 5,3 bilhões por ano, além da grande ocupação dos leitos hospitalares para atender as vítimas da violência no trânsito.

A violência no trânsito ainda é uma questão pouco estudada pela Sociologia brasileira. Existe uma grande quantidade de estudos sobre

¹ Conforme DaMatta (1986, p.88) o *jeitinho* está localizado entre o “pode” e o “não pode”, um arranjo social para que possamos operar no sistema legal brasileiro “que quase sempre nada tem a ver com a realidade social”.

² Fonte: Ministério da Saúde. Saúde Brasil, 2007.

³ Porém, como veremos adiante, o número de mortos no trânsito varia bastante de acordo com a fonte utilizada.

homicídios por arma de fogo, por exemplo, mas a literatura sociológica sobre os acidentes de trânsito ainda é escassa comparada com outras temáticas. A maior parte dos estudos está concentrada em outras áreas como na saúde, na epidemiologia e na psicologia social.

Embora diversas áreas do conhecimento científico produzam pesquisas sobre acidentes de trânsito no Brasil, estas, conforme, Marin e Queiroz ainda:

[...] são escassos, as ações de prevenção e controle estão apenas iniciando e pouco se conhece a respeito do comportamento do motorista e do pedestre, das condições de segurança das vias e veículos, da engenharia de tráfego, dos custos humanos e ambientais do uso de veículos motorizados e das consequências traumáticas resultantes dos acidentes de trânsito (MARIN e QUEIROZ, 2000 apud HOFFMANN et alli, 2003, p. 180).

A partir dos estudos na área da saúde é possível perceber o custo social e financeiro que os acidentes de trânsito gera. Em relação ao custo social, conforme Ott et. all.(1993), este tipo de acidente foi responsável pela maioria dos atendimentos ambulatoriais e das internações na Região Metropolitana de Porto Alegre, principalmente, de pedestres vítimas de atropelamento. Os atropelamentos também foram relatados por Pugliese (1975) como a maior causa de morte no trânsito em Salvador, resultado semelhante encontrado treze anos depois nesta mesma cidade por Oliveira, Mota e Costa (2008) numa pesquisa que abrangeu o período de 1991 a 2000. Os atropelamentos, em média, foram responsáveis por trinta por cento das mortes de trânsito em todas as capitais brasileiras em 2003 de acordo com Souza e Lima (2007).

O estudo de Mello Jorge e Gawaryszewski (2000a) analisou as mortes por causas externas⁴ na cidade de São Paulo num período de quarenta anos, entre 1960 e 1999. Neste período, os acidentes de trânsito causavam a maior parte das mortes por causas externas até meados da década de 1980, quando os homicídios se tornaram a principal causa das mortes externas.

Em relação aos custos financeiros, Melione (2006, p. 86) aponta que em São José dos Campos “O maior gasto médio de internações foi por acidente de transporte (R\$ 614,93), seguido das agressões (R\$ 594,90).” Em

⁴ Categoria utilizada pelo Ministério da Saúde que agrega as mortes por acidente e violentas.

1998, os acidentes de trânsito consumiram grande parte dos recursos financeiros nos hospitais no Rio de Janeiro:

Da análise [...], depreende-se que, nos hospitais estudados, os acidentes relacionados ao trânsito (atropelamentos, acidentes de trânsito e acidentes de transporte) absorveram a maior parte dos custos do tratamento de vítimas de violência: juntas, estas três modalidades representaram nada menos que 74,3% dos custos da amostra analisada no HMMC [Hospital Municipal Miguel Couto] e 48,4% dos relativos àquela do HMSF [Hospital Municipal Salgado Filho], quando excluído o item queda (DESLANDES, PASSOS DA SILVA e UGÁ, 1998, p. 287).

O principal motivo do alto custo financeiro das vítimas de acidente de trânsito é o tempo médio que o paciente fica internado, como aponta o estudo de Deslandes e Silva (2000, p. 370), realizado em dois hospitais na capital fluminense:

A média de permanência dos atropelados no setor de emergência foi de 5,2 dias no Hospital 1 e 4,7 dias no Hospital 2. Essa foi uma das maiores médias de permanência dentre todas as causas externas (cuja média predominante foi de 1 a 6 horas).

O elevado período em que a vítima de acidente de trânsito no Brasil fica internada agrava o problema da falta de leitos existente em nosso sistema de saúde. Segundo Marín e Queiroz (2000, p. 8), “Cerca de dois terços dos leitos hospitalares dos setores de ortopedia e traumatologia são ocupados por vítimas de acidente de trânsito”.

A vitimização por acidente de trânsito é um fenômeno mundial. O cientista político Michael J. Tompson (1978) percorreu trinta cidades⁵ e concluiu que os problemas do trânsito apresentam notável similaridade em cidades de portes semelhantes, independente de sua localização. Para o autor citado, a questão do trânsito pode ser considerada uma enfermidade social. Muito embora o acidente de trânsito seja inevitável do mundo moderno, a quantidade e gravidade podem ser agravadas pelo nível de desenvolvimento de um determinado país. O Informe Mundial sobre Prevenção de Acidentes causados no Trânsito, publicado pela Organização Mundial da Saúde (OMS, 2004), chama a atenção para o fato de que os

⁵ As cidades pesquisadas *in loco* por Thompson foram: Londres, Paris, Hamburgo, Bremen, Copenhague, Göteborg, Estocolmo, Viena, Atenas e Istambul, na Europa; Nova Iorque, Boston, Detroit, Chicago, Denver, Salt Lake City, San Francisco e Los Angeles, na América do Norte; Teerã, Karachi, Calcutá, Cingapura, Hong Kong, Tóquio e Manila, na Ásia; Melbourne e Sidney, na Austrália; Bogotá na América do Sul e Lagos na África.

acidentes de trânsito têm um impacto maior nos setores mais pobres e vulneráveis da população.

Frente a esta realidade, o problema de pesquisa desta tese parte da seguinte questão: **que fatores contribuem para a violência no trânsito, ou mais especificamente, nos acidentes de trânsito com vítimas no Brasil?** Nossa hipótese é que **dois fatores principais colaboram para o aumento da violência no trânsito: em primeiro lugar, o crescimento da frota de veículos, resultado da estabilidade econômica ocorrida no Brasil na última década e, em segundo lugar, a incapacidade do Estado de fiscalizar adequadamente o trânsito como ambiente social.**

A partir destas hipóteses, estabelecemos como nossos Objetivos Gerais: analisar se existe relação entre a condição socioeconômica dos condutores e os acidentes de trânsito com vítimas e investigar a atuação do Estado na fiscalização no trânsito no Brasil. Para atingir as metas propostas, nossos Objetivos Específicos são: traçar o perfil dos condutores e das vítimas envolvidas em acidentes de trânsito com vítimas, verificar quais são os modelos de automóvel mais comuns nos acidentes de trânsito com vítimas e compreender como as mudanças na legislação de trânsito ao longo do tempo contribuíram para o aumento da capacidade de fiscalização do Estado.

Esta tese tem como fonte de dados principal as informações estatísticas do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). Porém, algumas observações devem ser feitas. Em primeiro lugar, a divulgação das informações está defasada, o último Anuário Estatístico do DENATRAN refere-se apenas ao primeiro semestre de 2008, quando estamos em 2012. Como necessitávamos trabalhar com informações de um ano completo, optamos por utilizar o anuário de 2006, já que o de 2007 não estava disponível.

Em segundo lugar, o método pelo qual o DENATRAN coleta as informações sobre as mortes no trânsito resulta num alto grau de subnotificações, como veremos adiante, o que produz grandes diferenças em relação a outras fontes. O número de vítimas fatais no trânsito pode ser obtido através de três fontes: o DENATRAN, o Ministério da Saúde e o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre (DPVAT). Ocorre que em cada uma destas fontes o número de mortes

apresenta um valor específico, com diferenças que podem ultrapassar a cem por cento, como podemos ver na Figura 1 abaixo.

Figura 1 – Registro de mortes no trânsito no Brasil, 2002-2008.

ANO	DENATRAN	SUS	DPVAT
2002	18.877	32.753	-
2003	22.629	33.139	-
2004	25.526	35.105	-
2005	26.409	35.994	55.024
2006	19.910	36.367	63.776
2007	-	37.407	66.836
2008	-	-	57.116

Fonte: www.cnm.org.br/

Esta diferença ocorre porque cada um destes órgãos tem sua própria metodologia e fonte de dados. O DENATRAN tem como fonte de dados os Departamentos Estaduais de Trânsito (DETRAN), que por sua vez, obtêm os dados da Polícia Civil, Polícia Rodoviária Estadual e Polícia Rodoviária Federal. É a base de dados que possui o maior número de informações sobre os envolvidos em acidentes de trânsito, com idades das vítimas, sexo, tipo de habilitação, tipo de veículo e outras informações que foram obtidas pelas polícias no momento do preenchimento das ocorrências. O DENATRAN, no entanto, só contabiliza as mortes que ocorreram no local do acidente, isto é, caso a vítima venha falecer posteriormente no hospital, esta morte não fará parte das estatísticas deste órgão, o que gera uma subnotificação.

A base de dados do Ministério da Saúde é elaborada a partir do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM), que agrega as declarações de óbitos preenchidas nos hospitais municipais, estaduais e nos Instituto Médicos Legais (IML). Se por um lado, as informações disponibilizadas por este ministério se referem ao total de vítimas, sendo impossível determinar, por exemplo, quais destas eram condutores e quais eram pedestres, por outro lado, é possível obter informações de óbitos por acidente de trânsito dos últimos vinte anos. Este período é importante, porque permite verificar, por exemplo, se há diferenças na taxa de óbitos antes e depois da entrada em

vigor do Código de Trânsito Brasileiro (1998). Apesar de a subnotificação ser menor nesta base de dados, esta ocorre na medida em que, em alguns casos, a causa morte não é relacionada ao fato anterior, ou seja, o acidente de trânsito.

A terceira fonte são as informações da Seguradora Líder responsável pelo pagamento do Seguro DPVAT. Embora forneça mais informações sobre os envolvidos do que o Ministério da Saúde, ainda possui menos informações do que aquelas disponibilizadas pelo DENATRAN. Além disso, como o prazo para solicitar o seguro é de três anos, as informações de um ano anterior, já que os dados se referem às indenizações pagas e não aos acidentes, podem ser agrupadas num mesmo ano. Esta base de dados também apresenta subnotificações, pois muitas pessoas ignoram sua existência e acabam não solicitando o mesmo.

Entre vantagens e desvantagens e levando em consideração que nosso objetivo não era apenas trabalhar com informações sobre vítimas fatais no trânsito, mas também, traçar perfil dos envolvidos, optamos por utilizar os dados do DENATRAN para que fosse possível cruzar as informações. A partir dos dados disponíveis no Anuário Estatístico do DENATRAN, foi possível traçar o perfil dos condutores envolvidos em acidentes de trânsito com vítimas, que incluem idade, sexo, tipo de habilitação e de veículo, a motorização por estado e perfil das vítimas.

No entanto, não seria possível a realização desta pesquisa apenas com informações do DENATRAN. Para podermos analisar a evolução da legislação de trânsito, foi fundamental o acesso ao sítio *Portal da Legislação*, mantido e disponibilizado ao público pelo Senado Federal. Este sítio possui uma base de dados com toda a legislação brasileira desde meados do século XIX, com buscas organizadas por assunto ou data, fundamental para aqueles que desejam trabalhar com esse tipo de informação.

Trabalhamos também com informações produzidas pela mídia disponíveis em meio digital. Se em determinados momentos as informações midiáticas servem para ilustrar o texto, em outros, elas fornecem dados fundamentais que ajudam na linha de raciocínio adotada. Por exemplo, quando nos referimos aos Cursos de Formação de Condutores (CFC) não há nenhuma estatística oficial sobre a quantidade de condutores reprovados na primeira

prova prática de direção veicular, informação essencial sobre a qualidade do ensino oferecido por esses cursos.

Como era fundamental buscar traçar um perfil mais completo dos condutores envolvidos em acidentes com vítimas, foi necessário buscar informações em outras fontes de dados que pudessem complementar as informações disponibilizadas pelo DENATRAN. Isso só foi possível a partir da análise dos Boletins de Ocorrência (BO) da Polícia Civil do Estado do Rio Grande do Sul. Esta base permitiu determinar qual o modelo de automóvel que mais esteve envolvido em acidentes de trânsito com vítimas fatais. Os dados do DENATRAN informam apenas o tipo de veículo, isto é, se é automóvel de passeio, motocicleta, caminhão e ônibus, entre outros, mas não o modelo do veículo, o que para nós é fundamental para estabelecer um perfil completo dos condutores envolvidos em acidentes de trânsito. Embora seja uma base de dados estadual e não se possa fazer inferência em termos nacionais, é possível que apresente um padrão semelhante em todo o território nacional, tal como o perfil das vítimas de homicídio de um estado assemelhar-se ao de outros estados.

As informações da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (FENABRAVE) e da Associação de Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) contribuíram com dados sobre a indústria automobilística brasileira. Tais informações foram importantes, por exemplo, para compreender a classificação dos modelos de veículos vendidos no mercado nacional.

O Relatório Global de Acidente de Trânsito (Global Report of Traffic Accident) da Organização Mundial da Saúde (OMS) permitiu comparar os acidentes de trânsito no Brasil com países selecionados, desenvolvidos ou em desenvolvimento. O objetivo era verificar se o padrão do motorista brasileiro e dos acidentes de trânsito nacional difere do padrão mundial.

Para verificarmos a relação entre a promulgação de uma lei e seus possíveis efeitos na violência no trânsito, era preciso utilizar informações sobre um grande período histórico, já que nossa base de dados sobre legislação cobre um período de cento e dez anos. Nesse sentido, foram fundamentais as informações do Anuário Estatístico do Brasil, elaborado e disponibilizado em seu sítio pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que contém

informações sobre acidentes de trânsito no período de 1959 a 1993. A série histórica até 2006 foi completada com informações do DENATRAN. Apesar das informações terem origem em instituições diferentes a base é a mesma, uma vez que o IBGE utiliza os dados do DENATRAN que, por razões desconhecidas, não disponibiliza estas informações em seu sítio.

As bases de dados utilizadas nesta tese foram obtidas através da internet, sendo as mesmas informações que estão disponíveis fisicamente nos diversos órgãos consultados. Isto é, não se trata de uma pesquisa com informações que foram *produzidas* na ou para a internet, mas de informações que foram *disponibilizadas* na internet, o que é diferente.

No Capítulo 1 – Violência no trânsito na modernidade brasileira, através das contribuições principalmente de Norbert Elias, Zygmunt Bauman, Anthony Giddens e, sobretudo, Roberto DaMatta, procuramos construir uma teoria que dê conta das complexidades intrínsecas ao trânsito como espaço social.

O Capítulo 2 - *Evolução da Legislação de Trânsito no Brasil* tem por objetivo apresentar ao leitor as mudanças ocorridas na legislação de trânsito no Brasil nos últimos cento e dez anos. Desde o primeiro Decreto-Lei, de 1902, até a decisão do Superior Tribunal de Justiça, em 2012, de considerar como prova de consumo de álcool apenas os testes do etilômetro e de sangue (que o motorista pode se negar a fazer) muitos foram os avanços e recuos na legislação de trânsito brasileira. Ao longo deste período, pelo menos em termos legais, o Estado ampliou sua capacidade de fiscalização e regulação do trânsito.

O Capítulo 3 – *Fatores que contribuem para a violência no trânsito*, mostra ao leitor, a partir da revisão de inúmeras pesquisas, quais são os principais fatores que contribuem para que o trânsito no Brasil seja tão violento, a saber: as falhas no processo educacional dos motoristas, o consumo de substâncias proibidas antes de dirigir, a falha humana, a valorização do risco, a profissão de condutor, a agressividade dos motoristas, a municipalização do trânsito e a impunidade.

O Capítulo 4 - *Perfil dos condutores, das vítimas e dos veículos*, tem por objetivo construir o perfil dos envolvidos em acidentes de trânsito com vítima no Brasil. O perfil dos condutores foi traçado levando-se em

consideração não só o número total de envolvidos em acidentes de trânsito com vítimas, mas também, proporcionalmente, em relação à quantidade de condutores em cada categoria de habilitação, faixa etária e sexo. O perfil das vítimas mostra qual categoria é mais vitimada no trânsito, entre os condutores, os passageiros ou os pedestres. Ao determinar que tipo de veículos se envolveu em acidentes de trânsito com vítima contribuiu para aprimorar o perfil dos condutores.

No Capítulo 5 – *Automóvel de passeio: que modelo pode te matar?*, apresentamos ao leitor quais os principais modelos de veículos vendidos no Brasil, como são classificados pela indústria automobilística brasileira e sua relação com os acidentes de trânsito com vítimas. As mortes no trânsito não se distribuem de maneira equitativa entre todos os participantes do sistema de trânsito, questões como o modelo do veículo e os itens de segurança são fundamentais para assegurar a incolumidade dos ocupantes do veículo num acidente de trânsito. Além disso, ao determinar que modelos que mais participam de acidentes de trânsito com vítimas, permitiu traçar um perfil mais completo dos envolvidos.

No Capítulo 6 - *Do jeitinho nasceste, com jeitinho morrerás?*, comparamos os acidentes de trânsito no Brasil com as estatísticas de alguns países selecionados, o que há em comum e o que nos diferencia destes. No Brasil, é comum o uso da expressão “barbeiro” para designar alguém que, pelo menos na opinião do xingador, não sabe dirigir. Se os acidentes de trânsito servem como medida para determinar o nível de “barbeiragem” dos condutores, ao compararmos as estatísticas nacionais com a de outros países podemos ter uma ideia acerca de os condutores brasileiros estarem acima, abaixo ou na média dos condutores de outros países.

No Capítulo 7 – *Conclusões*, apresentamos os resultados finais desta pesquisa. Este capítulo concentra as principais análises deste trabalho, retomando as principais ideias e dados trazidos ao longo do texto para construir o argumento final que colabore com a análise sociológica da violência de trânsito no Brasil.

Capítulo 1 – Violência no trânsito na modernidade brasileira

Weber define a sociologia como “uma ciência que pretende compreender interpretativamente a ação social e assim explicá-la casualmente em seu curso e em seus efeitos” (WEBER, 1999, p. 3). A “ação” é entendida como comportamento humano (ato, omissão ou permissão) a partir de um *sentido subjetivo*. A ação “social” significa uma ação que, quanto ao seu *sentido visado* pelo agente, orienta seu próprio comportamento, tendo em vista a ação de outro (ou de outros). Isto significa dizer que o agente parte da ideia de que existe uma regularidade na ação de outro (ou de outros), o que abre caminho para expectativas do agente em relação a *oportunidades* em seu empreendimento.

Segundo Freund, para Weber:

[...] a atividade social se caracteriza pelo fato de regular o agente em sua conduta segundo a esperança de que outros se comportem de uma certa maneira, de sorte que ele encontre nisso uma razão favorável ou uma oportunidade de levar a bom termo a ação encarada. Esta oportunidade pode consistir no fato de os outros respeitarem um acordo combinado ou o respeitarem em média o sentido em que o agente o entende subjetivamente (FREUND, 1897, p. 89).

No trânsito, a ação dos motoristas é, em parte, regulada pela ação de outros motoristas que seguem (ou deveriam seguir) as regras de trânsito estabelecidas. Ao chegar próximo a um cruzamento, estando na preferencial, o condutor não reduz sua velocidade mesmo que visualize a aproximação de outro veículo na transversal. Com base nas regras de trânsito, ele acredita que o outro automóvel irá parar no cruzamento e ele poderá seguir a diante, sem que seja necessário reduzir sua velocidade. Quando a ação foge a regularidade, isto é, quando o outro motorista não se comporta de acordo com as expectativas dos outros motoristas, no caso não parar no cruzamento estando numa via secundária, esta ação pode ter como resultado um acidente de trânsito.

Mas porque um motorista não pararia num cruzamento, se as regras de trânsito indicam que ele deveria fazê-lo? DaMatta (2010) chama a atenção para o fato de que o trânsito no Brasil também é regido por outras questões não relacionadas diretamente às regras de trânsito, mas da maneira como o

motorista percebe o trânsito que, basicamente, pode ser dividido em dois estilos. Segundo o autor, o primeiro estilo é a ideia dicotômica entre ricos e pobres, autoridades e pessoas comuns, ou seja, que há uma hierarquia social e esta deve ser respeitada também no âmbito do trânsito. O segundo estilo é o que considera o espaço do trânsito igualitário, a prioridade é de quem chegar primeiro, as regras valem para todos independentes de sua posição social, riqueza ou profissão.

Isso revela que, no trânsito, não temos apenas um problema de engenharia ou falta de educação, como ocorre em todo lugar, mas um denso conflito entre dois estilos de comportamento ou navegação social bem estabelecidos (DAMATTA, 2010: 61).

O discurso daqueles a favor da hierarquia social no trânsito procura determinar qual o papel que cada um deve ter neste ambiente. Este tipo de discurso pode ser representado na fala de um apresentador da Rede Brasil Sul (RBS), afiliada à Rede Globo de Santa Catarina, que atribuiu o número de acidentes ao fato de que atualmente “Qualquer miserável agora tem carro⁶”. Vejamos seu raciocínio:

[...] o sujeito mora apertado numa gaiola, que hoje chamam de apartamento. Não tem nenhuma qualidade de vida, mas tem um carro na garagem. Esse camarada, casado, como não suporta a mulher nem a mulher suporta ele, sai. Vão pra estrada. Vão se distrair. Vão se divertir. E aí, inconscientemente, o cara quer compensar suas frustrações, com excesso de velocidade. Tem cabimento o camarada não vencer a curva? Como se curva fosse feita para vencer. Quando o camarada morre sozinho, problema dele. Mas quanto mata um inocente? [...] Então é isso, estultícia, falta de respeito, frustração, casais que não se toleram, popularização do automóvel, resultado desse governo espúrio, que popularizou pelo crédito fácil o carro para quem nunca tinha lido um livro. É isso.

Segundo esta lógica, a posição que os pobres devem ocupar no sistema de trânsito é de pedestre, não deveriam ser motoristas, isto é, não deveriam ter carro para “atrapalhar” o trânsito das “pessoas letradas e cultas” que, segundo o apresentador citado, sabem “se comportar no trânsito”. Como todo preconceito é irracional (embora muitas vezes suas estratégias de ação sejam bastante racionais) o preconceito deste jornalista não condiz com a realidade.

Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), em 2010, os carros com mais de nove anos de uso foram

⁶ Disponível em: http://www.youtube.com/v/uwh3_tE_VG4&fs=1&rel=0&autoplay=1. Acesso em: 05/12/2011.

“responsáveis” apenas por 35,30% dos acidentes em estradas federais. Dificilmente “um miserável”, “que mora numa gaiola”, como se refere a determinadas pessoas o apresentador supracitado, vai conseguir comprar um carro mais novo. Mas digamos que ele consiga juntar um pouco mais de dinheiro e compre um carro mais novo. Se somarmos o número de acidente de carros com seis anos ou mais de uso, temos 47,40% do total de acidentes. Isso significa dizer que o pobre que anda no seu carro velho, com mais de nove anos de uso, é “responsável” por, aproximadamente, um terço dos acidentes em rodovias federais, ou seja, os outros dois terços são de “responsabilidade” dos carros mais novos.

Independente da idade do carro, no Brasil morrem anualmente milhares de pessoas vítimas de acidente de trânsito, porém, isto não é suficiente para gerar uma “comoção nacional”, como acontece em acidentes aéreos, por exemplo. Ocorre que acidentes aéreos, em alguns casos, o número de vítimas fatais passa de uma centena em um único evento, enquanto que nos acidentes de trânsito, o número de vítimas fatais por evento normalmente é de uma a duas⁷, embora ocorram centenas de acidentes todos os dias.

Tal recorrência acaba transformando o acidente de trânsito num acontecimento comum, um fato corriqueiro. Conforme Tavares dos Santos (2009, p. 25) “A sociedade parece aceitar a violência, ou resignar-se, incorporando-a como prática social e política normal e coletiva, como demonstram os rotineiros exemplos de violência nas cidades, nos campos e florestas brasileiras.”

Podemos demonstrar a incorporação do acidente de trânsito como algo rotineiro, cotidiano, através de sua manifestação pela cultura popular como, por exemplo, na música. Segundo Costa (2001, p. 368) “[...] O texto da canção mimetiza uma situação de enunciação cotidiana, tornando-se convidativo para o ouvinte, que aí reconhece cenas de seu cotidiano.” Vários artistas populares usam o cotidiano para criar suas músicas ou então cantam canções de compositores que buscam inspiração nos fatos do dia a dia.

Em 1956, o sambista paulista Adoniran Barbosa escreveu a canção *Iracema*, onde lamenta a perda de seu grande amor. A inspiração para a

⁷ Em 2006, segundo dados do DENATRAN a média foi de 1,3 vítimas por acidente de trânsito.

música veio de uma notícia no jornal, que relatava o atropelamento de uma mulher na Avenida São João em São Paulo⁸. No final dessa música, o autor exclama:

Iracema fartavam vinte dias pra o nosso casamento
 Que nós ia se casar
 Você atravessou a São João
 Veio um carro, te pega e te pincha no chão
 Você foi para Assistência, Iracema
 O chofer não teve culpa, Iracema
 Paciência, Iracema, paciência⁹

Percebe-se certa resignação do compositor, que culpa Iracema pela própria morte, pois inadvertidamente atravessou a Avenida São João, sem olhar para os lados. Na época em que Adoniran escreveu a música, essa avenida era muitas vezes chamada de “criminosa” ou “assassina”, devido ao número de atropelamentos registrados diariamente. No sítio *São Paulo minha Cidade*, que instiga os internautas a contar sua história com a cidade, num texto intitulado “Avenida São João”, o internauta Arlindo relata sua experiência de conhecer a *Cidade da Garoa* nos anos 1950, na perspectiva de um morador do norte do Paraná. O autor relata os avisos recebidos para ter cuidado com esta avenida:

No interior ela era chamada de "avenida assassina", dados os constantes atropelamentos. Quem vinha para São Paulo recebia um verdadeiro sermão para tomar cuidado ao atravessar a São João. Tinha trânsito nos dois sentidos. Semáforos eram poucos. Os carros vinham lá de cima da Sé em velocidade excessiva para a época. Quem não se cuidasse era atropelado¹⁰.

Quatorze anos depois da música de Adoniram, o cantor Tony Tornado e o Trio Ternura, venciam o *V Festival Internacional da Canção*, em 1970, com a música, composta por Antônio Adolfo e Tibério Gaspar, *BR-3*¹¹:

A gente corre na BR-3
 A gente morre na BR-3
 Há um foguete
 Rasgando o céu, cruzando o espaço
 E um Jesus Cristo feito em aço
 Crucificado outra vez¹²

⁸ Disponível em: <http://raizesmpb.folha.com.br/vol-7.shtml>. Acesso em 12/08/2011.

⁹ Disponível em: <http://www.vagalume.com.br/adoniran-barbosa/iracema.html>. Acesso em 12/08/2011.

¹⁰ Disponível em: <http://www.saopaulominhacidade.com.br/list.asp?ID=1870>. Acesso em 12/08/2011.

¹¹ A BR 3 passou a se chamada, a partir de 1964, BR 040, começa em Brasília, passa pelo estados de Goiás, Minas Gerais e termina no Rio de Janeiro.

¹² Disponível em: <http://www.vagalume.com.br/toni-tornado/br-3.html>. Acesso em 12/08/2001.

Assim como “o chofer não teve culpa”, pois o atropelamento era algo inevitável, correr e morrer na BR 3 fazia parte do cotidiano. O acidente de trânsito surge como um evento impossível de se evitar. No entanto, atualmente, a utilização do termo acidente tem sido contestada:

[...] muitos pesquisadores, especialmente na América do Norte, sugerem que a palavra acidente seja substituída por injúria intencional ou não intencional, baseado no fato de que estudos epidemiológicos identificam os acidentes como eventos previsíveis, e, portanto passível de prevenção, enquanto a palavra acidente tem uma conotação de fenômenos imprevisíveis, e, portanto incontroláveis (SAUER, 2001, p. 8).

Se o acidente de trânsito não é totalmente “acidental”, significa dizer que o indivíduo tem consciência que ao assumir determinada postura (por exemplo, transitar em velocidade acima da permitida na via¹³) assume o risco de ter um resultado diferente do esperado (ao invés de chegar mais rápido, pode sofrer um acidente). O que faz o indivíduo assumir os riscos de provocar um acidente de trânsito? Uma das possibilidades pode estar relacionada ao excesso de confiança no que Giddens (1991) chama de “sistemas peritos”.

Quando saio da minha casa e entro num carro, penetro num cenário que está completamente permeado por conhecimento perito – envolvendo o projeto e construção de automóveis, estradas, cruzamentos, semáforos e muitos outros itens. Todos sabem que dirigir um automóvel é uma atividade perigosa, acarretando o risco de acidentes. Ao escolher sair de carro, aceito este risco, mas confio na perícia acima mencionada para me garantir de que ele é o mais minimizado possível. [...] Quando estaciono o carro no aeroporto e embarco num avião, ingresso em outros sistemas peritos, dos quais meu próprio conhecimento técnico é, no melhor dos casos, rudimentar. (GIDDENS, 1991: 35).

Os sistemas especializados (ou peritos) colocam de lado o tempo e o espaço, pois o conhecimento técnico é independente dos seus usuários. Eles podem ser encontrados em todas as esferas da vida na modernidade como, por exemplo, nos alimentos, nos remédios, no prédio onde moramos e no meio de transporte que utilizamos. Também não se limitam às áreas tecnológicas, “O médico, o analista e o terapeuta são tão importantes para os sistemas especializados da modernidade quanto o cientista, o técnico ou o engenheiro” (GIDDENS, 2002, p. 24).

Quanto maior o desconhecimento do usuário sobre o funcionamento do sistema perito, maior deverá ser sua confiança neste, uma vez que aceite

¹³ O Código de Trânsito Brasileiro considera via toda “Superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.”

usá-lo. Ao longo do século XX, os automóveis se tornaram cada vez mais complexos, tanto mecanicamente, quanto eletronicamente, obrigando os proprietários a buscar mão-de-obra especializada para realizar consertos que antes podiam ser feitos na garagem de casa.

O dono de um Fusca, por exemplo, consegue regular a “marcha” do motor, mais lento ou mais acelerado, usando uma chave de fenda para apertar (ou desapertar) parafusos localizados no motor que regulam a mistura ar/combustível e a tensão do cabo do acelerador. Já o dono de uma Ferrari, para fazer a regulagem no motor, precisará plugar seu carro a um computador, com o respectivo software da montadora. Precisar, também, ter conhecimento técnico para saber identificar se os valores que aparecem na tela estão de acordo com os parâmetros desejados para o bom funcionamento da máquina.

Quanto mais complexo o funcionamento do automóvel, com computador de bordo para executar diversas funções e inúmeros itens de segurança, maior será a confiança do proprietário na capacidade do veículo em executar manobras. É claro que existem as limitações tecnológicas, um Fusca chega à velocidade máxima de 115/120 Km por hora, uma Ferrari pode chegar a 300 km/h, para ficarmos somente neste quesito. O elemento comum a estes dois veículos é o fator humano: o motorista. Independente do fator tecnológico, todo automóvel tem um limite do que se pode ou não fazer sob o risco de sofrer um acidente de trânsito. Quanto mais aparatos tecnológicos tiver o automóvel, maior será a confiança do usuário em sua própria capacidade, auxiliada por computadores de bordo, de dirigi-lo. O que pode levá-lo, muitas vezes, a forçar o limite, não do veículo, mas da sua própria capacidade.

Como exemplo, podemos citar um acidente ocorrido no Japão. Em dezembro de 2011, na província de Yamaguchi, ocorreu o acidente automobilístico que está sendo considerado, até então, o mais caro da história, com prejuízos estimados em US\$ 7.000.000. Quatorze carros, entre eles, oito Ferraris, um Lamborghini e três Mercedes, sofreram um engavetamento quando um dos motoristas tentou trocar de pista a 160 km/h, numa rodovia em que a velocidade máxima era de 60 milhas por hora (aproximadamente 96 km/h). Apesar do prejuízo financeiro, somente dez dos ocupantes dos veículos foram levados ao hospital, sofrendo apenas ferimentos leves.

Figura 2 - Engavetamento no Japão

Fonte: <http://www.meionorte.com/noticias/internacional>

Voltemos ao pensamento de Giddens. Para este autor, os *sistemas peritos* são mecanismos de desencaixe, “Por desencaixe me refiro ao ‘deslocamento’ das relações sociais de contextos locais de interação e sua reestruturação através de extensões indefinidas de tempo-espço” (GIDDENS, 2002: 29). A modernidade provocou uma descontinuidade entre a ordem social tradicional e as instituições sociais modernas. O mundo moderno separou o espaço-tempo, permitindo a criação de mecanismos de desencaixe. O reencaixe ocorre na forma de “reapropriação ou remodelação de relações sociais desencaixadas de forma a comprometê-las (embora parcial e transitoriamente) as condições locais de tempo e lugar” (GIDDENS, 1191, p. 73).

O autor usa o termo *modernidade* para se referir “às instituições e modos de comportamento estabelecidos pela primeira vez na Europa depois do feudalismo, mas que no século XX se tornaram mundiais em seu impacto” (GIDDENS, 2002, p. 21). Numa primeira dimensão se refere ao que pode ser chamado de “mundo industrializado” (incluindo as relações sociais decorrentes) e numa segunda dimensão, ao sistema capitalista, entendido como um sistema de produção de mercadorias num ambiente competitivo, baseado na mercantilização da força de trabalho. Para ele:

O mundo moderno é um “mundo em disparada”: não só em ritmo da mudança social é muito mais rápido que em qualquer sistema anterior; também a amplitude e profundidade com que ela afeta as práticas sociais e modos de comportamento preexistentes são maiores (GIDDENS, 2002, p. 22).

A indústria automobilística representa bem a modernidade e a velocidade na mudança social. Muito resumidamente, pode-se dizer que esta

história começou quando Karl Benz patenteou o primeiro automóvel em janeiro de 1886, o primeiro de combustão interna, movido à gasolina, pois existiam outros modelos anteriormente, mas eram movidos a vapor. Os primeiros automóveis eram bens de luxo, acessível a poucos.

Duas décadas e meia depois, o Ford Modelo T, produzido em meados da década de 1910, foi o primeiro carro a ser produzido em grande escala, graças a introdução da linha de montagem. Este recurso reduziu o tempo de montagem, que no sistema tradicional era de doze horas e vinte e oito minutos, para uma hora e trinta minutos¹⁴. Em pouco tempo, comprar um carro se tornou algo possível.

Somente em 1916 foram produzidos e vendidos, aproximadamente, 700.000 Ford Modelo T. Para se ter uma ideia, o carro mais vendido no Brasil em 2011, o Volkswagen Gol, vendeu 293.472 unidades. Estima-se que entre 1906 e 1927, último ano de produção, tenham sido vendidos quinze milhões de unidades do Ford T¹⁵.

Nas ruas onde antes circulavam carroças, surge o automóvel. Foi preciso pavimentar, sinalizar e criar regras para regular o trânsito. Todas estas mudanças produzem uma reflexividade, de acordo com Giddens. A reflexividade na vida social moderna “consiste no fato de que as práticas sociais são constantemente examinadas e reformadas à luz de informação renovada sobre estas próprias práticas, alterando assim, constitutivamente, seu caráter” (GIDDENS, 1991, p. 45).

A introdução do automóvel nas sociedades modernas mudou a maneira que o indivíduo percebia o tempo-espço. Foi preciso se readaptar, incorporar as novas mudanças, adequá-las à nova realidade. Mas não por acaso a potência dos veículos atualmente ainda é medida em horse-power (hp), em português algo como “cavalos de força”.

O mundo moderno está em constante mudança. Para Bauman (2001) atualmente estamos no estágio de mudança da “modernidade sólida” para a “modernidade líquida” O que caracteriza a segunda é a existência de padrões (códigos e regras) e configurações que servem de modelo para os

¹⁴ Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Fordismo>. Acesso em: 06/07/2011.

¹⁵ Disponível em: http://www.webmotors.com.br/wmPublicador/Antigos_Conteudo.vxlpub?Hnid=40636. Acesso em: 06/07/2012.

indivíduos e que ainda existe uma confiança no “futuro”, mesmo que este ainda esteja distante. Como existem regras bem definidas, a autoridade (do Estado, da polícia etc.) se incorpora na figura do Grande Irmão, uma entidade onipresente sempre vigiando às ações dos indivíduos, inibindo aqueles que tentam ignorar os códigos.

Na “modernidade líquida”, os códigos, regras e configurações não são mais “dados”, e menos ainda “auto-evidentes”; eles são diversos. Cabe ao indivíduo escolher qual seguir, arcando com as responsabilidades de sua escolha.

E não há mais “o Grande Irmão à espreita”; sua tarefa agora é observar as fileiras crescentes de Grandes Irmãos e Grandes Irmãs e observá-la atenta e avidamente, na esperança de encontrar algo de útil para você mesmo: um exemplo a imitar ou uma palavra de conselho sobre como lidar com seus problemas, que, como os deles, devem ser enfrentados individualmente (BAUMAN, 2001 p. 38).

Não há mais um só comando, e sim, “comandos” que pela sua pluralidade chocando-se entre si e “contradizendo-se em seus comandos conflitantes, de tal forma, que todos e cada um foram desprovidos de boa parte de seus poderes de coercitivamente compelir e restringir” (BAUMAN, 2001: p. 14). A individualização traz para um número crescente de pessoas uma liberdade sem precedentes, mas traz, também, a tarefa sem precedentes de enfrentar suas consequências.

Tudo, por assim dizer, corre agora por conta do indivíduo. Cabe ao indivíduo descobrir o que é capaz de fazer, esticar essa capacidade ao máximo e escolher os fins a que essa capacidade poderia melhor servir – isto é, com a máxima satisfação concebível. Compete ao indivíduo “amansar” o inesperado para que se torne um entretenimento (BAUMAN, 2000, p. 74).

Para este autor, as duas únicas coisas que se espera (e se deseja) do poder público é que observe os “direitos humanos”, permitindo que cada um siga seu caminho e que faça a segurança de seus corpos e posses, mantendo as ruas livres dos criminosos. Neste tempo, o futuro já não faz sentido, o importante é o presente. A “modernidade líquida” é veloz, e esta velocidade resulta em relações efêmeras, prazeres rápidos, comunicações instantâneas e, o que principalmente nos interessa aqui, deslocamentos rápidos.

Quando a distância percorrida numa unidade de tempo passou a depender da tecnologia, de meios artificiais de transporte, todos os limites à velocidade do movimento, existentes ou herdados, poderiam, em princípio, ser transgredidos. Apenas o céu (ou, como acabou sendo depois, a velocidade da luz) era agora o limite, e a

modernidade era um esforço contínuo rápido e irrefreável para alcançá-lo (BAUMAN, 2001, p. 19).

No entanto, “relações efêmeras” considerada uma das características da modernidade tardia já era destacada no começo do século XX por autores da Escola de Chicago. Num dos textos de Robert Park publicado em 1915, o autor ressalta que a “mobilidade do homem individual”, propiciada pelo avanço do transporte e da comunicação, entre outros fatores, ao mesmo tempo em que multiplicou a oportunidade deste homem individual em ter um maior contato e associação com seus semelhantes, resultou em contatos e associações mais transitórias e menos estáveis. Possivelmente, Park foi influenciado pela *invasão* dos automóveis nas grandes cidades americanas, ocorrida no começo do século XX.

De maneira semelhante, Chombart de Lauwe (1967) mostra que na metrópole a qualidade das relações pode ser inversamente proporcional a sua quantidade:

Contrariamente ao que se pode pensar em certos momentos, o desenvolvimento dos meios de comunicação e a aproximação dos homens no espaço urbano nem sempre suprimiram o isolamento social, mas muitas vezes, desenvolveram-no. O número e a facilidade das trocas não devem ser confundidos com sua qualidade; elas podem ser muito numerosas e, ao mesmo tempo, muito superficiais. Os homens se encontram, então, “isolados na multidão”, sem poderem, na verdade, se fazer compreender por eles (CHOMBART DE LAUWE, 1967, p. 130).

Talvez, a questão não esteja ligada apenas a uma variável temporal, mas também, a um espaço físico. Num texto de 1902, ao tratar da vida mental na metrópole, Simmel afirma que esta constitui o espaço genuíno da atitude *blasé*. A atitude *blasé* “resulta em primeiro lugar dos estímulos contrastantes que, em rápidas mudanças e compreensão concentrada, são impostos aos nervos” (SIMMEL, 1967, p. 18), levando-os ao seu ápice. Como forma de autopreservação os significados e valores das coisas ficam num mesmo patamar, isto é, nenhum objeto parece ter preferência sobre o outro. Isso resulta num comportamento social negativo e o autor chama de “reserva” a atitude mental dos metropolitanos um para com o outro.

Não é possível, nas grandes cidades, manter o mesmo nível de resposta aos contínuos contatos externos com inúmeras pessoas, tal como ocorre nas pequenas cidades onde quase todos se conhecem, se encontram e onde se tem uma relação positiva com quase todos. Nas grandes cidades,

continua Simmel (1967), frequentemente não conhecemos de vista nossos vizinhos de anos, o que, no olhar de alguém de uma cidade pequena, parece uma atitude “fria e desalmada”, uma espécie de “antipatia”. Porém, é justamente esta “antipatia” que protege o indivíduo dos perigos típicos da metrópole, a indiferença e a sugestibilidade indiscriminada. De tal modo que “o que aparece no estilo metropolitano de vida diretamente como dissociação na realidade é apenas uma de suas formas elementares de socialização” (SIMMEL, 1967, p. 18). A socialização definida nesta tese como:

[...] o processo pelo qual ao longo da vida a pessoa humana aprende e interioriza os elementos socioculturais do seu meio, os integra na estrutura da sua personalidade sob a influência de experiências de agentes sociais significativos e se adapta assim como ao ambiente social em que se deve viver (ROCHER, 1971, p. 12).

Poderíamos falar em uma socialização no trânsito? Se sim, como se dá o processo de socialização no trânsito? Em termos formais, deve ocorrer no momento em que o indivíduo frequenta a autoescola, quando deve interiorizar, além das regras de trânsito, o modo de agir neste ambiente social. Porém, antes de ingressar na autoescola o indivíduo já traz consigo elementos socioculturais que foram internalizados anteriormente, como por exemplo, aprender a dirigir com o pai. Nestes casos, o período ou modelo de aprendizagem parece não conseguir suprimir totalmente os hábitos adquiridos antes. Isto ocorre porque, conforme DaMatta (2010), a introdução do automóvel na sociedade brasileira não foi acompanhada de um processo de ensino que levasse a internalização, por parte dos condutores, de um sistema de normas para consigo próprios, para com seus veículos e, “acima de tudo para com seus companheiros de movimento: os que estão a sua volta, como motoristas condutores ou pedestres” (DAMATTA, 2010, P. 28).

Além disso, conforme este mesmo autor, as inúmeras relações que acontecem no trânsito ocorrem de maneira hostil¹⁶, pois não reconhecemos o outro como cidadão. Quando as relações sociais são marcadas pelo anonimato e pela impessoalidade, a “alteridade negativa predomina em todos os tipos de interação social” (DAMATTA, 2010, p. 35). Essa atitude só se modifica no

¹⁶ Para Simmel (apud Freitas, 2007, p. 47) toda ação recíproca entre seres humanos é uma socialização, mesmo que esta ocorra em formas consideradas violentas como o combate, este é “uma das mais vigorosas formas de ação recíproca, e que é logicamente impossível se o limitarmos a um elemento singular, deve ter o valor total da socialização”.

momento em que observamos no outro o reconhecimento de nossa própria cidadania.

Em outras palavras, o motorista ao lado é um inimigo – um outro absoluto – até que ele ou nós façamos um gesto que nos permita reconhecê-lo e transformá-lo numa pessoa. Aí ele instantaneamente perde sua desumanidade, deixa de ser um imbecil ou panaca sujeito a agressão, e passa a se concidadão digno de respeito e consideração (Ibidem, p. 35).

A relação pessoal sempre marcou a sociedade brasileira, como forma de reconhecimento do outro. Em *Raízes do Brasil*, Sergio Buarque de Hollanda (1995) nos fala de um *homem cordial* que, ao contrário de a expressão indicar ‘boas maneiras’ ou ‘cordialidade’, “são antes de tudo expressões legítimas de um fundo emotivo extremamente rico e transbordante” (HOLLANDA, 1995: 147). A atitude cordial, que vem do coração, serve tanto para o bem, quanto para o mal, “a inimizade bem pode ser tão cordial como a amizade, visto que uma ou outra nasce do coração” (HOLLANDA, 1995: 205). Esta atitude era considerada estranha por estrangeiros que não conseguiam entender porque em relações consideradas por eles impessoais, como o comércio, era necessário ser amigo do dono da mercearia para vender seus produtos. No trânsito, isto não seria diferente, poderíamos dizer, fazendo um trocadilho com a expressão do autor, que temos o *motorista cordial*.

Desse modo, nas grandes cidades, como nos diz Park (1915), os contatos e associações se tornaram mais transitórias e menos estáveis e apesar da quantidade de trocas o espaço urbano reduziu sua qualidade, como aponta Chombart de Lauwe (1967). Num ambiente onde existe uma quantidade significativa de trocas a atitude blasé, conforme Simmel (1902), é a única forma de ocorrer a socialização. No trânsito, na medida em que o processo de aprendizagem não consegue suprimir elementos socioculturais adquiridos anteriormente, predomina a alteridade negativa existente em todo tipo de interação social, conforme DaMatta (2010), que, por sua vez, é resultado de uma atitude cordial típica brasileira de acordo com Hollanda (1995).

Vejamos um exemplo prático. Estou trafegando do lado direito da pista, em constante *contato* com os demais motoristas. Percebo que o motorista que segue um pouco à frente, do meu lado esquerdo, deu sinal que vai entrar à direita. Ocorre que o sinal ficou vermelho e antes que o outro motorista troque de pista, acelero e fico ao seu lado no sinal. Afinal, quem este

outro motorista pensa que é parar ocupar meu lugar na pista? A partir de então, assumo uma atitude *blasé*, olhando para frente ou para o outro lado. Ocorre que o outro motorista toca sua buzina duas vezes, dois toques rápidos, sinal característico no trânsito para chamar atenção de outro motorista. Esta ação “me obriga” a olhar para o outro motorista que, sorridente, fazendo sinal de positivo, pede que eu o deixe entrar à direita assim que o sinal abrir. Diante de tal gesto, percebo que outro motorista é “gente boa”, afinal, pediu educadamente passagem, ao invés de “forçar” a passagem.

Porém, digamos que ao invés de olhar para o outro motorista, fique atento ao sinal para que, assim que ficar verde, acelere, pois não posso perder meu tempo. Duas situações podem ocorrer: na primeira, o outro motorista, resignado, deixa que eu siga meu caminho, na esperança que o motorista atrás de mim lhe dê passagem; na segunda, irritado pela minha “falta de educação”, coloca a dianteira do seu carro atravessada à minha frente, impedindo que eu siga em frente assim que o sinal abrir, obrigando-me a deixá-lo fazer a conversão à direita.

Este ambiente de disputa no trânsito foi relatado na pesquisa de DaMatta (2010) que resultou no livro *Fé em Deus e pé na tábua: ou como e porque o trânsito enlouquece no Brasil (2010)*. Neste livro, o autor demonstrou, através de uma série de entrevistas, que existe no trânsito uma sensação de disputa constante.

Esse conjunto de opiniões, recapitulações e experiências, bem como de confirmação de expectativas, ratifica os pressupostos já apontados, pois a visão rotineira de nossos entrevistados é a de que, na rua, nas estradas e nas calçadas, todos estão engajados numa luta de todos contra todos e a única regra é o salve-se quem puder. Em outras palavras, num universo lido como hobbesiano, construído num espaço avesso ao da casa, a expectativa é de luta, competição e brutalidade (DAMATTA, 2010: 69)

As ruas são espaços hobbesianos também porque, segundo Bauman, constituem um “não-lugar”¹⁷, “um espaço destituído das expressões simbólicas de identidade, relações e história: exemplos incluem aeroportos,

¹⁷ Marc Augé também utiliza a expressão “não-lugar” (non-lieu). “Um espaço no qual nem a identidade, nem a relação e nem a história sejam simbolizadas será definido com um não-lugar (non-lieu), mas essa definição pode ser aplicada a um espaço empírico preciso ou à representação que os que lá se encontram fazem desse espaço. O que é um lugar para alguns pode ser um não-lugar para outros e inversamente. Um aeroporto, por exemplo, não tem o mesmo status na visão do passageiro que por ele passa e na visão de quem nele trabalha todos os dias” (AUGÉ, 1997, p. 169).

autoestradas, anônimos quartos de hotel e o transporte público” (BAUMAN, 2001: p. 120). Sendo a rua um “não-lugar”, o indivíduo anseia chegar logo ao seu destino, por isso cada segundo é precioso e o tempo de deslocamento será menor se se puder trafegar cada vez mais rápido. A disputa não é pelo espaço em si, já que este constitui um não-lugar, mas pelo direito de transitar neste espaço da maneira mais rápida possível.

Com o avanço tecnológico constante da indústria automobilística, tem-se realmente apenas, com diz Bauman (2001). “a velocidade da luz como limite”, uma vez que a barreira do som já foi ultrapassada por um veículo terrestre em 1997¹⁸. No Black Rock Desert, em Nevada, nos Estados Unidos, o veículo conhecido como Thrust SSC atingiu incríveis 1.228 km/h¹⁹. Obviamente, este não é um carro produzido em série. O recorde de velocidade nesta categoria pertence ao Bugatti Veyron SuperSport que pode atingir 431 km/h. Seu preço, em 2011, era de US\$ 2.600.000.

Porém, a indústria automobilística não produz este tipo de veículo em grande escala. Seus esforços se concentram nos carros de passeio, cada vez mais velozes e “seguros”. Dentro do carro, o indivíduo acredita possuir certa invulnerabilidade, aliada à necessidade de experimentar sempre novas sensações que impulsionam o indivíduo a ir cada vez mais rápido. Para Bauman:

A satisfação e o prazer são sensações que não podem se postar em termos abstratos: precisam ser “subjetivamente experimentadas” - vividas. Nunca saberemos com certeza se nossas sensações são tão profundas e excitantes, tão prazerosas em suma, como as do próximo (BAUMAN, 2000, p. 92).

Se por um lado a velocidade está ligada a sensação de prazer, por outro lado, ela também pode ser utilizada como forma do indivíduo se afastar dos seus problemas ou, pelo menos, acreditar que em alta velocidade pode se distanciar destes. Pode ser um problema amoroso, como na música gravada por Roberto Carlos nos anos setenta, *120...150...200 Km Por Hora*, na qual o motorista corre para esquecer seu grande amor:

[...]

O ponteiro agora marca 190
Por um momento tive a sensação

¹⁸ Disponível em: http://obviousmag.org/archives/2011/09/quanto_mais_rapido_melhor.html. Acesso em: 15/06/211.

¹⁹ A velocidade do som é de aproximadamente 1.200 Km/h ao nível do mar.

De ver você a meu lado
 O banco está vazio
 Estou só, a 200 por hora
 Vou parar de pensar em você
 Pra prestar atenção na estrada

Vou, sem saber pra onde, nem quando vou parar
 Não, não deixo marcas no caminho pra não saber voltar
 Às vezes, às vezes sinto que o mundo se esqueceu de mim
 Não, não sei por quanto tempo ainda eu vou viver assim

Eu vou, vou voando pela vida
 Sem querer chegar²⁰

Uma geração depois, em *Infinita Highway*, musica da banda gaúcha Engenheiros do Hawaii, de 1984, também encontramos o prazer (ou a necessidade) de correr sem destino,

Você me faz, correr demais
 Os riscos desta Highway
 Você me faz, correr atrás
 Do horizonte desta Highway
 Ninguém por perto
 O silêncio no deserto
 Deserta Highway

Estamos sós
 E nenhum de nós
 Sabe exatamente
 Onde vai parar
 Mas não precisamos
 Saber para onde vamos
 Nós só precisamos ir
 Não queremos
 Ter o que não temos
 Nós só queremos viver
 Sem motivos, nem objetivos
 Estamos vivos e isto é tudo
 É sobretudo, a lei
 Da Infinita Highway²¹

Nas cidades, no entanto, os condutores não dispõem de nenhuma “infinita highway” para aliviar seus problemas, ao contrário, diversos veículos *lutam* pelo seu espaço. O indivíduo se sente, então, frustrado por não poder usufruir como lhe convém do “seu veículo”. Embora os veículos sejam propriedades particulares, seu uso ocorre em vias que são públicas, mas para muitos motoristas “ser pública” significa que ou que não é de ninguém ou que lhe pertence, ocorrendo uma inversão da esfera pública pela privada. Conforme

²⁰ Disponível em: <http://www.vagalume.com.br/roberto-carlos/120-150-200-km-por-hora.html>. Acesso em 12/08/2011.

²¹ Disponível em: <http://www.vagalume.com.br/engenheiros-do-hawaii/infinita-highway.html>. Acesso em: 12/08/2011.

aponta Bauman (2001), numa sociedade consumista, todas as coisas são mercantilizadas, logo, se pago impostos, a via ou pelo menos parte dela, deixa de ser pública e passa a ser propriedade privada. Não deveria ser obstruída por “outros” que não são “iguais a mim”, como por exemplo, pedestres (em relação ao motorista), carroças, carros velhos (em relação aos carros do “ultimo tipo”) etc.

A frustração produzida pela obstrução de outros motoristas muitas vezes pode resultar num sentimento de irritação. Porém, a irritação, no caso do trânsito brasileiro, “nasce do sentimento de superioridade, de acordo como o qual todos devem nos compreender e respeitar, mas a recíproca não é absolutamente verdadeira” (DAMATTA, 2010: 104). Se o trânsito para ou se torna mais lento por nossa causa só porque paramos para alguém descer, porque retardamos a arrancada no sinal por estar conversando com o carro ao lado, para deixar nossos filhos na escola ou por qualquer outra razão, nossa ação sempre vai nos parecer legítima. Não entendemos a recriminação dos outros, demonstrada através do silvo constante das buzinas.

Daí nossa indignação com a falta de educação dos reclamantes, que deveriam compreender e esperar – não por sua vez, mas por nós. Quando nos transformamos no outro, tudo muda de figura, pois nos revelamos em nossa brutal e desagradável impaciência (DAMATTA, 2010: 104).

Circularmos em espaços públicos como se estes nos pertencessem e não entendemos por que os demais se incomodam. Conforme César Barreira, numa sociedade como a brasileira, a inexistência da nítida separação do espaço público e do *locus* privado dificulta a realização do nosso *processo civilizador*. Setores dominantes que têm suas práticas respaldadas pelo poder econômico e político, ao invés de serem baseadas na legalidade, parecem oferecer resistência à lógica deste processo. O autor afirma que:

Esta realidade, presente na sociedade brasileira, leva-me a assinalar o fato de que as principais características do “processo civilizador”, definido por Nobeit Elias, são negadas com seus ideais e valores. A não-totalização de um “processo civilizador” torna o autocontrole tênue, havendo espaço para extravasar emoções e sentimentos agressivos (BARREIRA, 2008, p. 28).

O processo civilizador, segundo Elias (1993), efetuou-se ao longo de centenas de anos, provocou dentre outras, mudanças de caráter psicológico nos indivíduos, resultando que “o controle mais complexo e estável da conduta

passou a ser cada vez mais instilada no indivíduo desde seus primeiros anos, como uma espécie de automatismo, uma auto compulsão à qual ele não poderia resistir, mesmo que desejasse” (ELIAS, 1993, p. 196). A “teia de ações” tornou-se tão complexa e extensa que o esforço necessário para comportar-se “corretamente” foge ao autocontrole consciente do indivíduo, sendo necessário o surgimento de um aparelho automático de autocontrole.

Interessante notar a analogia que o autor faz entre a integração do indivíduo em uma “sociedade complexa” e outra “menos complexa”, com diferentes sistemas viários. Em sociedades “simples de guerreiros”, com uma economia baseada na troca, o sistema viário era pouco desenvolvido e pouco utilizado. A atenção do usuário era dedicada a possíveis ataques de salteadores, o risco de colisão era quase nulo, o importante era estar sempre alerta para um ataque armado, pois dependendo de sua reação isso poderia lhe custar a vida.

Já no trânsito moderno, existe “uma modelação inteiramente diferente do mecanismo psicológico”. O perigo de ataque físico é mínimo, mas o risco de colisão é muito maior. O motorista se vê cercado, por outros carros, pedestres, ciclistas, motociclistas que, a todo o momento, cruzam o seu caminho que, de uma forma ou de outra, regulam suas ações. Conforme Elias:

Esse controle externo, porém, baseia-se na suposição de que todos os indivíduos estão regulando seu comportamento com a maior exatidão, de acordo com as necessidades dessa rede. O principal perigo que uma pessoa representa para a outra nessa agitação toda é o de perder o autocontrole. Uma regulação constante e altamente diferenciada do próprio comportamento é necessária para o indivíduo seguir seu caminho pelo tráfego. Se a tensão desse autocontrole constante tornar-se grande demais para ele, isso é suficiente para colocar os demais em perigo mortal (ELIAS, 1993, p. 196).

Se para alguns o processo civilizador está incompleto, para outros, como José de Souza Martins, não é que exista uma ausência ou incompletude deste processo, mas sim a ocorrência de um processo civilizador de forma diferenciada. Segundo o autor, a realização de um linchamento não ocorre pela falta de civilidade das pessoas que praticaram o linchamento, mas porque “essa população expressa em certos atos e circunstâncias um outro estágio da civilização, quando a cultura estava organizada em torno da comunidade e da família, e dos outros valores comunitários” (MARTINS, 2008, p. 160).

Este mesmo autor chama a atenção para o fato de que o tema da “modernidade” é um tema de sociedades ricas, sobretudo europeias. No Brasil, assim como na América Latina, a modernidade ainda é entendida como oposição ao tradicional. Por isso é necessário que se entenda nossa própria modernidade. A modernidade:

[...] se propõe muito mais como estratégia de compreensão e de administração das irracionalidades e contradições da sociedade capitalista do que como disseminação ilimitada da racionalidade ocidental capitalista. O que se propõe à vida de todos os dias do homem contemporâneo não é essa racionalidade ilimitada, mas seus problemas, sua inconclusividade, suas dificuldades. O homem comum tem que descobrir e inventar caminhos para superá-las. A modernidade se instaura quando o conflito se torna cotidiano e se dissemina, sobretudo sob forma de conflito cultural, de disputa de valores sociais, de permanente proposição da necessidade de optar entre isto e aquilo, entre o novo e fugaz, de um lado, e o costumeiro e tradicional de outro (Ibidem, p. 20).

A maneira como o processo civilizador se desenvolveu no Brasil, tem consequências na nossa própria modernidade e influência no modo como fomos (e somos) socializados. Se nosso processo civilizador está completo, mesmo que de uma maneira diferenciada ou ainda pode estar para se concretizar, o mais importante é que, de uma maneira ou de outra, isto reflete no modo como se dá a socialização, o que influi no modo como obedecemos às leis.

Segundo DaMatta (2010), os brasileiros têm uma imensa dificuldade em “obedecer às leis, de seguir normas mais banais e comezinhas destinadas ao gerenciamento do movimento de veículos e indivíduos nas vias públicas” (DAMATTA, 2010, p. 33), isso porque no Brasil é como se “não tivéssemos feito a necessária transição entre obedecer as pessoas e às leis, o que configura coisas muito diversas” (Ibidem, p. 76).

O local de circulação dos veículos, isto é, a rua, é um dos elementos que, para o autor, constitui uma das características mais marcantes da sociedade brasileira, o antagonismo entre a casa e a rua. Na casa, somos “alguém”, somos importantes; na rua, fazemos parte do “povo”, da “massa”. A casa demarca o espaço definitivamente amoroso, onde a harmonia deve reinar, em contraste com a rua, “o mundo exterior que se mede pela ‘luta’, pela competição e pelo anonimato cruel de individualidades e individualismos” (DAMATTA, 1986, p. 28).

Uma vez que obedecer às regras é tão difícil para aos brasileiros, simplesmente mudar as regras de trânsito terá pouco efeito. Para o autor:

[...] seria inútil realizar a costumeira démarche legislativa porque, como estamos fartos de saber, vale muito pouco clamar por novas leis que eventualmente nos levem a um código de trânsito mais adiantado do que o sueco, o alemão ou o britânico, assim como de quase nada adianta instalar equipamentos americanos de última geração e transformar nossas ruas em bulevares parisienses sem ter suecos, alemães, ingleses, americanos e franceses para transitar nelas, obedecendo e honrando os códigos. Sem promover novas leis e desenhos institucionais em sintonia com a internalização dessas regras junto aos cidadãos que devem orientar e balizar, o avanço será muito lento (DAMATTA, 2010: 12)

O autor vai além, não só é difícil obedecer às regras, mas quem obedece é considerado inferior. Num inquérito realizado por este autor junto aos alunos da pós-graduação para que respondessem à pergunta: como você classificaria a pessoa que obedece às leis no Brasil? Resultou que:

Todos, sem exceção, mencionaram que quem assim procedia era uma pessoa inferior e que não tinha recursos, sendo que um informante deu uma resposta padrão e grosseira a pergunta. Quem obedece a todas as leis, disse, é um babaca! Quer dizer: a obediência às leis configura na sociedade brasileira uma situação de pleno anonimato e grande inferioridade (DAMATTA, 1985: 69)

Qualquer motorista brasileiro ou qualquer um que já tenha dirigido neste país pode citar uma história onde, além de não obedecer a uma regra de trânsito, o cidadão procura justificar sua conduta, resolver o impasse por uma via não legal ou impor aceitação da sua ação utilizando algum artifício que o coloque numa posição de superioridade frente ao outro. As situações podem ser da simples explicação de que “só vou demorar um pouquinho” para ter parado em fila dupla ou “acertar” ali mesmo a multa com um agente de trânsito. Ainda há também aqueles que utilizam o: *Você sabem com quem está falando?* Frase típica de quem tenta impor sua vontade sem um respaldo legal, que foi amplamente estudada por DaMatta em *Carnavais, Malandros e Heróis* (1979).

Vejamos um exemplo, como a maioria das áreas centrais da cidade brasileiras, em Fortaleza as ruas são estreitas e o trânsito é lento. Embora em algumas ruas caibam dois carros lado a lado, pelo fato do espaço que fica entre eles ser muito pequeno é comum os carros andarem em fila única. Estava numa loja de produtos eletrônicos, quando o proprietário atende ao telefone e informa ao cliente que já estava com o cartão de memória em mãos, e que sim, ele poderia pegar agora. Poucos minutos depois um carro estaciona, em local proibido, do outro lado da rua em frente à loja. Antes que o

motorista pudesse descer do carro, um agente de trânsito estaciona sua moto na frente do veículo e começa a anotar a placa para multá-lo, em meio a buzinas impacientes. O motorista sai do carro e, visivelmente irritado, começa a discutir com o agente de trânsito, apontando para a loja, fazendo gestos que querem dizer que só vai ali rapidinho, pegar um negócio. Vendo que o agente não iria desistir de multá-lo, o motorista puxa sua carteira, mostra para ele, fala alguma coisa que faz com que a multa seja esquecida.

Quando o motorista entre na loja, ocorre o seguinte diálogo:

- **Dono da Loja:** Que foi aquilo João? Pensei que ia bater no “azulzinho”.

- **João**²²: Quando aquele filho da puta parou a moto na frente do meu carro, me deu vontade de passar por cima dele, só não fiz porque minha mulher e minha filha pequena estão no carro.

- **Dono da Loja:** Ele te multou?

- **João:** Não é louco! Tentei falar com ele na boa, explicar que só ia demorar um segundo para pegar um negócio aqui na loja, mas ele insistiu em me multar. Aí tive dar um *carteiraço*, mostrei pra ele que sou policial militar e que se ele me multasse, não ia ter mais ajuda quando motorista quisesse bater nele.

- **Dono da loja:** Essas caras da AMC²³ são foda.

- **João:** Depois vou lá, dá um tapinha nas costas dele e perguntar “e aí, a multa tá pronta?” – disse soltando uma risada.

Fiquei na loja mais uns cinco minutos, e ao sair os dois ainda conversavam, agora sobre o cartão de memória. Na rua, os outros motoristas já haviam desistido de buzinar e resignadamente passavam “espremidos” ao lado do carro estacionado. Este acontecimento, se encaixa naquilo que DaMatta chama de “dilema brasileiro”.

Desse modo, aquilo que tem servido como foco para o estabelecimento de uma sociedade onde o conflito e o interesse dos diversos grupos podem surgir claramente – o sistema de leis que serve para todos e sobre qual todos estão de acordo – transforma-se num instrumento de aprisionamento da massa que deve seguir a lei, sabendo que existem pessoas bem relacionadas que nunca as obedecem. Eis o que parece ser o centro do dilema brasileiro (DAMATTA, 2010: 184).

²² Nome fictício.

²³ Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e de Cidadania de Fortaleza (AMC), responsável pela fiscalização do trânsito.

Infelizmente, os brasileiros estão habituados a ver inúmeros casos de mortes no trânsito sem que o culpado ou os culpados sejam punidos. Basta ler o jornal de amanhã. Inúmeros são os casos de impunidade no trânsito, o exemplo a seguir é apenas mais um²⁴:

Depois de quatro anos, o Tribunal de Justiça de São Paulo ainda não julgou a ação penal contra o promotor de justiça Wagner Juarez Grossi, que é acusado de homicídio culposo (sem intenção de matar) contra três pessoas – um casal e uma criança de 7 anos. Grossi, que dirigia uma caminhonete, se envolveu num acidente de trânsito que terminou na morte das vítimas, que estavam em uma moto. O acidente ocorreu em 7 de outubro de 2007, na altura do km 45,9 da rodovia Eliezer Montenegro Magalhães (SP-463), em Araçatuba. [...] Após o acidente, o promotor entrou de licença médica por 15 dias. Na época, o então chefe do Ministério Público paulista, Rodrigo Pinho, o afastou de suas funções pelo prazo de 60 dias. Mas Wagner Juarez Grossi continuou recebendo o salário em torno de R\$ 20 mil. Wagner Grossi responde ao processo em liberdade e hoje atua em uma promotoria da capital (Notícias UOL, 21/10/2011).

Todos os motoristas sabem que não seguir as regras de trânsito pode resultar num acidente. Ainda assim, segundo algumas pesquisas, sempre que isso ocorre, os motoristas tendem a declarar estarem estressados no momento do acidente ou consideram o acidente culpa de outro motorista²⁵. Percebe-se, também, que os motoristas multados tendem a se eximir da culpa²⁶:

Entretanto, segundo os motoristas infratores, a responsabilidade pelo cometimento da infração nunca é deles próprios: ou o equipamento não está aferido (“acho que a medição não está correta, ou meu velocímetro não está correto”), ou o equipamento foi colocado propositadamente para multar, ou a velocidade fixada não é adequada, ou a pista não é adequada, ou a sincronização dos semáforos induz a uma velocidade acima daquela permitida (“para pegar todos os semáforos abertos, eu preciso ir numa velocidade um pouco acima de 60”) (HIELEN, HARTEMANN e SOARES, 2008, p. 136).

Ao invés de se seguir as regras de trânsito, usa-se o *jeitinho brasileiro* “para pegar todos os semáforos abertos”. Para DaMatta (2010), o *jeitinho* no trânsito vem sempre acompanhado de uma pergunta: Será que dá?

Ou seja, será que eu posso enfiar meu carro naqueles espaços intermediários que foram esquecidos pelos outros e, com isso, obter

²⁴ Disponível em: <http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2011/10/20/quatro-anos-depois-justica-ainda-nao-julgou-promotor-envolvido-em-acidente-que-matou-3.htm>. Acesso em 12/02/2012.

²⁵ QUEIROZ, Marcos e OLIVEIRA, Patrícia. Acidentes de trânsito: uma análise a partir da perspectiva das vítimas em Campinas. *Psicologia & Sociedade*; 15 (2): 101-123; jul./dez.2003.

²⁶ A “culpa do outro” também foi relatada em outros estudos: VERONESE, Andréa M. *Motoboy de Porto Alegre: convivendo com os riscos de acidente de trânsito*. Dissertação de Mestrado da Escola de Enfermagem da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2004.

algum progresso, ultrapassando alguém e mostrando minha imaginação e minha malandragem em competir? (DAMATTA, 2010, p. 62).

Além do jeitinho, no Brasil, existem várias expressões associadas a obter alguma vantagem, uma delas é a *Lei de Gerson*²⁷. Se, por um lado, existe o motorista que usa o jeitinho que se pergunta *Será que dá?*, conforme demonstra DaMatta (2010), por outro lado, podemos acrescentar outro que baseado na *Lei de Gerson*, exclama: *Vai ter que dar!* No primeiro caso, podemos perceber que existe certa preocupação, embora o motorista saiba das possíveis consequências, existe um cálculo que pode estar errado entre a vantagem obtida e o resultado da ação. Será que posso estacionar nesta vaga e voltar antes de tomar uma multa? Será que consigo acelerar e passar o carro da frente para fazer a conversão e ganhar um tempinho?

Já no segundo caso, o motorista visa apenas obter uma vantagem, sem se importar com as consequências, ou pela certeza de que não haverá consequências. “Vou estacionar aqui mesmo, se levar multa, meu primo trabalha no DETRAN.” “Vou passar este cara e dobrar a esquina, se ele bater, azar. Quem bate na traseira paga” Para estes, muitas vezes pouco importa a lei. Se é que algum dia a lei vai atingi-los, como vimos no caso do promotor.

Será culpa da lei? Nossa lei de trânsito não é adequada a um estado democrático de direito? Veremos isso no próximo capítulo, que apresenta as principais leis relacionadas ao trânsito nos últimos cento e dez anos no Brasil.

²⁷ A expressão originou-se em uma propaganda de 1976, criada pela Caio Domingues & Associados, que havia sido contratada pela fabricante de cigarros J. Reynolds, proprietária da marca de cigarros Vila Rica, para a divulgação do produto. O vídeo apresentava o meia armador Gérson da Seleção Brasileira de Futebol como protagonista. Ao final Gerson falava: "Por que pagar mais caro se o Vila me dá tudo aquilo que eu quero de um bom cigarro? Gosto de levar vantagem em tudo, certo? Leve vantagem você também, leve Vila Rica!" Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Lei_de_G%C3%A9rson

Capítulo 2 -. A Legislação de Trânsito no Brasil

O objetivo deste capítulo é traçar um histórico da legislação de trânsito brasileira, destacando os principais pontos e as mudanças ocorridas ao longo do tempo, para dar ao leitor alguns elementos que permitam compreender como a legislação mudou desde que o primeiro automóvel chegou ao Brasil. Do primeiro decreto-lei (1902) até a versão mais atual, o Código de Trânsito Brasileiro (1997), o número de punições, proibições ou infrações apresentou grande variação, para mais ou para menos. Não pretendemos apresentar ponto por ponto todas estas mudanças, mas trazer alguns exemplos que pela sua curiosidade (como se trajar adequadamente ao dirigir) ou introdução de novas tecnologias (como adoção do semáforo) demonstrem a preocupação do legislador em determinado momento histórico.

Alguns historiadores apontam que o Sr. Francisco Antônio Pereira Rocha, morador de Salvador (BA), como o primeiro a importar um carro em 1871. Porém, este veículo não funcionava com motor a explosão e sim a vapor. O primeiro carro com motor a explosão que chegou ao Brasil e na América Latina, desembarcou no Porto de Santos (SP), em 1891, importado por Alberto Santos Dumont. O curioso é que o primeiro automobilista registrado é Henrique Santos Dumont (irmão de Alberto), mas não se tem certeza se era o mesmo carro importado pelo pai da aviação²⁸.

Com o tempo, o aumento nas importações dos veículos levou o Estado a criar leis que regulamentassem o trânsito no Brasil. Em 1902, o Decreto nº 858, de 15 de abril, obrigou os motoristas a realizar um exame de direção para poder conduzir seus veículos. O decreto, no entanto, não teve efeito imediato, pois somente quatro anos depois, em janeiro de 1906, os primeiros brasileiros, no estado do Rio de Janeiro, obtiveram suas carteiras de motorista.

A legalização da importação de gasolina, ocorrida em 1907, favoreceu o crescimento da frota e o início do serviço de transporte de passageiros. Como o número de estradas ainda era insuficiente, em 1910, o então Presidente da República, Nilo Peçanha, aprovou o Decreto nº 8.324, de

²⁸Fonte: http://www.carroantigo.com/portugues/conteudo/curio_automovel_no_brasil.htm. Acesso em 20/01/2011.

27 de Outubro²⁹, dando subvenção para o serviço de transporte de passageiros ou de cargas. A subvenção não era para aquisição de veículos, mas para a construção das estradas que deveriam ser construídas - de acordo com critérios técnicos estabelecidos - pelo interessado em fazer o transporte de passageiros ou de carga. O decreto tratava também do “Material Rolante e Medidas de Segurança”, estabelecendo, entre outras coisas, a vistoria obrigatória do veículo por um engenheiro fiscal, os equipamentos de segurança necessários, a obrigatoriedade do “motorneiro³⁰” estar sempre ciente da velocidade, que era regulada de acordo com o seguinte artigo:

Art. 22. A velocidade commercial minima para o transporte de mercadorias será de 6 kilometros por hora e a do transporte de viajantes, de 12 kilometros, devendo os automoveis empregados satisfazer a essas condições de serviços.

A empresa ganhadora da concessão não poderia deixar de realizar o transporte por mais de trinta dias, podendo receber multas de 200 a 1000 réis (em valores atuais, aproximadamente R\$ 0,34 e R\$ 1,69)³¹.

Doze anos depois, em 1922, Decreto nº 4.460, de 11 de Janeiro, tratava, basicamente, do subvencionamento da construção de estradas, desta vez não para particulares, mas para os Estados e o Distrito Federal, em até 50% do valor total. O decreto determinava as especificações técnicas para a construção e a carga máxima dos veículos, variável de acordo com o tipo de material em que a via foi construída. A partir deste decreto, o Estado passa a ter maior participação na construção das estradas, uma vez que as iniciativas particulares não estavam conseguindo construir estradas suficientes para cobrir a demanda.

A necessidade de construir cada vez mais estradas levou o Estado a criar um fundo para construção e conservação. O Decreto nº 5.141, de 5 de Janeiro de 1927, estabeleceu que:

²⁹ Gostaria de ressaltar que ter acesso à legislação utilizada neste capítulo só foi possível devido ao trabalho realizado pelo “Portal Legislação” do Senado Federal, cuja base de dados pode ser acessada pelo link: <http://www.senado.gov.br/sicon/index.jsp>.

³⁰ “Motorneiro” é normalmente associado ao condutor de bonde, mas no Decreto se refere aos que dirigem “automoveis industriaes”.

³¹ O cálculo da atualização dos valores foi realizado através do site: http://www.fee.tche.br/sitefee/pt/content/servicos/pg_atualizacao_valores.php. O objetivo das atualizações ao longo do texto é fornecer ao leitor uma ideia aproximada dos valores para efeito comparativo com valores correntes em julho de 2011. Acreditamos que a ferramenta disponível na internet cumpre esta função. Se, por ventura, os valores atualizados aqui presente apresentarem algum erro, este deve ser creditado ao autor.

Art. 1º Fica creado o «Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagem Federaes, constituído por um adicional aos impostos de importação para consumo a que estão sujeitos: gasolina, automoveis, auto-omnibus, auto-caminhões, chassis para automoveis, pneumaticos, camaras de ar, rodas massiças, motocicletas, bicycletas, side-car e accessorios para automoveis.

Ainda neste mesmo ano, o Decreto nº 5.252 A, de 9 de setembro, determinou a adoção das regras internacionais de circulação de automóveis, conforme convênio assinado pelo Brasil, em Paris, no dia 11 de outubro de 1909, ou seja dezesseis anos antes. Além da obrigatoriedade da vistoria, da obtenção da licença para dirigir (exigidas em decretos anteriores) pela primeira vez obriga os condutores a ter, pelo menos, 18 anos para poder dirigir e identificar os veículos através de placas. Para garantir a segurança de todos, tornou-se obrigatório que o carro tivesse buzina, para informar aos demais de sua presença e faróis que permitissem ao condutor trafegar à noite, facilitando a visualização do automóvel pelas demais pessoas.

Trinta e sete anos após a chegada do primeiro automóvel de combustão interna ao Brasil, mais precisamente em 24 de julho de 1928, foi publicado o Decreto nº 18.323, que pode ser considerado o primeiro Código de Nacional Brasileiro, embora este nome só seja utilizado anos mais tarde (em 1941) por outro decreto. Ao contrário dos decretos anteriores que possuíam poucos artigos (no máximo doze) este apresentou noventa e três artigos. Os principais pontos são: vistoria do veículo; a obrigatoriedade de duas placas; buzina; marcha ré (para automóveis com mais de 350 kg); uma placa com identificações do veículo (fabricante, potência, número do chassi etc.); duas lanternas dianteiras³² e uma traseira vermelha; licença para dirigir (válida por um ano); sinalização nas estradas, regras de ultrapassagem; parada nos acostamentos e criação de uma polícia das estradas uniformizada.

Os veículos só podiam circular após o pagamento da licença no município de origem. A licença permitia circular por todo território nacional, mas caso permanecesse mais de oito dias em outro município que não o de origem, deveria pagar o imposto local pelo mínimo de um mês e no máximo de três meses, e após este período deveria pagar a licença integral.

Segundo este decreto, para se obter a “carta de habilitação” era

³² Porém era “proibido o emprego de foco deslumbrante dentro das aglomerações urbanas”, o foco deslumbrante é o que se chama hoje de “luz alta”.

necessário cumprir determinadas condições essenciais:

Art. 74. São, comtudo, condições essenciaes para obter inscripção no exame a que se refere o parographo anterior:

- a) ser maior de 18 annos;
- b) saber lêr e escrever;
- c) não ter defeito physico nas mãos, pés, braços ou pernas, que impeça o governo seguro e efficiente dos vehiculos;
- d) não ser mudo e ter visão e audição perfectas;
- e) não soffrer de moletia transmissivel pelo contagio nem de mal (ataques epilepticos ou outros) que o possa privar subitamente do governo do vehiculo.

O legislador preocupou-se também em determinar os valores para as multas:

Art. 87. Para os casos abaixo enumerados ficam estabelecidas as seguintes penas³³:

- a) falta de licença e placa do vehiculo, multa de 100\$000 (cem mil réis) a 200\$000 (duzentos mil réis), e apprehensão do vehiculo até que seja cumprida a disposição legal;
- b) aos conductores que derem em seus vehiculos fuga a criminosos de qualquer especie, no acto de serem perseguidos pela policia ou pelo clamor publico, será imposta multa de 200\$000 (duzentos mil réis), sem prejuizo do processo criminal a que fiquem sujeitos;
- c) aos que forem encontrados em estado de embriaguez na direcção de vehiculos de qualquer natureza, será imposta multa de 100\$000 (cem mil réis), independentemente do processo a que fiquem sujeitos;
- d) por damnos causados nas estradas, 200\$000 (duzentos mil réis) a 1:000\$000 (um conto de réis), independentemente da obrigação de reparalos.

Nota-se que em 1928 já havia preocupações com motoristas embriagados e com os fora-da-lei que fugiam da justiça. Por fim, o decreto estabelece a velocidade máxima permitida: para veículos de passageiros (até sete) com duas, três ou quatro rodas era de 60 km/h e para veículos de carga, dependendo do peso, de 15 km/h a 30km/h.

No Decreto nº 5.686, de 30 de Julho de 1929, o presidente Washington Luís aprovou a nova Convenção Internacional relativa à circulação de automóveis, assinada em Paris, em 24 de abril de 1926, posteriormente ratificado pelo Decreto nº 19.038 de 17 de dezembro daquele ano.

A frota de automóveis brasileira crescia em ritmo acelerado, apesar das dificuldades de importação e a produção de veículos ainda incipiente no Brasil. Levando-se em consideração veículos de toda a espécie (utilitários, carros de passeio etc.) a frota chegou a 200 mil veículos³⁴, em 1939. A

³³ Cem mil réis equivalem hoje, em valores atualizados, aproximadamente a R\$ 169,14, duzentos mil réis a R\$ 338,27 e um conto de réis (o que significava um milhão de réis) valeria R\$ 1.631,96.

³⁴ Disponível em: <http://www.carroantigo.com>. Acesso em: 20/12/2011.

legislação existente até então não era mais capaz de dar conta dos problemas decorrentes do aumento da frota, o que levou o governo do Presidente Getúlio Vargas a elaborar nosso primeiro código de trânsito.

O Decreto-Lei nº 2.994 de 28 de janeiro de 1941, é o primeiro a utilizar a expressão “Código Nacional de Trânsito”. Este Decreto-Lei, no entanto, teve vida curta, pois já em 25 de setembro do mesmo ano, o Decreto-Lei nº 3.651 deu nova redação ao texto. Além da mudança de “estilo” no texto do decreto-lei, algumas mudanças merecem serem destacadas. Torna-se obrigatório, por exemplo, “manter o veículo em bom estado de conservação e limpeza” ou então “tratar com polidez os passageiros”. Conforme dito anteriormente, em 1906 já havia a obrigatoriedade da licença para dirigir e em 1927 houve o estabelecimento da idade mínima para dirigir, 18 anos. Porém, apenas em 1941 se tornou proibido “entregar a direção do veículo a condutor não habilitado ou menor de 18 anos.” Felizmente, para José do Patrocínio essa regra não era válida em 1897 quando, no Rio de Janeiro, ao tentar ensinar Olavo Bilac a dirigir, este bateu numa árvore, sendo o primeiro acidente de trânsito registrado no Brasil.

A partir deste código ficou proibido estacionar em curvas e cruzamentos a menos de três metros da esquina, em fila dupla e na porta de garagens. Essa mudança talvez já fosse uma preocupação em manter o fluxo constante do trânsito. O art. 143 do Decreto-Lei 2.994 estabeleceu pela primeira vez a diferença entre parada e estacionamento:

14. parada transitória – detenção do veículo pelo tempo estritamente necessário para obedecer a sinais e regras de trânsito, para embarcar ou desembarcar passageiros ou cargas;
15. estacionamento – local permitido para veículos por tempo prolongado.

Outro ponto a ser destacado é o aumento da velocidade máxima. Para veículos de carga, a velocidade máxima passou de 30 km/h na zona urbana para 40 km/h, e de 50 km/h para 60 km/h na zona rural. Para veículos de transporte de passageiros de 30-50 km/h (dependendo do tipo da via urbana, rua ou avenida), para 40-60 km por hora, de acordo com a via, mantendo os mesmos 60 km/h na zona rural. Finalmente, os veículos de passeio poderiam trafegar a 50 km/h nos centros urbanos, antes era 40 km/h, mas grandes avenidas podia se chegar a 60 km/h e 80 km/h na zona rural.

O aumento no limite da velocidade acompanhava o progresso

tecnológico dos veículos. Com carros mais velozes, as provas automobilistas que aconteciam em circuitos de rua, se tornaram cada vez mais perigosas, tanto para os pilotos, quanto para o público. O “Circuito da Gávea”, no Rio de Janeiro, cujas primeiras corridas datavam do início dos anos trinta, já era uma prova consolidada internacionalmente e atraía milhares de espectadores. Em 1935, o piloto Irineu Corrêa, ganhador da prova no ano anterior, faleceu logo na primeira volta ao bater numa árvore, além disso, a proximidade dos espectadores sempre trazia risco a todos os envolvidos na prova³⁵. Este e outros exemplos, ocorridos em corridas no território nacional, possivelmente, foi o que levou o legislador a obrigar os organizadores das provas a prestar caução ou fiança e fazer um seguro em favor de terceiros, na segunda versão do código de trânsito de 1941.

A segunda versão do código de 1941 tratou de uniformizar os sinais de trânsito no território nacional. Em janeiro, o texto indicava que era de competência do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) fazer essa unificação, a posteriori, pois ficava mantido o sistema internacional até então adotado. A partir de setembro, ficou proibido utilizar outros sinais que não aqueles reconhecidos pelo conselho, independente de sua utilização internacional. Dentre os sinais, destacamos o aparecimento, nos termos da lei, do sinal luminoso (ou semáforo, sinaleira ou farol, conforme a região do Brasil) nas três cores: verde, amarelo alaranjado e vermelho.

Em ambos os códigos, são considerados veículos automotores: automóveis, caminhões, auto-ônibus, motocicletas (com ou sem side-car) e os bondes elétricos. Porém, na primeira versão, os “tratores, rolos compressores e congêneres” também eram reconhecidos como veículos automotores. Em setembro, foram mantidas as duas espécies de automotores, veículos de passageiros e veículos de carga, acrescentando uma nova: os veículos de corrida (que só podiam circular nas “vias comuns” rebocados). Por fim, nessa seção os carros eram divididos nas categorias: oficiais, corpo diplomático, particulares e de aluguel, o curioso é que o transporte coletivo só foi incluído na segunda versão.

Algumas questões relacionadas à constituição dos veículos e seus

³⁵ Disponível em: <http://www.obvio.ind.br/Autodromos%20do%20Rio%20de%20Janeiro%20-%20as%20Primeiras%20corridas%20do%20Brasil.htm>. Acesso em 20/05/2011.

acessórios também sofreram pequenas alterações. A altura máxima passou de três metros e cinquenta centímetros, para três metros e setenta centímetros, a buzina que antes deveria ser ouvida a sessenta metros agora precisa ser ouvida a oitenta metros, a distância mínima de sessenta metros de alcance do espelho retrovisor foi abolida. As luzes traseiras que antes deveriam ser azuis, agora deveriam projetar luz vermelha, visível não mais apenas a 150 metros, mas a 300 metros. Os automóveis não poderiam ser da cor vermelha (exclusiva dos Corpos de Bombeiros) e nem branca (exclusiva das ambulâncias).

Em 1941, foi introduzida a figura da tabela de preços ou taxímetros para os veículos de frete de passageiros, sendo que em setembro essa obrigatoriedade era apenas para cidades cuja população fosse maior que 500 mil habitantes. Neste ano, também foi estabelecido os critérios técnicos para construção, aferimento e local de instalação dos taxímetros nos taxis.

Também neste ano, pela primeira vez aparece a proibição de se fazer modificações nos veículos sem autorização ou comunicação à autoridade competente. Além das informações ainda hoje utilizadas para o registro do veículo, como o nome do proprietário, seu endereço, as características do automóvel (cor, motorização, lotação, tonelagem etc.), os motoristas da época deveriam informar o local onde o veículo era guardado e em caso de mudança de local o proprietário deveria comunicá-la à repartição de trânsito, dentro de 48 horas.

No começo dos anos 1940, a frota nacional era de aproximadamente 250 mil veículos. A produção e distribuição de combustível ainda era precária. Nossa primeira refinaria só entrou em operação em 1948³⁶, razão pela qual o governo incentivava o uso de combustíveis não derivados do petróleo. Embora o uso do álcool como combustível venha normalmente associado à criação do Programa Nacional do Álcool (ProÁlcool), criado pelo Decreto 76.593 de 14 de novembro de 1975, em 1941, os veículos automotores movidos a gasogênio³⁷,

³⁶ Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos37-45/EstadoEconomia>. Acesso em 20/04/2012.

³⁷ Adaptação no motor utilizada na época da II Guerra Mundial, devido à escassez de gasolina, que permitia os carros funcionar com gases obtidos da queima de carvão vegetal. O sistema funcionava da seguinte maneira: instalava-se um gerador com vários quilos de carvão (de acordo com a capacidade do veículo), ateava-se fogo e entre cinco e dez minutos o carro

álcool ou outros combustíveis de fabricação nacional tinham redução de 25% na primeira versão do código de trânsito e de 30% na segunda, nas licenças e emolumentos.

O Código Nacional de Trânsito (CNT) de 1941 foi responsável também pela padronização da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). Até então, para dirigir era necessário aos motoristas obterem uma licença junto à autoridade competente do município, porém, os modelos não eram padronizados. A CNH estabelecia se o motorista era amador ou profissional e qual ou quais tipos de veículos ele estava habilitado a dirigir. Para obter a CNH em janeiro daquele ano, o candidato para prestar o exame deveria apresentar: carteira de identidade ou equivalente, folha corrida e prova de ser maior de 18 anos³⁸. Já aqueles que prestaram o exame depois de setembro tiveram pagar os emolumentos relativos ao exame, além de comprovar que sabiam ler e escrever³⁹.

O exame para obtenção da CNH, para motoristas amadores, constava de uma arguição sobre o Código Nacional de Trânsito e de uma prova prática de direção. Já os motoristas profissionais deveriam passar por três provas:

Art. 110 [...]

I. De máquina, em que o candidato deverá demonstrar, oralmente, no tempo máximo de dez minutos para cada examinador, conhecimento prático do motor a explosão e das peças principais do veículo e de seu funcionamento; e das avarias comuns e meios de evitá-las ou remediá-las. O candidato deverá, ainda, demonstrar conhecimentos relativos aos veículos de carga e de transporte coletivo.

II. Prática, de direção, em que o candidato executará o manejo das peças essenciais à condução do veículo e às manobras comuns. Esta prova constará de percurso de um itinerário determinado, com a presença de examinadores, que deverão apreciar as reações do examinando aos imprevistos do tráfego.

III. Regulamentar, na qual o candidato deverá demonstrar conhecimento deste Código e das instruções em vigor, relativas ao serviço de veículos, bem como das vias públicas, respectiva sinalização e principais estabelecimentos destinados ao público, na localidade onde pretende exercer sua atividade.

poderia rodar, com uma perda de potência de aproximadamente trinta por cento em relação à gasolina.

³⁸ Estavam dispensados de apresentar tais documentos os magistrados ou órgão do Ministério Público, representantes de nações estrangeiras, oficiais de corporações militares e praças de pret, da terra, do mar ou ar (os praças de pret eram contratados por dia de trabalho e os oficiais por três anos) e funcionários públicos em geral, em efetivo exercício do cargo.

³⁹ Não estavam mais isentos de apresentar os documentos os magistrados ou órgão do Ministério Público, além disso, todos deveriam apresentar carteira de identidade, ser maior de dezoito anos, saber ler e escrever e pagar as taxas.

Na primeira versão, em janeiro de 1941, a lei tratava o indivíduo de maneira diferenciada, existia o “cidadão comum”, que era obrigado a comprovar com documentação sua idoneidade e os “cidadãos” de classe especial, que incluía os representantes do judiciário, funcionários públicos em geral, oficiais do exército e representantes estrangeiros que não tinham obrigação de apresentar documentação. A versão de setembro de 1941 incluiu os representantes do judiciário entre aqueles que também precisavam apresentar documentação.

No novo texto do código, em setembro de 1941, as multas variavam entre 10\$0 (dez mil réis) e 1:000\$0 (um conto de réis), acima do valor máximo antes estabelecido de 500\$0 (quinhentos mil réis, isto é, em oito meses algumas multas foram reajustadas, as vezes para mais, as vezes para menos). Alguns casos chamam mais a atenção: a multa por avançar o sinal e forçar a passagem entre dois veículos na eminência de se cruzarem, caiu de trinta mil réis para vinte mil réis; lesar o passageiro para que a corrida seja mais cara (pegando um itinerário maior, por exemplo) aumentou de trinta mil réis para cinquenta mil réis; dirigir em estado de embriaguez resultava em multa de 200\$0 (duzentos mil réis) em janeiro, já em setembro, dirigir embriagado não era motivo de multa. Além disso, parece que o legislador resolveu “encolher” o capítulo das infrações, pois estas foram reduzidas de cento e dois casos anteriormente para quarenta. Os veículos retirados de circulação eram vendidos em praça pública após dez dias, caso o responsável não pagasse as multas e despesas, prazo que foi retirado do texto na segunda versão e que se tornou variável de acordo com o caso.

Por fim, o Código Nacional de Trânsito criou o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), com sede no Distrito Federal, subordinado diretamente ao Ministro da Justiça e Negócios Interiores, e os Conselhos Regionais de Trânsito, nas capitais dos estados, subordinados aos respectivos governos.

Art. 135. Compõem o Conselho Nacional de Trânsito:

a) o Inspetor Geral de Polícia, o Inspetor de Tráfego da Polícia Civil do Distrito Federal, o diretor do Departamento de Concessões da Prefeitura do Distrito Federal, o Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, e um representante do Estado-Maior do Exército;

b) um representante do Touring Clube do Brasil e um do Automóvel Clube do Brasil.

Art. 136. Compõem os Conselhos Regionais de Trânsito:

a) chefes das repartições e de serviços públicos locais, cujas

atividades interfiram direta ou indiretamente no tráfego de veículos, mediante designação dos Governos estaduais, e comunicação ao Conselho Nacional de Trânsito:

b) um representante do Touring Clube e um do Automovel Clube do Brasil, onde houver filiais dessas entidades.

O Decreto-Lei nº 5.464, de 7 de maio de 1943, apenas alterou a composição do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), substituindo o diretor do “Departamento de Concessões da Prefeitura do Distrito Federal”, por “um representante da Prefeitura do Distrito Federal”. Dois anos depois, o Decreto-Lei nº 7.286, de 31 de Janeiro de 1945, alterou novamente a composição do CONTRAN, reintegrando o “diretor do Departamento de Concessões da Prefeitura do Distrito Federal”.

A partir do Decreto-Lei nº 9.545, de 05 de agosto de 1946, o candidato estrangeiro que desejava prestar o exame para obtenção da CNH tinha que apresentar uma quantidade maior de documentos: além da carteira de identidade, folha corrida, comprovar ser maior de 18 anos, saber ler e escrever e pagar as taxas, exigidos anteriormente, agora era preciso, para os estrangeiros, “Certidão de não haver sido processado por crime contra a segurança do Estado e a ordem social.” Para os candidatos à profissional era preciso “Prova de estar em dia com as obrigações concernentes ao serviço militar” além de atestado de residência de mais de três meses na localidade sede da repartição que seria realizada o exame. Este decreto trouxe outra inovação, a obrigatoriedade do exame médico⁴⁰, com objetivo de avaliar a capacidade física e a sanidade mental do candidato. Sendo que:

Art. 7º O exame médico será revisto :

a) “ex-offício”:

1 – normalmente, de cinco em cinco anos, para qualquer condutor;

2 – em caso de transferência da categoria de amador para a de profissional.

3 – em caso de acidente, quando presumida a culpabilidade do condutor;

4 – quando o profissional passar a conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros;

b) a requerimento do interessado:

1 – em caso de incapacidade temporária

2 – quando o condutor não portador de carteira nacional de habilitação (motorista ou motociclista profissional) transferir sua atividade para uma das Capitais.

Outra novidade era que na prova o candidato deveria demonstrar

⁴⁰ O decreto-lei trazia no anexo as “Normas para o exame médico de candidatos à condutor de veículos”. O exame médico deveria averiguar: a agudeza visual, o senso cromático, o senso luminoso, o campo visual, a audição, além do exame físico e mental.

conhecimentos sobre “O trânsito local, vias públicas, sua sinalização e principais estabelecimentos destinados ao público, na cidade onde o candidato pretende exercer atividade.” O exame médico e o exame técnico eram independentes, ou seja, caso seja reprovado numa delas, poderia refazer apenas aquele em que foi reprovado. Para transferir a CNH de um estado para o Distrito Federal era preciso pagar Cr\$ 2,00, para profissionais e Cr\$ 10,00 para amadores⁴¹.

Em 1951, pela primeira vez uma alteração no texto do Código Nacional de Trânsito ocorre não através de um decreto-lei, ou seja, um decreto com força de lei emanada pelo executivo, mas sim através de uma lei decretada pelo Congresso Nacional e sancionada pela Presidência da República. A Lei nº 1.416, de 24 de agosto, alterava novamente a composição do CONTRAN (ocorrida anteriormente em 1943 e 1945), que agora era formado pelo Diretor de Serviço de Trânsito, um representante da Prefeitura do Distrito Federal, um do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (antes o representante era o diretor destes dois órgãos), além de um representante da Federação Nacional dos Condutores de Veículos Rodoviários.

Cinco anos depois, a Lei nº 2.794, de 1 de Junho de 1956, modificou o Art. 66 do Código Nacional de Trânsito (1941) que trata de veículos de transporte coletivo, modificando a altura mínima das janelas de 0,15 m para 1,15 m.

A Lei nº 5.108, de 21 de Setembro de 1966, institui um novo Código Nacional de Trânsito (CNT), reduzindo o número de artigos de cento e cinquenta e quatro para cento e trinta e um. A partir desta lei, o Sistema Nacional de Trânsito passou a ser formado pelos Conselhos Nacional, Estaduais, Municipais e Territoriais de Trânsito. Alterou, novamente, a composição do CONTRAN, incluindo um representante do Ministério das Relações Exteriores e da Confederação Nacional de Transportes Terrestres (categoria dos trabalhadores de transportes rodoviários), eliminando os representantes que eram exclusivos do Distrito Federal.

As vias agora são classificadas como de trânsito rápido, preferenciais, secundárias e locais. E, pela primeira vez, os sinais de trânsito

⁴¹ Em valores atuais, R\$ 3,38 e R\$ 16,91 respectivamente.

além de serem destinados aos veículos também inclui os pedestres. Os sinais para os veículos são, além de horizontais, verticais, luminosos e sonoros. Os sinais destinados para os pedestres deverão marcar o local da travessia, isto é, a faixa de pedestre.

Em meados da década de 60, os equipamentos obrigatórios dos veículos eram praticamente os mesmos que encontramos hoje em dia, como: para-choques dianteiros e traseiros; protetores para as rodas traseiras dos caminhões; espelhos retrovisores; limpadores de para-brisas; pala interna de proteção contra o sol para motoristas; faroletes e faróis dianteiros de luz branca; lanternas de luz vermelha na parte traseira; velocímetros; buzina; dispositivo de sinalização noturna, sinalização de emergência, independente de circuito elétrico do veículo; extintor de incêndio (para veículos de carga de transporte coletivo); silenciador dos ruídos de explosão do motor; freios de estacionamento e de pé, com comandos independentes; luz para o sinal de "pare"; iluminação da placa traseira; indicadores luminosos de mudança de direção, à frente e atrás, inclusive para reboques, carretas e similares; pneus que ofereçam condições mínimas de segurança e registradores de velocidade, nos veículos destinados ao transporte de escolares.

Com a promulgação desta lei, pela primeira vez, aparece a obrigatoriedade do registro do automóvel ser feito através do número do chassi. O CNT estabeleceu prazo de até três anos, após sua promulgação, isto é em 1969, prazo para todos os veículos fabricados a partir de então trazerem gravados os números do chassi.

A lei também alterou o modo pelo qual as multas eram reajustadas. Até então, estas eram expressas em valores fixos, o que dificultava a atualização dos valores. O Código Nacional de Trânsito de 1966 estipulou as penalidades em quatro grupos, cada um com um valor expresso em salários mínimos assim definidos:

Art 107. As infrações punidas com multas classificam-se, de acordo com a sua gravidade, em quatro grupos:

I - As infrações do Grupo "1" serão punidas com multas de valor entre cinquenta por cento e cem por cento do salário-mínimo vigente na região.

II - As infrações do Grupo "2" serão punidas com multas de valor entre vinte por cento e cinquenta por cento do salário-mínimo vigente na região.

III - As infrações do Grupo "3" serão punidas com multas de valor entre dez por cento e vinte por cento do salário-mínimo vigente na

região.

IV - As infrações do Grupo "4" serão punidas com multas de valor entre cinco por cento e dez por cento do salário-mínimo vigente na região.

O salário mínimo em 1966, segundo o Dieese⁴², era de Cr\$ 84.000,00⁴³. As punições do Grupo 1, cuja o valor da multa é o maior, são aplicáveis nas seguintes situações: dirigir em velocidade superior a permitida quando conduzir escolares (a lei não faz diferença entre veículos particulares e de "transporte escolar"); dirigir sem habilitação; dirigir embriagado (que havia sido "esquecido" na segunda versão de 1941); disputar corrida (sem autorização); dar fuga a criminoso e estacionar o veículo na pista de rolamento. No Grupo 2, por exemplo, dirigir na contramão, não reduzir a velocidade em cruzamentos, em frente a escolas e hospitais, passar o sinal vermelho, ultrapassar o bonde pelo lado direito nos pontos de embarque e desembarque, com carga ou passageiros em excesso, dentre outras.

O Grupo 3 inclui: não dar passagem pela esquerda quando solicitado, negar passagem a veículo com batedores, ambulâncias e Corpo de Bombeiros, não prestar socorro à vítima de acidente, andar com farol apagado (à noite), ultrapassar pela direita, mau uso do alarme perturbando a ordem pública, derramar combustível ou óleo em via pública, entre outras. O Grupo 4 inclui, principalmente, dirigir sem a atenção necessária, não obedecer a sinalização, fazer retorno em local proibido, não portar documento do veículo, circular sem placa ou com placa ilegível, não "trajar-se adequadamente" e não tratar com polidez passageiros e o público em geral. Neste grupo também estão inclusos os deveres dos pedestres, que eram: nas estradas e em vias sem calçamento, andar no contra fluxo (em fila única), atravessar somente na faixa de segurança e obedecer a sinalização. Ao todo, entre deveres e proibições, para veículos automotores e pedestres são cento e quarenta e quatro casos, bem mais que os quarenta existentes no texto de setembro de 1941.

O responsável pela infração, que podia ser o condutor, o proprietário ou ambos, estava sujeito a: advertência, multa, apreensão do documento de

⁴² Disponível em: <http://www.dieese.org.br/esp/salmin/salmin00.xml>. Acesso em 20/07/2011.

⁴³ Em valores atuais, aproximadamente R\$ 844,05. Porém este valor é variável de acordo com a região do país, por exemplo, Cr\$ 84.000,00 era o valor em São Paulo e Rio de Janeiro, já no Piauí o salário mínimo era de Cr\$ 48.001,00 e no Ceará Cr\$ 51.001,00.

habilitação, cassação do documento de habilitação, remoção do veículo, retenção do veículo e apreensão do veículo. Cada repartição de trânsito deveria ter um Tribunal Administrativo de Julgamento de Infrações para julgar recurso contra penalidades impostas.

O Código Nacional de Trânsito de 1966 foi promulgado em setembro, isto é, pouco antes do fechamento do Congresso Nacional pelas forças militares em outubro do mesmo ano⁴⁴. Com isto, a legislação de trânsito passou novamente regulamentada via decreto-lei, como acontecia antes de 1951. No ano seguinte, pelo Decreto-Lei nº 237, de 28 de Fevereiro de 1967, o presidente militar Marechal Humberto Castello Branco, efetuou novas mudanças na gestão do trânsito no país. Foi criado o Departamento Nacional de Trânsito (DENTRAN⁴⁵), que tinha autonomia administrativa e técnica. Passou a ser de responsabilidade deste órgão, promover a divulgação de trabalhos sobre o trânsito, realizar congressos na área, estabelecer um modelo padrão para relatórios de estatísticas no trânsito, elaborar, junto com Ministério da Educação e Cultura, programas para divulgação de noções de trânsito nas escolas de ensino elementar e médio.

Este mesmo decreto-lei criou o Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAN) e o Registro Nacional de Carteira de Habilitação (RENACH), originando a base de dados que persiste até hoje. Embora tenha sido criado 1967, o RENAVAM só começou a funcionar efetivamente quase duas décadas depois, através da Portaria nº 6 do DENATRAN, de 11 de dezembro de 1984.

Em 1968, o Decreto-Lei 62.127 de 19 de janeiro, regulamenta o novo Código Nacional de Trânsito (CNT). Com duzentos e sessenta e quatro artigos. Este código era mais completo que seu predecessor (de 1966) que continha cento e trinta e um. Muitos destes artigos tratavam de delimitar especificações técnicas dos veículos, sobretudo os de carga, como a tonelagem máxima permitida por eixo.

O decreto-lei reduziu de 500 mil habitantes (do código de 1941),

⁴⁴ Como se sabe, o Congresso Nacional foi reaberto no início de 1967, fechado novamente no final de 1968 e reaberto em outubro de 1969, para ratificar a escolha dos militares do general Emílio Garrastazu Médici como presidente da república. Durante o fechamento, muitos parlamentares tiveram seus mandatos cassados.

⁴⁵ Posteriormente a sigla foi modificada para DENATRAN.

para 100 mil habitantes a população mínima dos municípios cujos taxis deveriam adotar o taxímetro como única forma de cobrança. Nos demais municípios cabiam às autoridades locais determinar a tabela de preços.

Para se obter a habilitação, o candidato deveria apresentar, como sempre, cópia da identidade, folha corrida, atestado de bons antecedentes, mas agora também, declaração do próprio punho que sabia ler e escrever, título de eleitor e prova de estar em dia com o serviço militar. Os únicos agora que poderiam ser dispensados do exame de habilitação eram, conforme o Art 145., “As praças das Fôrças Armadas e Auxiliares, que possuem curso de formação de condutor ministrado em suas corporações”.

O sistema de penalidades continuou seguindo aquele adotado no código anterior, ou seja, as penalidades eram divididas em quatro grupos, sendo as do Grupo 1 as mais graves e as do Grupo 4 mais leves. O valor das multas também continuou sendo calculado a partir de porcentagens do salário mínimo, de acordo com o grupo a que pertence.

Como inovação, este código introduziu a contagem de pontos para cada infração cometida, de acordo com o grupo. Infrações do Grupo 1, o condutor infrator recebia oito pontos na carteira; infrações do Grupo 2, sete pontos; infrações do Grupo 3, cinco pontos e infrações do Grupo 4, três pontos. Contagem de pontos utilizada, atualmente, com algumas modificações, como veremos adiante.

O legislador também se mostrou preocupado com a produção de estatísticas do trânsito. O Art. 233 obrigava o DENTRAN a fornecer anualmente ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) dados estatísticos coletados em todo o território nacional. Cabia a este último determinar a padronização da coleta e tabulação das estatísticas de interesse de trânsito.

Pouco mais de um ano depois, no uso da atribuição que lhe conferia o Ato Institucional nº 5, o presidente militar Costa e Silva promulgou o Decreto-Lei nº 584 de 16 de maio de 1969, proibindo a obtenção da CNH por menores de dezoito anos. Anteriormente, era possível a jovens de dezessete anos, desde que autorizado pelos pais, dirigir bicicletas motorizadas, motonetas e similares equipadas com motor até 50cc de cilindrada.

O Decreto-Lei nº 912, de 2 de Outubro de 1969, tornou o CONTRAN responsável por estabelecer a quantidade máxima de fumaça produzida pelos

automóveis. No entanto, não foi possível encontrar nenhum dado que informasse o modo como isto era feito.

Posteriormente, tem-se uma série de leis modificando apenas um artigo, um parágrafo ou um item no Código Nacional de Trânsito (CNT). Estas leis, normalmente com apenas dois ou três artigos (com exceção da lei de 1979) tinham por objetivo corrigir erros ou falhas na redação da lei e também atualizar o CNT.

A Lei nº 5.693, de 16 de agosto de 1971, alterou o item XXIX do artigo 89 da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, que instituiu o Código Nacional de Trânsito. Este artigo proíbe o transporte remunerado sem a devida licença, cuja pena era a apreensão da CNH e, a partir de 1971, o veículo também passa a ser apreendido.

A Lei nº 5.820 de 10 de novembro de 1972, apenas corrigiu um erro do artigo 84 do Código Nacional de Trânsito de 1966, pois no item “c) Atender ao sinal do passageiro, parando o veículo para embarque ou desembarque somente nos pontos estabelecidos” não havia sido estabelecida a punição para o caso do não cumprimento da lei. Ficando estabelecida a penalidade do Grupo 3.

A Lei nº 6.124, de 25 de Outubro de 1974, Altera o artigo 14, da Lei número 5.108, de 21 de setembro de 1966 - Código Nacional de Trânsito, introduzindo o item IX que pretende:

IX - disciplinar a colocação de ondulações transversais ao sentido da circulação dos veículos, em vias de trânsito local, bem como nas proximidades de escolas ou outros estabelecimentos que ministrem instrução de 1º e 2º graus, na forma em que dispuser o Conselho Nacional de Trânsito.

A Lei nº 6.308, de 15 de dezembro de 1975, acrescenta um parágrafo ao artigo 42 do Código Nacional de Trânsito de 1966. O supracitado artigo trata dos “veículos de aluguel destinado a transporte individual de passageiros” e a lei de 1975 estabeleceu que:

§ 5º Do veículo de aluguel a que se refere o “caput” deste artigo de categoria denominada “taxi mirim”, de duas portas, é facultada, ao seu proprietário, a remoção do banco dianteiro direito, desde que aparelhado o automóvel com cintos de segurança para os passageiros.

A Lei nº 6.369, de 27 de outubro de 1976, alterou o Art. 4 do Código, que trata da composição do CONTRAN, incluindo um representante da Associação de Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA). A ANFAVEA

foi fundada em 15 de maio de 1956 e reúne empresas fabricantes de auto-veículos (automóveis, comerciais leves, caminhões, ônibus) e máquinas agrícolas automotrizes (tratores de rodas e de esteiras, colheitadeiras e retroescavadeiras) com instalações industriais no Brasil⁴⁶.

Três anos depois, mais nove artigos do Código de 1966 foram modificados, pela Lei nº 6.731, de 4 de dezembro de 1979. O CONTRAN passou a regulamentar as categorias e classes de condutores de veículos, bem como as normas relativas à aprendizagem e à autorização para dirigir, que estas eram regulamentadas pelo próprio código (Art. 65). Deixou de ser obrigatório a substituição periódica da Carteira Nacional de Habilitação na data de vencimento do exame médico (Art. 66), é necessário apenas renová-la. Isto porque a Carteira Nacional de Habilitação passou a ser expedida em caráter permanente e em modelo único, na forma estabelecida pelo CONTRAN (Art. 67). Este órgão também se tornou responsável pela padronização dos exames para obtenção (Art. 70) da CNH, pelo reconhecimento de habilitação estrangeira, pelos tipos, métodos, processos e modalidades a serem empregados nos exames necessários à habilitação (Art. 72), pelos exames necessários para condutor condenado por acidente de trânsito, voltar a dirigir (Art. 77) e também estabelecendo os prazos de validade dos exames prescritos (Art. 79).

O Art. 71 original passou a ser o segundo parágrafo do mesmo artigo na nova redação, ampliando a restrição da obtenção de licença para dirigir entre condenados judicialmente:

Art. 71. Não poderá ser habilitado para a condução de veículos automotores quem não estiver judicialmente reabilitado, havendo sido condenado:

I - por crime de trânsito;

II - por crime tipificado na lei antitóxicos ou por qualquer crime cometido em estado de embriaguez voluntária ou culposa, produzida pelo álcool ou substância de efeitos análogos.

§ 1º Os beneficiados com suspensão condicional ou com livramento condicional, que não figurem nos casos dos incisos I e II deste artigo, poderão ser habilitados mediante autorização do Juiz das Execuções Penais.

§ 2º É vedada a habilitação na categoria profissional ao liberado condicional que tenha sido condenado por prática de crime contra os costumes ou o patrimônio.

Além dos nove artigos modificados, três foram revogados, assim

⁴⁶ Disponível em: <http://www.anfavea.com.br/Index.html>. Acesso em: 08/01/2012.

como um parágrafo e uma alínea. O exame psicotécnico tornou-se obrigatório a todos os motoristas e não apenas aos “condutores de veículos de transporte coletivo e de escolares, e aos de carga, quando destinados a inflamáveis, explosivos e material físsil, bem como aos de veículos com capacidade de seis ou mais toneladas”, como previa o Art. 73. O Art. 75 que já estabelecia que o exame psicotécnico era padronizado pelo CONTRAN, foi revogado pois esta órgão assumiu a padronização de todos os testes. O Art. 76 que concedia a Carteira Nacional de Habilitação na categoria amador, para os “**portadores de defeitos físicos desde que sejam êles** ou os veículos devidamente adaptados” [Grifo nosso], foi revogado.

Com o passar do tempo, percebe-se uma preocupação cada vez maior no texto da norma jurídica com a segurança dos condutores e passageiros. O Art. 88 estabelecia que condutores e passageiros de motocicletas, motonetas e similares tinham obrigatoriedade de usar capacete, mas apenas nas estradas. Somente três anos depois, a Lei Nº 7.031, de 20 de setembro de 1982, modificou este artigo tornando obrigatório o uso deste equipamento de segurança em todos os lugares.

A Lei Nº 7.052, de 02 de dezembro de 1982, alterou novamente a composição do CONTRAN. Os representantes do Conselho Nacional do Automobilismo, da Confederação Nacional de Transportes Terrestres (categoria dos trabalhadores de transportes rodoviários), do Touring Club do Brasil, dos transportadores rodoviários de carga e dos transportadores rodoviários de passageiros não são mais indicados diretamente pelas entidades, mas escolhidos em lista tríplice pelo Presidente da República. Aos Conselhos Estaduais de Trânsito foram acrescentados dois representantes: um dos trabalhadores de transporte rodoviário e outro do Touring Club do Brasil.

Esta lei também delegou ao CONTRAN a padronização, de dimensões, cores e formas das placas dos veículos. Mas, ao mesmo tempo, permite ao proprietário utilização de placa de fabricação especial, desde que não ultrapasse 10%, para mais ou para menos, o tamanho estabelecido em lei. Deixou de existir a plaqueta destacável e substituível a cada exercício contendo o número da placa repetido, o prefixo da respectiva unidade federativa e indicação do ano e mês do licenciamento, que ficava fixado na placa traseira do veículo.

O Decreto-Lei nº 2.448, de 21 de Julho de 1988, aumentou a punição para quem estacionasse em fila dupla, passando a punição do Grupo 3 (com multas entre dez e vinte por cento do salário mínimo regional), para o Grupo 2 (com multas entre vinte e cinquenta por cento do salário mínimo regional). Neste decreto-lei aparece, pela primeira vez, a contagem do número de pontos “que serão computados para fins de agravamento das penalidades subsequente”. Além disso, o decreto aumentou o percentual do salário mínimo aplicado às multas:

Art. 107 [...] - As infrações punidas com multas classificam-se, de acordo com a sua gravidade, em quatro grupos:

I - as infrações do Grupo 1 serão punidas com multas de valor entre 200% e 300% do salário mínimo de referência⁴⁷ [antes: 50% e 100%];

II - as infrações do Grupo 2 serão punidas com multas de valor entre 150% e 200% do salário mínimo de referência⁴⁸ [antes: 20% a 50%];

III - as infrações do Grupo 3 serão punidas com multas de valor entre 120% e 150% do salário mínimo de referência [antes 10% a 20%];

IV - as infrações do Grupo 4 serão punidas com multas de valor entre 100% e 120% do salário mínimo de referência [antes: 5% a 10%].

Para manter os valores das multas atualizado (levando-se em conta que em 1988 a inflação era mais de 80% ao mês), as multas vencidas eram corrigidas com base na variação das Obrigações do Tesouro Nacional (OTN)⁴⁹. Também foi modificado o Art. 111, aumentando de cinco por cento para cinquenta por cento do salário mínimo o valor das infrações para as quais não houvesse penalidade específica. Por fim, ficou a cargo de o CONTRAN aprovar o repasse de verbas federais para órgãos de administração ou de operação do trânsito.

A Lei nº 8.102, de 10 de Dezembro de 1990, acrescentou um segundo parágrafo ao “Art. 100. As penalidades serão impostas aos proprietários dos veículos, aos seus condutores, ou a ambos, conforme o caso”, obrigando a autoridade de trânsito a não deixar dúvidas sobre qual

⁴⁷ Através do DECRETO-LEI Nº 2.351 – DE 7 DE AGOSTO DE 1987, o Presidente José Sarney criou o Piso Nacional de Salários e o “Salário Mínimo de Referência” (Art. 2º O salário mínimo passa a denominar-se Salário Mínimo de Referência). Menos de dois anos depois, a LEI Nº 7.789, DE 3 DE JULHO DE 1989, revogou o decreto-lei, extinguindo o Piso Nacional de Salários e o Salário Mínimo de Referência.

⁴⁸ O valor do Salário Mínimo de Referência na data da entrada em vigor da lei era de Cz\$ 10.368,00, o que equivaleria hoje, aproximadamente a R\$ 460,20, e a inflação em 1988 foi de 1.037,56%.

⁴⁹ Obrigação do Tesouro Nacional (OTN) é um título da dívida pública que foi emitido entre 1986, em substituição a Obrigação Reajustável do Tesouro Nacional (ORTN), até 1989 quando foi substituído pelo Bônus do Tesouro Nacional (BTN). Em julho de 1988 valia Cz\$ 1.337,12 [corrigidos em valores atuais aproximadamente R\$ 60,66].

“dispositivo de lei infringido” na aplicação da multa. Esta foi à última alteração do Código Nacional de Trânsito (Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966), antes de sua extinção.

Em 1997, a Lei nº 9.503, de 23 de setembro, criou o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), revogando todas as leis e os decretos-leis relacionados ao trânsito entre 1966 e 1990, que ainda estavam em vigor. O CTB buscou ser o mais completo código de trânsito já elaborado, haja vista o seu tamanho, trezentos e quarenta e um artigos, bem mais que seu antecessor o CTN que possuía duzentos e sessenta e quatro.

O Sistema Nacional de Trânsito foi ampliado, fazendo dele parte agora o CONTRAN, os Conselhos Estaduais de Trânsito (CETRA), o Conselho de Trânsito do Distrito Federal (CONTRANDIFE), os órgãos normativos, consultivos e coordenadores, os órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, os órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, a Polícia Rodoviária Federal e, pela primeira vez, as Polícias Militares dos Estados e do Distrito Federal e as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações⁵⁰ (JARI).

A composição do CONTRAN foi novamente alterada, sendo que, desta vez, foram excluídos do órgão as entidades representantes da sociedade civil, ficando o conselho constituído apenas por representantes dos ministérios públicos federais. Um representante do Ministério da Ciência e Tecnologia, um do Ministério da Educação e do Desporto, um do Ministério do Exército, um representante do Ministério do Meio Ambiente e da Amazônia Legal, um representante do ministério ou órgão coordenador máximo do Sistema Nacional de Trânsito e um representante do Ministério dos Transportes.

Como podemos notar, ao longo do tempo o CONTRAN se tornou o órgão centralizador de todas as questões relacionadas ao trânsito brasileiro. Estabelece normas e regulamentos, as diretrizes da Política Nacional de

⁵⁰ Órgão criado nesta lei pelo: “Art. 17. Compete às JARI: I - julgar os recursos interpostos pelos infratores; II - solicitar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações complementares relativas aos recursos, objetivando uma melhor análise da situação recorrida; III - encaminhar aos órgãos e entidades executivos de trânsito e executivos rodoviários informações sobre problemas observados nas autuações e apontados em recursos, e que se repitam sistematicamente”.

Trânsito, coordena o Sistema Nacional de Trânsito, estabelece as diretrizes para o funcionamento dos CETRAN, do CONTRANDIFE e das JARIs, estabelece e normatiza os procedimentos para a imposição, a arrecadação e a compensação das multas, normatiza os procedimentos sobre a aprendizagem, habilitação, expedição de documentos de condutores e registro e licenciamento de veículos, além disso, regula os dispositivos de sinalização e equipamentos de trânsito. Também é o órgão consultor e dá a palavra final em questões relacionadas ao trânsito, seja na aplicação da lei ou na circunscrição e competência dos órgãos de trânsito nacional. Para administrar tantas atribuições, foram criadas as Câmaras Temáticas, formadas por especialistas e têm como objetivo estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico sobre assuntos específicos do CONTRAN.

A Lei 9.503 regulamenta a competência dos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Pela primeira vez a Polícia Militar aparece no texto da lei, com a competência de:

Art. 23. III - executar a fiscalização de trânsito, quando e conforme convênio firmado, como agente do órgão ou entidade executivos de trânsito ou executivos rodoviários, concomitantemente com os demais agentes credenciados.

O código anterior continha oito artigos com regras gerais de circulação, no CTB as “Normas Gerais de Circulação e Conduta” conta com quarenta e um artigos. O legislador procurou regular a circulação dos pedestres, de animais, de bicicletas, de motocicletas, a circulação dos veículos, e em relação a estes, as ultrapassagens (tanto de quem ultrapassa quanto quem é ultrapassado), as preferenciais, os acessos, o uso da luz alta e baixa, o uso da buzina, dos freios, da obstrução do trânsito, da operação de carga e descarga, do embarque e desembarque de passageiros, do transporte de crianças e das provas de competição esportiva.

Dois artigos merecem destaque, o primeiro é o Art. 61 que regulamenta a velocidade máxima permitida, indicada por meio de sinalização, onde pela primeira vez permite-se a circulação de automóveis, caminhonetas e motocicletas acima do limite histórico de 80 km/h, podendo trafegar, nas rodovias, a 110 km/h e os micro-ônibus e ônibus a 90 km/h. E, também, no parágrafo segundo, o texto permite que “o órgão ou entidade de trânsito ou

rodoviário com circunscrição sobre a via poderá regulamentar, por meio de sinalização, velocidades superiores ou inferiores àquelas estabelecidas no parágrafo anterior”.

O segundo artigo que merece destaque é o “Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutores e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN”. Apesar das melhorias técnicas, sobretudo na segurança dos veículos, tinha-se um grande número de mortes e lesões em acidentes de trânsito no Brasil pela falta do uso do cinto de segurança, que por razões culturais, não era utilizado de maneira universal. Este artigo resultou na queda do número de mortos e feridos dos ocupantes dos veículos, como veremos adiante.

Além de um capítulo específico para pedestre e veículos não-motorizados, contendo seus direitos e deveres, o CTB tem um capítulo, o quinto, denominado “O Cidadão”. Este capítulo permite, no Art. 72, ao cidadão ou entidade civil solicitar “sinalização, fiscalização e implantação de equipamentos de segurança, bem como sugerir alterações em normas, legislação e outros assuntos pertinentes a este Código.” O pedido deve ser analisado pela autoridade local e justificado a sua aceitação ou não, a partir da análise realizada. Embora a “questão técnica” possa ser utilizada como um dispositivo para a não realização do que foi solicitado, a possibilidade do cidadão poder interferir mais diretamente nas vias de circulação, demonstra um avanço na legislação.

Pela primeira vez a educação no trânsito aparece como um “direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”, conforme estabelecido no sexto capítulo. Percebe-se que apenas o binômio repressão-punição não é suficiente para diminuir a violência no trânsito. Neste sentido, a educação entra como um fator importante seja através de campanhas publicitárias educativas ou de visitas nas escolas (onde estão os futuros motoristas).

A segurança dos veículos, além da padronização estabelecida pelo CONTRAN, mereceu seção a parte, mais especificamente a Seção II do Capítulo IX – Dos veículos. Além da obrigatoriedade do cinto de segurança, do

tacógrafo⁵¹, do encosto para a cabeça, dispositivo destinado ao controle de emissão de gases poluentes e de ruído. Para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais e espelho retrovisor do lado esquerdo.

A condução de escolares mereceu capítulo específico (Capítulo XIII) no CTB. Embora em códigos anteriores fosse feita menção ao transporte de escolares, foram ampliadas as exigências para o motorista e padronizadas as identificações deste tipo de veículo.

Art. 136. Os veículos especialmente destinados à condução coletiva de escolares somente poderão circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, exigindo-se, para tanto:

III - pintura de faixa horizontal na cor amarela, com quarenta centímetros de largura, à meia altura, em toda a extensão das partes laterais e traseira da carroçaria, com o dístico ESCOLAR, em preto, sendo que, em caso de veículo de carroçaria pintada na cor amarela, as cores aqui indicadas devem ser invertidas;

No código anterior, de 1968, os condutores eram distribuídos nas categorias: amador, profissional, motociclistas, motorneiros, operador, ciclista, carroceiro e charretista. As classes A, B, C eram utilizadas apenas para motoristas profissionais, de acordo com o tipo de veículo que dirigiam. No código de 1997, foram criadas cinco novas categorias, baseadas em letras:

Art. 143. Os candidatos poderão habilitar-se nas categorias de A a E, obedecida a seguinte graduação:

I - Categoria A - condutor de veículo motorizado de duas ou três rodas, com ou sem carro lateral;

II - 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;

III - Categoria C - condutor de veículo motorizado utilizado em transporte de carga, cujo peso bruto total exceda a três mil e quinhentos quilogramas;

IV - Categoria D - condutor de veículo motorizado utilizado no transporte de passageiros, cuja lotação exceda a oito lugares, excluído o do motorista;

V - 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*.

Outra novidade introduzida pelo novo código foi à inclusão do curso de direção defensiva, conceitos básicos de proteção ao meio ambiente

⁵¹ Aparelho que registra a velocidade, o tempo de uso e a distância percorrida, obrigatório para veículos de transporte com mais de dez passageiros, veículos escolares e de carga com peso bruto total superior a quatro mil, quinhentos e trinta e seis quilogramas.

relacionados com o trânsito e de primeiros socorros, obrigatório para a formação dos condutores⁵². Aqueles que não fizeram o curso anteriormente deveriam fazê-lo no momento da renovação da carteira.

Em relação às penalidades, foi mantida a divisão de acordo com a gravidade, divididas em quatro grupos, mas ao invés da de grupos de 1 a 4, agora são classificadas de leve a gravíssima, apenas uma mudança de nomenclatura. Na tentativa de tentar manter o valor das multas atualizadas, o legislador optou em não usar mais um percentual baseado no salário mínimo, mas sim na Unidade Fiscal de Referência (UFIR), indexador criado em 1991, corrigido semestralmente até 1996 e anualmente a partir de 1997.

Art. 258. As infrações punidas com multa classificam-se, de acordo com sua gravidade, em quatro categorias:

I - infração de natureza gravíssima, punida com multa de valor correspondente a 180 (cento e oitenta) UFIR;

II - infração de natureza grave, punida com multa de valor correspondente a 120 (cento e vinte) UFIR;

III - infração de natureza média, punida com multa de valor correspondente a 80 (oitenta) UFIR;

IV - infração de natureza leve, punida com multa de valor correspondente a 50 (cinquenta) UFIR.

O CTB de 1997 traz um capítulo específico (o décimo novo) dedicado aos Crimes de Trânsito, definidos no:

Art. 291. Aos crimes cometidos na direção de veículos automotores, previstos neste Código, aplicam-se as normas gerais do Código Penal e do Código de Processo Penal, se este Capítulo não dispuser de modo diverso, bem como a Lei nº 9.099, de 26 de setembro de 1995⁵³, no que couber.

O CTB criou um novo tipo penal, o homicídio culposo no trânsito. No Código Penal (CP) no seu Art. 121, § 3⁵⁴ trata do homicídio culposo, mas o legislador criou um tipo penal específico para o homicídio culposo, aumentando a pena mínima de um para dois anos e a máxima de três para quatro anos.

Em 1998, a Lei nº 9.602, de 21 de janeiro de 1998, alterou novamente a composição do CONTRAN, incluindo um representante do

⁵² A Lei nº 12.217 de 17 de março de 2010, incluiu também a obrigatoriedade de parte da aprendizagem ser realizada durante a noite.

⁵³ Dispõe sobre os Juizados Especiais Cíveis e Criminais e dá outras providências

⁵⁴ Art. 121 - Matar alguém: [...] § 3º - Se o homicídio é culposo: Pena - detenção, de 1 (um) a 3 (três) anos. Aumento de pena § 4º - No homicídio culposo, a pena é aumentada de um terço, se o crime resulta de inobservância de regra técnica de profissão, arte ou ofício, ou se o agente deixa de prestar imediato socorro à vítima, não procura diminuir as consequências do seu ato, ou foge para evitar prisão em flagrante. Sendo doloso o homicídio, a pena é aumentada de um terço, se o crime é praticado contra pessoa menor de 14 (catorze) anos. § 5º - Na hipótese de homicídio culposo, o juiz poderá deixar de aplicar a pena se as consequências da infração atingirem o próprio agente de forma tão grave que a sanção penal se torne desnecessária.

Ministério da Saúde. O Art. 108, que permitia o transporte de passageiros em veículo de carga ou misto, a título provisório, em localidades onde não existisse transporte coletivo, ganhou um parágrafo único estabelecendo um prazo máximo de doze meses para a autoridade pública implantar o serviço regular de transporte público.

A lei incluiu dois novos parágrafos ao Art. 159 que trata da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), estabelecendo seu prazo de validade ao prazo de vigência do exame de aptidão física e mental e que a CNH expedida na vigência do Código anterior, deveria ser substituída quando do vencimento do prazo para revalidação do exame de aptidão física e mental.

A Lei nº 9.602 regulamentou as funções do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (FUNSET), gerido pelo DENATRAN, cujo objetivo é custear as despesas deste órgão no que diz respeito às despesas operacionais da segurança e educação de trânsito.

A Lei nº 10.350, de 21 de setembro de 2001, tornou obrigatória a avaliação psicológica preliminar e complementar para o condutor que exerce atividade remunerada ao veículo. Esta avaliação é obrigatória a todos os candidatos na primeira habilitação, mas para os profissionais do volante se tornou obrigatória também na renovação da licença.

A Lei nº 11.334, de 25 de julho de 2006, trouxe um retrocesso ao combate à violência no trânsito ao modificar o Art. 218 do CTB. Este artigo trata da penalidade por transitar em velocidade acima da permitida pela via. Originalmente transitar em velocidade superior em até vinte por cento da velocidade local permitida era considerada infração grave e acima de vinte por cento da velocidade máxima permitida era infração gravíssima. A lei citada modificou para infração média transitar até vinte por cento acima da velocidade permitida, infração grave transitar entre vinte por cento e cinquenta por cento e infração gravíssima apenas quando a velocidade ultrapassa cinquenta por cento da velocidade permitida.

O Art. 165 foi modificado duas vezes. A redação original era: “dirigir sob a influência de álcool, em nível superior a seis decigramas por litro de sangue, ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica”, a Lei nº 11.275, de 7 de fevereiro de 2006 modificou o texto para: “dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer

substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica.” Por fim, a redação dada pela Lei nº 11.705, de 19 de Julho de 2008: “dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência”.

Esta lei que ficou conhecida como a “Lei Seca”, também alterou o Art. 276, que permitia concentração de até seis decigramas de álcool por litro de sangue, baixando este percentual para zero, pois qualquer concentração de álcool por litro de sangue sujeita o condutor às penalidades previstas no Art. 165 do Código de Transito Brasileiro⁵⁵. Conforme o Art. 306 do CTB, estando o motorista com concentração de álcool por litro de sangue igual ou superior a 6 (seis) decigramas, ou sob a influência de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência, a pena é “detenção, de seis meses a três anos, multa e suspensão ou proibição de se obter a permissão ou a habilitação para dirigir veículo automotor”.

A lei também estabeleceu a proibição da venda de bebidas alcoólicas na faixa de domínio de rodovia federal ou em terrenos contíguos à faixa de domínio com acesso direto à rodovia⁵⁶. Esta lei também alterou, novamente, o CONTRAN incluindo um representante do Ministério da Justiça.

A Lei nº 11.910, de 18 de março de 2009, tornou obrigatório os airbags frontais para o condutor e o passageiro do banco dianteiro, para todos os automóveis fabricados, importados, montados ou encarroçados após cinco anos, segundo cronograma estabelecido pelo CONTRAN⁵⁷. Ou seja, em 2014 todos os carros fabricados ou importados no Brasil deverão ter este equipamento de segurança, que talvez tenha um impacto positivo na redução do número de mortes no trânsito tão grande quando o do uso obrigatório do cinto em 1997.

Em 29 de Julho de 2009, a Lei nº 12.009 regulamentou a atividade profissional de mototaxista e de motoboy. A lei também permitiu o transporte de algumas mercadorias via motofrete, proibindo o transporte de inflamáveis ou

⁵⁵ Art. 165. Dirigir sob a influência de álcool ou de qualquer outra substância psicoativa que determine dependência: Infração – gravíssima. Penalidade - multa (cinco vezes) e suspensão do direito de dirigir por 12 (doze) meses. Medida Administrativa - retenção do veículo até a apresentação de condutor habilitado e recolhimento do documento de habilitação.

⁵⁶ Esta proibição já havia ocorrido em 21 de janeiro de 2008 através da Medida Provisória nº 415, sendo ratificada pela Lei nº 11.705 em julho.

⁵⁷ Conforme o Conselho Nacional de Trânsito, em 2010, 8% dos carros devem sair de fábrica com airbags; 15% em 2011, 30% em 2012, 60% em 2013 e 100% em 2014.

tóxicos, exceto o gás de cozinha. Este lei legalizou três atividades que há muito tempo já existiam, mas que até então trafegavam a margem da lei.

Uma ementa sobre a legislação.

A legislação brasileira de trânsito passou por inúmeras mudanças nos últimos cento e dez anos. Iniciou no começo do século XX, obrigando os motoristas a realizar um exame de direção para obter licença para dirigir. Porém, como foi recorrente ao longo do século passado, o que a lei determinava nem sempre acontecia na prática de modo imediato. Por exemplo, somente quatro anos depois da exigência legal do exame para conduzir veículo automotor, um brasileiro obteve sua licença.

Embora a frota de automóveis aumentasse o Estado não conseguia criar a infraestrutura necessária para acompanhar esta mudança, sobretudo no que dizia respeito às viagens interestaduais. Sem a mão-de-obra necessária, o Estado subvencionava, já no final dos anos de 1920, particulares que desejassem construir estradas para transporte de passageiros e cargas.

A primeira gênese de um código de trânsito surgiu em 1928, até então os decretos e leis tratavam de pontos específicos. Neste ano foi a primeira vez que houve a adoção de uma padronização, desde a cor da lanterna traseira dos veículos, da sinalização da estrada, das regras de ultrapassagem, de acordo com as regras internacionais. Neste ano também foi criada a Polícia Rodoviária Federal.

O primeiro Código Nacional de Trânsito (CNT), só foi elaborado em janeiro de 1941, teve vida curta, foi substituído por outro em setembro daquele mesmo ano. Com o crescimento da frota, era necessário reorganizar a vida coletiva, estipulando locais permitidos de parada ou estacionamento e coibir motoristas de atrapalhar o fluxo de veículos parando em fila dupla, por exemplo.

O sistema de sinalização internacional, até então aqui adotado foi substituído por uma padronização nacional de acordo com o estabelecido pelo CONTRAN, com destaque para o semáforo. A lei trazia algumas obrigações que seria considerado, no mínimo, estranho nos dias atuais, como a obrigação de informar o local onde o veículo era guardado. No entanto, a principal

contribuição do CNT de 1941 foi à padronização das licenças para dirigir com a criação da Carteira Nacional de Habilitação.

Muitas das leis e decretos seguintes tinham por objetivo regulamentar apenas um determinado ponto (como altura mínima das janelas dos coletivos) ou então alterar a composição do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). Durante todo ao século XX a composição deste conselho foi alterada por inúmeras vezes, na maior parte do tempo foi composto por representantes do governo e da sociedade civil organizada, até a promulgação do código de 1997, que determinou a participação apenas de representantes dos ministérios federais.

O CNT de 1966 trouxe como inovação a adoção do número do chassi, fundamental para identificar o veículo. Ao organizar as infrações em quatro grupos, de acordo com sua gravidade, este código criou o padrão que ainda hoje é utilizado, só que ao invés de Grupo 1, Grupo 2, Grupo 3 e Grupo 4, o CTB de 1997 utiliza outras nomenclaturas: Leve, Média, Grave e Gravíssima.

O Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM) é mais um exemplo de um dispositivo criado por lei que não teve efeito imediato na prática. Criado em 1967, só foi implantado realmente em 1990, no Paraná. Durante este período diversos decretos aportaram recursos extras para implantação deste sistema.

Dois anos depois do último código foi elaborado um novo CNT em 1968. Foi um código mais técnico, com diversos artigos que tratavam de questões nesta área, principalmente no que diz respeito aos veículos de carga. Sua principal contribuição talvez tenha sido a criação do sistema de pontos de acordo com a gravidade da infração que o condutor cometia.

Quase trinta anos depois, não sem inúmeras leis, decretos e decretos-lei que modificaram o CNT, foi promulgado o atual Código Trânsito Brasileiro (CTB). É inegável que o CTB de 1997 trouxe mudanças que tiveram grande impacto na violência do trânsito no Brasil, como por exemplo, tornar uma infração grave não utilizar o cinto de segurança. Porém, apresentou também alguns equívocos como tornar obrigatório o kit de primeiros socorros, que pela sua inutilidade acabou sendo revogado pela Lei nº 9.792 de 14 de Abril de 1999.

A legislação de trânsito no Brasil muitas vezes caminha no ritmo de um passo para frente e dois para trás. Por exemplo, com a maior utilização dos radares (tanto móvel, quanto fixo) muitos motoristas foram multados e foi, é bom deixar claro, por estarem acima do limite permitido na via. Porém, ante o “clamor público”, que denunciava a indústria da multa, a partir de 2006 foi determinado pelo CONTRAN que os radares fixos deveriam ter sua localização sinalizada.

Em 2011 uma nova resolução desse órgão determinou que não seria mais obrigatório informar se a via possui fiscalização eletrônica, basta que o órgão municipal responsável informe a velocidade máxima permitida e que o equipamento esteja visível ao motorista. O passo para trás da resolução, é que ela torna *opcional* aos órgãos de fiscalização municipal informar a localização do equipamento, o que significa dizer que se alguma Câmara de Vereadores criar uma lei que obrigue que o órgão municipal deva sinalizar a localização dos radares, tudo fica como está.

Um último exemplo, a “Lei Seca”, da forma como foi redigida, deixou brechas legais o que levou o Superior Tribuna de Justiça (STJ) a determinar que não é obrigatório aos condutores fazer o teste do bafômetro, como veremos adiante. Sem este exame (ou de sangue) fica praticamente impossível provar que o condutor ingeriu álcool.

Capítulo 3 – *Fatores que contribuem para a violência no trânsito*

O objetivo deste capítulo é apresentar o que as pesquisas atuais apontam como sendo os principais fatores que contribuem para a violência do trânsito. Em primeiro lugar, destacamos as falhas no processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação, que passa pela qualidade do ensino oferecido nos Cursos de Formação de Condutores, a incapacidade do Estado em fiscalizar estes cursos de maneira adequada e as falhas nas etapas para se obter a licença. Em segundo lugar, fatores relacionados à falha humana, que após serem categorizadas, foram divididas em duas: as causas diretas e as causas indiretas. O terceiro fator relaciona o uso do álcool com os acidentes de trânsito, mostrando os efeitos deste nos condutores e as contribuições da “Lei Seca” na redução dos acidentes de trânsito com vítimas. Em quarto lugar, analisamos a relação entre a violência no trânsito e a valorização do risco por parte dos condutores. A profissão de motorista/conductor como fator de risco e se há relação com a vitimização dos condutores profissionais, aparece em quinto lugar. O sexto fator apontado pelas pesquisas é a relação entre a agressividade dos condutores e seus reflexos na violência no trânsito. Analisamos, em sétimo lugar, se a municipalização do trânsito contribuiu de maneira positiva ou negativa para o aumento dos acidentes de trânsito com vítimas. Por fim, o oitavo fator apontado pelas pesquisas refere-se à impunidade no trânsito.

3.1 – A Carteira Nacional de Habilitação e a violência no trânsito.

Para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), o candidato deve frequentar uma autoescola, ter dezoito anos, ser alfabetizado, fazer o exame médico e psicotécnico, passar por uma prova sobre a legislação de trânsito e por um teste prático de direção. Todo o processo é orientado pelos Cursos de Formação de Condutores (CFC), responsáveis no Brasil por formar os futuros motoristas.

De acordo com a Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004, do Conselho Nacional do Trânsito (CONTRAN), o *Curso de Formação para Habilitação de Condutores de Veículos Automotores* é dividido em *Teórico-Prático* que deve ter duração de 45 horas/aula e *Prática de Direção Veicular* com 20 horas/aula. O curso teórico-prático é dividido em 18 horas/aula de “Legislação de Trânsito”, 16 horas/aula de “Direção Defensiva”, 4 horas/aula de “Noções de Primeiros Socorros”, 4 horas/aula de “Noções de Proteção e Respeito ao Meio Ambiente e de Convívio Social no Trânsito” e 3 horas/aula de “Noções sobre o Funcionamento do Veículo”.

Assim, para uma pessoa que, em tese, nunca dirigiu um veículo automotor são necessárias 60 horas/aula para se habilitar ao exame no DETRAN. Como se sabe, cada hora/aula que equivale há 50 minutos, ou seja, o curso tem na verdade duração de 50 horas. A Resolução nº 347, de 29 de abril de 2010, tornou obrigatória a prática de vinte por cento das horas aula no período noturno, o que significa dizer que o aprendiz de motorista deve ter três horas e vinte minutos de prática de direção veicular à noite.

Em outros países, a obtenção da licença para dirigir varia bastante. No Reino Unido a idade mínima para se obter a carteira de motorista é de dezessete anos. Não existe a obrigação de se frequentar uma autoescola, embora seja fortemente recomendado pelo Ministério dos Transportes (*Department for Transport*) que o futuro condutor tenha aulas com um *instrutor de direção licenciado (approved driving instructor)*. É permitido praticar a direção, contanto que o praticante esteja acompanhado de uma maior de vinte e um anos, com pelo menos três anos de experiência em direção no tipo de veículo que está sendo utilizado, bastando colocar em locais visíveis placas com a letra “L” na dianteira e na traseira do veículo⁵⁸. Para começar a dirigir, dois requisitos são necessários: primeiro, que o aluno condutor passe no exame teórico e segundo, que o carro utilizado esteja em dia com todos os impostos e tenha seguro contra acidentes.

Na Austrália, as regras de trânsito podem variar de estado para estado. Na tentativa de uniformizar as leis foi criado em 1999 o *Australian Road*

⁵⁸ O “L” de “learning” (indicando que é um aprendiz) Disponível em: [http://www.direct.gov.uk/en/Motoring/LearnerAndNewDrivers/LearningTo DriveOrRide/ DG_4022661](http://www.direct.gov.uk/en/Motoring/LearnerAndNewDrivers/LearningToDriveOrRide/DG_4022661). Acesso em 06/02/2012.

Rules, um conjunto de leis modelo, mas que não tem força legislativa própria. No estado de Queensland⁵⁹, o candidato a motorista pode entrar no sítio do governo estadual e *baixar* para o seu computador o guia *Your keys for driving in Queensland* (em tradução livre *Suas chaves para dirigir em Queensland*), pode, também, comprá-lo nas bancas ou on-line na Livraria do Governo de Queensland. Este guia mostra o passo-a-passo para se obter a carteira de motorista. O candidato deve ter dezesseis anos, comprovar ser australiano e morar no estado em questão, fazer um teste de visão (se necessário), declarar que está clinicamente apto para aprender a dirigir, pagar uma taxa para fazer o teste sobre legislação e passar neste teste. Após isso, pagar a taxa de emissão da licença de aprendiz e já pode começar a ter aulas.

As aulas podem ou não ser ministradas por um profissional. Ou seja, o aprendiz pode ter lições com seus pais, tios, vizinhos, amigos, qualquer pessoa que tenha mais de doze meses de prática para o mesmo tipo de veículo que se está ensinando⁶⁰. Em qualquer um dos casos, o aprendiz tem de completar cem horas de direção, sendo que pelo menos dez horas devem ocorrer no horário noturno. Quando recebe sua licença de aprendiz, o candidato ganha um Diário de Bordo, no qual ele deve anotar as informações sobre todas as aulas para comprovar sua prática. Deve informar a data, o número da placa do veículo, o trajeto percorrido, a quilometragem inicial e final, o nome do motorista supervisor e o número de sua licença, o estado ou território do trajeto, o nome da autoescola (se houver), a hora inicial e final e o número de total de minutos dirigindo. Completada as cem horas, pode-se fazer o exame prático de direção.

Para se obter uma carteira de motorista no Japão, basta o candidato ter a idade mínima de 18 anos, dirigir-se ao Centro de Condutores mais próximo de sua residência, fazer um teste de aptidão (que verifica audição, visão e reconhecimento de cores), um teste sobre a legislação e um teste prático. Embora não seja obrigatório, a maior parte dos japoneses frequenta uma autoescola para aprender a dirigir, sendo que, após passar por vários

⁵⁹ Disponível em: <http://www.tmr.qld.gov.au/Licensing.aspx>. Acesso em 06/02/2012.

⁶⁰ Em Queensland a obtenção de uma licença para dirigir um carro de passeio especifica o tipo de transmissão do veículo que o motorista está licenciado (por exemplo, a Código de Licença A é para veículos com transmissão automática e o código de Licença B para veículos com transmissão manual).

cursos, o aprendiz pode ser isento de fazer o teste prático no centro de condutores. A categoria da habilitação varia de acordo com a transmissão (se automática ou manual) do veículo, a cilindrada, o número de passageiros e o peso. Além disso, cada cor da carteira de motorista varia de verde para iniciantes (*Shoshinsha*), azul que é a licença padrão (*Ippan untensha*) e ouro (*Yuryo untensha*) para aqueles que não receberam nenhuma multa nos últimos cinco anos⁶¹.

No primeiro ano, o motorista iniciante é obrigado a colocar um adesivo em forma de “V”, sendo um lado amarelo e outro verde, na dianteira e na traseira do veículo, indicando aos demais motoristas que ele ainda é inexperiente. Os motoristas mais velhos também utilizam símbolo semelhante, nas cores amarela e laranja, informando aos outros motoristas que o condutor do veículo é idoso.

Nos Estados Unidos, cada um dos cinquenta estados possui uma legislação estadual de trânsito. No caso do estado de Nova York algumas mudanças ocorreram em fevereiro de 2010, tornando mais rígida as regras para obtenção da carteira de motorista⁶². Para os maiores de dezoito anos, além de passar na prova sobre legislação, foi introduzida a obrigatoriedade de se obter um certificado (MV-278) atestando que o candidato realizou um curso de cinco horas sobre legislação e direção defensiva, antes de poder fazer o teste prático (Road Test).

Para aqueles que têm entre 16 e 18 anos, é preciso obter o certificado MV-278, antes de começar a ter aulas práticas de direção. O número de horas de condução supervisionada aumentou de vinte para cinquenta horas, sendo que quinze horas dirigindo à noite. A supervisão pode ser feita por um profissional, pelos pais ou um tutor. Caso opte por uma autoescola, ao final do curso o aluno receberá o certificado MV-285 que atesta as cinquenta horas de condução supervisionada. Feito isto, o candidato pode fazer o teste escrito e, após aprovado, realizar a prova prática.

Como podemos perceber, a obtenção da carteira de motorista varia muito de um país para outro. Ao contrário do Brasil, em vários países existe a

⁶¹ Fonte: <http://www.accessj.com/2012/01/renewing-your-drivers-license.html> Acesso em 06/02/2012.

⁶² Fonte: <http://www.dmv.org/ny-new-york/drivers-training.php>. Acesso em 06/02/2012.

possibilidade do aprendiz de motorista ter aulas com os pais ou responsáveis, sem a necessidade de um professor profissional. Na Inglaterra e no Japão o candidato não precisa comprovar ter tido treinamento anterior ao exame prático. No estado de Nova York, para os maiores de dezoito anos foi introduzida a obrigatoriedade de um curso de cinco horas de legislação e direção defensiva e prática de cinquenta horas para os jovens de dezesseis a dezoito anos. A maior exigência é do estado de Queensland, com cem horas de prática de direção, embora esta possa ser realizada sem auxílio de um profissional.

Pode-se dizer que a legislação brasileira é bastante rigorosa no que diz respeito ao curso teórico, com quarenta e cinco horas. No entanto, a prática de direção conta apenas com vinte horas, menos da metade do curso prático, isto é, nossos motoristas passam mais tempo na sala de aula do que propriamente dirigindo. Além disso, em terras brasileiras a autoescola é obrigatória, enquanto em outros países, pelo menos dos exemplos acima citados, é opcional, podendo o aprendiz de motorista praticar com auxílio de um parente, utilizando o carro familiar, que minimiza o gasto durante a aprendizagem.

O custo no Brasil para se aprender a dirigir é alto. Segundo reportagem da revista AutoEsporte⁶³ o preço médio de um curso para a Categoria B (automóvel), nas grandes cidades das regiões nordeste, sudeste, centro-oeste e sul era de R\$ 800,00 em 2010. Dependendo da autoescola, podem ou não estar inclusas as taxas e o custo da prova prática no DETRAN. Caso o aprendiz de motorista não se sinta apto após as vinte horas de prática obrigatórias, deverá pagar em média R\$ 25,00 por hora/aula extra. Como os valores dos cursos não são regulados pelo governo, os preços são regulados pelo próprio mercado. Conforme a reportagem em questão, na cidade de São Paulo os preços variaram de R\$ 550,00 (numa autoescola em Pinheiros) a R\$ 890,00 (em Perdizes), na Categoria B.

A qualidade do ensino, no entanto, não parece acompanhar os valores cobrados. Conforme o jornal A Crítica, de Manaus, mais de sessenta por cento dos candidatos que tentam tirar a Carteira Nacional de Habilitação

⁶³Disponível em: <http://revistaautoesporte.globo.com/Revista/Autoesporte/0,,ERT197943-10142,00.html>. Acesso em: 06/02/2012.

(CNH) em Manaus são reprovados no primeiro exame prático direção⁶⁴. Ainda segundo a reportagem, valores semelhantes podem ser encontrados em Minas Gerais e Paraná. O Correio de Uberlândia⁶⁵, de Minas Gerais, corrobora com esta informação, constatando que 65% dos candidatos são reprovados mensalmente no exame de direção. Notícia publicada no site do DETRAN do Rio de Janeiro informou que o índice de reprovação naquele estado chegou a 42% em 2011⁶⁶. Neste mesmo ano, em São José dos Campos, em São Paulo, aproximadamente 46% dos candidatos foram reprovados na prova prática⁶⁷.

Em virtude do alto índice de reprovação, o CONTRAN publicou a Resolução nº 358, em 13 de agosto de 2010⁶⁸, estabelecendo um limite mínimo de 60% na aprovação dos candidatos para renovação da licença dos Centros de Formação de Condutores (CFC). De acordo com o Art. 11:

Art. 11. Para a renovação do credenciamento, o CFC deverá apresentar índices de aprovação de seus candidatos de, no mínimo, 60% (sessenta por cento) nos exames teóricos e práticos, respectivamente, referentes aos 12 (doze) meses anteriores ao mês da renovação do credenciamento

Há ainda uma última questão. Além dos exames de legislação e de teste prático, comum a todos os exemplos aqui citados, apenas no Brasil existe a obrigatoriedade do exame psicotécnico. Na Inglaterra, conforme reportagem da BBC de 2007⁶⁹, o especialista em segurança no trânsito Robert Gifford avaliou a necessidade de implantação do exame psicotécnico naquele país, com objetivo de identificar os motoristas propensos a quebrar as regras de trânsito. Porém, passados cinco anos, não foi encontrada nenhuma referência ao exame no sítio do Ministério dos Transportes (*Department for Transport*). Também não há referência a este tipo de exame nos outros países pesquisados.

A avaliação psicológica do candidato a motorista foi adotada no Brasil pela primeira vez em 1941, com a promulgação do Código Nacional de

⁶⁴ Disponível em: http://acritica.uol.com.br/manaus/Amazonas-Manaus-Amazonia-Cotidiano-Transito-Indice-reprovacao-exames-direcao-alto_0_304169617.html. Acesso em 08/02/2012.

⁶⁵ Disponível em: <http://www.correiodeuberlandia.com.br/cidade-e-regiao/reprovacao-no-exame-de-direcao-veicular-chega-a-65-em-uberlandia/> Acesso em 08/02/2012.

⁶⁶ Disponível em: http://www.detrان.rj.gov.br/_monta_aplicacoes.asp?doc=7406&cod=14&tipo=exibe_noticias&pag_noticias=true. Acesso em 08/02/2012.

⁶⁷ Disponível em: <http://www.vnews.com.br/noticia.php?id=102306>. Acesso em 08/02/2012.

⁶⁸ Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_358_10_RET.pdf. Acesso em 08/02/2012.

⁶⁹ Disponível em: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/6736587.stm>. Acesso em 08/02/2012.

Trânsito, o Decreto-Lei nº 2.994, de 28 de janeiro daquele ano, com o objetivo, segundo o texto da lei, de estabelecer um perfil psicofisiológico mínimo, compatível com a atividade de condução veicular. No entanto, o fato de o exame ser obrigatório a mais de oitenta anos não significa dizer que o processo seletivo é mais eficaz. Pelo contrário, se o procedimento não for realizado de maneira adequada, pode possibilitar que pessoas que não apresentem um perfil adequado para dirigir obtenham a licença, o que aumenta a possibilidade de acidentes por falha humana. Segundo Hoffmann, na maioria das vezes a avaliação psicológica não acontece de maneira adequada por diversos fatores. Conforme a autora:

A avaliação psicológica dos condutores é uma ação complexa que mobiliza competências também complexas do profissional que realiza. As diversas fases da avaliação psicológica de condutores nem sempre são diferentes nem as operações explícitas. Em muitas ocasiões, as decisões ocorrem na urgência, na incerteza, no estresse, em condições de cansaço ou de angústia que impedem um raciocínio tranquilo e seguro (HOFFMANN et alli, 2003, p. 198).

Não cabe aqui aprofundar a discussão sobre a eficácia ou não do exame psicotécnico no processo seletivo dos motoristas. Porém, é importante ressaltar a incorporação da validade desse exame, seja ele válido ou não, entre a população brasileira. De acordo com a pesquisa de Lamounier e Rueda⁷⁰ (2005), realizada com 783 pessoas no estado de Minas Gerais, mais de 93% dos entrevistados responderam sim a pergunta “É importante à realização de avaliação psicológica para obtenção da CNH?”. As entrevistas foram realizadas com pessoas que estavam obtendo a carteira pela primeira vez e motoristas em processo de renovação da licença. Quando perguntado se “Na sua opinião, a avaliação psicológica ajuda a identificar fatores de risco para diminuir a violência no trânsito?”, responderam “Sim” 93,55% dos motoristas iniciantes e 88,7% dos motoristas antigos. Por ser um estudo local, não é possível generalizar os resultados para toda a população brasileira, mas aponta uma direção.

Não existe uma estatística nacional sobre o número de candidatos reprovados no exame psicológico. Mas foi possível obter informações através

⁷⁰ LAMOUNIER, Rossana; RUEDA, Fabián Javier Marín. Avaliação psicológica no trânsito: perspectiva dos motoristas. **Psicologia**, São Paulo, v. 6, n. 1, jun. 2005. Disponível em <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1676-73142005000100005&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em 22/01/2012.

da mídia. Segundo o jornal Gazeta do Povo, de Minas Gerais, em 2010 pelo menos trinta e um mil e cem pessoas foram reprovadas no exame⁷¹, o que representa onze por cento do total de candidatos.

A legislação brasileira, no que diz respeito ao processo de ensino dos novos motoristas, preocupa-se muito mais com a parte teórica do que com a prática de direção. Como resultado, temos um alto índice de reprovação no teste prático. O exame psicotécnico, que deveria auxiliar na seleção dos motoristas, tem sua eficácia questionada, com relação ao modo como vem sendo executado, por pesquisadores na área da psicologia. A experiência de outros países demonstra que não é necessariamente obrigatório que o aprendizado de direção veicular seja realizado por um profissional, pelo contrário, nenhum dos exemplos aqui citados exige dos candidatos frequentar uma autoescola.

3.2 – A falha humana e os acidentes de trânsito.

As estatísticas de acidentes de trânsito apontam que quase a totalidade dos acidentes é provocado por falha humana. Acidentes decorrentes de problemas na via ou de falhas mecânicas representam uma parcela muito pequena no total de acidentes. Hoffmann (2003) identifica três grandes categorias de erros que precedem um acidente, isto é, o resultado final de uma cadeia de eventos, ocorridos numa rede de interação entre o condutor, a via e o veículo em determinadas condições ambientais e culturais. Estas três categorias são: [1] “erros de reconhecimento e identificação-percepção; [2] erros de processamento e tomada de decisões, conhecimentos ou atitudes e [3] erros na execução da manobra” (HOFFMANN et alli, 2003, p. 344). Sendo a falha humana a principal responsável pela maioria dos acidentes, a autora aponta que:

Entre as falhas humanas mais comuns provocadas pela ação simples ou combinadas, cabe destacar as seguintes: causas físicas (fadiga, falta de energia, defeitos sensoriais); causas psíquicas (pressa, falta de atenção, agressividade, competitividade); busca intencional de riso e de emoções intensas; condutas interferentes e as distrações; a experiência, por excesso ou falta, a respeito do veículo ou da via;

⁷¹ Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=1119006>
Acesso em: 22/01/2012.

estados psicofísicos transitórios (uso inadequado de álcool, fármacos, sonolência, depressão, estresse) (HOFFMANN et alli, 2003, p. 344).

Para a autora, as falhas humanas podem ser tipificadas como “causas diretas” e “causas indiretas”. As “causas diretas” referem-se a condutas e aos eventos que precedem imediatamente o acidente, sendo diretamente responsáveis pelo sinistro, enquadradas nas três grandes categorias citadas anteriormente. Já as “causas indiretas” “são aquelas condições ou estados cuja presença altera o nível das funções de processamento da informação do condutor, quer dizer, as causas das causas diretas” (HOFFMANN et alli, 2003, p. 381). Como exemplo, podemos citar as condições relacionadas às questões físicas e ou fisiológicas (momentâneas – tonturas; permanentes - problemas motores), transtornos psicofísicos transitórios (estresse, fadiga), uso de substâncias tóxicas, ações que reduzam a atenção ao dirigir (conversar) e busca intencional de risco ou de emoções (alta velocidade).

De acordo com dados do Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF), em 2007⁷², ocorreram 128.476 acidentes nas rodovias federais brasileiras. Destes acidentes, 90,69% ocorrem por falha humana, sendo que a falta de atenção causou 33,08% dos acidentes; não guardar a distância de segurança 6,33%, a velocidade incompatível com a via provocou 4,69% dos acidentes; desobediência à sinalização, 3,16%; motoristas que dormiram ao volante 2,16%; ingestão de álcool 2,44%; ultrapassagem indevida, 2,21%; e outras ações causadas pelos motoristas responderam por 36,13% do total. Dos 9,29% dos acidentes que não foram provocados pelos motoristas, 4,20% ocorreu por falha mecânica, 3,27% devido a animais na pista e 1,82% por defeito da via.

As falhas humanas causaram, neste mesmo ano, 95,93% dos acidentes fatais, o que resultou na morte de 7.728 pessoas. A falta de atenção causou 22,49%% destes acidentes; não guardar a distância de segurança 0,98%; a velocidade incompatível com a via provocou 7,47% dos sinistros; desobediência à sinalização 4,00%; motoristas que dormiram ao volante 3,08%; ingestão de álcool 2,60%; ultrapassagem indevida 7,15% e outras ações causadas pelos motoristas foram de 48,14% do total. Dos 4,06% dos

⁷² Fonte: <http://www.dprf.gov.br/PortallInternet/estatistica.faces>. Acesso em: 20/11/2011.

acidentes fatais que não foram provocados pelos motoristas; 1,67% ocorreu por falha mecânica; 1,41% devido a animais na pista e 0,98% por defeito da via.

A partir das tipologias utilizadas pela Polícia Rodoviária Federal e das categorias criadas por Hoffmann podemos fazer o seguinte cruzamento: entre as causas diretas na categoria “erros de reconhecimento e identificação-percepção” temos: a falta de atenção, não guardar a distância de segurança, nos “erros de processamento e tomada de decisões, conhecimentos ou atitudes” temos: desobediência à sinalização e na categoria “erros na execução da manobra” temos: ultrapassagem indevida. Nas causas indiretas, temos dormir ao volante, velocidade incompatível com a via e ingestão de álcool.

Os erros decorrentes da execução da manobra foram à causa de 2,21% dos acidentes, mas provocaram 7,15% das mortes. Os erros de processamento e tomada de decisões, conhecimentos ou atitudes provocaram 3,16% dos acidentes e 4,00% das mortes. E os erros de reconhecimento e identificação-percepção provocaram 39,41% dos acidentes e 23,47% das mortes. Dito de outro modo, entre as causas diretas, os erros decorrentes de execução da manobra são mais fatais, causaram uma morte a cada 5,46 acidentes, os erros de processamento e tomada de decisão provocaram uma morte a cada 14,06 acidentes e os erros de reconhecimento, uma morte a cada 29,85 acidentes.

Comparando entre as causas diretas e indiretas, temos que as causas diretas (soma das três categorias anteriores) provocaram uma morte a cada 23,00 acidentes e as causas indiretas uma morte a cada 13,17 acidentes. Os acidentes ocorridos por situações alheias aos motoristas provocaram uma morte a cada 40,68 acidentes.

3.3 – Beber e dirigir: quando a ressaca é o menor dos problemas.

Diversos estudos apontam a relação entre o uso de álcool⁷³ e drogas⁷⁴ e o aumento da probabilidade de ocorrer um acidente de trânsito.

⁷³ GALDURÓZ, José Carlos F. e CAETANO, Raul. Epidemiologia do uso de álcool no Brasil. Rev Bras Psiquiatr 2004;26(Supl I):3-6. / DOMINGOS, Josélia B. C. O uso do álcool e as

Com 0,50 g/l (decigramas por litro de sangue) de álcool no sangue (aproximadamente duas latas de cerveja), conforme Hoffmann (2003, p. 234), já há um aumento significativo na probabilidade de se sofrer um acidente. O risco aumenta sete vezes (em relação àqueles que não beberam) com 1,0 g/l, trinta vezes com 1,5 g/l e com nível de álcool no sangue de 1,75 g/l a possibilidade de um sinistro é setenta vezes maior. Além disto, a autora também aponta que o nível de álcool no sangue está diretamente relacionado com a maior probabilidade de sofrer lesões traumáticas graves, comparada às sofridas por um condutor que não ingeriu álcool.

Numa pesquisa sobre a percepção de beber e dirigir, feita com cento e doze jovens de Porto Alegre que consumiam álcool em postos de gasolina, concluiu que o consumo de bebida alcoólica é maior entre os jovens do sexo masculino e que as mulheres apresentam maior percepção do risco de consumir bebidas alcoólicas e dirigir. Entre os jovens universitários, foi comum a prática do *binge drinking* (uso episódico pesado do álcool, com ingestão de cinco doses ou mais para homens e quatro doses ou mais para mulheres, numa mesma ocasião)⁷⁵. A disposição de jovens (18 a 25 anos) em beber antes de dirigir também foi encontrada em outras pesquisas⁷⁶. Ao mesmo tempo estes jovens ressaltam a disposição para o uso de alternativas seguras de locomoção em caso de embriaguez.

O estudo de Botelho (2000) com 309 estudantes do curso de medicina da Medicina da Universidade Estadual de Londrina indicou que quase metade dos alunos já havia ingerido álcool antes de dirigir. Entre as alunas a porcentagem foi de 20%, porém, 44,2% já haviam pegado carona com um condutor que havia ingerido bebida alcoólica previamente. Porém, os que já haviam sofrido algum acidente responderam acerca das causas: 59,3%

condições de saúde entre motoristas nas estradas. Dissertação de Mestrado. Escola de Enfermagem de Ribeirão Preto da USP, 2008.

⁷⁴ PONCE, Julio de Carvalho e LEYTON, Vilma. Drogas ilícitas e trânsito: problema pouco discutido no Brasil. Rev. Psiqu. Clín 35, supl 1; 65-69, 2008.

⁷⁵ BONI, Raquel. Percepção de risco para dirigir e alcoolemia em frequentadores de postos de gasolina de Porto Alegre. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Medicina, Programa de Pós-Graduação em Ciências Médicas, UFRGS, 2007.

⁷⁶ PINSKY, Ilana, LABOUVIE, Eric e LARANJEIRA, Ronaldo. Disposição e alternativas ao dirigir alcoolizado entre jovens paulistanos. IN: Rev Bras Psiquiatr 2004;26(4):234-41. – DUAILIBI, Sergio, PINSKY, Ilana e LARANJEIRA, Ronaldo. Prevalência do beber e dirigir em Diadema, estado de São Paulo. IN: Rev Saúde Pública 2007;41(6):1058-61. – FRANCA, Carolina da, e COLARES, Viviane. Estudo comparativo de condutas de saúde entre universitários no início e no final do curso. IN: Rev Saúde Pública 2008;42(3):420-7.

relataram falta de atenção, 33,5% desrespeito à sinalização ou preferencial, 22,5% excesso de velocidade e 11% ingestão prévia de bebida alcoólica.

Em 2010, a Secretaria Nacional de Política sobre Drogas (Senad)⁷⁷, publicou o estudo “Impacto do uso de bebidas alcoólicas e outras substâncias no trânsito brasileiro”, com resultados de inúmeras pesquisas “produto de um esforço coletivo de mais de 130 profissionais” (PECHANSKY, DUARTE e BONI, 2010, p. 7). Conforme os organizadores, foram feitas diversas entrevistas nas rodovias federais nas vinte e sete capitais, durante os anos de 2008 e 2009, com motoristas de carros, ônibus e caminhões (particulares e profissionais) e motociclistas na cidade de Porto Alegre. Também, fizeram parte da pesquisa vítimas de acidentes de trânsito, frequentadores de bares e restaurantes e não condutores, no total de oito mil entrevistas⁷⁸.

Dentre os trabalhos destaca-se a pesquisa de Souza (2010), “Custos dos acidentes de trânsito com vítimas associados ao uso de álcool em Porto Alegre”, cujo objetivo era “demonstrar o impacto econômico dos acidentes de trânsito causados por abuso de álcool, centrado só em um aspecto da avaliação econômica: o componente de Custo” (SOUZA, 2010, p. 100). Os custos são divididos em diretos e indiretos. Nos custos diretos são contabilizados os gastos com despesas médicas e hospitalares e nos custos indiretos perda de produtividade (dias sem trabalhar, por exemplo) e anos de vida perdido.

A pesquisa constatou que na cidade de Porto Alegre (RS), no ano de 2008, os acidentes de trânsito causaram um “custo social” total de R\$ 66.445.528,63, levando em consideração os custos médicos do Sistema Único de Saúde (SUS). Deste total 76,20% corresponde aos custos indiretos. Levando-se em consideração apenas os “custos sociais” dos acidentes de trânsito atribuídos ao uso de álcool foram de R\$ 31.443.367,91, sendo que os

⁷⁷ Ligada ao Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República (SENAD/GSIPR), em parceria com o Programa Nacional de Segurança Pública com Cidadania (PRONASCI/MJ), o Departamento de Polícia Federal (DPF) e o Departamento de Polícia Rodoviária Federal (DPRF/MJ), a Agência Nacional de Vigilância Sanitária do Ministério da Saúde (ANVISA/MS) e o Departamento Nacional de Trânsito do Ministério das Cidades (DENATRAN/ MCIDADES) e realizado pelo Núcleo de Estudos em Pesquisa em Trânsito e Álcool do Hospital de Clínicas de Porto Alegre da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (NEPTA/UFRGS).

⁷⁸ Disponível em: http://www.obid.senad.gov.br/portais/OBID/conteudo/web/noticia/ler_noticia.php?id_noticia=103818. Acesso em: 12/01/2012.

custos indiretos representam 88,40% do total. Ou seja, os custos sociais atribuídos ao uso do álcool representaram 47,32% do total⁷⁹.

Frente aos custos sociais e na tentativa de reduzir o número de mortes no trânsito decorrentes do uso de álcool, o Governo Federal sancionou a Lei nº 11.705, de 19 de junho de 2008, que ficou conhecida como “Lei Seca” por estabelecer a alcoolemia 0 (zero) e impor penalidades mais rigorosas aos motoristas que dirigissem sob influência do álcool. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) estipulava, anteriormente, um nível máximo de seis decigramas de álcool por litro de sangue, com cinco decigramas por litro de sangue, conforme visto anteriormente, já há um aumento significativo na probabilidade de se sofrer um acidente. A lei também determinou a proibição da venda, para consumo local, de bebidas alcoólicas na faixa de domínio das rodovias federais, em terrenos contíguos às faixas de domínio que tenham acesso direto à rodovia.

Aprovada a lei, foi preciso colocá-la em prática. Para determinar a quantidade de álcool, medido em decigramas por litro de sangue, ingerida pelos motoristas, foi adotado o uso do etilômetro. O Etilômetro, mais conhecido como Bafômetro, foi inventado em 1954 por Robert F. Borckenstein que entre 1936 e 1958 fez carreira na Polícia do Estado de Indiana, nos Estados Unidos. Como na época as únicas maneiras de medir o nível de álcool no sangue eram através de exame de sangue ou da urina, que eram caros e demorados, a invenção do etilômetro permitia a polícia de Indiana comprovar a ingestão de álcool de maneira imediata⁸⁰.

A partir da “Lei Seca”, o bafômetro passou a ser item obrigatório em todas as *blitz*. Porém, de acordo com reportagens da época, na maioria dos casos, havia falta do equipamento. Segundo reportagem do jornal O Estado de São Paulo, em 10 de outubro de 2008⁸¹, a capital paulista tinha 51 unidades do equipamento. Segundo cálculos da Polícia Militar seria necessário adquirir mais 102 equipamentos para atender a capital.

⁷⁹ Em outra pesquisa, Peixoto e Souza apontam que “o acidente de trânsito é a primeira causa de morte por Anos Potenciais de Vida Perdidos” (PEIXOTO e SOUZA apud HOFFMANN, 2003, p. 232), pois afeta uma população com idade média de 30 anos.

⁸⁰ Após se aposentar, tornou-se professor da Universidade de Indiana, no Departamento de Estudos Forenses, onde trabalhou até seu falecimento em 2002. Disponível em: <http://breathalyzer.org/borckenstein.html>. Acesso em: 21/02/2012.

⁸¹ Disponível em: <http://www.estadao.com.br/noticias/geral,falta-bafometro-para-fiscalizacao-na-periferia-de-sao-paulo,257416,0.htm>. Acesso em 21/02/2012.

No estado do Ceará, conforme reportagem do Diário do Nordeste, de 26 de julho de 2008, a Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e Cidadania de Fortaleza (AMC), responsável pela fiscalização do trânsito em Fortaleza, possuía apenas um equipamento para uma população de, aproximadamente, dois milhões e meio de pessoas. Ou se quisermos ser mais específico, um etilômetro para uma frota de 347.600 veículos ou 667.416 motoristas habilitados naquele ano.

Poderíamos citar inúmeros exemplos para demonstrar o número reduzido de bafômetros que os órgãos responsáveis pela fiscalização no trânsito possuía em 2008. Porém a questão é que a lei apenas alterou o CTB, reduzindo o limite de seis decigramas de álcool por litro de sangue para zero, ou seja, já existia a obrigatoriedade dos órgãos fiscalizadores fazer o exame nos motoristas suspeitos.

Além disso, este equipamento já era regulamentado desde a Lei nº 9.933 de 20 de dezembro de 1999 (dois anos após a promulgação do CTB) que estabeleceu a competência do Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (INMETRO) para sua aferição. O INMETRO por sua vez, através da Portaria nº 006 de 17 de janeiro de 2002 aprovou o Regulamento Técnico Metrológico estabelecendo as condições necessárias para a utilização dos etilômetros.

Por fim, a questão jurídica. Desde a promulgação da “Lei Seca”, existia uma discussão sobre a sua constitucionalidade. O cidadão é ou não obrigado a fazer o teste do bafômetro? A Convenção dos Direitos Humanos de 1969 (Pacto San José), da qual o Brasil é signatário, estabelece no seu Artigo 8º - Garantias Jurídicas, na alínea “g) direito de não ser obrigada a depor contra si mesma, nem a confessar-se culpada”⁸². Além disso, a Constituição da República Federativa do Brasil, no seu Artigo 5º, no inciso LXIII garante o cidadão permanecer calado, o que é entendido pelos juristas como o “direito de não produzir provas contra si”.

Para resolver esta questão, em março de 2012, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) decidiu que para comprovar o consumo de álcool é obrigatório o testes do bafômetro ou exame de sangue, não sendo suficientes o

⁸² Disponível em: <http://www.pge.sp.gov.br/centrodeestudos/bibliotecavirtual/instrumentos/sanjose.htm>. Acesso em: 21/02/2012.

depoimento de testemunhas e o exame clínico para que haja uma ação penal. Como o cidadão não é obrigado fazer o teste ou o exame, a “Lei Seca”, praticamente, perdeu sua validade.

3.4 - A valorização do risco ou brincando com o perigo.

Mesmo com a possibilidade de aumentar o risco de sofrer um acidente, após a ingestão de álcool ou o uso de drogas, isto parece não ser suficiente, sobretudo entre os jovens, para eliminar esta prática. O que ocorre, é que, muitas vezes, o risco não é entendido no seu aspecto negativo, mas justamente o contrário. Para alguns condutores, principalmente motociclistas, a transgressão as regras de trânsito é motivo de orgulho, conforme apontam Queiroz e Oliveira:

[...], tais aspectos mostraram-se particularmente verdadeiros entre os condutores de motocicletas, cujos valores culturais remetem, como vimos, a atos “heróicos”, que pressupõem a transgressão das leis de trânsito (QUEIROZ e OLIVEIRA, 2003, p. 118).

Poderíamos dizer que estes indivíduos possuem uma “confiança básica” acima da média. Segundo Giddens (2002), todo indivíduo é dotado de uma “confiança básica”, responsável pela manutenção da vida, dos sentidos corporais e da saúde psicológica. A confiança básica funciona como um casulo protetor, dando a sensação de “invulnerabilidade”, bloqueando as possibilidades negativas em favor de uma atitude generalizada de esperança. Porém, esta barreira protetora pode ser rompida temporária ou permanentemente por acontecimentos de caráter negativo, que demonstrem a possibilidade real do risco.

Qual motorista de automóvel, ao passar pela cena de um sério acidente de trânsito, já não viveu a experiência de dirigir mais lentamente – por alguns quilômetros? Esse exemplo demonstra – não num universo contrafactual de possibilidades abstratas, mas de maneira tangível e vivida – os riscos de dirigir, e portanto serve para compor temporariamente o casulo protetor. Mas o sentimento de invulnerabilidade relativa logo volta e o motorista tende a acelerar outra vez (GIDDENS, 2002, p. 24).

Para este autor, alguns aspectos ou tipos de riscos podem ser valorizados por si mesmo como, por exemplo, dirigir em alta velocidade ou de maneira perigosa. Os riscos não são calculados individualmente, fazem parte de “conjunto integrado de hábitos de estilo de vida” (GIDDENS, 2002, p. 118),

estão dentro de um “pacote de riscos”. Logo, assumir certos riscos em prol de um estilo de vida, dentro dos “limites toleráveis”, é condição para aceitar o pacote como um todo.

Ainda conforme esse autor, existem “momentos decisivos”, quando o indivíduo “percebe que enfrenta um conjunto alterado de riscos e de probabilidades” (GIDDENS, 2002, p.124), que o leva a questionar seus hábitos rotineiros, podendo resultar na mudança destes ou na adequação de uma nova realidade. Porém, estes momentos nem sempre acontecem, mas algumas vezes são procurados ou cultivados, o indivíduo busca provar sua audácia, habilidade e/ou capacidade. O cultivo do risco é uma das orientações mais básicas da modernidade e tem implicações para a auto-identidade do indivíduo:

A coragem é demonstrada no risco cultivado precisamente como uma qualidade que é posta em julgamento – o indivíduo se submete a um teste de integridade mostrando capacidade de perceber o lado “de baixo” dos riscos que corre, e segue em frente apesar de tudo, mesmo não sendo obrigado a fazê-lo (GIDDENS, 2002, p. 125).

A aceitação do risco também é apontada por Rocha (2005) que, citando a Teoria de Homeostase ou Teoria do Risco (THR) de Gerald Wilde, aponta que os motoristas tendem a dirigir levando em consideração “um nível aceitável de risco” que é determinado por quatro fatores de motivação humana:

[...] 1) As vantagens arriscadas: ganhar tempo fazendo manobras arriscadas ou indo mais rápido; 2) Custos esperados de alternativas comparativamente arriscadas: despesas de seguro por estar errado num acidente. 3) Benefícios esperados de alternativas comportamentais comparativamente seguras: desconto de seguro por dirigir sem acidentes. 4) Os custos esperados: usar cinto de segurança não confortável (ROCHA, 2005, p. 11).

Dois exemplos são utilizados por Wilde para demonstrar sua teoria⁸³. O primeiro na década de 1960 quando a Suécia e Islândia resolveram abandonar a mão inglesa (que é do lado esquerdo) e adotar a mão direita. Especialistas da época apostavam num aumento no número de acidentes, porém o número de acidentes diminuiu imediatamente, voltando ao mesmo patamar apenas dois anos depois. Para o autor, isso ocorreu porque os motoristas superestimaram a possibilidade de ocorrer acidentes pelo fato de estarem dirigindo do lado direito, mas após dois anos, já acostumados com o novo lado da via, voltaram a dirigir como anteriormente.

⁸³ Disponível em: <http://www.cnt.org.br/Paginas/Revista-CNT-Transporte-Atual.aspx?r=80>. Acesso em: 12/11/2011.

O segundo exemplo apontado pelo autor é de uma companhia de taxi em Munique, na Alemanha que, em meados dos anos de 1980, instalou freios ABS (Antilock Braking System, sistema de freio antitravamento) em parte da sua frota. Durante três anos a empresa observou o comportamento dos taxistas que utilizam carro com ou sem ABS aleatoriamente. Após este período, percebeu que os taxistas que dirigiam carros com freio ABS se envolviam em mais acidentes quando a pista estava escorregadia, do que os taxistas que dirigiam sem o sistema antitravamento. Os motoristas acreditavam que quando dirigiam um carro com freio ABS, o que já era facilmente reconhecido por eles, não havia necessidade de se ter tanto cuidado nas manobras ou na distância entre o carro da frente. A série de acidente só diminuiu quando a empresa decidiu cobrar dos taxistas os danos provocados em acidentes, fazendo com que eles repensassem a questão do custo-benefício de dirigir daquela maneira.

Dirigir um carro que pesa centenas de quilos é, com certeza, uma atividade que é inerentemente arriscada, guiar uma motocicleta é mais ainda. Em caso de acidente, o primeiro conta com a proteção da estrutura do próprio veículo (que dependendo do tipo conta com airbags e outros sistemas de segurança), já o segundo recebe o impacto diretamente no seu corpo. Apesar disso, as pesquisas apontam que os motociclistas estão entre aqueles que mais se expõem ao risco.

Porem, determinar se um acidente ocorreu por uma atitude de valorização do risco do condutor é extremamente difícil. Podemos primeiro, levar em consideração o fator idade, já que as pesquisas apontam os jovens como os mais propensos a dirigir de maneira arriscada.

Dados de 2006 do Anuário Estatístico do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN)⁸⁴ mostram que 26,53% das vítimas fatais tinham entre 18 e 29 anos e que 50,95% das vítimas tinham mais de 30 anos. Se levarmos em consideração a faixa etária dos condutores, aqueles que estavam entre 18 e 30⁸⁵ anos representavam 31,27% do total. Os condutores com mais de 31

⁸⁴ Disponível em: http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais/anuarios_estatisticos_do_denatran. Acessado em: 12/11/2011.

⁸⁵ Embora os dados sejam do mesmo relatório do DENATRAN, não existe uma padronização das faixas etárias. Os dados estão agregados. Nos acidentes com vítima, as faixas etárias são: 0-9 anos, 10-12 anos, 13-17 anos, 18-19 anos, 30-59 anos e 60 anos ou mais. Na tabela com idade dos condutores, as faixas etárias são: 18-21 anos, 22-25 anos, 26-30 anos, 31-40 anos, 41-50 anos, 51-60 anos, 61-70 anos, 71-80 anos e mais de 81 anos.

anos representavam 68,72% dos habilitados. Dito de outro modo, a taxa de acidentes dos condutores entre 18 e 30 anos é de, aproximadamente, 4,21 por 10.000 condutores. Esta mesma taxa entre os condutores com mais de 31 anos foi de 3,67. Ou seja, podemos dizer que os jovens estão sobre-representados quando falamos de vítimas fatais no trânsito.

O segundo fator é o tipo de veículo. A pesquisa de Queiroz e Oliveira (2003) aponta que existe entre os motociclistas uma valorização em transgredir as regras de trânsito, o que, por sua vez, aumenta o risco de se envolver em um acidente de trânsito. Em 2006, ocorreram 135.137 acidentes com vítimas envolvendo motociclistas, que representam 28,27% do total. Os acidentes envolvendo vítimas com automóveis foram 197.036, equivalente a 41,21% do total de acidentes. É preciso levar em consideração a quantidade de cada tipo de veículos para podermos comparar melhor. Em 2006, existiam no Brasil 9.642.430 motocicletas, isto é, 21,25% da frota nacional. Os automóveis representavam 61,42% da frota, ou 27.868.564 veículos. A taxa de acidentes por 10.000 veículos envolvendo motocicletas foi de 140,15 e envolvendo automóveis 79,23 acidentes com vítimas. Embora possua uma frota quase três vezes menor, a taxa de acidentes envolvendo motociclistas é quase o dobro da taxa de acidentes com vítimas entre os automóveis. Se em alguns casos a valorização do risco é “cultivada” pelo indivíduo, por outros, pode ser uma decorrência da especificidade da profissão.

3.5 – A vitimização do condutor profissional.

A possibilidade de sofrer um acidente de trânsito existe, em menor ou maior grau, a partir do momento que o indivíduo ingressa numa via pública, seja como motorista, ciclista, motociclista ou como pedestre. Os profissionais do trânsito são os que estão expostos aos maiores riscos devido à peculiaridade da sua profissão, dirigir várias horas por dia.

Vejamos, primeiro, a profissão de motoboy. Segundo dados do DENATRAN, a frota de motocicletas atingiu a marca de 18.460.061 em 2012. Existem, aproximadamente, 1 milhão e 200 mil motoboys, ou seja, 6,50% do número total de motos, embora este número seja provavelmente bem maior. De acordo com informações do presidente do Sindicato dos Motoboys

(SINDIMOTO) de São Paulo, apenas 22 mil profissionais são cadastrados num universo de aproximadamente 220 mil prestadores de serviço⁸⁶.

Ao contrário dos motociclistas não profissionais que costumam fazer o trajeto casa-trabalho-casa, os motoboys circulam diuturnamente fazendo entregas. Na pesquisa de Veronese e Oliveira (2006), realizada com motoboys em Porto Alegre (RS), um dos entrevistados aponta que a sociedade vê a profissão de maneira dicotômica:

A sociedade criou o moto-boy, criou todo esse comodismo, e a própria sociedade é que discrimina o moto-boy. Mas, aquela mesma pessoa que te xinga na rua, que, quando tu passas, toca no retrovisor dela, ela quer receber o remédio, o documento. Aí, ela te chama pra fazer aquele serviço com pressa. Então, no trânsito, ela te discrimina; mas, para ser bem atendido, aí, ela te chama em casa (VERONESE e OLIVEIRA, 2006).

A pressa faz parte da profissão, seja para concluir rapidamente uma entrega ou para garantir uma renda maior. A pesquisa de Gondim (2009) ressalta que a categoria dos *motoboys* sofre constantes pressões para que a entrega ocorra o mais rápido possível:

Trabalhar por produção pressiona os motoboys a acelerarem seu ritmo, pois seu salário depende da sua capacidade produtiva. Isso faz com que muitos ignorem os riscos de acidentes no trânsito, assim como as normas que o regulamentam, para “dar conta” do que há por fazer. Durante as entrevistas, os motoboys sempre ressaltaram o fato de “trabalhar por conta própria”, ainda quando prestavam serviços a empresas terceirizadas. Tal fato retrata, na realidade, a responsabilidade de fazer seu próprio salário. Entretanto, a renda do motofrete não depende, exclusivamente, de sua capacidade de “correr contra o tempo”, mas também da quantidade de serviço disponível e da concorrência (GONDIM, 2009, p. 97).

Em pesquisa realizada na cidade de Salvador, Paes-Machado (2009) constatou que por serem vítimas recorrentes de criminosos (tentativas ou roubos das motos, dos pertencentes pessoais e das mercadorias), os motoboys adotam estratégias como uso de equipamentos antifurto, fazer com que a motocicleta parece mais antiga do que realmente é, realizar entregas em dupla, além de “cuidados especiais com encomendas de maior valor, mudanças previstas e imprevistas de itinerários (fugas) e suspensão das entregas nas áreas ecológicas mais arriscadas” (PAES-MACHADO e RICCIO-OLIVEIRA, 2009, p. 93).

⁸⁶ Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/SaoPaulo/0,,MUL1209637-5605,00-MOTOBOYS+DESCONHECEM+LEI+E+CARTILHA+QUE+REGULAMENTAM+CATEGORIA+EM+SP.html>. Acesso em: 15/12/2012

Para garantir a segurança efetiva destes profissionais, seriam necessárias profundas mudanças na segurança pública brasileira. No entanto, pelo menos legislativamente o Estado procura garantir melhores condições de trabalho. Na tentativa de reduzir o número de acidentes envolvendo motoboys, decorrente da necessidade de entregas cada vez mais rápidas, o Congresso Nacional criou a Lei 12.436 de 6 de julho de 2011, proibindo empresas e/ou pessoas físicas que empreguem ou utilizem serviços prestados por motociclistas estabelecer práticas que estimulem o aumento de velocidade. A lei proibiu oferecer prêmios por cumprimento de metas, seja por número de entregas ou prestação de serviços, prometerem desconto ou dispensa de pagamento por parte do consumidor por atrasos na entrega e estabelecer qualquer tipo de competição entre os motoboys que vise aumentar o número de entregas ou prestação de serviços.

Porém, apesar do risco da profissão, os motoboys não são a maioria das vítimas entre os motociclistas. Não existem dados nacionais oficiais, mas de acordo com o relatório da Companhia de Engenharia de Tráfego⁸⁷ (CET), de 2010, somente 30% das vítimas fatais de acidentes de motos são motoboys. Ou seja, 70% das vítimas são motociclistas não profissionais, que utilizam suas motos, principalmente, para fazer o trajeto casa-trabalho-casa.

Em comum com os motoboys, os motoristas de ônibus metropolitano têm a questão do tempo⁸⁸. Numa pesquisa com 457 motoristas de ônibus de Natal (RN), este entre outros fatores foi relacionado com a ocorrência dos acidentes de trânsito:

No que diz respeito aos indicadores relativos a situações potencialmente preocupantes, verificou-se que dirigir atrasado, preocupações com o sono e problemas familiares foram às situações que mais se destacaram em relação ao envolvimento dos motoristas

⁸⁷ Disponível em: <http://www.estadao.com.br/noticias/impreso,motoboys-sao-minoria-entre-os-mortos,638194,0.htm>. Acesso em: 07/12/2011.

⁸⁸ O estudo de SILVA, Abelardo e GÜNTHER, Harmut. Características de itinerário urbano e comportamentos inadequados de um motorista de ônibus. IN: Psicologia: Pesquisa & Trânsito, v. 1, nº 1, p. 33-44, Jul./Dez. 2005, aponta que “quanto maior o tempo despendido no trânsito e com passageiros maior a probabilidade de ocorrerem comportamentos inadequados” (p. 1). Como as diversas situações no trânsito não estão sob controle do motorista (por exemplo, tempo do semáforo, congestionamento etc.), este busca “ganhar tempo” nas situações que estão mais sob seu controle, isto é, aquelas ligadas aos passageiros, como acelerar no momento de subida/descida, permitir que o passageiro suba ou desça fora do ponto etc. Os autores ressaltam também que “diversos estudos sugerem que a profissão de motorista de ônibus urbano encontra-se entre as mais estressantes e parte dos problemas de saúde e comportamento destes profissionais é relacionada a determinados aspectos das viagens urbanas (p.1).

participantes deste estudo em acidentes de trânsito (OLIVEIRA E PINHEIRO, 2007, p. 177).

Em razão de o ônibus ser um veículo de grande porte, é rara a morte dos motoristas deste tipo de veículo em decorrência do impacto ocorrido num acidente de trânsito. Mas não é incomum estes profissionais serem vítimas de agressões de outros motoristas em decorrência de uma “fechada” ou outros incidentes ocorridos no trânsito. Conforme reportagem do Diário do Nordeste⁸⁹, de 29/09/2011, um motorista disparou dois tiros em direção a um ônibus que supostamente o havia trancado no trânsito. Em Sapopemba, Zona Leste de São Paulo, um motorista foi linchado após perder o controle do ônibus e bater em três carros e três motos. Segundo informações do sitio G1⁹⁰, o motorista teve um mal súbito antes de perder o controle, fato que não impediu populares de apedrejar o ônibus e, posteriormente, invadi-lo, espancando o motorista de 59 anos.

Segundo dados da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), responsável pelo controle do trânsito em Porto Alegre (RS), entre 2007 e 2011 ocorreram na capital gaúcha 120.361 acidentes, sendo 10.167 envolvendo ônibus, ou 8,45% do total. Neste mesmo período, ocorreram 718 mortes no trânsito, com 18,80% delas envolvendo ônibus, causando a morte de 135 pessoas. Embora o número de acidentes de trânsito envolvendo ônibus não atinja dez por cento do total, estes são mais letais, provavelmente devido ao tamanho do veículo. No período analisado, ocorreu uma morte a cada 75,31 acidentes envolvendo ônibus, sendo que entre os carros de passeio, ocorreu uma morte a cada 189,01 acidentes. Além disso, a frota de ônibus urbano é de 1.650 veículos, o que significa 0,24% do total, ou seja, proporcionalmente este tipo de veículo se envolve em mais acidentes e apresenta uma taxa de fatalidade maior em relação a outros tipos de veículos.

Em relação ao ônibus intermunicipais, segundo dados do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), em 2010, ocorreram 9.416 acidentes envolvendo coletivos (que inclui ônibus e micro-ônibus) nas estradas federais brasileiras. Destes, 403 (4,28%) com vítimas

⁸⁹ Disponível em: <http://diariodonordeste.globo.com/noticia.asp?codigo=327743&modulo=967>. Acesso em: 15/12/2011.

⁹⁰ Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2011/11/motorista-de-ônibus-e-linchado-apos-passar-mal-e-bater-veiculo-em-sp.html>. Acesso em 15/12/2011.

fatais, 2.144 (22,77%) com feridos, 6.867 (72,93%) sem vítimas e em 3 acidentes (0,02%) não foram fornecidas informações.

Em números absolutos, a quantidade de mortes neste tipo de transporte é muito inferior se compararmos com o número total de acidentes fatais envolvendo carros de passeio, que neste mesmo ano foi de 4.372 nas estradas federais. Entretanto, quando ocorrem acidentes envolvendo ônibus intermunicipais, a possibilidade de óbito de um dos envolvidos é quase cinquenta por cento maior do que em acidentes envolvendo apenas carros de passeio. Ocorre uma morte para cada 36,96 acidentes com automóveis de passeio e nos ônibus há uma morte para cada 23,36 acidentes.

Entre os motoristas de ônibus metropolitano e intermunicipais, é preciso percorrer o trajeto num tempo pré-estabelecido, mas eventuais atrasos não acarretam perdas financeiras, no caso dos caminhoneiros profissionais, atrasos podem ser sinônimos de perdas. Num país de tamanho continental como o nosso, onde para ir do Oiapoque ao Chuí, pela BR 116, é necessário percorrer 5.558 Km, é preciso rodar o máximo de horas possível. Para dar conta do tempo, principalmente, quando este é fundamental para definir os ganhos financeiros, é comum entre os motoristas de caminhão dirigir por várias horas ininterruptamente fazendo uso de estimulantes. Um estudo com motoristas de caminhão no estado do Mato Grosso obteve os seguintes resultados:

[...] 43,2% dirigiam mais que 16 h/dia; 2,9% faziam trabalho por turnos. A média de horas de sono foi 5,97h, 23,8% dormiam menos de 5 horas; 50,9% faziam uso de bebida alcoólica; usavam cafeína 95,6% e anfetaminas 11,1%. [...] Nos últimos cinco anos 27 motoristas (13,1%) estiveram envolvidos em acidentes, 5 com feridos e 3 com mortos. Foi alta a prevalência de distúrbios do sono, uso de álcool e estimulantes, e de acidentes (SOUZA, PAIVA e REIMÃO, 2005, p. 1).

Resultados semelhantes foram encontrados na pesquisa de Pinho (2005), realizada com caminhoneiros no estado do Ceará. Segundo a pesquisadora:

Um percentual de 34,9% dos indivíduos afirmou usar anfetaminas para não cochilar no volante e 90,7% disseram conhecer colegas que as usava com esta finalidade, o que pode sugerir uma taxa mais elevada de uso de anfetaminas. Quarenta e seis por cento dos entrevistados tiveram má qualidade de sono e 55% apresentaram sonolência excessiva. Foi observado estado depressivo em 13,7% dos motoristas, portando acima da média da população geral (PINHO, 2005, p. 6).

Conforme o DENATRAN, a frota de caminhões no Brasil até março de 2012 era de 2.284.143 veículos. De acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) existem aproximadamente 817 mil caminhoneiros registrados, isto é, 35,77% do total de caminhões. Ainda segundo a ANTT, o transporte rodoviário é responsável por 61,10% das cargas transportadas no Brasil.

Segundo dados de 2010 do DNIT, ocorreram neste ano 79.248 acidentes com veículos de carga nas estradas federais brasileiras, destes, 3.343, ou 4,22%, resultaram em vítimas fatais. Para podermos comparar, 2,70% dos acidentes envolvendo carros de passeio resultaram em mortes, 6,16% dos acidentes com motocicletas resultaram em vítimas fatais e 4,28% dos acidentes com coletivos teve o mesmo desfecho. Embora o número de acidentes envolvendo caminhões seja praticamente a metade (49,03%) do número de acidentes envolvendo carros de passeio, a letalidade, provavelmente devido às dimensões do veículo, é, aproximadamente, 60% maior.

Entre os condutores profissionais, os taxistas são aqueles que, apesar de se envolverem em um número significativo de acidentes, apresentam o mais baixo índice de mortalidade. Conforme a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), responsável pela fiscalização do trânsito em Porto Alegre, ocorreram na capital gaúcha 2002 acidentes envolvendo taxistas em 2010⁹¹, sendo que 1850 com prejuízo material, 351 com feridos e apenas uma morte, numa frota de 3.922 taxis. Levando-se em consideração que nesse ano ocorreram 26.406 acidentes, os casos envolvendo taxis representam 7,58% do total. Acidentes com vítimas foram 7.454, destes, 4,71% relacionados a estes motoristas profissionais. E das 135 mortes ocorridas nesse mesmo ano, apenas 0,74% ocorreram num taxi. Porém, como a frota de taxis representa apenas 0,56% do número total de veículos de Porto Alegre, podemos dizer que, se por um lado os taxistas pouco se envolveram em acidentes fatais, por outro lado, sua participação em acidentes não-fatais é bastante significativa para a quantidade de veículos.

⁹¹ Disponível em: <http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/>. Acesso em: 17/03/2012.

Ainda assim, o acidente de trânsito não é a principal preocupação destes profissionais, apesar de muitas vezes isto significar não poder trabalhar enquanto o veículo estiver na oficina. De acordo com a pesquisa de Veloso et. all. (2009), realizada com profissionais em João Pessoa e Campina Grande, na Paraíba, uma das principais desvantagens da profissão é a insegurança.

É [pausa] e arriscada, né? Arriscada porque o taxista é muito visado pelos ladrões, apesar da... da... do dinheiro que a gente apura por dia, é... é, fica muito visado o... o... qualquer pessoa, você sabe que qualquer pessoa entra no táxi e a gente não sabe quem entra [silêncio] (Ramon1, 32 anos, João Pessoa, proprietário) (VELOSO et. all, 2009).

Em resumo, temos que os motoboys, pelo menos no caso de São Paulo, ao contrário do que se poderia imaginar, representam apenas um terço das vítimas fatais. Porém, devemos levar em consideração que muitos destes profissionais não são cadastrados, levando uma sub-representação da categoria nas estatísticas de acidentes de trânsito.

Para aqueles profissionais que dirigem veículos de grande porte, seja dentro das cidades ou nas estradas, no caso aqui os motoristas de ônibus metropolitano, interestadual e caminhões, o risco de se tornar uma vítima fatal num acidente de trânsito é pequeno, porém, a possibilidade de morte dos outros envolvidos aumenta bastante.

Entre os taxistas, no caso de Porto Alegre em 2010, a ocorrência de morte em sinistro foi mínima, principalmente, se levarmos em consideração que estes profissionais se envolvem em acidentes muito mais do que a média dos motoristas não profissionais. Houve um acidente para cada 0,51 taxis contra 0,04 para os outros veículos.

Os dados apontam que os profissionais que trabalham várias horas no trânsito, apesar disso, não estão entre as maiores vítimas em acidentes fatais. Talvez, justamente pelo fato de serem profissionais, isto é, possuírem um número de horas na direção (ou no guidom) muito superior à média dos demais motoristas, seja o fator que colabore para sua autopreservação.

Por outro lado, as pesquisas indicam o uso de álcool e estimulantes por diversos profissionais do volante. Nesses momentos, a experiência e a prática acumulada em hora de direção, ao invés de se tornar um vantagem, pode se tornar uma desvantagem na medida em que leva estes motoristas a

acreditar que a utilização de tais substâncias não interfere na sua capacidade de dirigir.

O estresse provocado pelas condições de tráfego, os engarrafamentos, as disputas pelo espaço, a falta de educação dos outros motoristas e a pressa de chegar ao destino são elementos que isolados ou associados podem resultar numa conduta agressiva no trânsito. Seja ao dirigir ou ao tentar resolver os conflitos resultantes de um acidente.

3.6 – O motorista e o monstro: a agressividade no trânsito.

Pesquisas na área da saúde apontam forte conexão entre agressividade e trânsito, principalmente, entre a população jovem e adolescente. Para Marin (2000), o desejo de segurança, novas experiências, compreensão, reconhecimento e justiça, quando não satisfeitos, podem, no adolescente, levar à frustração que, por sua vez, pode levá-lo a comportamentos antissociais. Acrescenta:

No adulto, persistem, em forma residual, aspirações primitivas de poder. Em alguns indivíduos, características infantis os fazem procurar por um instrumento que lhes permita multiplicar suas possibilidades físicas. O carro, nesse sentido, representa um prolongamento do corpo do motorista e se torna parte integrante de seu narcisismo. A transgressão é uma infração intencional do socialmente aceito e regulado (MARIN, 2000).

O estudo de Monteiro (2006) sobre “agressividade, raiva e comportamento de motorista” conclui que:

Os resultados desta pesquisa sugerem que o auto-relato de raiva na direção se correlaciona com o auto-relato de agressividade, e ambos se correlacionam com o auto-relato de erros e violações, principalmente as referentes à direção agressiva. Os dados apontam na direção de que raiva na direção pode ser uma variável mediadora, entre agressividade e comportamentos inadequados de motoristas, potencializando as reações agressivas (MONTEIRO, 2006, p. 16).

O que define um comportamento agressivo? De acordo com Tebaldi e Ferreira (2004, p. 16), é toda ação que tenha por objetivo ferir o outro, seja física ou verbalmente. A agressão é, muitas vezes, resultado de sentimentos de desprazer e frustrações que o indivíduo não consegue lidar. Diversos fatores podem desencadear um comportamento agressivo no trânsito, sendo o principal deles, o nervosismo.

Sobre os fatores responsáveis pela agressividade no trânsito, observa-se que o mais apontado é o nervosismo, caracterizado como

uma falta de tolerância, pressa, seguido do estresse que grande parte da população sofre em virtude de uma série de fatores que o desencadeiam (TEBALDI e FERREIRA, 2004, p. 19).

Ao ingressar no veículo (ou subir na motocicleta), o motorista, muitas vezes, parece sofrer uma transformação, passando do Dr. Jekyll a Mr. Hide. Mas, se na obra de Robert Louis Stevenson, publicada originalmente em 1886, a fórmula desenvolvida pelo primeiro é o fator que desencadeava a mudança, na sociedade moderna, a mudança ocorre ao ligar o motor.

Processo semelhante ocorre com Pateta, no desenho da Disney de 1950, *O Rei do Volante*⁹². Conforme o narrador, o Sr. Walker (andarilho) é um pacato cidadão que “não machucaria nem uma mosca”. Mas, ao pegar no volante, acontece um “fenômeno estranho”, ele se deixa levar pela “forte sensação de poder” e se transforma num “motorista diabólico” chamado Sr. Wheeler⁹³.

Figura 3 - Sr. Walker



Fonte: www.disney.com.br

A partir deste momento, toma a rua como sua propriedade, afinal, pagou por ela. Realiza ultrapassagens perigosas e desrespeita os pedestres. Após estacionar e sem “sua armadura protetora”, se transforma novamente no Sr. Walker, o pedestre, que é “perseguido” pelos demais motoristas.

⁹² Fonte: http://www.youtube.com/watch?v=cfnrHz_gM20. Acesso em 12/01/2012.

⁹³ Em tradução livre, seria algo equipado com rodas.

Figura 4 - Sr. Wheeler

Fonte: www.disney.com.br

Figura 5 - O Pedestre

Fonte: www.disney.com.br

Interessante notar que, ao comprar um jornal, Pateta lê a seguinte notícia: *Accidents Increase* (aumenta o índice de acidentes). Após ser “perseguido” por diversos motoristas que tentam impedi-lo de atravessar a rua, ele “finalmente consegue se abrigar no seu carro, tendo plena consciência de como o pedestre se sente”, o que não o impede de voltar a ser o Sr. Wheeler. O desenho termina com Pateta enfurecido, buzinando para o reboque que o leva, após sofrer um acidente, enquanto o narrador aponta o fato de que ele “quebrou o seu brinquedo”, e dando-lhe conselhos de dirigir com cuidado, ser justo, até que Sr. Wheeler manda que cale a boca.

O desenho mostra de maneira caricata uma realidade que, mesmo após sessenta anos da sua produção, ainda pode ser verificada no dia-a-dia. Conforme Marin o carro é como um prolongamento do corpo do motorista e parte integrante do seu narcisismo e, para DaMatta (2010), o carro é como alguém da família. Creio que se assim fosse, todos dirigiriam com mais cuidado, afinal ninguém deliberadamente, colocaria em risco a si próprio ou um familiar, embora muitas vezes passe no sinal vermelho apostando que chegará do outro lado antes de ser abalroado, arriscando perder sua beleza narcisa.

Preferimos acreditar que a agressividade dos motoristas acontece, na maioria das vezes, por estes se considerarem seguros, dentro de seus veículos, confiando naquilo que Giddens (1991) chama de “sistema perito”. Mas, para comprovar isto, seria necessária uma pesquisa que relacionasse o nível de agressividade dos motoristas (se é que isto é possível de ser medido) com o carro que ele possui, a confiança que ele tem na sua capacidade de dirigir e sua confiança na segurança do veículo.

3.7 – A violência no trânsito municipalizado.

Este tópico busca, através da análise do número total de acidentes com vítimas de alguns municípios selecionados e da taxa de óbitos por 100 mil habitantes de acidentes de transporte, verificar qual foi o efeito da municipalização na violência do trânsito. O total de acidentes de trânsito com vítimas tem como fonte o DENATRAN e a pesquisa de Mello Jorge et. all (2008). *Acidentes de Trânsito no Brasil: a situação das capitais*⁹⁴. Para a taxa utilizamos os dados do Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde (DATASUS), do Ministério da Saúde.

Com a entrada em vigor do Código de Trânsito Brasileiro, foi permitido aos municípios brasileiros criar seus órgãos municipais de fiscalização do trânsito. Apesar desta possibilidade, conforme informa o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) em seu sítio (no dia 27/03/2012) apenas 1.163 municípios, do total de 5.241 existentes no Brasil, haviam municipalizado seu trânsito. O Rio de Janeiro é o estado que possui a

⁹⁴ Pesquisa realizada em colaboração com a Associação Brasileira de Médicos de Tráfego (ABRAMET).

maior porcentagem de municípios com trânsito municipalizado e Tocantins o estado com a menor porcentagem, conforme a Tabela 1.

Tabela 1 – Municípios integrados ao SNT (2011)

ESTADO	Total de Municípios	Nº Municípios Integrados	%
Acre	22	1	4,55
Alagoas	102	11	10,78
Amapá	16	3	18,75
Amazonas	62	8	12,90
Bahia	417	37	8,87
Ceará	184	52	28,26
Espírito Santo	78	6	7,69
Goias	246	34	13,82
Maranhão	217	51	23,50
Mato Grosso	141	23	16,31
Mato Grosso do Sul	78	45	57,69
Minas Gerais	853	46	5,39
Pará	143	44	30,77
Paraíba	223	22	9,87
Paraná	399	35	8,77
Pernambuco	185	28	15,14
Piauí	224	9	4,02
Rio de Janeiro	92	61	66,30
Rio Grande do Norte	167	15	8,98
Rio Grande do Sul	497	268	53,92
Rondônia	52	6	11,54
Roraima	15	1	6,67
Santa Catarina	293	72	24,57
São Paulo	645	267	41,40
Sergipe	75	13	17,33
Tocantins	139	5	3,60

Fonte: DENATRAN, IBGE e Tabulação da pesquisa.

É importante ressaltar que embora somente 22,19% dos municípios tenham criado órgãos de fiscalização do trânsito, estes concentram conforme informações do DENATRAN, mais de oitenta por cento da frota nacional de veículos.

Num primeiro momento, iremos analisar quais foram os resultados da municipalização do trânsito, a partir do total de acidentes de três capitais selecionadas. Porto Alegre representa os municípios cujo trânsito foi municipalizado no primeiro ano da entrada em vigor do Código de Trânsito

Brasileiro em 1998. Fortaleza apresenta a peculiaridade de o trânsito primeiro ter sido fiscalizado por um órgão público que já existia, a saber, a Empresa Técnica de Transporte Urbano S/A (Ettusa) entre 1998/1999 e só dois anos depois ter criado a Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e Cidadania de Fortaleza (AMC). E São Paulo, que além de ter a maior frota brasileira, já possuía um órgão que planejava o trânsito desde 1979, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET).

Num segundo momento, a partir da Taxa de Mortalidade Específica (TME), que são os óbitos por 100 mil habitantes, elaborada pelo DATASUS, apresentamos os dados de todas as capitais brasileiras. O DENATRAN disponibiliza dados a partir de 1998, ano em que o CTB entrou em vigor, impossibilitando a comparação com o período anterior. A partir dos dados do Ministério da Saúde, foi possível construir uma série histórica de 1992, portanto, anterior à promulgação do CTB, até pelo menos 2008⁹⁵, ano que a “Lei Seca” entrou em vigor.

Em Porto Alegre, o trânsito é fiscalizado pela Empresa Pública de Transportes e Circulação (EPTC), criada através da Lei Municipal nº 8.133, de 12 de janeiro de 1998. A capital gaúcha é um dos 268 (53,92%) municípios do Rio Grande do Sul que em 2011 já faziam parte do Sistema Nacional de Transporte (SNT).

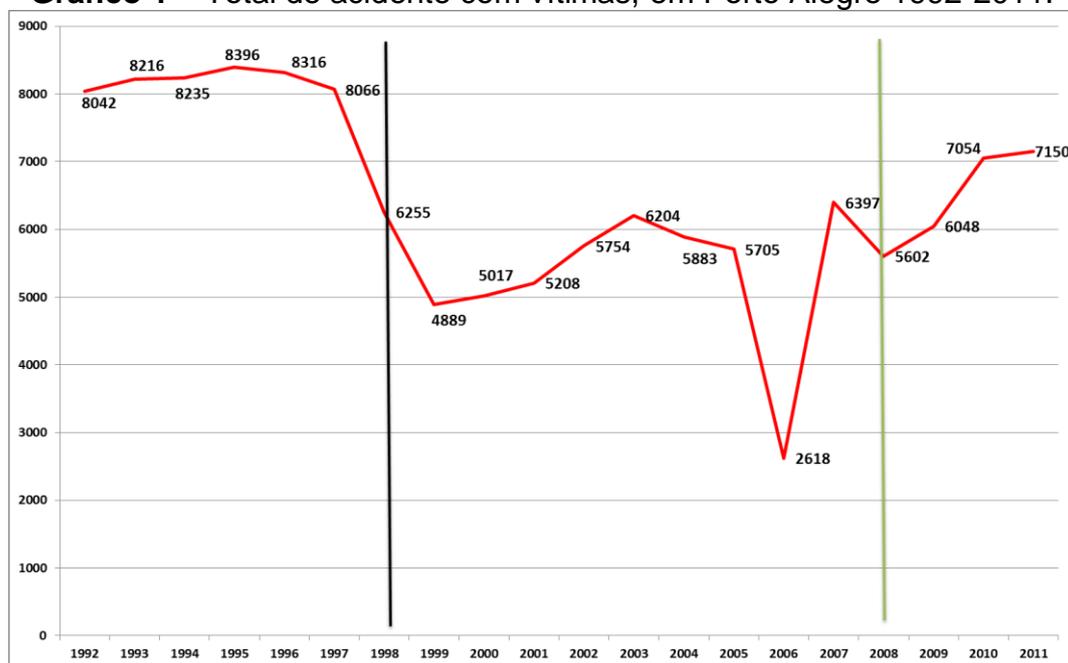
O Gráfico 1 mostra uma expressiva queda no número de acidentes com vítimas em 1998 (marcado com uma linha preta). O menor número de acidentes da série ocorreu em 1999, já que os valores de 2006 se mostram atípicos, provavelmente erro ou falta de envio de informações. Mesmo que o número de acidentes tenha aumentado nos últimos anos, os valores ainda são menores que aqueles anteriores a 1998. Neste ano, o número total de acidentes com vítimas apresentou uma queda, de 23%, em relação ao ano anterior.

É possível constatar também que em 2008 (linha verde), ano de entrada em vigor da “Lei Seca”, houve uma queda de 12,42% no número de acidentes com vítimas em relação ao ano anterior. O efeito da lei, porém, durou

⁹⁵ A série histórica de Porto Alegre vai até o ano de 2011.

pouco tempo, já que no ano seguinte houve um aumento de aproximadamente oito por cento.

Gráfico 1 – Total de acidente com vítimas, em Porto Alegre 1992-2011.



Fonte⁹⁶: DENATRAN (1992-1998), ABRAMET (1999-2006) e EPTC (2007-2011)

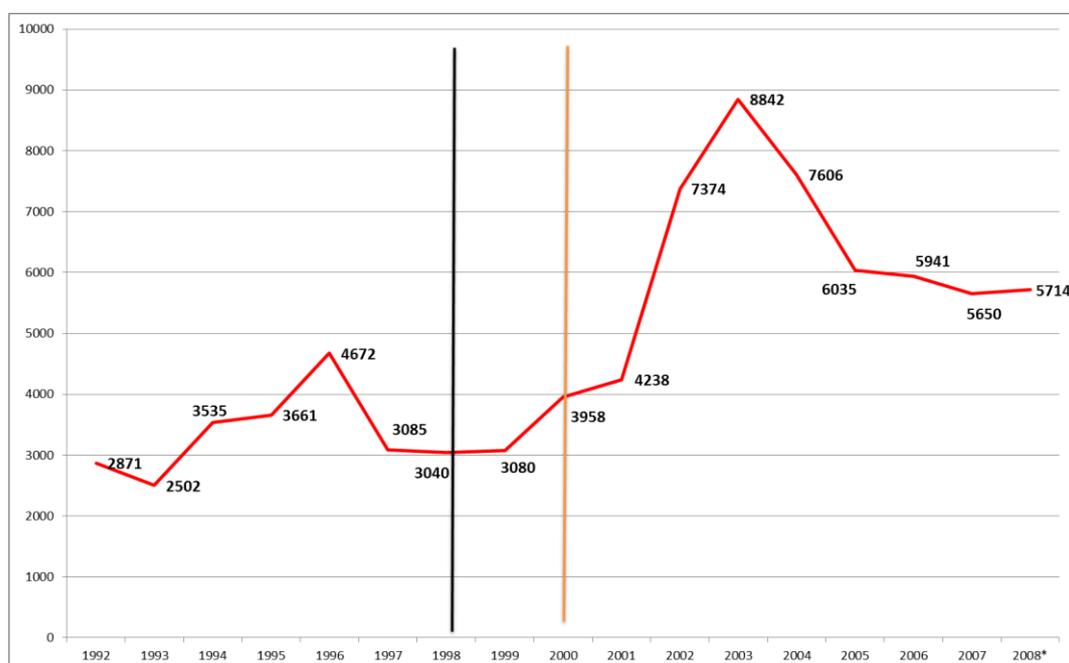
Em 2011, 52 municípios do Ceará, o que representa 28,26% do total, já haviam criado seus órgãos fiscalizadores do trânsito. A municipalização do trânsito em Fortaleza ocorreu em 1998, com a criação da Empresa Técnica de Transporte Urbano S/A (Ettusa). Posteriormente, a Autarquia Municipal de Trânsito, Serviços Públicos e Cidadania de Fortaleza (AMC), criada pela Lei Municipal nº 8.419, de 31 de março de 2000, passou a regular o trânsito na capital cearense.

O Gráfico 2 mostra que houve uma pequena queda, em 1998 (linha preta), de 1,45% no número total de acidentes com vítimas em relação ao ano anterior. Entre 1998 e 1999, nos dois anos em que o trânsito foi fiscalizado pela Ettusa, houve um aumento de 1,39% nos acidentes. Em 2000, quando a AMC se tornou responsável pela fiscalização (linha marrom), houve um aumento de 22,18% no número de acidentes de trânsito com vítimas, seguido de uma curva ascendente até 2004, quando a curva se inverte.

⁹⁶ Neste e nos dois gráficos seguintes, os dados do DENATRAN foram obtidos através do Anuário Estatístico do IBGE. Os dados da ABRAMET são dados oficiais do DENATRAN, que utilizamos como fonte secundária devido ao fato de sua pesquisa apresentar uma série histórica maior do que aquela disponível no sítio do órgão federal.

Embora em 2008 a tendência de queda seja interrompida, é preciso ressaltar que o valor é uma projeção feita pelo DENATRAN, pois o relatório deste ano utiliza apenas dados do primeiro semestre. Além disso, como os dados são anteriores a entrada em vigor da “Lei Seca” (que ocorreu em 19 de junho de 2008), os eventuais efeitos positivos da lei ainda não teriam ocorrido. Mas, cabe ressaltar que, como vimos no tópico anterior sobre álcool e violência no trânsito (Beber e dirigir: quando a ressaca é o menor dos problemas), a cidade de Fortaleza possuía apenas um bafômetro, o que dificultou, naquele semestre, a aplicação da lei.

Gráfico 2 – Total de acidente com vítimas, em Fortaleza 1992-2008.



Fonte: Fonte: DENATRAN (1992-1998), ABRAMET (1999-2006) e AMC (2007-2008).

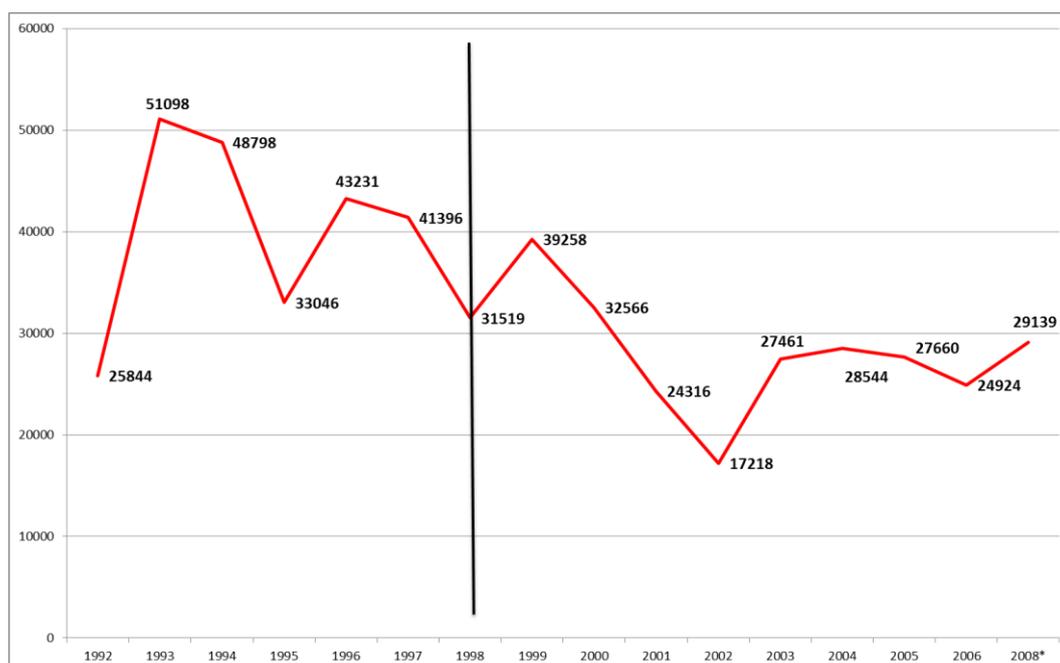
No estado de São Paulo, 267 municípios, 41,10% do total, municipalizaram a fiscalização do trânsito até 2011. A Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) que regula o trânsito na cidade de São Paulo foi criada a partir da Lei nº 8.394, de 28 de maio de 1976. Criada, originalmente, para “planejar e implantar, nas vias e logradouros do município, a operação do sistema viário, com o fim de assegurar maior segurança e fluidez do trânsito”⁹⁷.

⁹⁷ Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/sobre-a-cet/quem-somos.aspx>. Acesso em 28/12/2011.

O Gráfico 3 mostra uma queda de quase dez mil acidentes com vítimas em São Paulo, em 1998, comparado com o ano anterior. No ano seguinte, o número de acidente volta a crescer. Em 2000, a curva torna-se descendente até 2002. Apesar do aumento no número de acidentes no período posterior, os valores mantiveram-se sempre bem abaixo daqueles registrados no período anterior ao novo Código de Trânsito Brasileiro, com exceção de 1992 que, pelos valores apresentados, parece ter havido um problema na coleta dos dados.

Os dados de São Paulo para o ano de 2008 são uma projeção do DENATRAN, portanto, também não incluem os possíveis efeitos da “Lei Seca”. Embora, como vimos anteriormente, a cidade de São Paulo possuía cinquenta e um bafômetros e, de acordo com cálculos da Polícia Militar paulista, na época, eram necessários pelo menos o dobro.

Gráfico 3 – Total de acidente com vítimas, em São Paulo 1992-2008.



Fonte: DENATRAN (1992-1995 e 2008) e ABRAMET (1996-2006)

Pelos exemplos apresentados, é possível perceber que houve uma queda no número de acidentes de trânsito com vítimas com a entrada em vigor do Código Brasileiro de Trânsito, em 1998. A redução dos acidentes parece estar mais associada aos efeitos da lei do que o fato de o trânsito ter sido municipalizado. Em Porto Alegre, dois anos após a municipalização o número de acidentes voltou a crescer, assim como em Fortaleza. Em São Paulo, o

aumento aconteceu somente no ano seguinte. Na capital cearense, o elevado aumento ocorrido em 2000, em relação ao anterior, coincide com a criação da AMC, embora não se possa afirmar que exista uma relação direta.

Vejamos, agora, se existe relação entre a municipalização do trânsito e a Taxa de Mortalidade Específica (TME). Os gráficos a seguir mostram a TME no período de 1990 a 2009. A barra vermelha marca o ano de 1998, quando o trânsito foi municipalizado e a barra verde marca o ano de 2008, ano de entrada em vigor da “Lei Seca”.

Gráfico 4 – TME, Brasil.

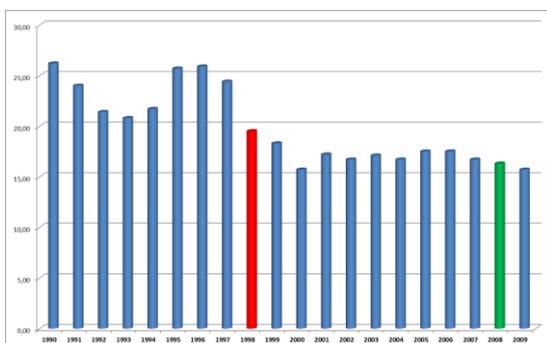
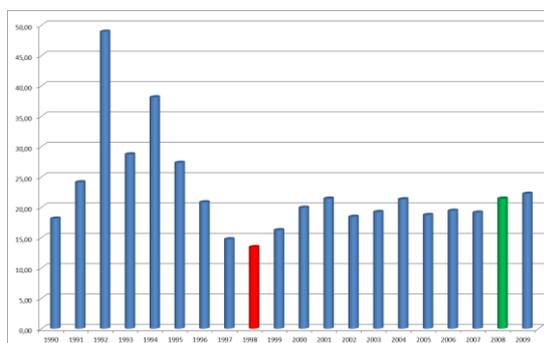


Gráfico 5 – TME, Aracajú.



A taxa de óbitos por acidente de transporte no Brasil, em 1998, foi de 19,50, registrando uma significativa queda em relação ao ano anterior que registrara 24,40. Nos anos seguintes, a taxa se manteve abaixo da registrada em 1998. Em 2008, a taxa foi de 16,30 uma diferença em relação ao ano anterior de apenas 0,40, embora a tendência de queda tenha se mantido e 2009 teve uma taxa de 15,70.

Gráfico 6 - TME, Belém.

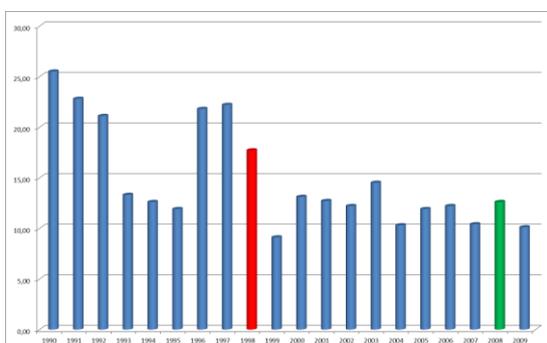
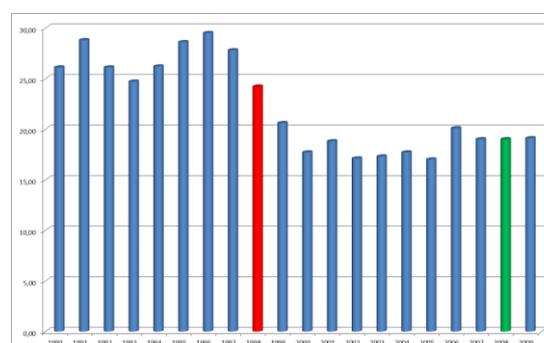


Gráfico 7 – TME, Belo Horizonte.



Tendo como base o ano de 1998, é possível dividir as capitais em dois grandes grupos: primeiro grupo formado por aquelas cidades em que a taxa de óbitos por acidentes de transportes diminuiu em relação ao ano anterior

e um segundo grupo, formado por aquelas cidades em que houve aumento na taxa.

Gráfico 8 – TME, Boa Vista.

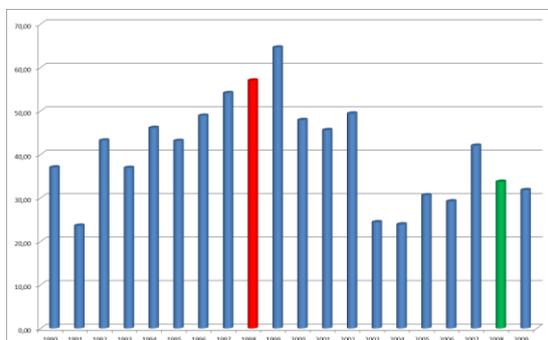


Gráfico 9 – TME, Campo Grande.

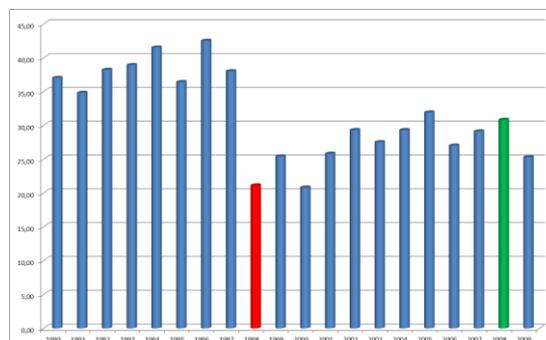


Gráfico 10 – TME, Cuiabá.

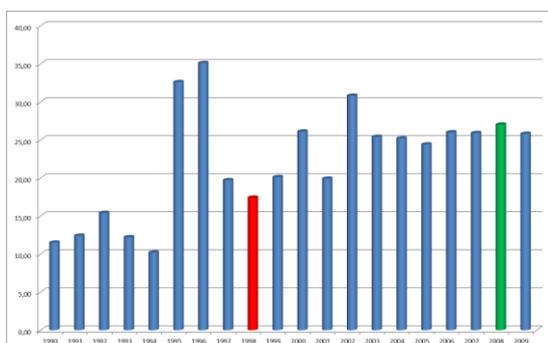
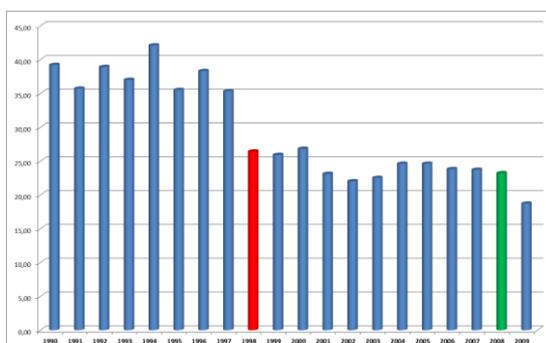


Gráfico 11 – TME, Curitiba.



O maior número de capitais se encontra no primeiro grupo, a saber: Rio Branco, Manaus, Belém, Macapá, Palmas, São Luís, Fortaleza, Recife, Maceió, Aracaju, Salvador, Belo Horizonte, Vitória, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Florianópolis, Porto Alegre, Campo Grande, Cuiabá, Goiânia e Brasília.

Gráfico 12 – TME, Florianópolis.

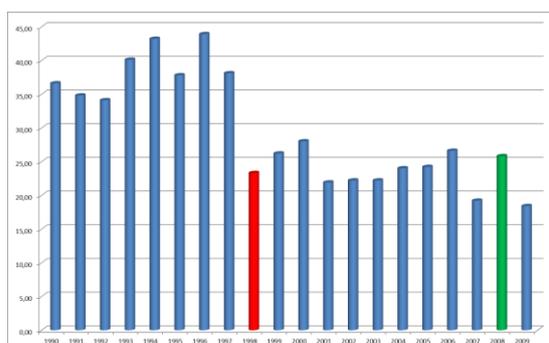


Gráfico 13 – TME, Fortaleza.

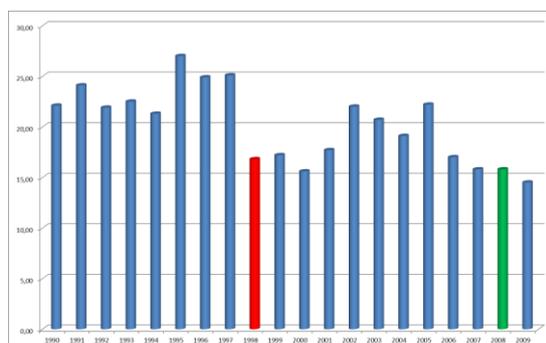
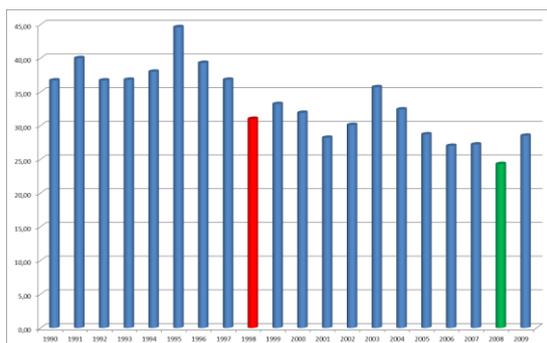
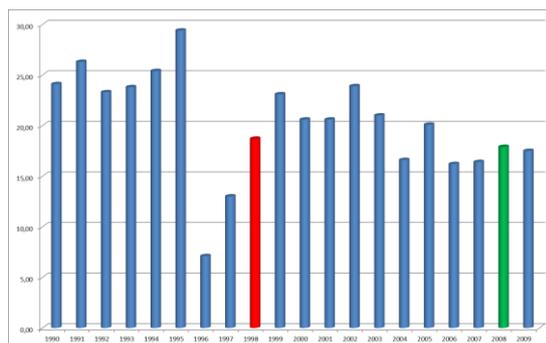
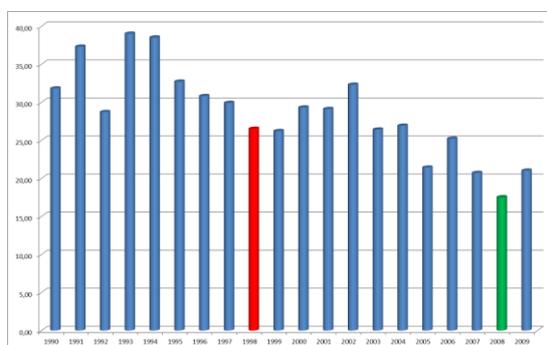
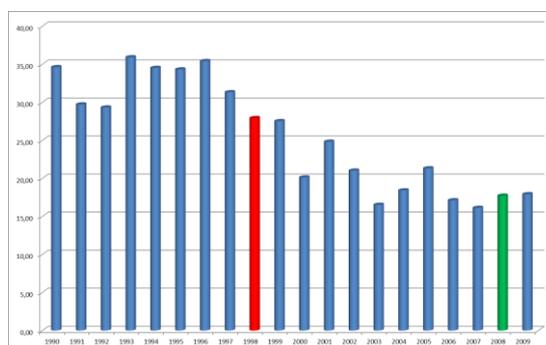
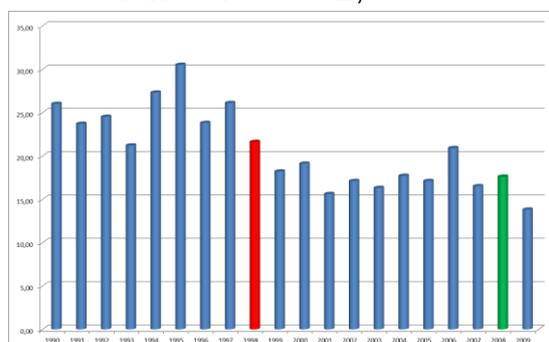
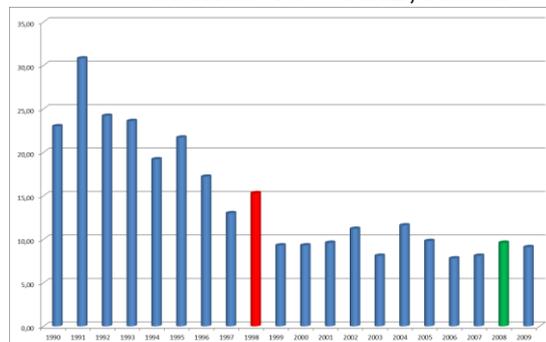


Gráfico 14 – TME, Goiânia.**Gráfico 15 – TME, João Pessoa.**

Embora todas estas capitais tenham registrado queda na taxa de óbitos por acidentes de transporte, existe uma variação muito grande nos valores desta queda. Campo Grande, com uma redução de 16,90 pontos e Florianópolis, com 14,80 pontos, foram as únicas cidades cuja redução foi superior a sete pontos. Todas as demais ficaram abaixo deste patamar. Aracajú apresentou a menor queda, redução de 1,30 pontos na taxa de 1998 em relação ao ano anterior.

Gráfico 16 – TME, Macapá.**Gráfico 17 – TME, Maceió.****Gráfico 18 – TME, Manaus.****Gráfico 19 – TME, Natal.**

No segundo grupo, estão cinco capitais: Porto Velho, Boa Vista, Teresina, Natal e João Pessoa. Destas, Teresina foi a capital que registrou

maior aumento na taxa de óbitos por acidentes de transporte em 1998, com 5,90 pontos a mais em relação ao ano anterior, valor próximo ao aumento de 5,70 pontos ocorrido em João Pessoa. Nas demais capitais, o aumento foi inferior a três pontos.

Gráfico 20 – TME, Palmas .

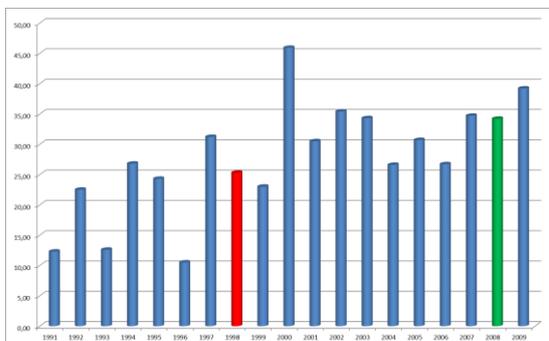


Gráfico 21 – TME, Porto Alegre.

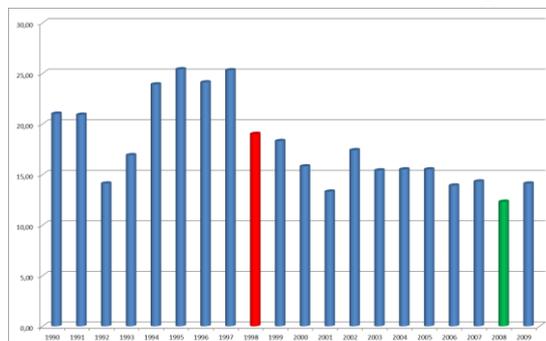


Gráfico 22 – TME, Porto Velho.

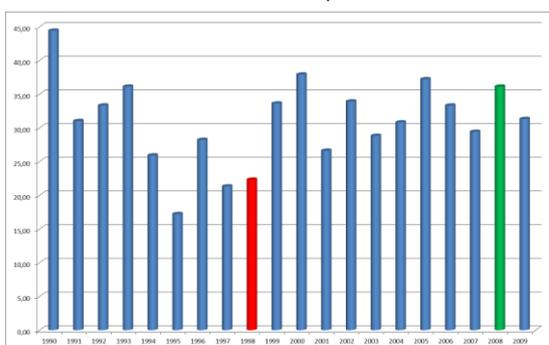
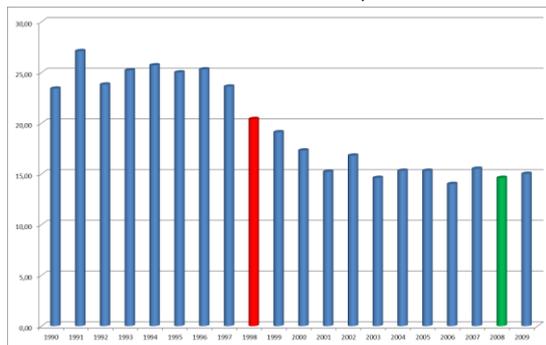


Gráfico 23 – TME, Recife.



Em 2008, os efeitos da “Lei Seca” não foram tão amplos como na entrada em vigor do CTB em 1998, ao contrário, ocorre uma inversão, isto é, o número de capitais que teve aumento (ou manteve-se estável) da taxa de óbitos por 100 mil habitantes é maior que o número de capitais onde houve queda na taxa.

Gráfico 24 – TME, Rio Branco.

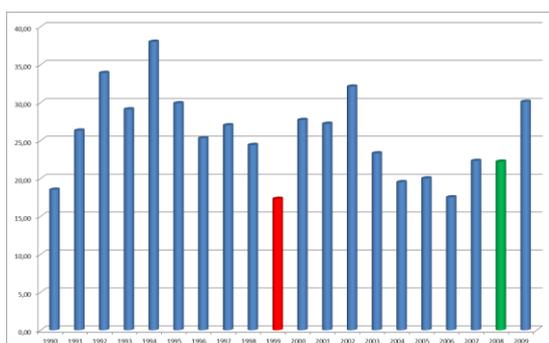
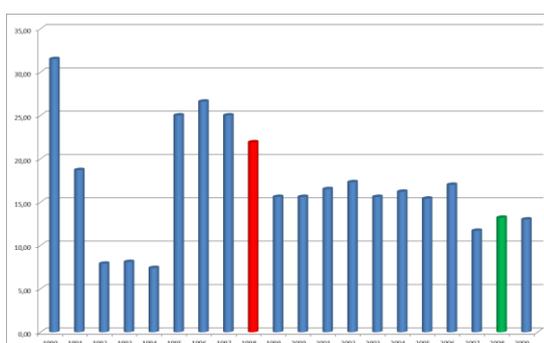


Gráfico 25 – TME, Rio de Janeiro.



Nas capitais: Porto Velho, Manaus, Belém, São Luiz, Teresina, Fortaleza, Natal, João Pessoa, Recife, Maceió, Aracajú, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Florianópolis, Campo Grande e Cuiabá, a taxa de óbitos foi maior no ano de entrada em vigor da lei do que no ano anterior.

Porto Velho, com aumento de 6,70 pontos e Florianópolis com 6,60 pontos a mais, foram as capitais onde ocorreram os maiores aumentos. Nas demais capitais, o aumento foi inferior a 3,50 pontos.

Gráfico 26 – TME, Salvador.

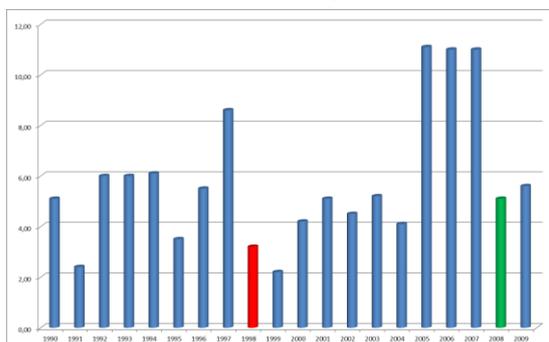


Gráfico 27 – TME, São Luís.

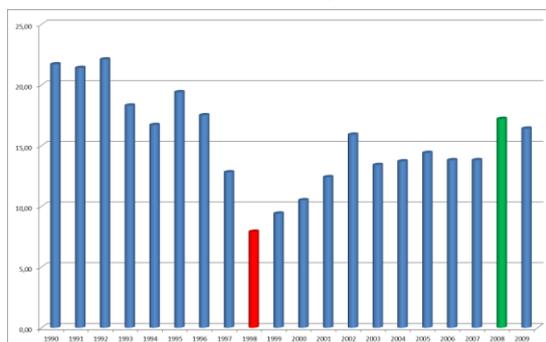


Gráfico 28 - TME, São Paulo.

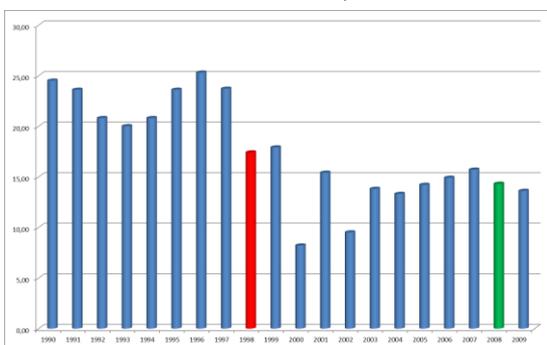


Gráfico 29 – TME, Teresina.

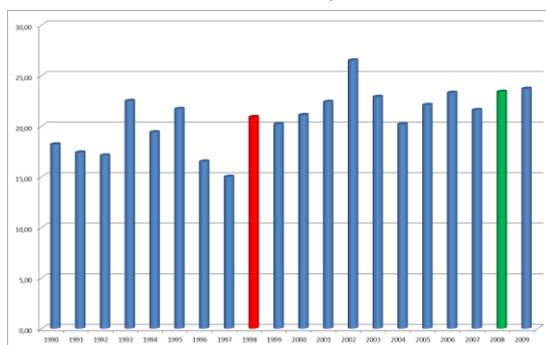
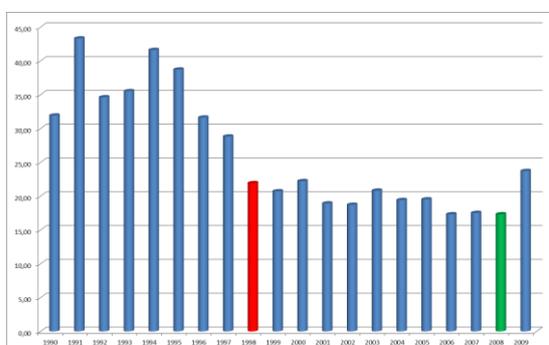


Gráfico 30 – TME, Vitória.



Já em Rio Branco, Boa Vista, Macapá, Palmas, Recife, Aracajú, Vitória, São Paulo, Curitiba, Porto Alegre, Goiânia e Brasília, a taxa de óbitos em 1998 foi inferior a do ano anterior. Boa Vista foi a capital cuja redução foi maior, com 8,30

pontos. Nas demais capitais, a queda foi inferior a seis pontos.

A partir dos dados apresentados, podemos concluir que a queda na mortalidade no trânsito brasileiro ocorrida, na maioria das capitais, está mais relacionada à entrada em vigor do Código de Transito Brasileiro em 1998, do que com a municipalização do trânsito, mesmo que em algumas capitais a municipalização tenha ocorrido no mesmo ano.

Das vinte e sete capitais brasileiras, quinze registraram queda na taxa de óbitos em 1998 e em apenas cinco casos a taxa foi maior neste ano do que no ano anterior. Além disso, em algumas capitais como Rio Branco (2002) e Manaus (2010), a municipalização ocorreu depois de 1998, embora também tenham registrado queda neste ano.

Em relação ao número total de acidentes de trânsito com vítimas, nas três capitais analisadas, a redução no número de acidentes registrado em 1998 não se manteve ao longo de toda a série histórica. Ou seja, passados os “efeitos positivos da lei”, a fiscalização municipal não conseguiu continuar sendo efetiva.

Em 2008, quando a “Lei Seca” entrou em vigor, foi constatado aumento na taxa de óbitos na maioria das capitais. Ao contrário de 1998, cuja obrigatoriedade do uso do cinto de segurança (disponível em qualquer automóvel) teve efeito imediato. A fiscalização da proibição de ingerir álcool antes de dirigir necessita que os órgãos municipais tenham estrutura adequada, isto é, número de profissionais suficientes para realização constantes de *blitz* e quantidade suficiente de bafômetros.

3.8 - Impunidade no trânsito: incentivando a transgressão.

Considerando que a impunidade é o fator que mais contribui para o aumento da violência no trânsito, podemos afirmar que a incapacidade do Estado em punir os infratores acaba incentivando a transgressão. Se uma ação ilegal no trânsito é repetida inúmeras vezes sem que ocorra nenhum tipo de punição, os motoristas tendem, cada vez mais, a “testar” a eficiência da fiscalização num número crescente de situações. Além disso, ações irregulares cometidas por alguns motoristas tendem a levar outros motoristas a repetir a manobra ilegal, buscando obter as mesmas vantagens que os primeiros obtiveram. Por exemplo, se alguns motoristas decidem fazer retorno em local

proibido, outros motoristas podem optar por fazer o mesmo. Neste sentido, podemos dizer que as transgressões seguem a lógica de um cálculo racional.

O alto nível da impunidade no trânsito brasileiro foi reconhecido pela Política Nacional de Trânsito (PNT), elaborada pelo Ministério das Cidades (2004), que propõe (no item 2.4.1.2) *combater a impunidade* no trânsito. A PNT foi elaborada seis anos após a entrada em vigor do novo código de trânsito, isto é, os efeitos positivos da lei na redução da violência no trânsito perderam “força” em médio prazo. Para Soares (2003), a queda no número de acidentes, com a implantação do Código de Trânsito Brasileiro (1998), não continuou devido à impunidade, ou sua sensação.

No entanto, essa redução não se manteve [após a implantação do novo CTB em 1997], pois as estatísticas demonstraram que o número de acidentes e vítimas voltou a crescer nos locais estudados. Este fato foi possivelmente causado pela falta de continuidade de uma fiscalização efetiva, com aplicação das multas previstas em lei, o que trouxe a sensação de impunidade, fazendo com que motoristas e pedestres voltassem a se comportar de maneira inadequada no trânsito (SOARES, 2003, p. 29).

Vamos apresentar um exemplo prático da impunidade no trânsito. De acordo com Art. 259 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), para cada infração cometida, o motorista recebe uma pontuação na sua habilitação de acordo com a gravidade: para gravíssima, sete pontos, para grave, cinco pontos, para média, quatro pontos e para leve, três pontos. Se, num prazo de doze meses, o condutor somar vinte pontos, de acordo com o Art. 261 do CTB, ocorre a suspensão da carteira e a obrigatoriedade de se fazer um curso de reciclagem.

Em dezembro de 2000, o Departamento de Trânsito (DETRAN) do estado de São Paulo publicou no Diário Oficial do Estado uma lista contendo mais de 120 mil pessoas que até aquele mês já haviam atingido ou ultrapassado os vinte pontos na carteira. Todos os motoristas deveriam se apresentar ao DETRAN para regularizar a situação. Porém, segundo reportagem da VEJA⁹⁸, entre 1999 e 2000, apenas na cidade de São Paulo, o número de motoristas que fizeram o curso de reciclagem não passava de mil e oitocentos.

A impunidade ocorre não apenas nos pequenos delitos, mas também no caso dos homicídios no trânsito. Numa pesquisa em Anápolis (GO),

⁹⁸ Disponível em: http://veja.abril.com.br/100101/p_048.html. Acesso em 15/08/2011.

“o resultado obtido foi de que somente em menos de 1% dos casos houve a condenação efetiva, e mesmo assim convertida em pagamento de cesta básica” (VILELA, 2006, p. 1). A pesquisa foi realizada tendo como base 184 acidentes de trânsito com vítimas fatais no período de 2000 e 2001, resultando que:

A partir dos registros na Polícia Científica, pesquisou-se, através do Poder Judiciário, acerca da instauração e andamento dos processos, e em caso positivo qual seria o estágio atual. A pesquisa teve como elemento norteador verificar, decorridos mais de cinco anos dos eventos fatais, qual teria sido a providência legal tomada para efetivamente punir os autores. Constatou-se que apenas 27 (vinte e sete) têm, em janeiro de 2006, Ação Penal instaurada, correspondendo a quinze por cento do total (VILELA, 2006, p. 6).

Nosso Código Penal (Decreto-Lei 2.848, de 7 de dezembro de 1940), define homicídio de forma clara no “Art. 121 – Matar alguém”. No caso de homicídio culposo, a pena é de um a três anos de reclusão. Já o CTB define, no “Art. 302 - Praticar homicídio culposo na direção de veículo automotor”, que a pena é de dois a quatro anos de reclusão, com suspensão ou proibição de se obter licença para dirigir veículo automotor.

Das pequenas infrações cometidas pelos motoristas, como estacionar local proibido, parar em fila dupla, fazer retorno em local proibido, que podem ser observadas por qualquer cidadão diariamente, até casos mais graves como o homicídio culposo no trânsito, a punição aos infratores esbarra na incapacidade do Estado de colocar em prática, efetivamente, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). E não é que a lei seja *branda*. Para o homicídio culposo, por exemplo, a pena para homicídio no trânsito é superior do que por outro meio.

A violência no trânsito em revista.

Neste capítulo, apresentamos alguns fatores que, isolados ou em conjunto, contribuem para a violência no trânsito no Brasil, seja em maior ou menor grau. Como por exemplo, o treinamento para os candidatos a motorista tem mais que o dobro de horas/aula na parte teórica do que na parte prática, ou seja, o aprendiz passa mais tempo na sala de aula que atrás do volante. Isto resulta que, em média, metade dos candidatos é reprovada na primeira prova prática realizada no DETRAN, fato que obrigou o CONTRAN a exigir um limite

mínimo de aprovação para renovação da licença dos Centros de Formação de Condutores. O exame psicotécnico que deveria ser um instrumento que pudesse identificar pessoas que não estariam aptas a dirigir, conforme pesquisa na área de psicologia, apresenta falhas e, atualmente, parece não cumprir seu papel com êxito.

A falha humana é responsável por mais de 90% dos acidentes. Quando analisados entre causas diretas (falta de atenção, a distância inadequada em relação ao carro da frente e erros de manobra, por exemplo) e causas indiretas (dormir ao volante e consumo de álcool antes de dirigir, por exemplo), as segundas provocam quase do dobro de mortes.

A principal causa indireta é, com certeza, a união de bebida e direção. Apesar de alguns se considerarem “resistentes” aos efeitos etílicos, as pesquisas apontam que duas latas de cerveja já são suficientes para reduzir os reflexos, fundamentais numa atividade perigosa como dirigir. A “Lei Seca”, que apresentou resultados iniciais, foi pouco a pouco perdendo sua força, pela falta de estrutura dos órgãos municipais de trânsito para fiscalizar os motoristas embriagados, culminando com a decisão do Superior Tribunal de Justiça de desobrigar os infratores a não produzirem provas contra si mesmos, levando em consideração os direitos fundamentais que regem o Estado democrático.

A valorização do risco, como por exemplo, dirigir acima da velocidade permitida, fazer manobras arriscadas ou disputar *rachas*, é outro fator apontado pelas pesquisas que contribuem para aumento nos acidentes de trânsito. Esta atitude é identificada, principalmente, em dois grupos: os jovens e os motociclistas. Apesar dos jovens representarem, aproximadamente, um terço do total de condutores habilitados, em 2006, a taxa de acidentes por 10.000 veículos foi em torno de quinze por cento maior do que os demais motoristas, o que demonstra uma sobre-representação. Entre os motociclistas, a taxa de acidentes para o mesmo ano foi, aproximadamente, setenta e sete por cento maior do que a dos automóveis de passeio.

A profissão como fator de risco mostra que apesar dos motociclistas, proporcionalmente, se envolverem num maior número de acidentes, pelo menos na cidade de São Paulo, apenas um terço das vítimas fatais em acidentes com motocicletas naquela cidade, em 2010, eram motoboys. Dadas às dimensões físicas dos ônibus municipais, a vitimização dos seus motoristas

ocorre mais em decorrência de agressões de outros motoristas e de roubos do que por consequência do acidente. No entanto, para os demais integrantes do sistema de trânsito, no que diz respeito à cidade de Porto Alegre (2007-2011), ser participante de um sinistro com um ônibus aumenta em cento e cinquenta por cento a possibilidade do acidente ser fatal.

Situação semelhante ocorre entre os motoristas de coletivos intermunicipais e de caminhões. Em números absolutos, o número de mortes provocadas por estes veículos é muito inferior aos registrados em acidentes fatais dos carros de passeio. Porém, quando ocorre o acidente, a possibilidade de morte de um dos envolvidos no sinistro foi de, aproximadamente, cinquenta por cento maior entre os coletivos e sessenta por cento maior entre os caminhões, se comparado com os carros de passeio nas estradas federais, em 2010.

Apesar de circular pela cidade durante várias horas por dia, o número de acidentes fatais envolvendo taxista, em Porto Alegre, no ano de 2010, foi quase nulo. Assim, como os demais motoristas profissionais, o risco de morte está mais associado aos roubos e violência de outros motoristas do que propriamente o acidente em si. Apesar de que em termos proporcionais, em relação ao tamanho da frota de taxis, estes profissionais envolveram-se numa quantidade muito superior de acidentes do que os demais integrantes do sistema de trânsito.

Conforme a pesquisa de Marin (2000), a agressividade dos motoristas ao dirigir é decorrente do carro se tornar uma extensão do próprio corpo. Porém, preferimos acreditar que a agressividade no trânsito é resultado da sensação de segurança que o indivíduo deposita naquilo que Giddens (1991) chama de sistemas peritos. *“Protegido em sua armadura”*, o indivíduo sente-se seguro em liberar seus sentimentos e frustração, resultando em ações que colocam em risco os demais motoristas. Em muitas ocasiões, o monstro toma o lugar do médico, atrás do volante.

Procuramos verificar se a municipalização do trânsito apresentou resultados, no que diz respeito à diminuição do número de acidentes ou sua fatalidade. Apesar de haver tido uma redução nos indicadores em 1998, ano de criação de diversos órgãos municipais de fiscalização do trânsito, este também foi o ano de implantação do Código de Trânsito Brasileiro. A queda na taxa de

óbitos, neste ano, ocorreu também em municípios cuja municipalização do trânsito só foi efetivada anos mais tarde. O número total de acidentes, nas três capitais analisadas, apresentou redução em 1998, mas não se sustentou ao longo da série histórica.

Além disso, a municipalização também não melhorou a capacidade do Estado em fiscalizar o trânsito. A entrada em vigor da “Lei Seca”, em 2008, não apresentou queda na taxa de óbitos como era esperado, ao contrário, na maioria das capitais houve aumento na taxa. Os condutores optam por beber e dirigir porque são conscientes da incapacidade do Estado em punir os motoristas infratores. A impunidade no trânsito foi reconhecida pela Política Nacional de Trânsito, elaborada em 2004, isto é, seis anos após o trânsito se municipalizar.

Capítulo 4 - Condutores, vítimas e veículos.

O objetivo deste capítulo é responder a algumas questões para compreendermos melhor o cenário da violência no trânsito brasileiro. Segundo os dados do Anuário Estatístico do DENATRAN (2006), ocorreram 322.919 acidentes, com vítimas fatais e não fatais, no Brasil, em 2006. Interessa-nos saber qual é o perfil dos envolvidos nestes acidentes. Ou seja, qual o perfil dos condutores? Qual é o perfil das vítimas? Qual o tipo de veículo mais envolvido em acidentes de trânsito com vítimas?

O perfil dos condutores permite, por exemplo, analisar se existe relação entre o tempo de habilitação e os acidentes de trânsito, isto é, condutores que tenham obtido a habilitação recentemente têm maior probabilidade de se envolverem em um acidente de trânsito? Ou condutores que dirigem há muitos anos, por confiarem demasiadamente na sua experiência, tem maior probabilidade de cometer erros que leve a um acidente de trânsito?

Em relação às vítimas, estas, na sua maioria, estavam no veículo, isto é, eram condutores e/ou passageiros, ou pessoas que não estavam no veículo, como por exemplo, os pedestres, os ciclistas e os skatistas? Além disso, o perfil das vítimas envolvidas em acidentes de trânsito com vítimas fatais é o mesmo dos acidentes com vítimas não fatais?

Para completar o cenário, é necessário determinar o tipo de veículo mais envolvido em acidentes de trânsito com vítimas. Tal informação contribui para verificar se o perfil do condutor é diferente de acordo com o tipo de veículo. Por exemplo, o perfil dos condutores (em relação ao sexo e faixa etária) de automóvel e de motocicletas que participam de um acidente de trânsito é o mesmo? Se não, quais são as diferenças fundamentais?

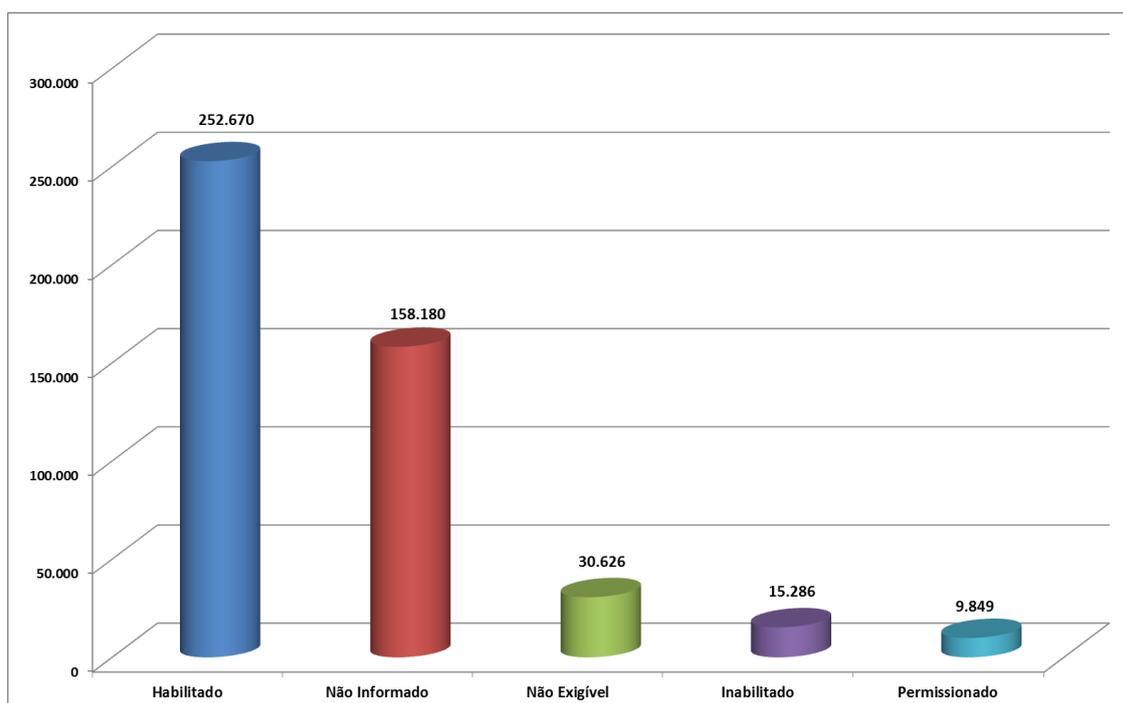
4.1 - Condutores envolvidos em acidentes de trânsito com vítimas

Qual o perfil dos condutores envolvidos em acidentes de trânsito com vítimas no Brasil? A principal dificuldade em responder esta questão se deve a qualidade dos dados existentes. Em 2006, os estados do Rio Grande do

Sul, Ceará e Mato Grosso não forneceram dados segundo a categoria do condutor (se este era habilitado ou não), mas apenas o total de condutores envolvidos em acidentes de trânsito. Desta forma, em 33,90% dos casos não foi possível obter informações sobre a habilitação do envolvido no acidente.

A partir das informações disponíveis (Gráfico 31), dos condutores envolvidos em acidentes de trânsito com vítimas, 54,15% estavam regularmente habilitados; em 6,56% dos casos não era exigível habilitação; apenas 3,28% dirigiam sem habilitação e 2,11% eram de permissionados. Conforme o DENATRAN (2006), a categoria *não exigível* se aplica àquela “pessoa condutora de transporte que não se exige habilitação (ciclista, skatista, carroceiro)”. Permissionado é a “pessoa aprovada nos exames de habilitação à qual foi conferida permissão para dirigir”, isto é, a condição nos doze primeiros meses dos condutores que obtiveram a primeira habilitação.

Gráfico 31 – Total de condutores envolvidos em acidentes com vítima, segundo a categoria, Brasil, 2006.



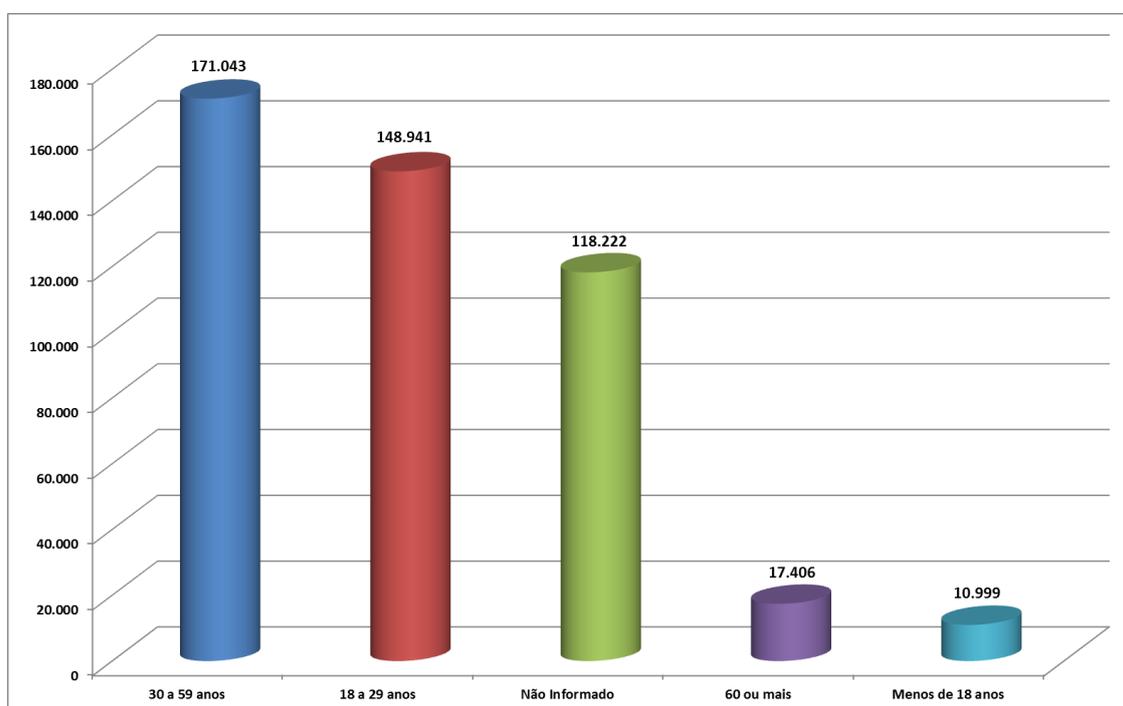
Fonte: DENATRAN, 2006

O total de condutores habilitados no Brasil, em 2006, era de 40.111.540. Os condutores que estavam na categoria Permissionado neste ano eram 5.432.428, o que inclui os condutores que obtiveram a CNH provisória em

2005 e 2006⁹⁹. Para podermos comparar qual categoria se envolveu, proporcionalmente, em mais acidentes de trânsito, vamos calcular a taxa de participação em acidente de trânsito por categoria para cada mil condutores. A cada mil condutores habilitados, 7,28 se envolveram em acidentes de trânsito e entre os permissionados esta taxa foi de 1,81. O que significa dizer que os condutores com habilitação definitiva se envolvem quatro vezes mais em acidentes de trânsito do que os condutores com CNH provisória.

Com relação à idade destes condutores o Gráfico 32 mostra que em 36,66% dos casos os motoristas estavam na faixa etária de 30 a 59 anos. Levando-se em consideração que a habilitação só pode ser obtida com idade mínima de 18 anos, podemos dizer que estes condutores já possuem a CNH há, pelo menos, doze anos, o que não necessariamente significa dizer que eles têm este mesmo tempo de direção veicular, já que obter a licença não significa, necessariamente, dirigir regularmente.

Gráfico 32 – Total de condutores envolvidos em acidentes com vítima, segundo a faixa etária, Brasil, 2006.



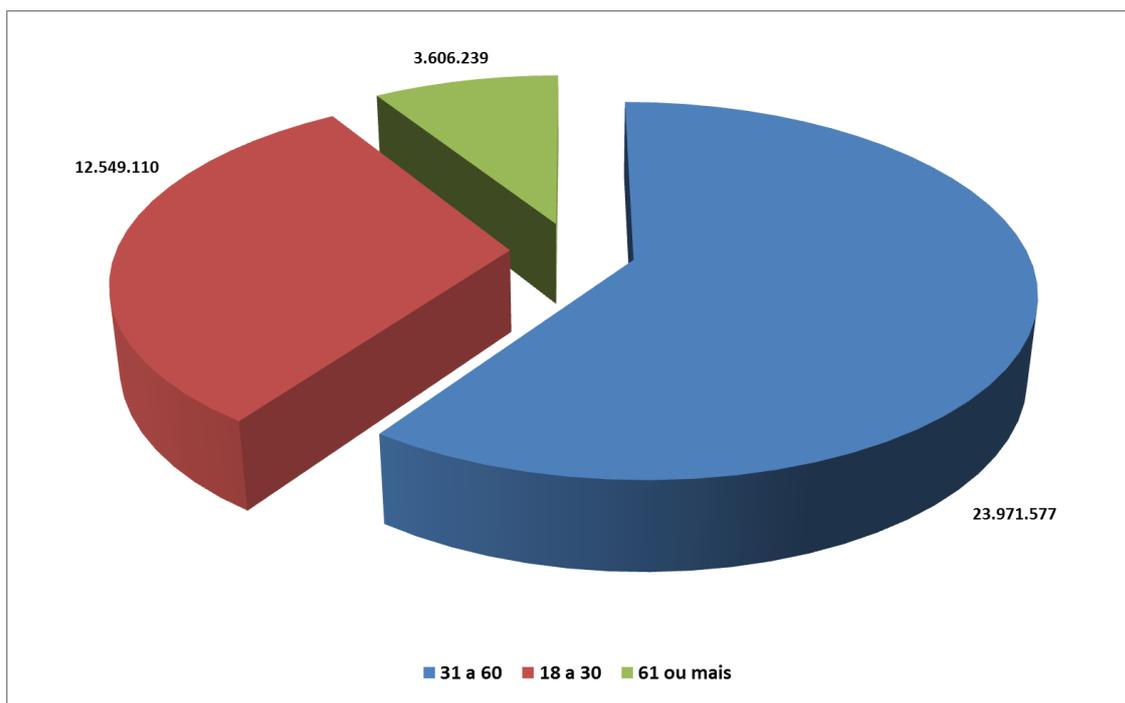
Fonte: DENATRAN, 2006

⁹⁹ Como o condutor só obtém a CNH definitiva após doze meses, mesmo aqueles condutores que tenham recebido a CNH provisória em 2 de janeiro de 2005, caso tenham se envolvido em um acidente de trânsito em até dois de janeiro do ano seguinte são computados como Permissionados.

Nas demais faixas etárias, os condutores jovens entre 18 e 29 anos representam 31,92% do total; com 60 anos ou mais, 3,73% e com menos de 18 anos 2,36%. Embora os valores não informados sejam menores que no gráfico anterior, ainda assim aqui representam 25,34% do total.

Para podermos comparar, proporcionalmente, a participação dos condutores segundo a faixa etária, vamos calcular a taxa para cada mil condutores envolvidos em acidente de trânsito. Antes é preciso fazer uma observação, apesar das informações referentes à faixa etária estarem contidas no mesmo Anuário do DENATRAN, estas não seguem uma padronização. Quando a informação se refere aos condutores envolvidos em acidentes com vítimas, a faixa etária é de 18 a 29 anos, 30 a 59 anos e 60 ou mais anos. Quando a informação se refere ao total de condutores habilitados, a faixa etária é de 18 a 30 anos, 31 a 60 anos e mais de 61 anos (Gráfico 33).

Gráfico 33 – Total de condutores habilitados segundo a faixa etária, Brasil, 2006.



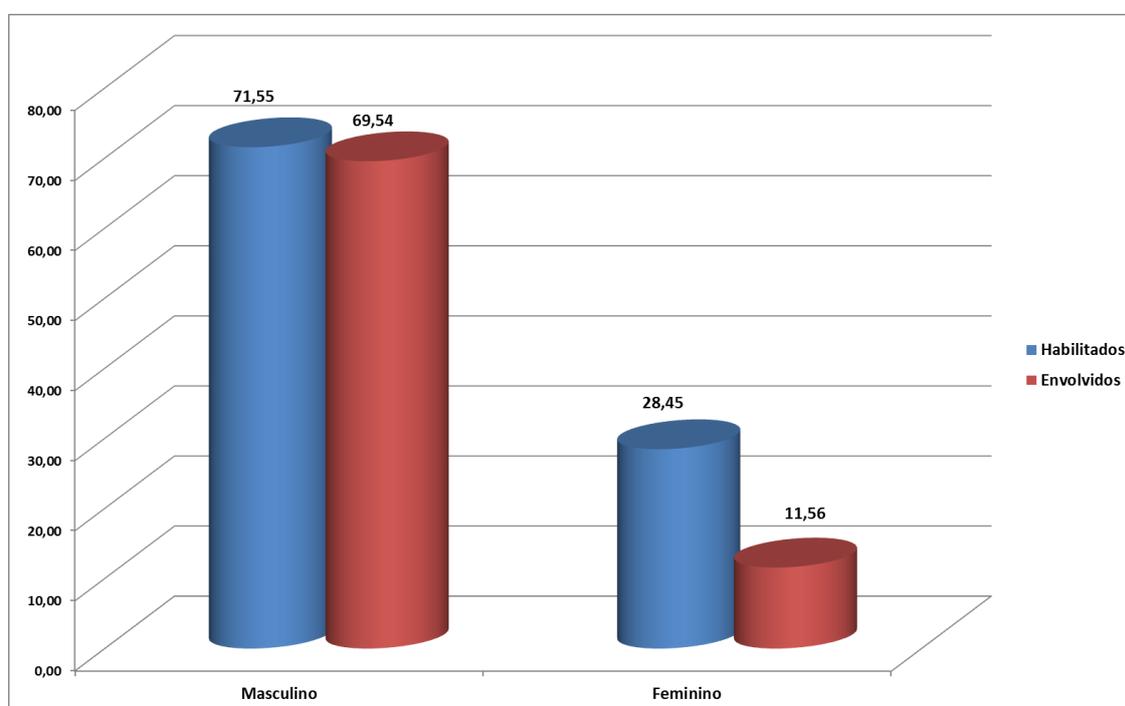
Fonte: DENATRAN, 2006

Para cada mil condutores na faixa etária dos 18 aos 30 anos, 11,87 destes estiveram envolvidos em acidente de trânsito com vítimas. Entre os condutores na faixa etária dos 31 aos 60 anos, a taxa foi de 7,13 e de 4,83 para aqueles acima dos 61 anos. Desta forma, embora em números absolutos,

os condutores de 30 a 59 anos foram aqueles que mais se envolveram em acidentes de trânsito com vítimas; os jovens na faixa etária de 18 a 29 anos foram, proporcionalmente, os que tiveram maior participação nos acidentes.

Com relação ao sexo, o Gráfico 34 mostra que os condutores representam 71,55% e as condutoras 28,45% do total, sendo que em quase setenta por cento dos acidentes houve participação masculina. Além disso, a taxa de acidentes dos homens foi de 11,30 para mil condutores habilitados, mais que o dobro do valor verificado entre as mulheres que foi de 4,75 em 2006.

Gráfico 34 – Percentual de condutores, segundo o sexo, Brasil, 2006.



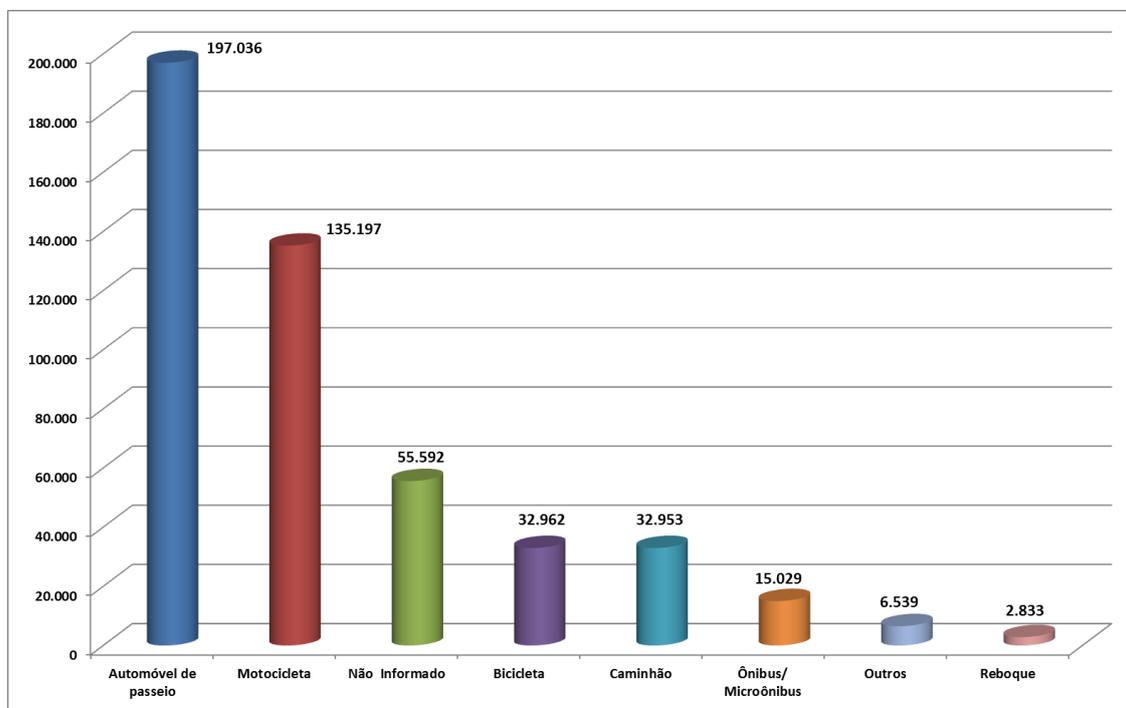
Fonte: DENATRAN, 2006

Qual o tipo de veículo que mais esteve envolvido em acidentes de trânsito com vítimas no Brasil em 2006? De acordo com o Gráfico 35, em primeiro lugar, estavam os carros de passeio, com 41,21% do total; em segundo lugar, as motocicletas com 28,28%; em terceiro lugar, os caminhões com 6,89% e em quarto lugar, os ônibus/micro-ônibus com 3,14% do total de veículos envolvidos em acidentes com vítimas.

Mas, ao analisar a participação de cada tipo de veículo proporcionalmente em relação à frota, encontramos outra configuração. Os ônibus/micro-ônibus tiveram uma taxa de 27,23 acidentes de trânsito com

vítimas para cada mil veículos; entre as motocicletas, a taxa foi de 16,92; para os caminhões a taxa foi de 8,06 e os automóveis de passeio, a taxa foi de 7,07.

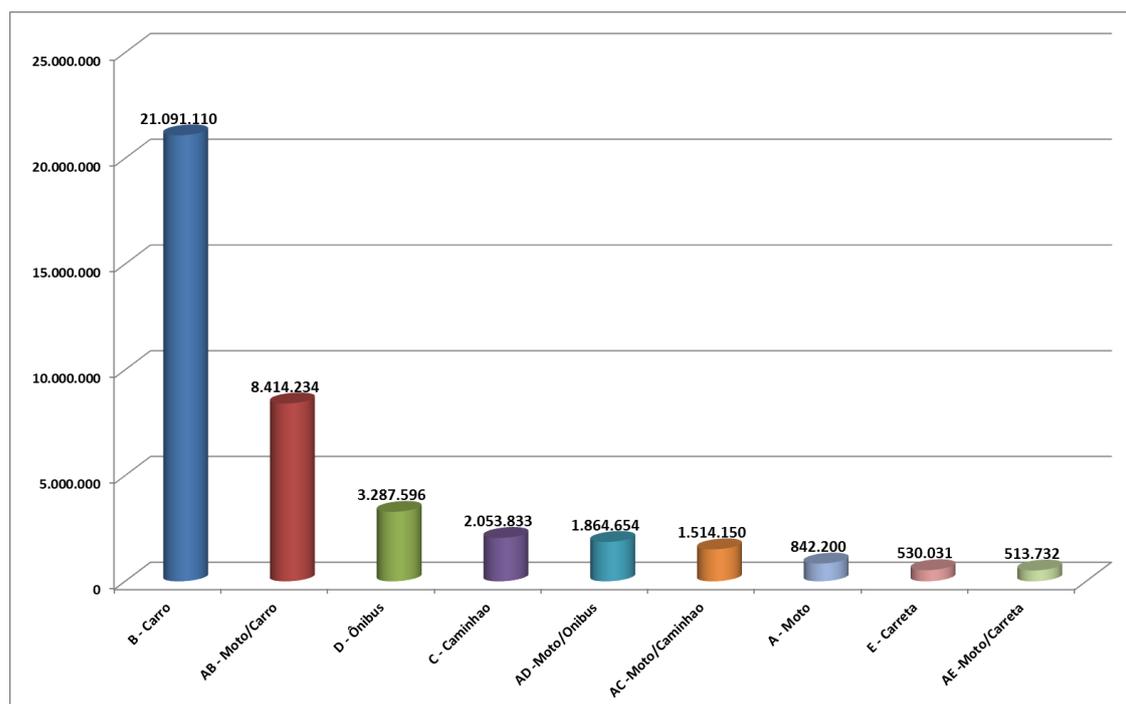
Gráfico 35 – Tipo de veículo envolvido em acidentes com vítima, segundo a categoria do veículo, Brasil, 2006.



Fonte: DENATRAN, 2006

Isto significa que apesar de em números absolutos a maior parte dos acidentes de trânsito ter a participação de carros de passeio, quando se analisa em relação ao tamanho da frota, este é o tipo de veículo que menos se envolveu em acidentes. A quantidade de acidentes reflete o fato de que este tipo de automóvel representava mais de sessenta por cento da frota brasileira em 2006 e tinha a maioria dos condutores habilitados (Gráfico 36).

A legislação brasileira permite que os condutores tenham habilitação em mais de uma categoria. Isto quer dizer que um condutor da Categoria AB pode conduzir tanto uma motocicleta quanto um automóvel de passeio. Levando em consideração todas as possibilidades, 73,55% de todos os condutores habilitados no Brasil estão aptos a dirigir automóvel de passeio. Para conduzir motocicleta, o percentual é de 32,78%, os motoristas com licença para dirigir caminhão são 8,90% e ônibus 8,20% do total.

Gráfico 36 – Total de condutores segundo a categoria, Brasil, 2006.

Fonte: DENATRAN, 2006

Que tipo de acidente de trânsito com vítima os condutores mais se envolveram em 2006? Como podemos ver no Gráfico 37, as colisões/abalroamentos representaram 52,38% do total; os atropelamentos, 16,40%; os tombamentos/capotamentos, 9,37%; outros tipos de acidentes, 8,92%; colisões com objetos fixos, 8,45% e em 4,48% dos casos não foi informado o tipo de acidente.

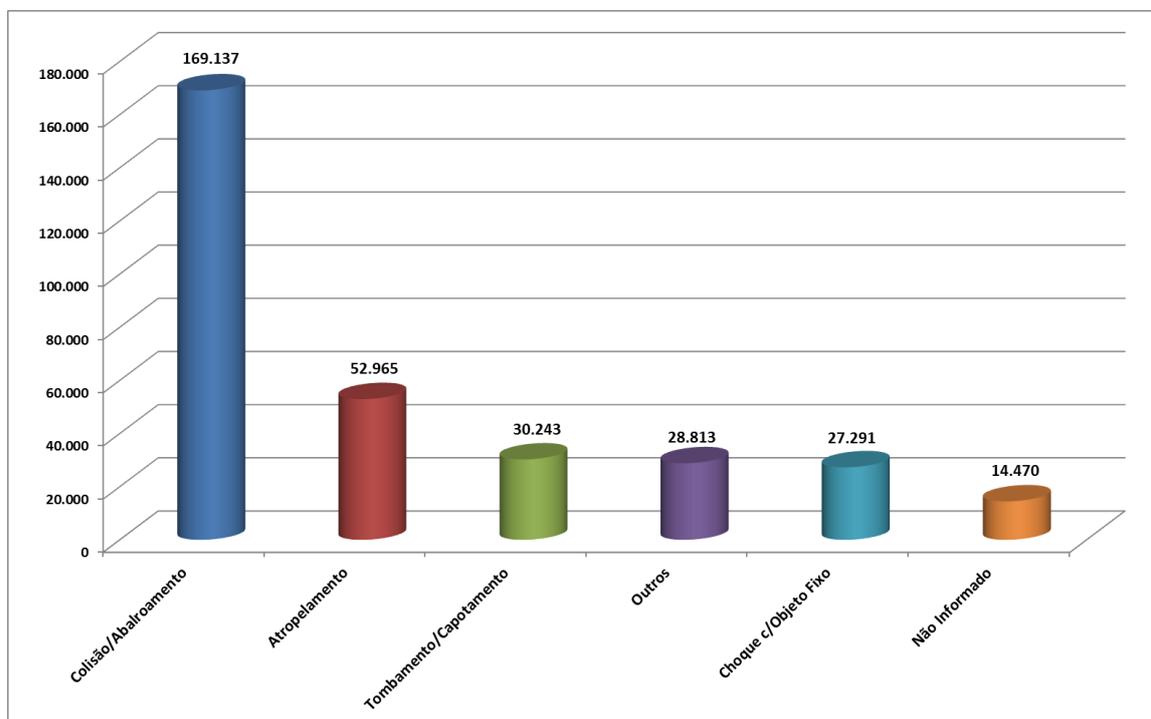
O grande número de colisões/abalroamento pode ser resultado, em parte, do desrespeito dos condutores da distância mínima obrigatória entre os veículos, em conjunto com o desconhecimento do espaço necessário para a frenagem, de acordo com a velocidade. Um carro a 50 km/h necessita de 51 m para parar completamente em asfalto seco (a distância sobe para 62 m se o piso estiver molhado). Dobrando a velocidade, ou seja, a 100 km/h a distância necessária para parada total quase triplica, são necessários 140 m (e 201 m com piso molhado)¹⁰⁰. Como na maioria das vias urbanas o limite de velocidade é 60 km/h e o grande número de veículos “obriga” os condutores a

¹⁰⁰ Disponível em: [http://www.cepasafedrive.com/v2/index.php?option=com_content &view=article&id=71%3Acerca-de-90-dos-acidentes-de-transito-poderiam-ser-evitados-com-mudancas-comportamentais&catid=21%3Anovidades-cepa&Itemid=83&lang=es](http://www.cepasafedrive.com/v2/index.php?option=com_content&view=article&id=71%3Acerca-de-90-dos-acidentes-de-transito-poderiam-ser-evitados-com-mudancas-comportamentais&catid=21%3Anovidades-cepa&Itemid=83&lang=es). Acesso em: 20/04/2012.

andarem próximos ao veículo da frente, qualquer parada mais brusca pode resultar num acidente. E como vimos anteriormente, dentre as diversas falhas humanas, não guardar a distância ocasionou quase um terço dos acidentes¹⁰¹.

Mesmo em velocidades que podem ser consideradas baixas para o padrão tecnológico dos carros atuais, uma colisão pode resultar em lesões internas no ser humano. Um automóvel a 72 km/h pode ser submetido a uma força de até vinte vezes a força da gravidade, no momento do impacto. Embora o veículo pare, seus ocupantes são arremessados para frente na mesma velocidade em que se encontrava o veículo antes do impacto, movimento conhecido como segunda colisão. A gravidade das lesões vai depender do tipo de veículo, dos equipamentos de segurança e do ângulo da colisão, entre outros fatores. Há, ainda, uma terceira colisão, que ocorre internamente no indivíduo, empurrando os pulmões e o coração, por exemplo, em direção à caixa torácica¹⁰².

Gráfico 37 – Total de acidentes com vítima, segundo o tipo, Brasil, 2006.



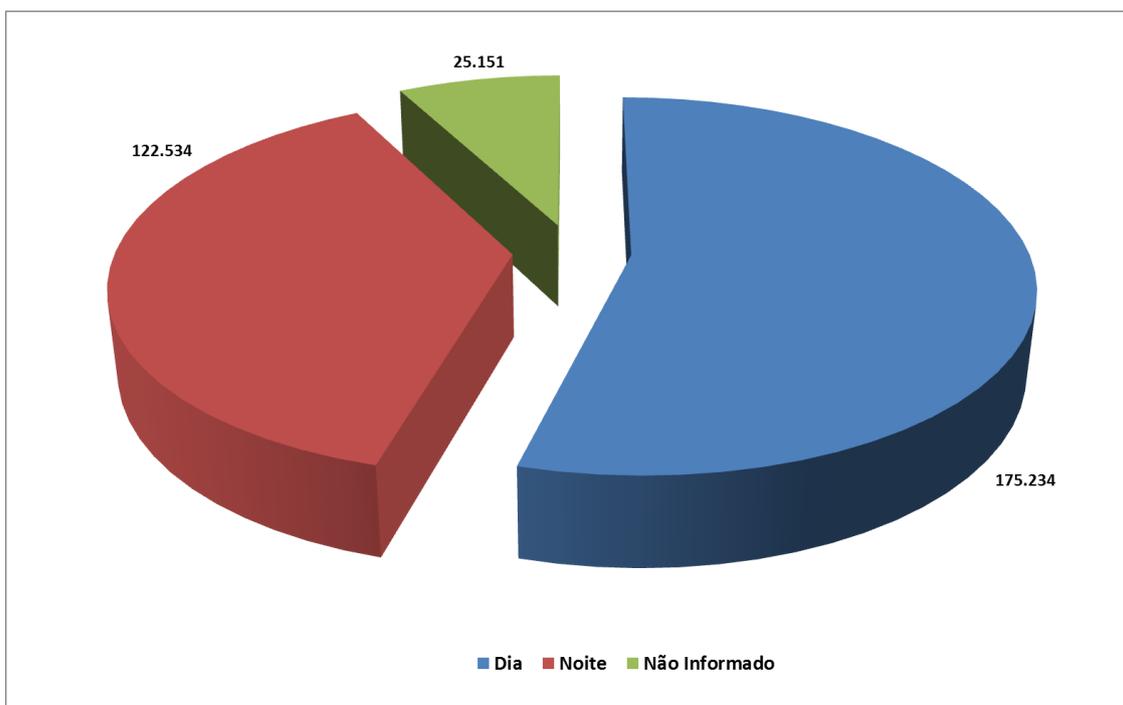
Fonte: DENATRAN, 2006

¹⁰¹ Como mostrado no Capítulo 3: Fatores que contribuem para a violência no trânsito.

¹⁰² Disponível em: http://www.vias-seguras.com/veiculos/air_bag/aula_10_colisao_e_sistemas_de_protecao. Acesso em: 20/04/2012.

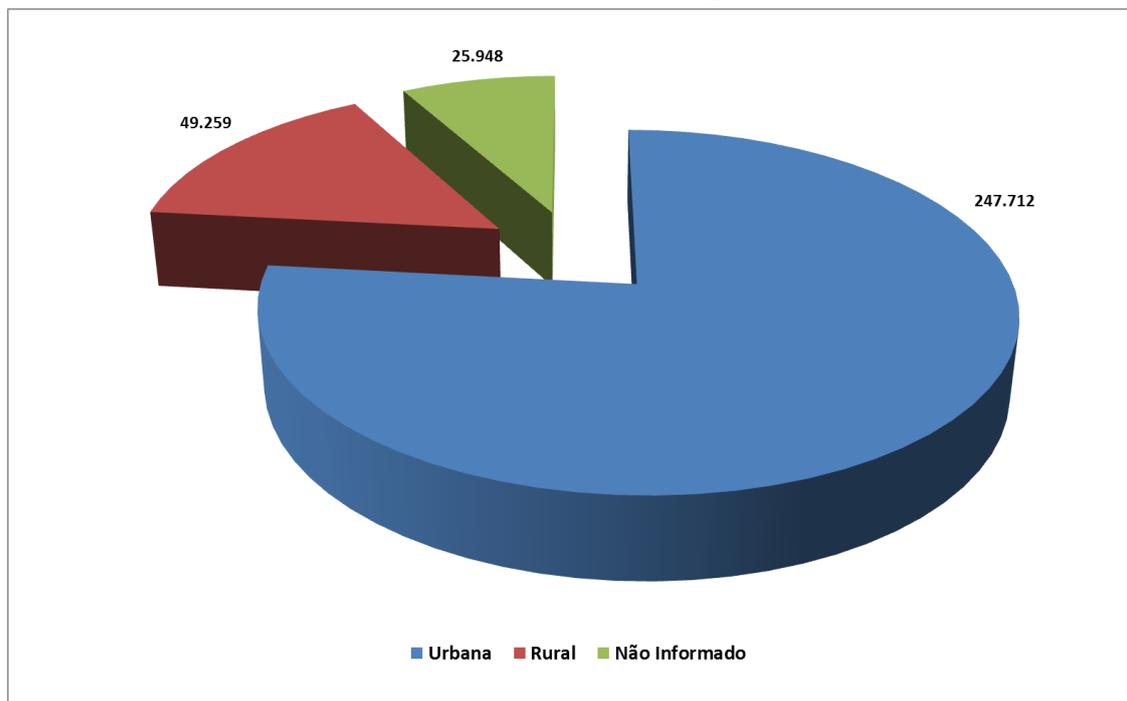
Dois outros fatores devem ser observados nos acidentes de trânsito com vítima, o horário e a zona (urbana ou rural) em que os acidentes ocorreram. O Gráfico 38 demonstra que em 54,27%, os acidentes ocorreram durante o dia; 37,95% ocorreram no turno da noite e em 7,79% dos casos não foi informado o turno. As estatísticas apontam que partir das 17h ocorre um aumento no número de acidentes, até, aproximadamente, as 20h e que após este horário há uma queda nos sinistros. Este é o horário de maior circulação de veículos, pois os condutores estão retornando aos seus lares após o trabalho. A pressa de retornar logo para casa aumenta o risco de se cometer uma falha e a falha humana é responsável por quase um quarto dos acidentes de trânsito.

Gráfico 38 – Total de acidentes com vítima, segundo o turno, Brasil, 2006.



Fonte: DENATRAN, 2006

Com relação à zona dos acidentes de trânsito com vítimas, no que diz respeito apenas à divisão entre zona rural e zona urbana, o Gráfico X mostra que 76,71% dos acidentes ocorreram nas zonas urbanas do Brasil, 15,25% na zona rural e em 8,04% dos casos não foi informado.

Gráfico 39 – Total de acidentes com vítima, segundo a zona, Brasil, 2006.

Fonte: DENATRAN, 2006

Com as informações apresentadas é possível construir o perfil do condutor envolvido em acidente de trânsito com vítima. É preciso construir, em princípio, três perfis, um a partir dos números absolutos, outro levando em consideração a proporcionalidade e, por último, relacionado aos veículos de duas rodas. A partir dos números absolutos, temos o seguinte perfil: homem, com habilitação regular (na Categoria A ou AB), na faixa etária entre 30 e 59 anos, condutor de automóvel de passeio, envolvido em acidentes do tipo colisões/abalroamento, ocorrido no período diurno em zona urbana.

Levando-se em consideração a proporção de cada categoria, o perfil é: homem, habilitado regularmente, na faixa etária entre 18 e 30 anos, condutor de ônibus/micro-ônibus, envolvido em acidentes do tipo colisões/abalroamento, ocorrido no período diurno em zona urbana. O terceiro perfil, também construído a partir dos dados proporcionais, seria: homem, habilitado regularmente, na faixa etária entre 18 e 30 anos, condutor de motocicleta, envolvido em acidentes do tipo colisões/abalroamento, ocorrido no período diurno em zona urbana.

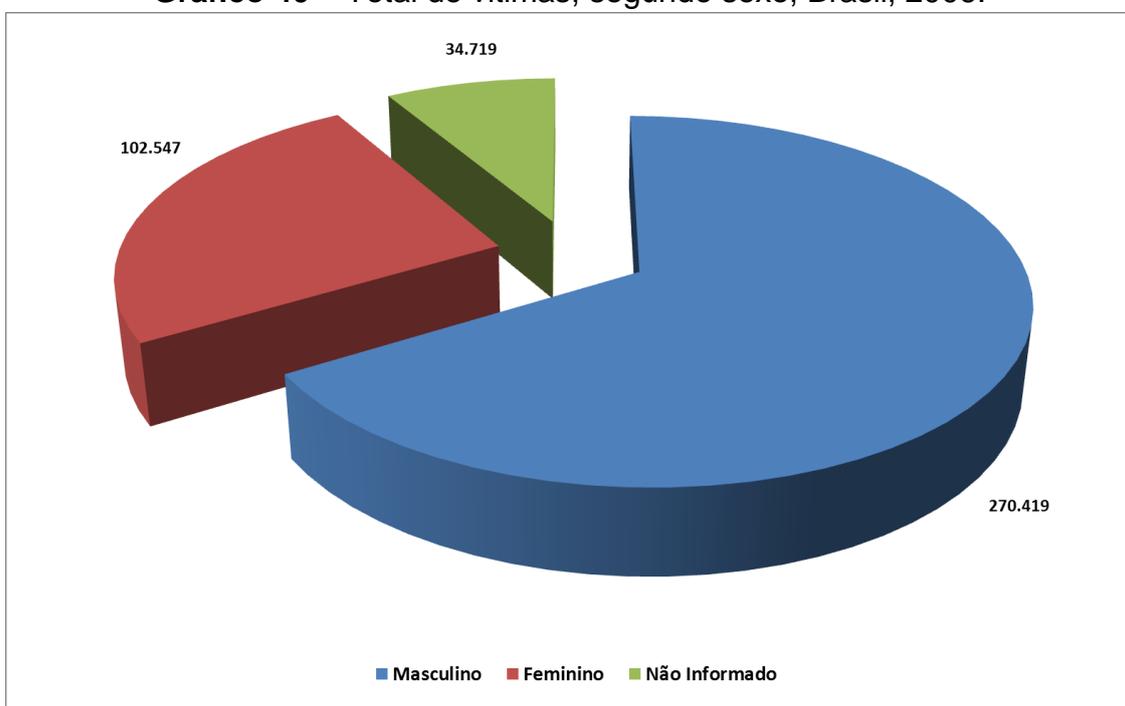
Isto não significa dizer, necessariamente, que estes condutores sejam as maiores vítimas dos acidentes de trânsito, mas que em números

absolutos, os condutores de carro de passeio se envolvem na maior parte dos acidentes de trânsito com vítimas e os motoristas de ônibus/micro-ônibus proporcionalmente. O perfil das vítimas será apresentado no tópico a seguir.

4.2 – Quem são as vítimas no trânsito brasileiro?

Como vimos anteriormente, o tipo de acidente mais comum em 2006 foi a colisão/abalroamentos, razão pela qual os condutores em primeiro e passageiros em terceiro lugar, estão entre as maiores vítimas no trânsito. Os pedestres foram a segunda categoria mais vitimizada no trânsito, na maioria das vezes, vítimas passivas dos acidentes. No entanto, isso não significa que não possam ter participação ativa no acidente, basta atravessar a rua sem olhar para os lados. Não estamos dizendo que a “culpa” do acidente é do pedestre, sobretudo porque o Código de Trânsito Brasileiro estabelece (no Art. 29) que os veículos, motorizados ou não, são responsáveis pela incolumidade dos pedestres, isto é, cabe ao condutor prestar atenção no pedestre.

Gráfico 40 – Total de vítimas, segundo sexo, Brasil, 2006.



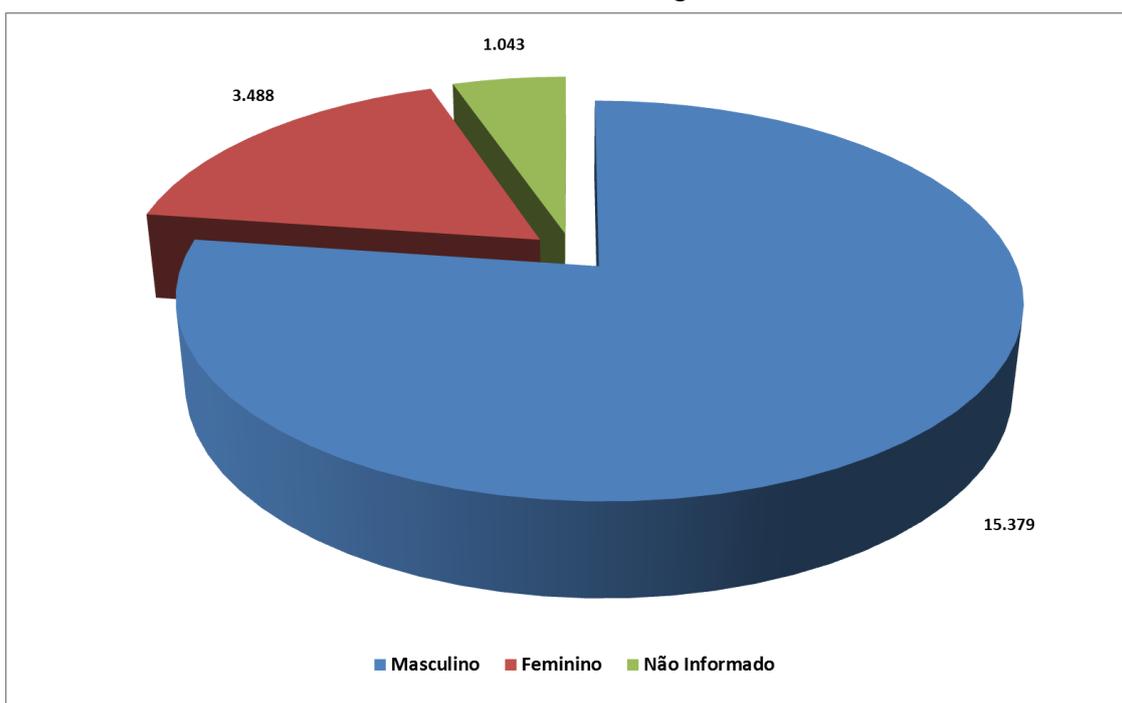
Fonte: DENATRAN, 2006

Além de ser a maioria dos condutores habilitados, os homens também são as maiores vítimas de acidente de trânsito. Do total de vítimas, os

homens representam 66,36% , as mulheres 25,16% e não foi informado o sexo da vítima em 8,39% do total (Gráfico 40).

A participação masculina é maior se for considerado apenas os acidentes com vítimas fatais. O Gráfico 41 mostra que 77,24% das vítimas fatais de acidentes de trânsito foram do sexo masculino, 17,52% foram do sexo feminino e em 5,24% dos casos não foi informado o sexo da pessoa.

Gráfico 41 – Total de vitimas fatais, segundo sexo, Brasil, 2006.



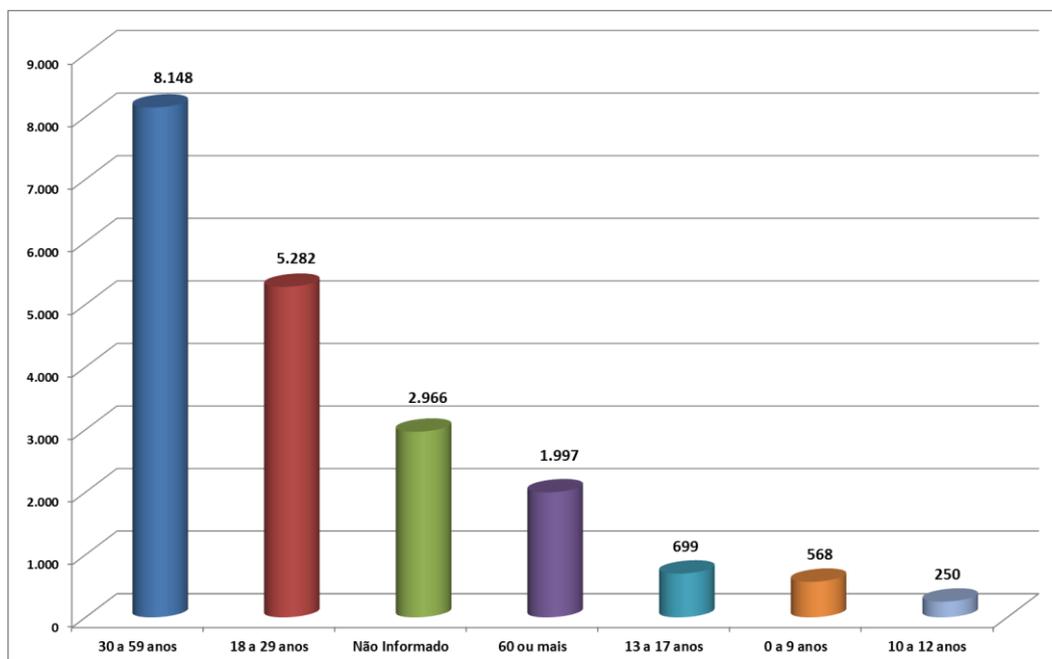
Fonte: DENATRAN, 2006

No quesito idade das vítimas fatais de acidente de trânsito, conforme aponta o Gráfico 42, 40,92% tinham idade entre 30 e 59 anos, 26,53% estavam na faixa etária de 18 a 29 anos, 10,03% tinha 60 anos ou mais, 2,85% tinham de 0 a 9 anos, 1,26% entre 10 e 12 anos e não foi informada a idade da vítima em 14,90% dos casos.

A partir de dados da *Contagem da População* feita pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2007, foi possível calcular a taxa por cem mil habitantes para cada uma das faixas etárias, para o total de vítimas fatais. De 0 a 9 anos, a taxa foi de 1,55 morte para cada cem mil habitantes; entre 10 e 12 anos, a taxa foi de 3,83, entre 13 e 17 anos a taxa foi de 6,64, entre 18 e 29 anos a taxa foi de 22,30; entre 30 e 59 anos, a taxa foi

de 21, 63 e, acima de 60 anos, a taxa foi de 18,87 mortes por cem mil habitantes.

Gráfico 42 – Total de vítimas fatais, segundo a faixa etária, Brasil, 2006.



Fonte: DENATRAN, 2006

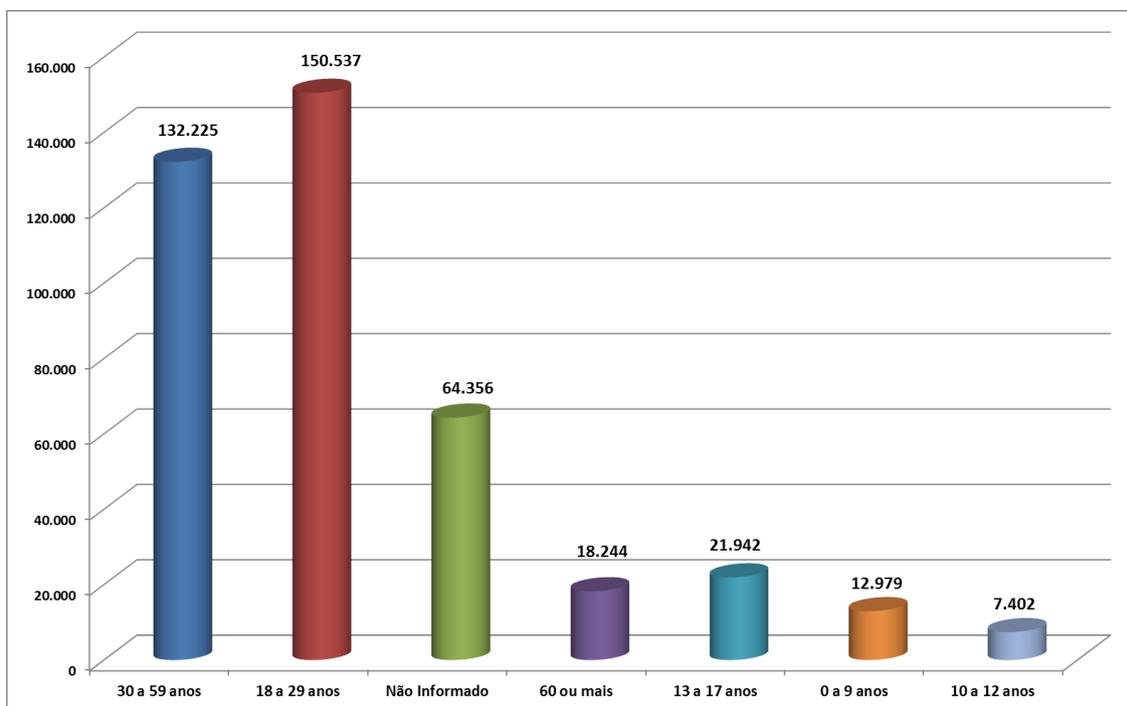
Apesar de o número total de vítimas fatais na faixa etária que vai dos 30 aos 59 anos ser, aproximadamente, cinquenta por cento maior do que aquele existente na faixa entre 18 e 29 anos, esta última apresenta uma taxa por cem mil habitantes 0,67 pontos superior. Ou seja, proporcionalmente os jovens apresentam uma taxa de mortalidade no trânsito um pouco superior do que as vítimas fatais na faixa dos 30 aos 59 anos.

O perfil etário altera-se quando levamos em consideração o total de acidentes com vítimas, de acordo com o Gráfico 43. Neste caso, a faixa etária dos 18 a 29 anos aparece em primeiro lugar com 36,93% do total, os acidentados entre 30 e 59 anos ficam em segundo lugar com 32,43% das vítimas. Na faixa etária dos 13 aos 17 anos, o número de vítimas é 5,38% do total; com 60 anos ou mais, o percentual é de 4,47%; as vítimas com 0 a 9 anos, com 3,18% e, entre 10 e 12 anos, com 1,82% do total. Os casos não informados apresentam um leve aumento, com 15,79%.

Calculando a taxa, para a faixa etária de 0 a 9 anos esta foi de 30,51 vítimas para cada cem mil; entre 10 e 12 anos foi de 113,26; entre 13 e 17 anos a taxa foi de 208,55; entre 18 e 29 anos o valor foi de 399,73; na faixa de 30 a

59 anos a taxa foi de 351,10 e, acima dos 60 anos, a taxa foi de 172,24 vítimas para cada cem mil habitantes.

Gráfico 43 – Total de vítimas, segundo a faixa etária, Brasil, 2006.

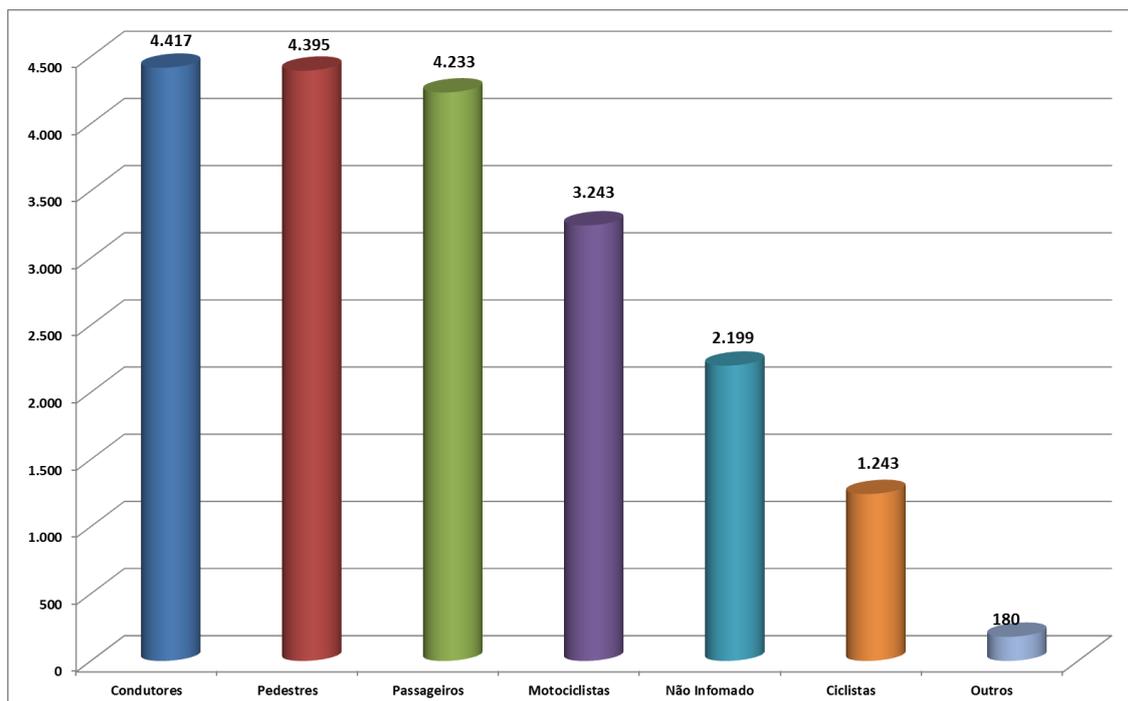


Fonte: DENATRAN, 2006

Os jovens de 18 a 29 anos apresentaram a maior taxa entre as vítimas fatais e não fatais. A diferença é que em relação ao total de vítimas esta faixa também apresentou o maior número em valores absolutos. A diferença da taxa de vítimas fatais desta faixa etária e daqueles que estão entre 30 e 59 anos foi de, aproximadamente, treze por cento. A mesma diferença entre as taxas do total de vítimas de acidentes de trânsito.

Qual a categoria que mais morre no trânsito brasileiro? No Gráfico 44, podemos observar que em 2006 os condutores foram 22,18% do total de vítimas fatais nos acidentes de trânsito no Brasil. Os pedestres foram 22,07% das vítimas, os passageiros 21,26%, os motociclistas 16,19%, os ciclistas 6,24% e outros 1,02% do total. Em 11,04% dos casos não foi informado à condição do cidadão.

O gráfico pode ser interpretado também de outras formas. Considerando apenas aqueles que estão *no veículo*, ou seja, condutores/motociclistas e passageiros, o percentual de vítimas fatais foi de 59,63% e daqueles que *não estavam* no veículo, isto é, pedestres, ciclistas e outros, o total foi de 29,51%.

Gráfico 44 – Total de vítimas fatais, segundo a condição, Brasil, 2006.

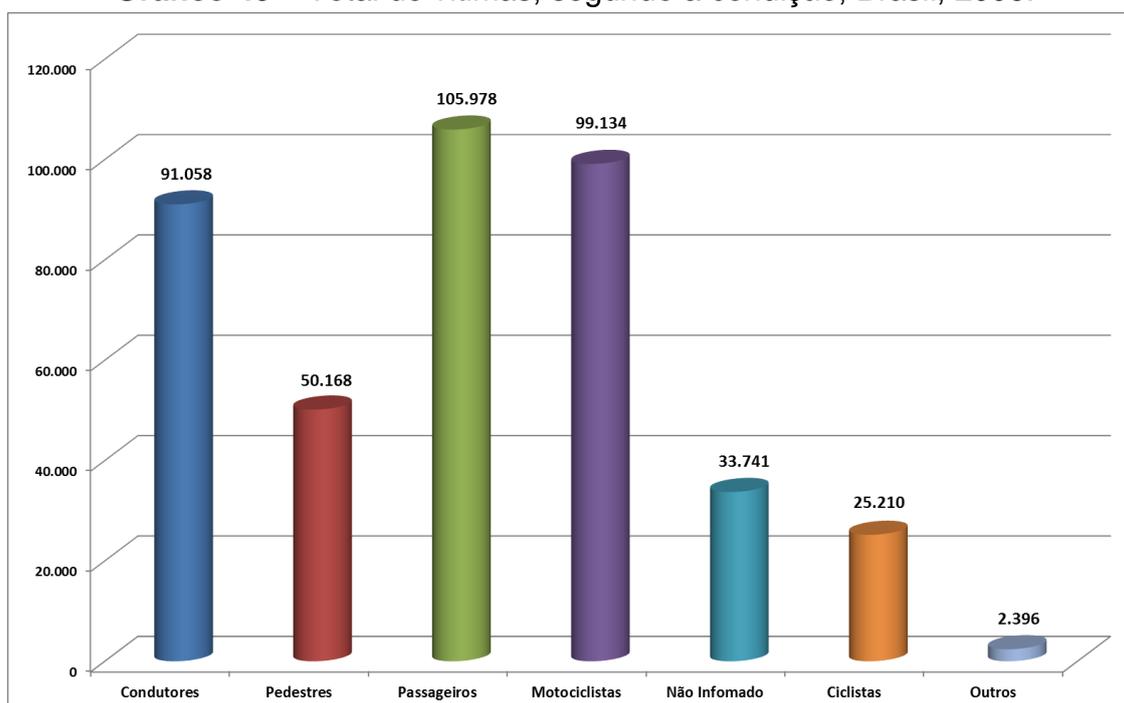
Fonte: DENATRAN, 2006

No entanto, se em termos hipotéticos dividirmos as vítimas fatais em ativas (os condutores) e passivas (os demais), temos que as vítimas fatais ativas apresentam um percentual total de 38,37% e as vítimas fatais passivas 50,59%, excluindo os casos não informados. Se levarmos ainda mais adiante nosso exercício e admitirmos que num acidente existe um condutor “responsável” e outro que é “vítima” do acidente, aproximadamente metade dos condutores seriam vítimas fatais passivas. Desta forma, as vítimas fatais passivas, que participaram do acidente sem, no entanto, causá-lo, seria de 78,77% do total.

Porém, devemos levar em consideração que, em alguns casos, a vítima e o “responsável” pelo acidente é o mesmo indivíduo, como no caso de colisão com objeto fixo. Deste modo, é preciso subtrair estes casos do total de vítimas fatais passivas. Como o percentual deste tipo de acidente foi 8,45% do total, podemos concluir, hipoteticamente, que 70,32% das vítimas fatais de trânsito no Brasil não foram “responsáveis” pelo acidente que estiveram envolvidos.

O cenário se modifica quando considerado o total de acidentes com vítimas, conforme o Gráfico 45. Os passageiros aparecem em primeiro lugar, com 26,00%, a maior porcentagem no total de acidentes com vítimas. Em seguida, temos os motociclistas com 24,32%, seguido dos condutores com 22,34% do total. Os pedestres são a quarta categoria mais vitimizada, com 12,31%; depois os ciclistas com 6,18% e outros com 0,59%. O número de vítimas sem informação diminuiu para 8,26% dos casos.

Gráfico 45 – Total de vítimas, segundo a condição, Brasil, 2006.



Fonte: DENATRAN, 2006

Se aplicarmos o mesmo exercício utilizado no caso das vítimas fatais, o percentual de vítimas totais que estão *no veículo* aumenta para 72,66% do total e ocorre uma redução no número de vítimas totais que *não estão no veículo* para 19,08% dos casos. Excluindo os casos não informados.

Ao contrário do que ocorreu entre as vítimas fatais, quando as vítimas passivas eram maioria, considerando o total de vítimas, o percentual de vítimas ativas foi de 46,66%, praticamente igual ao das vítimas passivas que foi de 45,08%. Ao somarmos a metade das vítimas ativas (condutores) às vítimas passivas (excluindo o percentual de colisões com objeto fixo), o resultado é que, hipoteticamente, 59,96% das vítimas totais de trânsito no Brasil não foram “responsáveis” pelo acidente que estiveram envolvidos.

A partir do que foi apresentado, podemos traçar o perfil das vítimas fatais e de total de vítimas de acidentes de trânsito. Quando analisado a partir dos valores absolutos, o total de vítimas apresenta o seguinte perfil: homens, com faixa etária entre 18 a 29 anos e passageiro de veículo automotor. As vítimas fatais foram, na sua maioria, homens, com idades entre 30 e 59 anos, condutor de veículo automotor. Em termos percentuais, o perfil das vítimas fatais e de total de vítimas é o mesmo e pode ser definido como: homens, na faixa etária dos 18 e 29 anos, vítima passiva do acidente de trânsito.

4.3 – Taxa de motorização: mais veículos, mais vítimas?

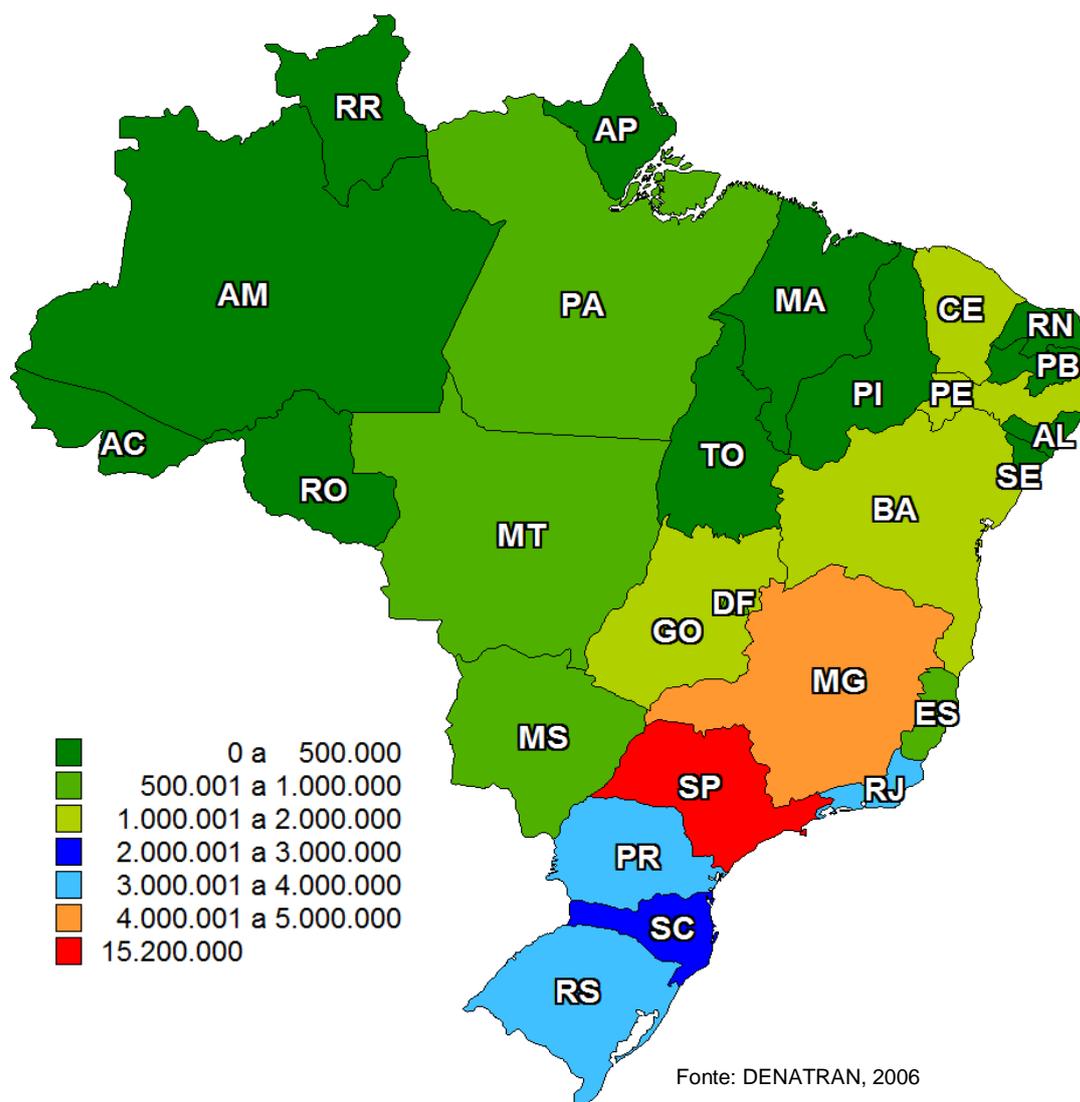
O aumento na frota de veículos resulta em um maior número de acidentes? De acordo com algumas pesquisas, o simples aumento no número de veículos não resulta num maior número de delitos no trânsito, podendo ocorrer justamente o contrário. A pesquisa de Kilsztajn et. al. (2001) concluiu que: "os resultados para as estimativas internacionais, assim como as do Brasil, demonstraram que, quanto maior o número de veículos por habitante, menor o número de óbitos por acidentes de trânsito por veículo" (KILSZTAJN, 2001, p. 262). Segundo os autores citados, um dos fatores que podem explicar a redução dos óbitos a partir do aumento da frota, é que, por via de regra, este aumento significa que foram introduzidos na frota carros novos e de melhor qualidade.

O estudo de Gawryszewski (2000) sobre a cidade de São Paulo apontou a diminuição no número de acidentes na última metade do século XX:

Comparando os dados de 1999 com os anos anteriores observa-se o aumento nos coeficientes de mortalidade por acidentes de trânsito nas décadas de 60 e, principalmente, na década de 70, seguindo-se diminuição na década de 80, tendência que vem se mantendo para o Município de São Paulo. É interessante assinalar que este tipo de acidente ocupou o primeiro lugar dentre as causas externas de 1965 a 1980, o que torna estimulante observar que os coeficientes de 1960 e de 1999 mostram valores próximos, embora este último ainda se apresente maior que o primeiro. A comparação dos índices do ano de 1975 (no pico) com os de 1999 revela uma diminuição de 55,7% [nos acidentes de trânsito] (GAWRYSZEWSKI, 2000, p. 50).

Para determinar se existe alguma relação entre o tamanho da frota e a taxa de acidentes de trânsito a partir dos dados utilizados neste trabalho, foram elaborados mapas com a distribuição da frota, o índice de motorização (taxa de veículos por cem habitantes), total de acidentes de trânsito, total de acidentes de trânsito com vítimas e total de acidentes de trânsito com vítimas fatais. As informações são do Anuário do DENATRAN, para o ano de 2006, com exceção do estado do Amapá, que por não ter informado os dados deste ano, forma utilizados os dados de 2005.

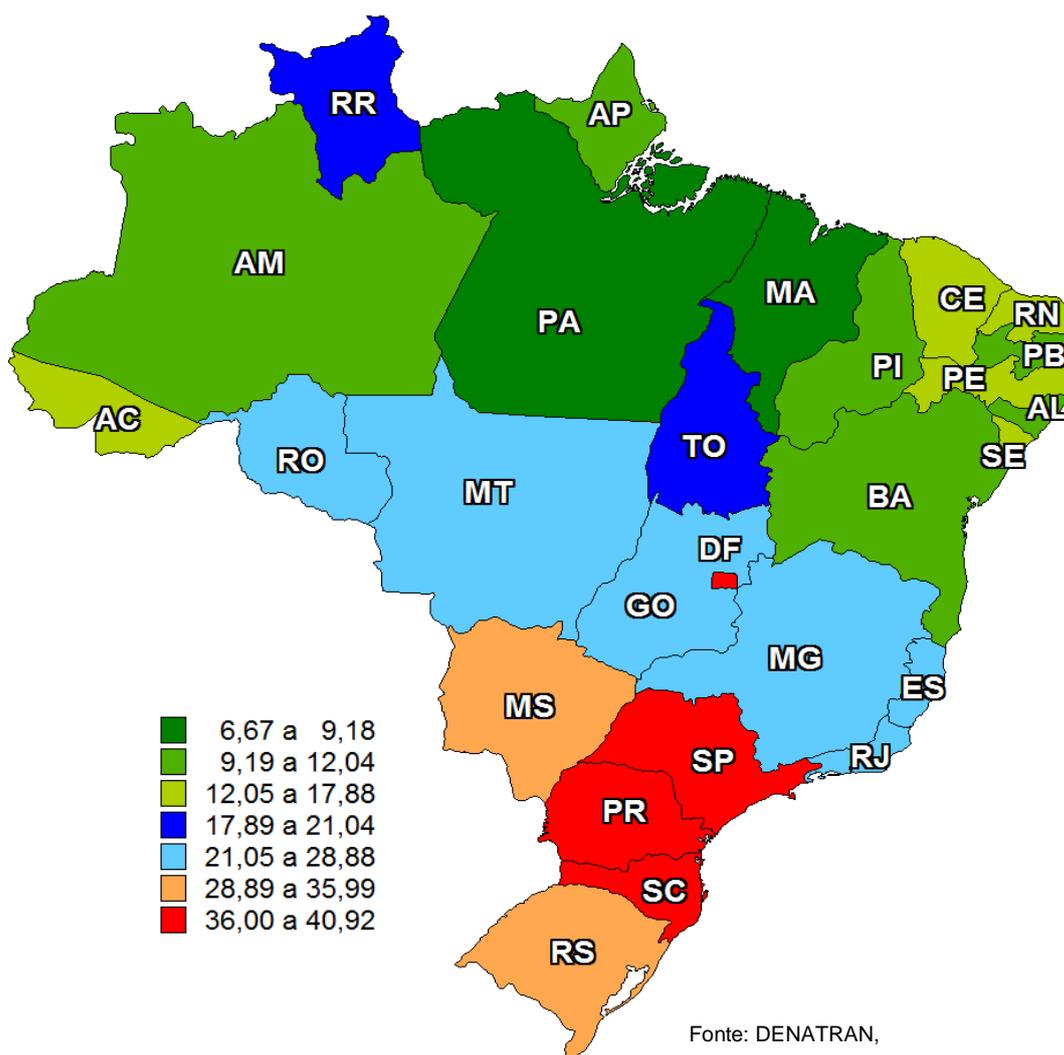
Mapa 1 – Frota de Veículos, segundo o estado, Brasil, 2006.



Conforme podemos visualizar no Mapa 1, as Regiões Sudeste (53,29%) e Sul (21,69%) concentram quase três quartos da frota de veículos no Brasil com 74,98% do total. As maiores frotas estão nos estados de São Paulo,

Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Paraná e Santa Catarina. O Espírito Santo é o único estado destas duas regiões que possui uma frota abaixo de novecentos mil veículos e São Paulo, com 15.187.281 veículos, possuía mais de um terço da frota brasileira que era de 45.361,611 veículos em 2006. A Região Nordeste tinha a terceira maior frota com 12,78% do total, seguida da Região Centro-Oeste com 8,51% e, a Região Norte, com 3,71%, tinha a menor frota do Brasil.

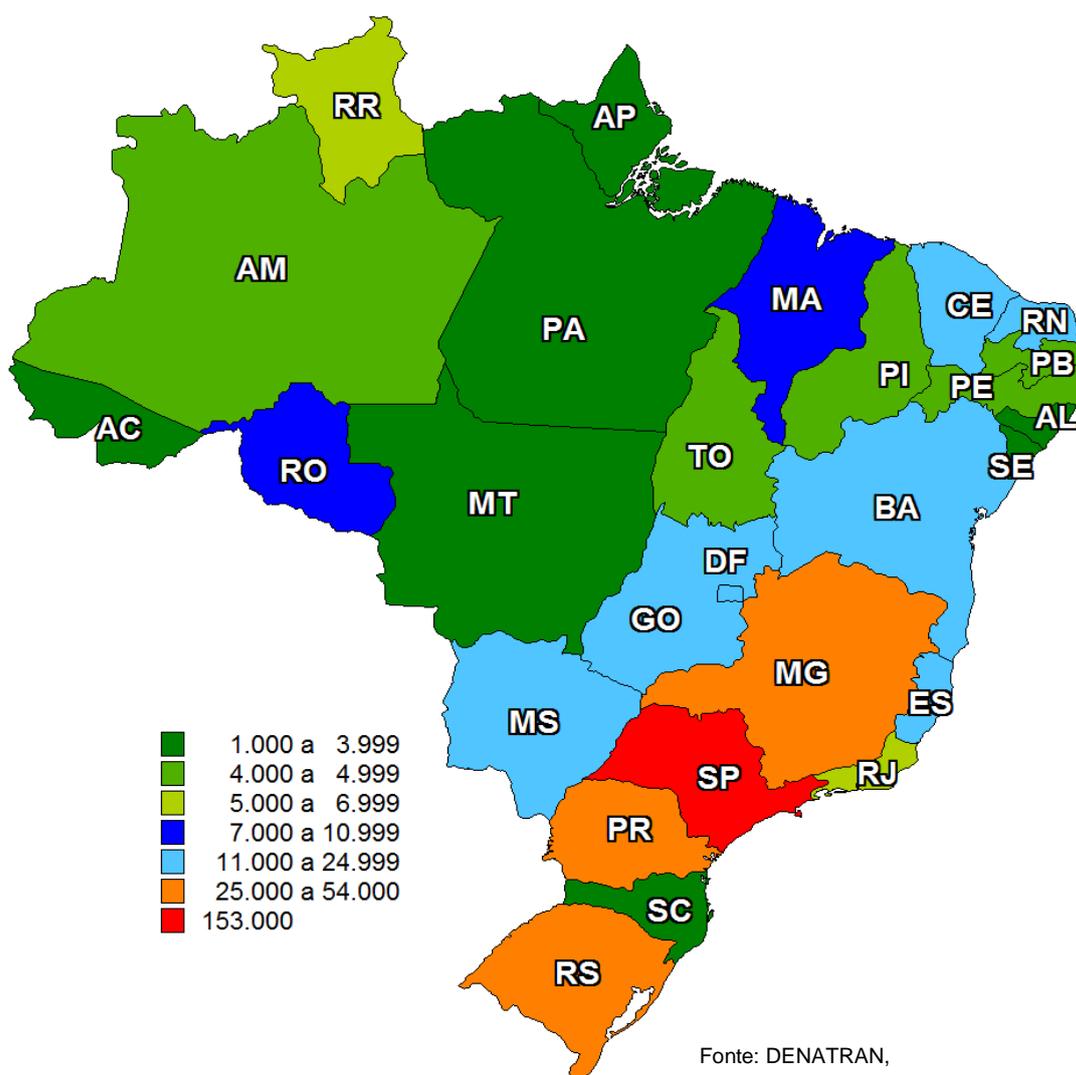
Mapa 2 – Taxa de motorização, segundo o estado, Brasil, 2006.



Porém, se ao invés de observarmos apenas os números absolutos, utilizarmos o índice de motorização para comparar os estados, a configuração se apresenta de maneira diferente (Mapa 2). Roraima e Tocantins que possuem uma frota inferior a 500.000 veículos, aparecem numa posição

mediana quando comparamos o tamanho da frota ao tamanho da população. O Distrito Federal tem a décima primeira maior frota, é uma das unidades da federação com maior índice de motorização, provavelmente em decorrência da sua extensão territorial. Minas Gerais, a segunda maior frota do país, tem uma taxa de motorização semelhante ao estado do Mato Grosso do Sul que tem apenas a décima quarta frota. O estado do Pará, por sua vez, possui uma frota pequena para o tamanho de sua população, em 2006 este estado tinha a nona maior população do Brasil, mas apenas a vigésima sexta taxa de motorização.

Mapa 3 – Total de acidentes de trânsito, segundo o estado, Brasil, 2006.



A partir da informação do Mapa 3, podemos analisar se existe alguma relação entre a taxa de motorização e o número total de acidentes. Santa Catarina possui a sexta maior frota de veículos. Está entre os estados

com maior taxa de motorização, mas, em 2006, o estado ficou em vigésimo quarto lugar no número total de acidentes.

O estado do Maranhão, que tem uma das menores frotas, possui um baixo índice de motorização, mas se encontra numa posição mediana no que diz respeito ao número de acidentes de trânsito. A Bahia possui a oitava frota de veículos, apesar disso, sua taxa de motorização é apenas a vigésima terceira, mas aparece em sétimo lugar no total de acidentes de trânsito.

O estado do Rio Grande do Sul possui uma frota de tamanho médio, mas um índice de motorização e de acidentes alto. O estado do Espírito Santo possui uma frota pequena, um índice de motorização e de acidentes médio. O estado de São Paulo possui a maior frota, tem a terceira maior taxa de motorização e o maior número de acidentes. E o estado Rio de Janeiro tinha a quinta maior frota, a décima primeira taxa de motorização e está em décimo quinto no total de acidentes.

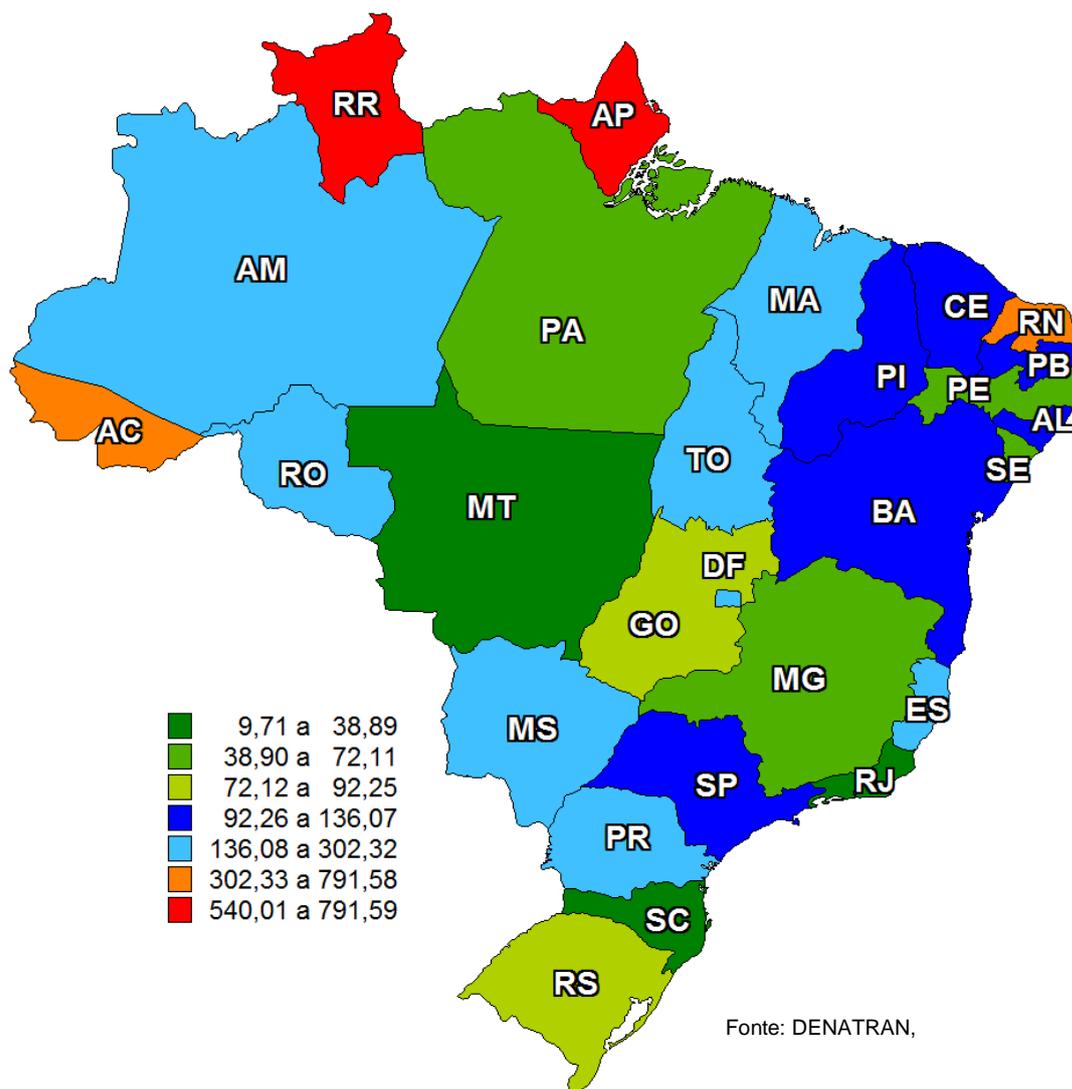
Poderíamos citar estado por estado, mas devido à variação apresentada, não é possível afirmar que, na média, exista uma relação direta entre o tamanho da frota e o total de acidentes, nem entre o taxa de motorização e o total de acidentes. Se, por um lado, existem estados onde o tamanho da frota e a taxa de motorização correspondem a um número elevado de acidentes, como no caso de São Paulo; por outro lado, estados que possuem uma frota grande em relação à população, o que resulta numa alta taxa de motorização, o total de acidentes foi abaixo do esperado, como Santa Catarina. Há também casos como o de Roraima, que possui uma frota muito pequena, uma taxa de motorização média e poucos acidentes de trânsito.

Resta saber, como aponta a pesquisa de Kilsztajn et. al. (2001), se quanto maior a taxa de motorização, menor o número de óbitos por acidentes de trânsito por veículo. Antes de analisarmos a relação entre a taxa de motorização e a taxa de acidentes de trânsito com vítimas fatais, por 10 mil veículos, vamos analisar se há relação desta taxa com o total de vítimas não fatais (Mapa 4).

A taxa de motorização média no Brasil em 2006 foi de 19,92, e as cinco maiores taxas em 2006 foram: Santa Catarina (40,91), Distrito Federal (37,38), São Paulo (36,99), Paraná (36,00) e Rio Grande do Sul (33,41). Já a taxa por 10 mil veículos de acidentes com vítimas não fatais no Brasil foi de

161,33 e nos estados: Santa Catarina (9,71), Distrito Federal (138,64), São Paulo (97,08), Paraná (139,54) e Rio Grande do Sul (81,41), ou seja, todos abaixo da média nacional. Isto é, entre os cinco estados que tem a maior taxa de motorização, a taxa de vítimas não fatais está abaixo da média nacional.

Mapa 4 – Taxa por 10.000 veículos de acidentes com vítimas não fatais, segundo o estado, Brasil, 2006.



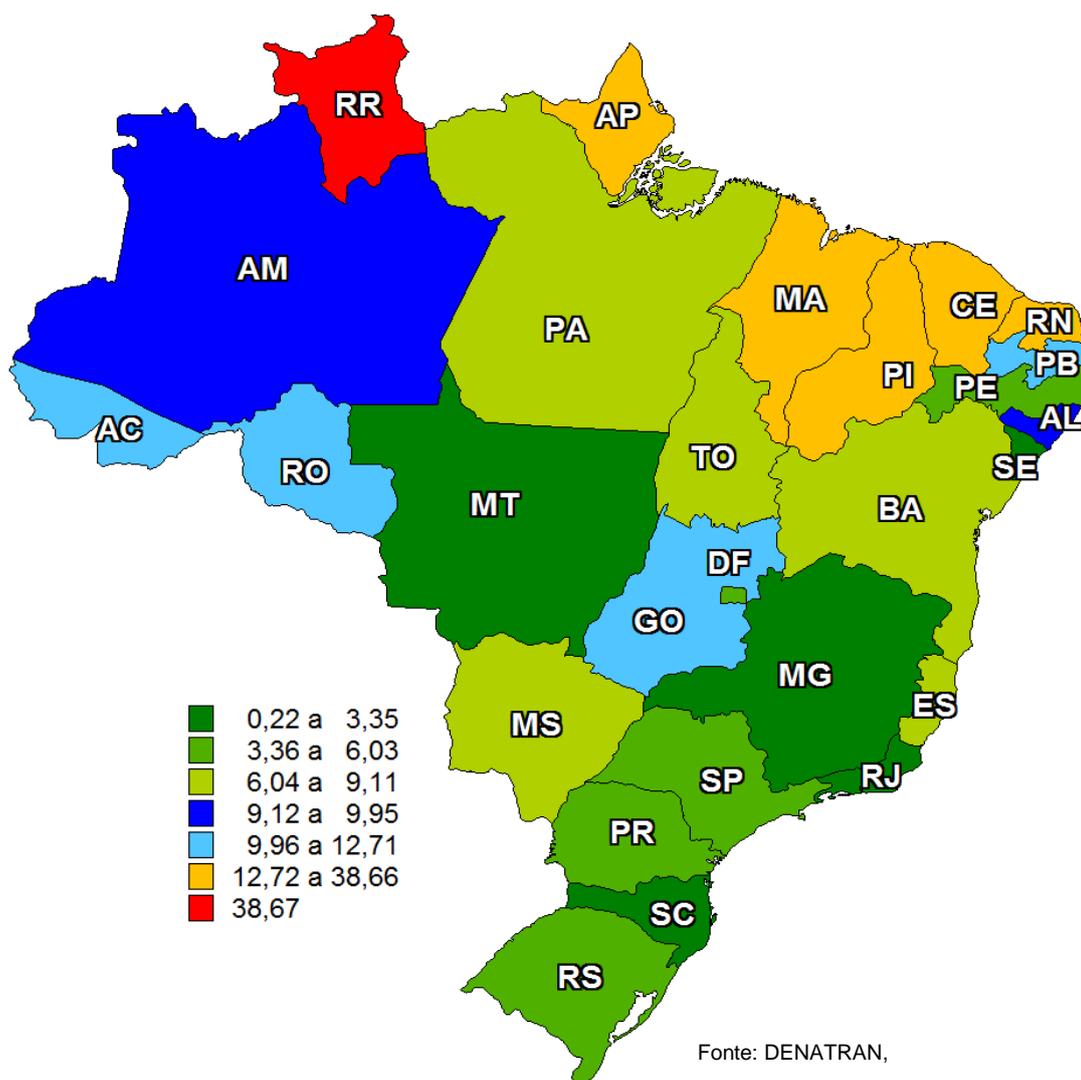
Na outra ponta da tabela, os cinco estados com menor taxa de motorização eram: Maranhão (6,57), Pará (7,80), Alagoas (9,19), Amapá (9,50) e Bahia (10,21). Todos estes estados tinham um taxa de motorização abaixo da média nacional. A taxa de vitimas não fatais destes estados era: Maranhão (152,74), Pará (54,32), Alagoas (101,65), Amapá (543,12) e Bahia (102,36).

Dos cinco estados com menor taxa de motorização apenas o Amapá apresentou uma taxa de vítimas não fatais superior à média nacional.

Dois outros estados chamam a atenção, primeiro Roraima (791,59) que teve a maior taxa de vitimização e a taxa de motorização de 17,89 está próxima da média nacional. Segundo, Mato Grosso do Sul (187,03) cuja taxa de vítimas não fatais está acima da média nacional, mas possui uma alta taxa de motorização (28,89 a sexta maior).

No caso das vítimas não fatais não parece haver relação com a taxa de motorização e o número de vítimas. Nos cinco estados que possuíam a maior taxa de motorização e nos cinco com a menor taxa, em apenas um caso a taxa de vítimas não fatais foi maior que a média nacional.

Mapa 5 – Taxa de 10.000 veículos de acidentes com vítimas fatais, segundo o estado, Brasil, 2006.



Resta saber se a tendência encontrada no estudo de Kilsztajn et. al. (2001), cuja base de dados era de 1999 e que se refere a vítimas fatais, pode ser observada na base de dados que estamos utilizando, com informações de sete anos depois.

A taxa de vítimas fatais por 10 mil veículos no Brasil, em 2006, foi de 8,94. A taxa de vítimas fatais dos cinco estados com maior taxa de motorização foi: Santa Catarina (0,22), Distrito Federal (4,65), São Paulo (3,36), Paraná (4,12) e Rio Grande do Sul (4,96). Isto é, no pior dos casos, a maior taxa de vítimas fatais, a do Rio Grande do Sul, é, aproximadamente, oitenta por cento menor do que a média nacional.

Vejamos a taxa de vítimas fatais dos estados com as menores taxas de motorização: Maranhão (21,53), Pará (6,04), Alagoas (9,63), Amapá (18,05) e Bahia (6,61). Dos cinco estados, dois tiveram taxa menor que a média nacional e três acima, sendo que o pior caso foi o do estado do Maranhão, com mais que o dobro da taxa nacional.

Ainda assim, não é possível afirmar que exista uma relação entre a taxa de motorização e taxa de vitimização. Embora entre os cinco estados com maior taxa de motorização todos apresentaram taxas de vitimização bem abaixo da média nacional e dois estados com menor taxa de motorização tiveram taxa de vítimas por 10 mil veículos superior à taxa nacional.

A relação também não se confirma em outros estados. Goiás tinha a sétima taxa de motorização, mas teve 10,29 vítimas fatais para cada 10 mil veículos, o que é maior do que a taxa nacional. O estado de Pernambuco era o décimo sétimo em relação à taxa de motorização, com 13,94 ficando abaixo da média nacional, mas ao contrário de possuir uma alta taxa de vítimas fatal, esta foi em 2006 de 3,96, menos da metade da taxa brasileira.

Raio X da violência no trânsito.

A relação entre o tempo de habilitação e o envolvimento em acidentes de trânsito com vítimas mostrou que os condutores com mais experiência se envolvem proporcionalmente quatro vezes mais em acidentes do que os condutores que possuem a carteira provisória. Se, por um lado, isso pode demonstrar excesso de confiança por parte dos condutores mais

experientes, por outro demonstra que a possibilidade de ter que refazer todo o processo de obtenção da CNH, caso o permissionário exceda os vinte pontos na carteira, obriga o condutor desta categoria a ser mais zeloso ao dirigir.

O perfil dos condutores envolvidos em acidentes de trânsito com vítima apresentou variações quando utilizado números absolutos ou proporcionalmente em relação ao número de condutores em cada categoria. Também houve variação do perfil de acordo com o tipo de veículo, respondendo uma das perguntas do início deste capítulo. Em números absolutos, temos condutores mais velhos, na faixa etária dos 30 até 59 anos, condutor de carro de passeio e, em termos proporcionais, a faixa etária diminui para 18 a 29 anos, sendo ônibus/micro-ônibus o tipo de veículo com maior taxa de acidentes de trânsito. Esta faixa etária também está associada aos motociclistas, que constituem o terceiro perfil dos condutores mais envolvidos em acidentes de trânsito com vítima.

Em relação às vítimas, a questão é se a maior parte das vítimas estava *no veículo* ou não. No caso das vítimas fatais, quase sessenta por cento estavam no veículo, isto é, eram condutores, motociclistas ou passageiros. Mas quando categorizado entre vítimas fatais ativas ou passivas, as vítimas fatais passivas, que participaram do acidente sem, no entanto causá-lo, foi aproximadamente setenta por cento. A faixa etária destas vítimas, a partir dos números absolutos, foi de 30 a 59 anos. Mas, proporcionalmente, os jovens com idades de 18 a 29 anos apresentam uma taxa de mortalidade no trânsito um pouco superior do que os condutores mais velhos.

Entre as vítimas totais, ou seja, fatais e não fatais, a faixa etária dos 19 aos 29 anos é a mais vitimizada, tanto em números absolutos, quanto proporcionalmente. O número de vítimas totais que estava no veículo é de, aproximadamente, setenta e três por cento, portanto maior que o percentual das vítimas fatais. Mas o total de vítimas passivas que foi menor, em torno de sessenta por cento das vítimas totais dos acidentes de trânsito no Brasil.

No que se refere ao tamanho da frota, não é possível comprovar que exista uma relação entre o tamanho da frota de veículos e o número de acidentes. Em alguns casos, como São Paulo, por exemplo, o número total de acidentes é tão grande quando sua frota, porém, em Santa Catarina o número total de acidentes não condiz com o tamanho de sua frota. Quando analisados

a partir da taxa de motorização, os cinco estados com as maiores taxas deste tipo tinham taxas de acidentes com vítimas fatais e vítimas totais por 10 mil veículos abaixo da média nacional. Embora este fato pudesse indicar que a hipótese de que quanto maior o número de veículos por habitante, menor o número de óbitos por acidentes de trânsito por veículo esteja correta, encontramos casos que a baixa taxa de motorização não resultou numa taxa alta de vítimas fatais.

Considerando as vítimas não fatais, apenas o estado do Amapá, dentre aqueles com menor taxa de motorização, apresentou uma taxa de vitimização superior à média nacional. No caso de vítimas fatais, foram três os estados que ficaram acima da média brasileira da taxa de vítimas fatais por 10 mil veículos.

Há ainda casos como o de Goiás que tinha a sétima taxa de motorização, mas a taxa de vitimização estava acima da média nacional, ou Pernambuco que era o décimo sétimo em relação à taxa de motorização, mas com uma taxa de vitimização metade da taxa nacional. São exemplos que seguem na direção oposta da apontada pelos resultados da pesquisa de Kilsztajn et. al. (2001).

Por que esta diferença? Acreditamos que pode está relacionada ao período dos dados utilizados. Os dados de Kilsztajn et. al. (2001) são de 1999, um ano após a entrada em vigor do Código de Trânsito Brasileiro, ocorrida em 1998, portanto, os efeitos da lei ainda eram recentes, sobretudo com o aumento no uso do cinto de segurança, que reduziu o número de mortes no trânsito brasileiro. Como nossos dados são de 2006, ou seja, oito anos após o CTB, os efeitos imediatos da legislação já tinham se dissipado.

Capítulo 5 - Automóvel de passeio: que modelo pode te matar?

Como vimos no capítulo anterior, mais de quarenta por cento dos acidentes de trânsito com vítimas no Brasil tem a participação de automóveis de passeio e estes representam sessenta por cento da frota nacional. A partir deste fato, consideramos importante aprofundar a análise, porém, como o DENATRAN classifica os veículos envolvidos em acidentes de uma maneira mais geral, como “automóvel”, “caminhão”, “motocicleta” etc. é preciso recorrer a outras fontes.

Determinar o modelo do automóvel só é possível a partir da análise dos Boletins de Ocorrência registrados pelas polícias civis. Neste capítulo, iremos trabalhar com os dados do Sistema de Informações Policiais (SIP) da Polícia Civil do Estado do Rio Grande do Sul, para o ano de 2007¹⁰³. Foram analisados apenas os acidentes com vítimas fatais, o que inclui pedestres, ciclistas, condutores e passageiros.

Antes, para facilitar a compreensão do leitor, faremos uma breve apresentação dos principais modelos de automóveis vendidos no Brasil. Utilizaremos a nomenclatura empregada pela indústria automobilística brasileira, de acordo com o Anuário da Distribuição de Veículos Automotores no Brasil (2008), da Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (FENABRAVE), que classifica os diversos modelos por segmentos que levam em consideração, elementos como *design* da carroceria, o número de passageiros, a capacidade de carga, a tecnologia existente, a motorização do veículo, além de outros fatores.

A **Categoria de Entrada** (também conhecidos como *Populares*) são os modelos oferecidos pelas montadoras mais simples e baratos do mercado. São modelos como o Fiat Uno (foto), Volkswagen Gol, Ford Ka, Chevrolet Celta, Chevrolet Corsa, Ford Fiesta, Elfa M100 e Peugeot 207. O carro mais barato desta categoria é o Uno Mille com preço médio de R\$ 21.020,00¹⁰⁴.

¹⁰³ Essa base de dados faz parte da pesquisa, realizada em 2008/2009, “Cartografias Sociais dos Crimes e das Violências no Rio Grande do Sul”, na qual o autor fez parte como pesquisador do Grupo de Pesquisa Violência e Cidadania da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

¹⁰⁴ Os valores são de acordo com a tabela da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE) para 2012.

Figura 6 – Populares

Fonte: www.fiat.com.br

Na **Categoria Hatch Médio** estão os automóveis com motores mais potentes, com mais conforto e melhor acabamento que a categoria anterior. Nesta categoria, os preços variam bastante, pois cada montadora oferece uma gama maior de opcionais, detalhes de acabamento e motorização. Neste segmento estão, entre outros, Volkswagen Fox, Chevrolet Astra, Fiat Punto e o Ford Focus (foto) este com preço médio de R\$ 48.710,00.

Figura 7 – Hatch Médio

Fonte: www.ford.com.br

O terceiro segmento é do **Sedã Pequeno**. São modelos que apresentam três volumes: a parte do motor, o habitáculo do motorista e dos passageiros e um porta-malas (com porta independente do vidro traseiro). Tipicamente brasileiro, pois muitas montadoras utilizam o *modelo base* dos carros de entrada e acrescentam um porta-malas maior. Dentre outros modelos existem o Ford New Fiesta Sedan, Fiat Siena, Renault Logan e o Ford Corsa Sedan (foto) este com preço médio de R\$ 30.677,00.

Figura 8 – Sedã Pequeno

Fonte: www.chevrolet.com.br

A categoria **Sedã Compacto** inclui carros com melhor motorização e mais opcionais que os sedãs pequenos, mas ainda inferiores aos sedãs médios. Alguns dos principais modelos são: Honda City, Nissan Versa, Volkswagen Voyage, Chery Cielo Sedan e JAC J3 (foto) este com preço médio de R\$ 34.009,00.

Figura 9 – Sedã Compacto

Fonte: www.jacmotors.com.br

O **Sedã Médio** é considerado um carro tipicamente familiar, com maior espaço para os passageiros que ficam no banco de trás, útil para famílias maiores. Traz, também, um grande porta-malas. Têm opção de motores mais potentes, com melhor acabamento e pacote tecnológico mais avançado. Estão inclusos nesta categoria o Volkswagen Jetta, Chevrolet Vectra, Fiat Linea, Honda Civic, Kia Cerato e o Toyota Corolla (foto), este com preço médio de R\$ 73.355,00.

Figura 10 – Sedã Médio

Fonte: www.toyota.com.br

O segmento **Sedã Grande** inclui os carros que possuem os motores potentes, muito luxo e conforto entre os sedãs. São veículos que possuem o top de linha em equipamentos de segurança e pacote tecnológico. Exemplos desta categoria são o Ford Fusion, Mercedes Classe E, Chrysler 300 C, Citroën C5 e Audi A6 (foto), este com preço médio de R\$ 299.353.

Figura 11 – Sedã Grande

Fonte: www.audi.com.br

Os **Monovolumes** são veículos que podem levar de cinco até nove passageiros. Devido às suas dimensões, o espaço interno é amplo e o motorista fica numa posição privilegiada para dirigir graças à altura do veículo. Os preços podem variar em até cem por cento. Exemplos são a Mercedes-Benz Classe A, Honda Fit, Citroën Picasso e Chevrolet Meriva (foto) este com preço médio de R\$ 44.900,00.

Figura 12 – Monovolume

Fonte: www.chevrolet.com.br

A categoria **Station Wagon**, mais conhecidos como peruas, são veículos com amplo espaço interno e com grande capacidade de bagagem. Neste segmento, o preço pode variar muito, com preço médio de R\$ 52.587,00 para um Fiat Pálio Weekend até a Mercedes C 350 (foto) que tem preço médio de R\$ 263.966,00. Outros exemplos: Volkswagen SpaceFox, Peugeot 207 SW e Toyota Fielder.

Figura 13 – Station Wagon

Fonte: www.mercedezbenz.com.br

As Picapes originalmente eram veículos destinados ao transporte de mercadoria com caçamba aberta. Porém, atualmente este setor tem atraído um público jovem que busca um veículo com espaço para carregar equipamentos em viagens. Existem picapes compactas como Ford Montana e a Volkswagen Saveiro (que possui um modelo chamado Saveiro Surf) e os modelos maiores como Toyota Hilux Pick-up (foto), Chevrolet Amarok e Ford Ranger. No primeiro caso, com preço médio a partir de R\$ 35.000,00 e no segundo caso com preços médios que variam de R\$ 80.000,00 a R\$ 169.000,00.

Figura 14 - Picapes

Fonte: www.toyota.com.br

Nos últimos anos, o segmento dos **SUVs** (Sport Utility Vehicle) ou utilitário esportivo tem crescido bastante no Brasil. Os modelos possuem chassi elevado, tração 4x4 ou 4x2, alguns mais adaptados para experiência off road que outros. Por ser um segmento disputado, diversas montadoras criaram seus SUVs, havendo modelos para todos os bolsos, desde o Ford EcoSport que tem preço médio a partir de R\$ 49.900,00 até top de linha Porsche Cayenne (foto) que custa R\$ 578.511,00.

Figura 15 - SUV

Fonte: www.porsche.com.br

Por último o top de linha, os **Esportivos**. São carros para poucos brasileiros, com muita potência, muito luxo e o melhor que a tecnologia pode oferecer. Nesta categoria estão carros como Maserati, Audi TT, Mercedes-Benz SLK, Bugatti, BMW Linha M e Ferrari (foto) este com preço médio de R\$ 1.390.000,00.

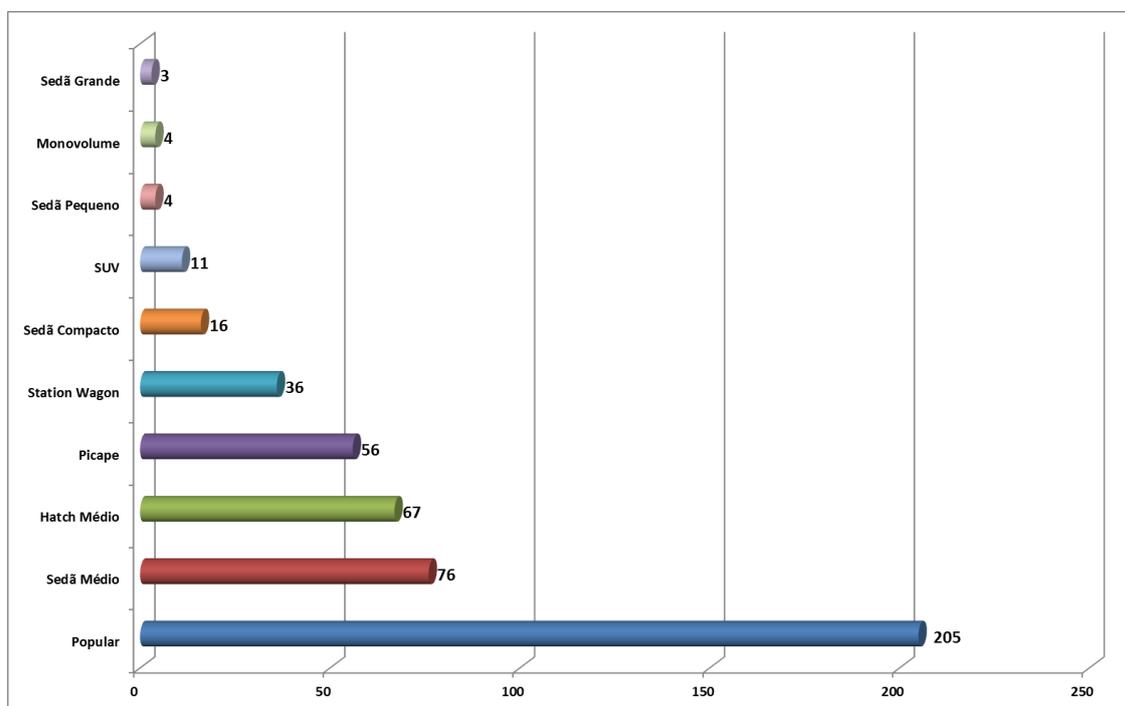
Figura 16 - Esportivos

Fonte: www.ferrari.com.br

Os segmentos apresentados serviram de base para a categorização dos veículos envolvidos nos acidentes de trânsito na nossa base de dados. A partir da leitura dos históricos dos Boletins de Ocorrências, pudemos determinar, pelo menos na grande maioria dos casos, o modelo do veículo que, a princípio, foi o responsável em provocar o acidente. Cabe ressaltar que por se tratar de um Boletim de Ocorrência não é possível afirmar quem, de fato, foi o responsável pelo acidente de trânsito, o que só poderá efetivamente ser determinado após o Inquérito Policial e, posteriormente, na Ação Penal. No entanto, a partir do relato das testemunhas, da experiência dos Policiais Civis, Policiais Militares e os Policiais Rodoviários que atenderam a ocorrência, determinamos, a priori, qual veículo foi responsável pelo ocorrido. Dos 1066 acidentes de trânsito com vítimas fatais registrados em 2007 pela Polícia Civil no Rio Grande do Sul, em 478 (44,84%) dos casos o “responsável” pelo acidente conduzia um carro de passeio.

Antes de analisarmos os dados, daremos algumas informações sobre a frota gaúcha em 2007. De acordo com o DENATRAN (2007), a frota gaúcha era 7,88% do total da frota brasileira e a porcentagem de carros de passeio no Rio Grande do Sul era de 62,77% da frota. Conforme o Anuário da Fenabreve (2007), a idade média da frota circulante no Brasil era de 12,8 anos e da Região Sul era de 13,8 anos, a maior média brasileira. Esta região também apresentava a maior proporção de carros usados negociados em relação aos carros novos, para cada carro novo comercializado a mesma operação foi realizada com 4,4 carros usados, maior que média nacional foi de 3,1.

Gráfico 46 – Total de acidentes com vítimas fatais, conforme a categoria do veículo, RS, 2007.

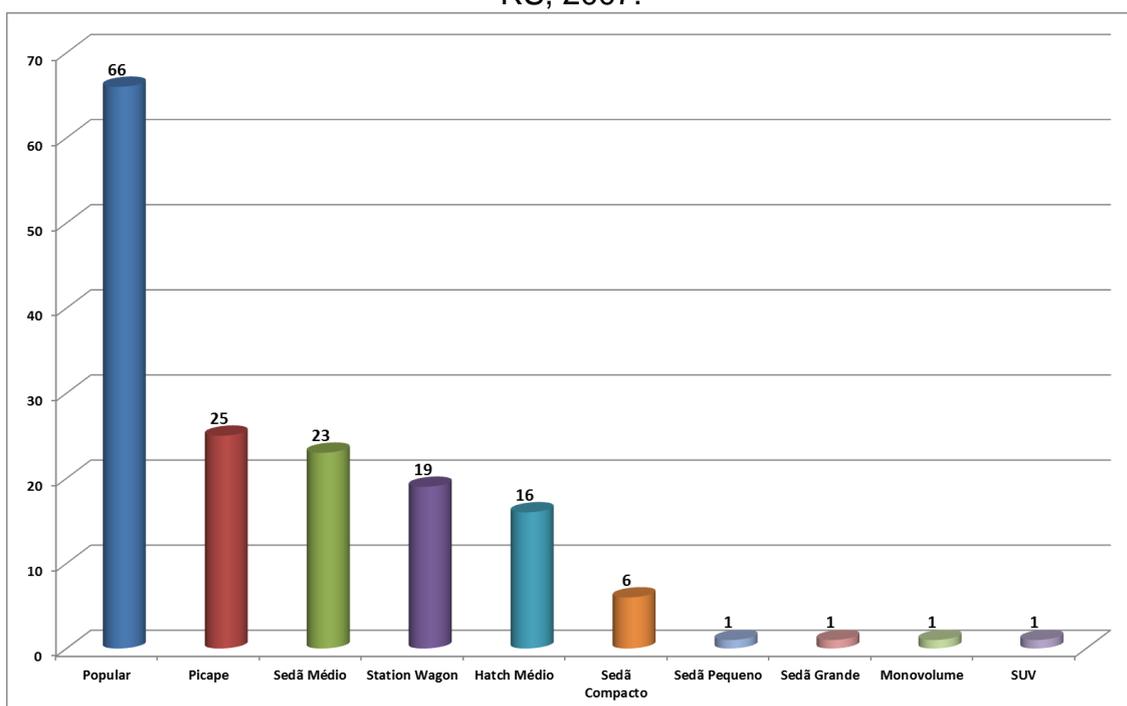


Fonte: SIP/RS

A distribuição do total de acidentes com vítimas fatais pode ser observada no Gráfico 46. Os carros da categoria Popular tiveram participação em 42,89% do total, o Sedã Médio 15,90%, o Hatch Médio 14,02%, a Picape 11,02%, os automóveis do tipo State Wagon 7,52%, o Sedã Compacto 3,35%, SUV 2,30, o Sedã Pequeno e Monovolume 0,84% e Sedã Grande 0,63% do total.

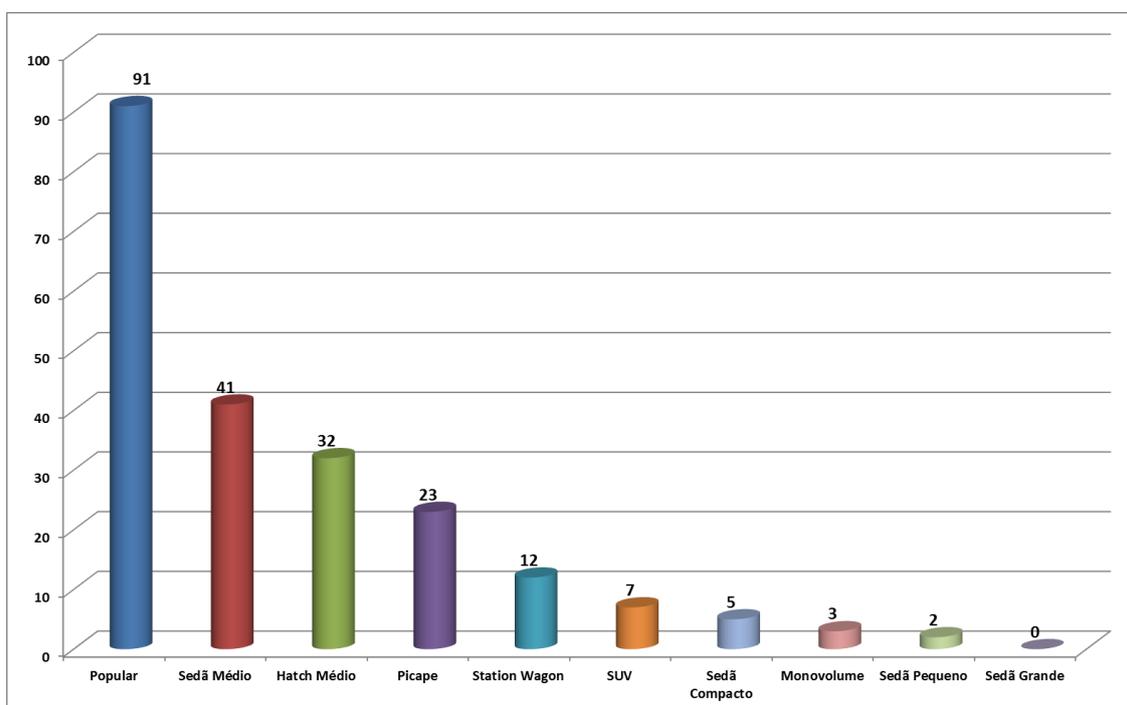
Dos 478 acidentes, 159 foram atropelamentos ou 33,26% do total. A maior parte dos atropelamentos ocorreu com carro Popular, com 41,51% de todos os casos; em seguida, com 15,72%, está a Picape; atropelamentos com Sedã Médio foram 14,47%; com Station Wagon, 11,95%; com Hatch Médio, 10,06%; com Sedã Compacto, 3,77%. A porcentagem de atropelamentos provocados por Sedã Grande, Monovolume e SUV foi a mesma, 0,635% cada.

Gráfico 47 – Total de atropelamentos, conforme a categoria do veículo, RS, 2007.



Fonte: SIP/RS

Gráfico 48 – Total de colisões, conforme a categoria do veículo, RS, 2007.



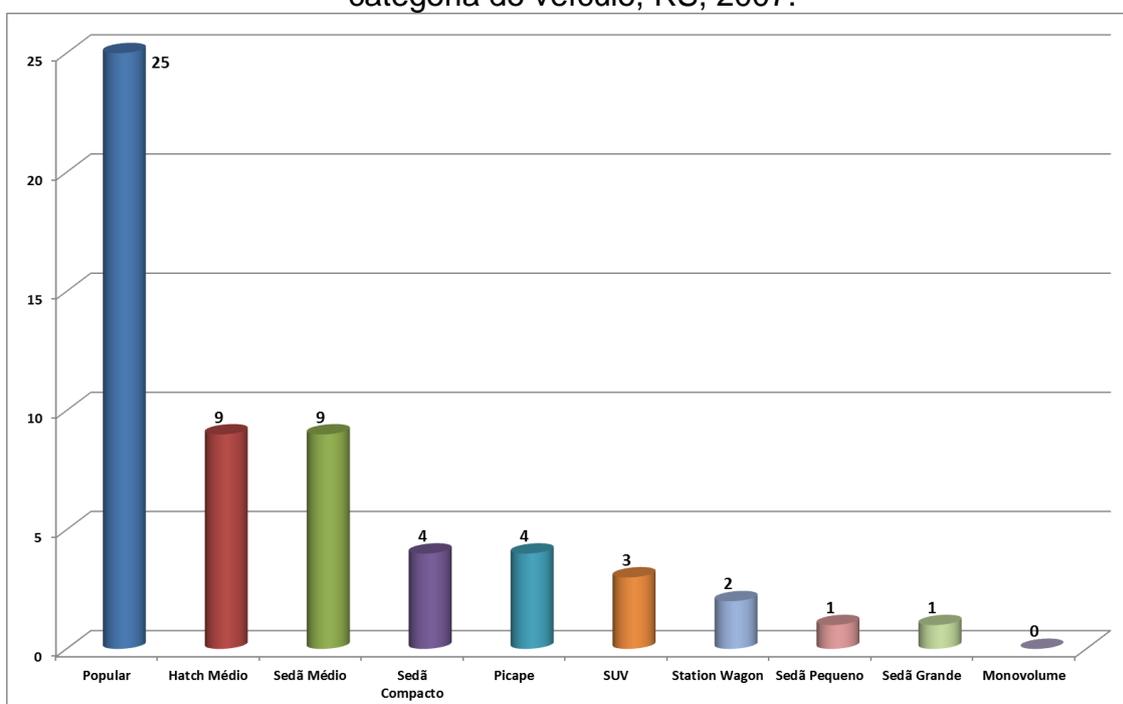
Fonte: SIP/RS

As colisões foram 45,19% do total de acidentes ocorridos com automóveis de passeio no Rio Grande do Sul, em 2007. A categoria Popular foi “responsável” por 42,13% do total de colisões, Sedã Médio 18,98%, Hatch

Médio 14,81%, Picape 10,65%, Station Wagon 5,56%, SUV 3,24%, Sedã Compacto 2,31%, Monovolume 1,39%, Sedã Pequeno 0,93. Não houve nenhuma colisão provocada por Sedã Grande (Gráfico 48).

Ocorreram 58 choques com objetos fixos, o que representa 12,13% do total de acidentes com automóveis de passeio. Com 46,30% do total, o Popular foi o que teve o maior número de casos, em seguida Hatch Médio e Sedã Médio com 16,67% cada, com 7,41% estavam Sedã Compacto e Picape, SUV 5,56%, Station Wagon 3,70%, Sedã Pequeno e Sedã Grande 1,85% cada categoria. Não foi registrado nenhum caso de colisão com objetos fixos entre os Monovolumes (Gráfico 49).

Gráfico 49 – Total de choque com objetos fixos, conforme a categoria do veículo, RS, 2007.



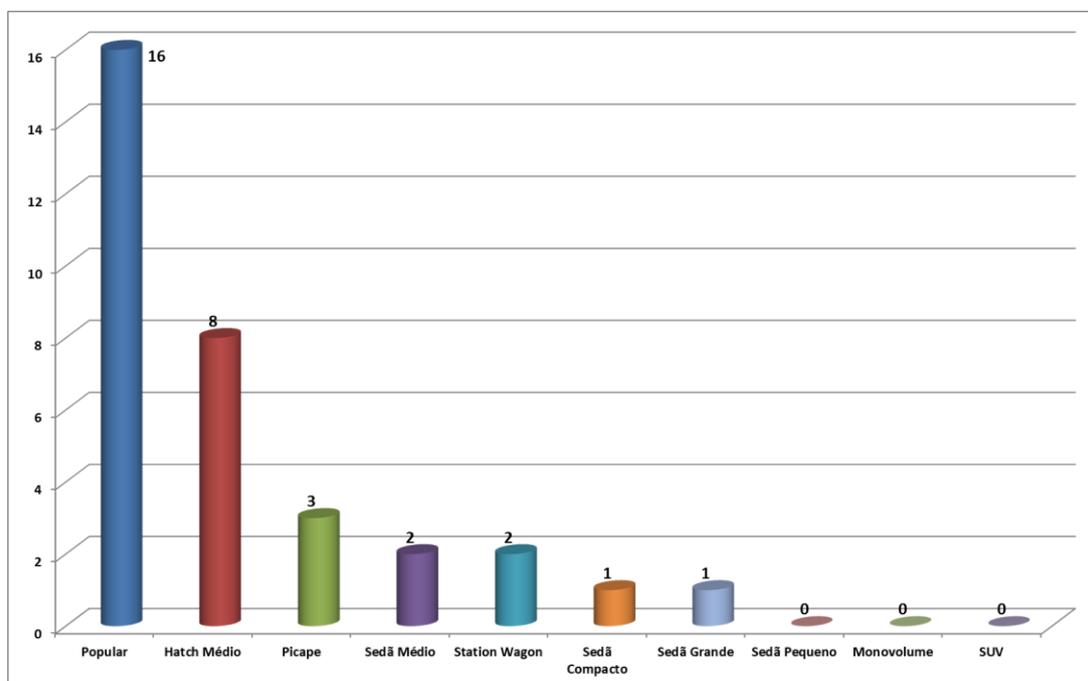
Fonte: SIP/RS

Dos trinta e três casos de capotamento, o que representa 6,90% dos casos, os acidentes deste tipo com Popular foi 48,48% do total. Hatch Médio 24,24%, Picape 9,09%, Sedã Médio e Station Wagon 6,06%, Sedã Compacto e Sedã Grande 3,03% cada. Não foi registrado nenhum caso de capotamento com Sedã Pequeno, Monovolume e SUV (Gráfico 50).

O tombamento (Gráfico 51) foi o tipo de acidente que teve o menor número de casos, doze no total, o que significa 2,51% de todos os acidentes. A

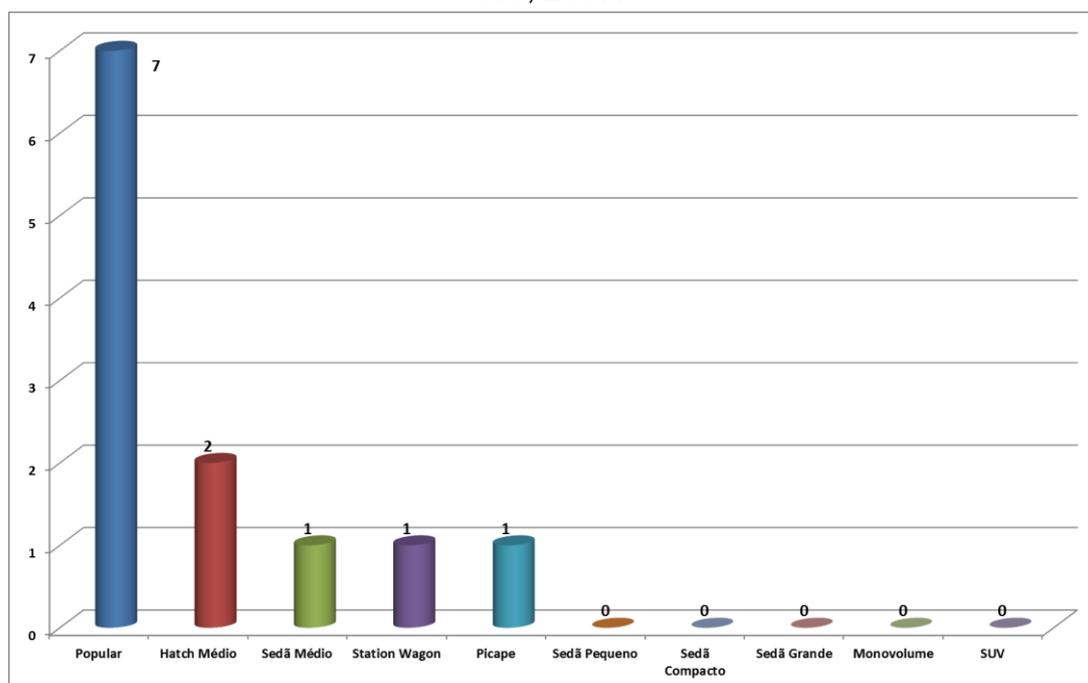
porcentagem do Popular foi 58,33%, Hatch Médio 16,67%, Sedã Médio, Station Wagon e Picape 8,33%. Não houve nenhum caso de tombamento entre Sedã Pequeno, Sedã Grande, Monovolume e SUV.

Gráfico 50 – Total de capotamentos, conforme a categoria do veículo, RS, 2007.



Fonte: SIP/RS

Gráfico 51 – Total de tombamentos, conforme a categoria do veículo, RS, 2007.

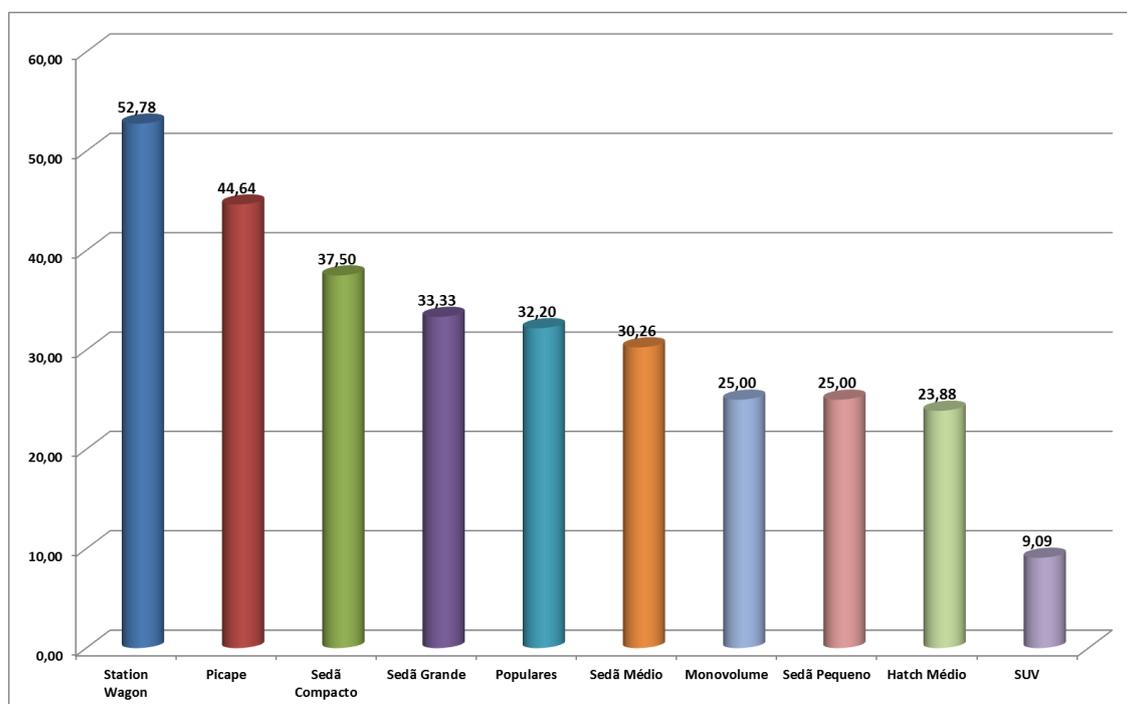


Fonte: SIP/RS

Os gráficos a seguir mostram a proporção de cada tipo de acidente para cada categoria do veículo. Por exemplo, no caso dos atropelamentos, o objetivo, neste momento, não é determinar qual a categoria de veículo que foi responsável pela maior quantidade de acidentes deste tipo (que já foi mostrado anteriormente), mas sim, quanto por cento os atropelamentos representam no total de acidentes ocorridos com automóveis de passeio modelo Popular.

Conforme vimos anteriormente, em números absolutos, a categoria Popular (205)¹⁰⁵ foi a que mais se envolveu em atropelamentos. Este tipo de acidente representou, aproximadamente, um terço de todos os sinistros nos quais os condutores deste modelo de veículo foram considerados “responsáveis”, conforme mostra o Gráfico 52. A categoria que teve maior número de atropelamentos em relação ao seu total de acidentes, a Station Wagon (36), em números absolutos aparecia em quarto lugar. Na categoria Picape (56) os atropelamentos foram 44,64% do total de acidentes e esta categoria estava em segundo lugar em números absolutos. O SUV (11) apresentou a menor proporção atropelamento/acidentes totais entre todas as categorias.

Gráfico 52 – Proporção de atropelamentos por categoria de veículo, RS, 2007.

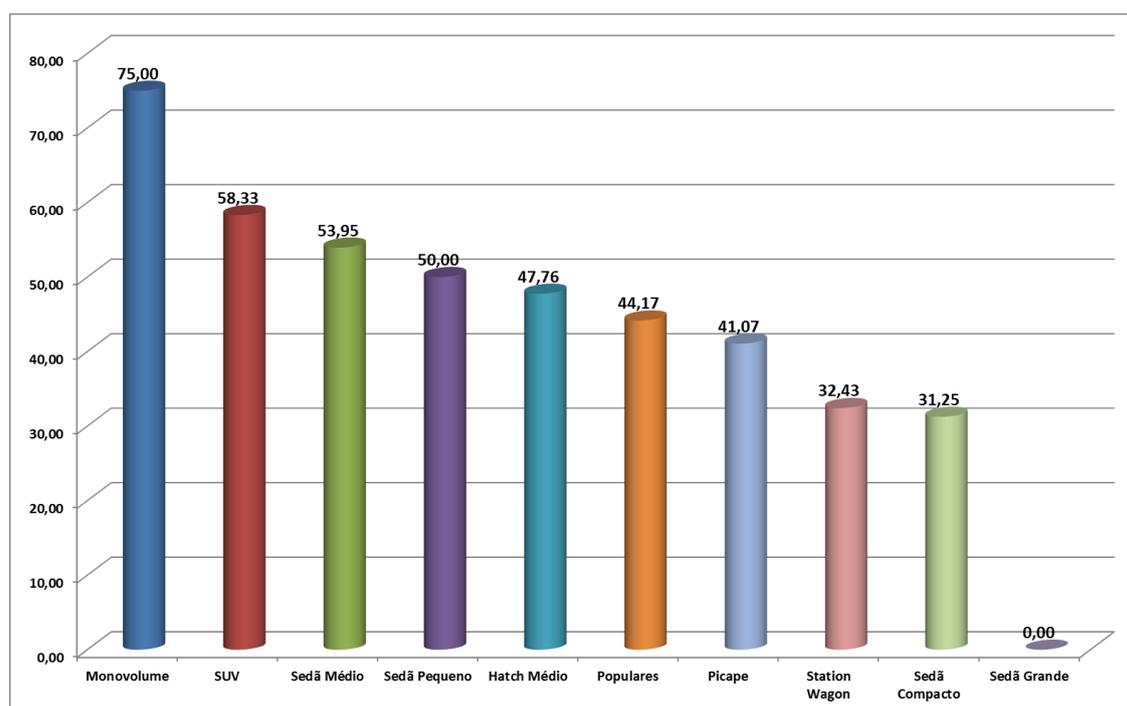


¹⁰⁵ Os números entre parênteses apresenta o número total de acidentes que cada categoria “provocou”.

Fonte: SIP/RS

O Monovolume (4), por um lado, foi uma das categorias que menos “provocou” acidentes, quatro ao total, como mostra o Gráfico 53. Por outro lado, é o tipo de veículo cujas colisões apresentam o maior percentual, setenta e cinco por cento. Este tipo de acidente representa mais da metade dos acidentes ocorridos com SUV e, aproximadamente, metade dos “provocados” pelo Sedã Médio (76) e exatamente a metade do Sedã Pequeno (4). Na categoria Popular (205) que teve o maior número de colisões, este tipo de acidentes representou 44,17% de todos os sinistros “causados” por esta categoria. Não foi registrada nenhuma colisão cuja “responsabilidade” tenha sido atribuída aos condutores de Sedã Grande (3).

Gráfico 53 – Proporção de colisões, segundo a categoria do veículo, RS, 2007.

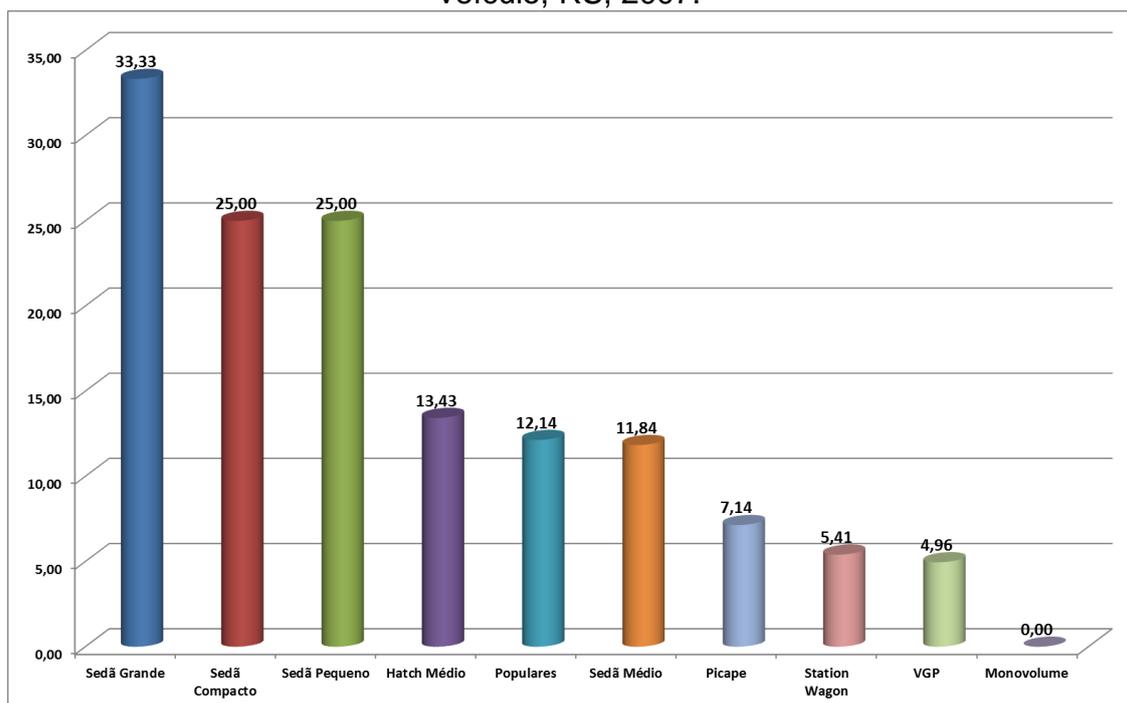


Fonte: SIP/RS

Os automóveis de passeio da categoria Sedã Grande (3) é a que teve o menor número de acidentes atribuído aos seus condutores. Um terço destes acidentes foram choques com objetos fixos, a maior porcentagem verificada entre todas as categorias, de acordo com o Gráfico 54. Este tipo de acidente representou um quarto do total nas categorias Sedã Pequeno (4) e

Sedã Compacto (16). Na categoria Popular (205) que apresentou o maior número de choques com objetos fixos em valores totais, o percentual deste tipo de sinistro em relação ao total de acidentes desta categoria foi de 12,14%, a quinta menor porcentagem. Não foi registrado nenhum choque com objetos fixos entre os Monovolumes (4).

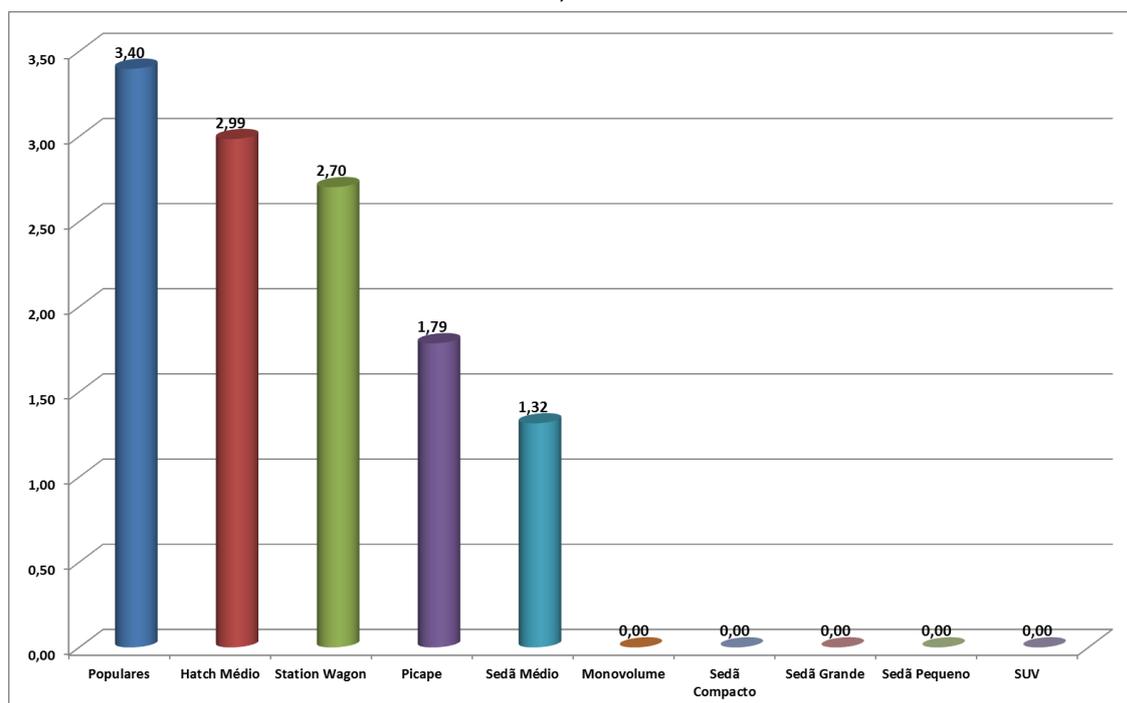
Gráfico 54 – Proporção de choques com objetos fixos, segundo a categoria do veículo, RS, 2007.



Fonte: SIP/RS

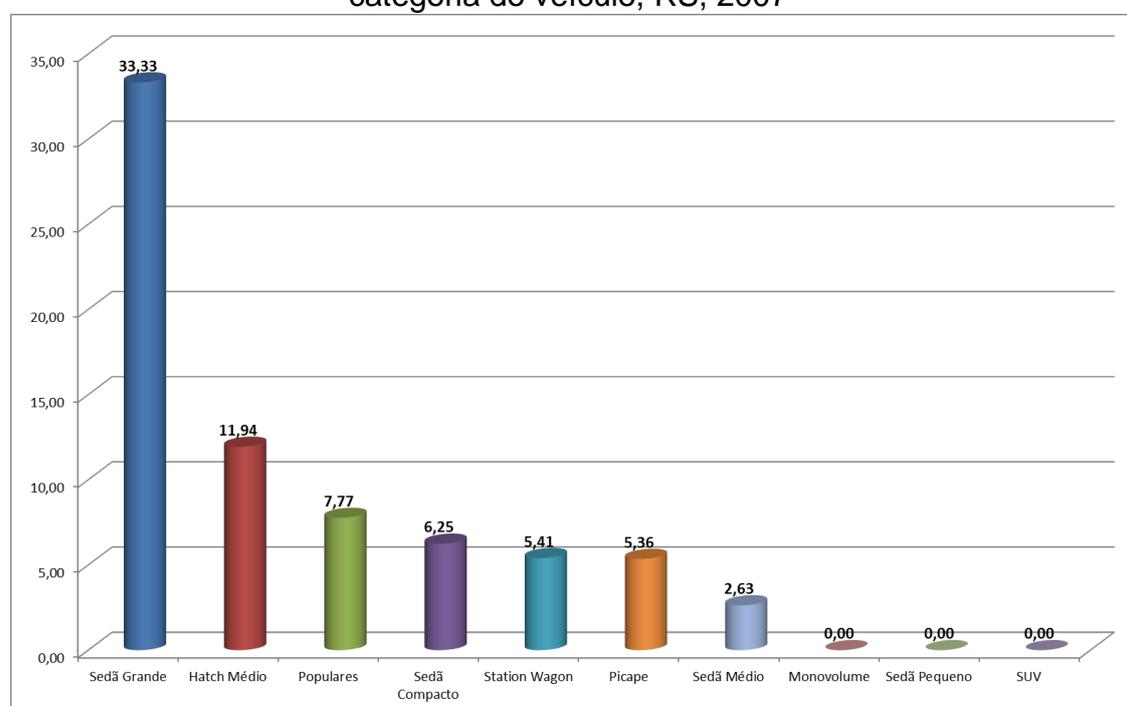
Os acidentes do tipo tombamento (Gráfico 55), como dito anteriormente, são os mais incomuns entre os carros de passeio, representam apenas 2,51% do total. A categoria Popular (205) é a que teve o maior número de acidentes deste tipo registrados e a que apresenta o maior percentual de tombamentos em relação ao total de sinistros desta categoria. Em termos gerais, este tipo de acidente representa uma porcentagem muito pequena no total de acidentes, entre aquelas que foram registrados tombamentos, ficando abaixo dos três por cento. Além disso, não foram observados tombamentos entre as categorias Monovolume (4), Sedã Compacto (16), Sedã Grande (3), Sedã Pequeno (4) e SUV (11).

Gráfico 55 – Proporção de tombamento, segundo a categoria do veículo, RS, 2007.



Fonte: SIP/RS

Gráfico 56 – Proporção de veículos envolvidos em capotamento, segundo a categoria do veículo, RS, 2007



Fonte: SIP/RS

O capotamento (Gráfico 56) foi o segundo tipo de acidente com menor número de ocorrências, 6,90% do total. Entre as acidentes ocorridos

com Sedã Grande (3), o capotamento representou um terço do total, o maior percentual entre todas as categorias. Este tipo de acidente representou 11,94% do total de sinistros ocorridos com Hatch Médio (67), que foi o modelo de automóvel de passeio que teve a segunda maior quantidade de acidentes deste tipo. Na categoria Popular que teve o maior número de acidentes deste tipo, o capotamento representa apenas 7,77% do total. Entre os Monovolume (4), Sedã Pequeno (4) e SUV (11) não foi registrado nenhum caso de capotamento.

Modelo de veículo e vitimização: um balanço.

As informações sobre acidentes de trânsito utilizadas neste capítulo foram obtidas através da análise dos Boletins de Ocorrência registrados pela Polícia Civil do Estado do Rio Grande do Sul em 2007. Este tipo de documento é utilizado para o *registro dos crimes* e outras ocorrências juridicamente relevantes, porém os fatos necessitam ser verificados durante a investigação policial. Devemos considerar que muitos casos não são levados ao conhecimento da autoridade policial, por exemplo, numa colisão leve, os envolvidos podem acertar os detalhes da compensação necessária sem efetuar um Boletim de Ocorrência.

Embora possa se colocar em dúvida a culpabilidade do motorista acusado de provocar o acidente, acreditamos que o total de acidentes analisados neste capítulo, por se tratar de homicídios no trânsito, esteja muito próximo da realidade em relação às mortes ocorridas no local do acidente. Com relação às vítimas falecidas posteriormente ao acidente, Hoffmann aponta que existe uma subnotificação que pode representar até 75% dos óbitos ocorridos no trânsito, pois:

- a) nem todos os acidentes são comunicados à polícia; b) das mortes no trânsito são apenas consideradas aquelas no local do acidente, quando se sabe que há um grande número de mortes que ocorrem nas primeiras 24 horas após o acidente e c) ainda existe uma lacuna no processo de comunicação informatizado entre as instituições envolvidas no registro de acidentes (HOFFMANN, 2003, p. 232).

Feita estas ressalvas, passemos para a análise dos dados. A maior parte dos acidentes ocorreu com modelos Populares e mais de quarenta por

cento dos sinistros “provocados” por motoristas que dirigem este tipo de veículo forma colisões. Segundo as informações contidas nos históricos nos Boletins de Ocorrências, grande parte das colisões aconteceu porque os carros Populares não conseguem fazer a curva na sua própria pista e acabam invadindo a pista contrária ou por que durante uma ultrapassagem não conseguem efetuar a manobra a tempo de retornar para sua própria pista, ocasionando em ambos os casos colisões frontais.

Embora o acidente com carros Populares possa ter ocorrido, principalmente, por falha humana que, de acordo com Hoffmann, (2003) seria enquadrado na categoria “causa direta” e na subcategoria “erros na execução da manobra”, é preciso levar em consideração o baixo nível de segurança destes veículos. Por não possuir os mesmos recursos tecnológicos disponíveis em outras categorias, como por exemplo, sistemas de frenagem como o ABS e o ESP¹⁰⁶, ao entrar acima da velocidade adequada numa curva, o carro derrapa e vai em direção à pista contrária provocando o acidente. O motor com pouca potência dificulta a ultrapassagem, se o motorista não calcular corretamente a distância e o tempo necessário para realizar a manobra, o resultado pode ser fatal. Estes carros também não possuem importantes itens de segurança como o airbag e o freio ABS. Esses equipamentos só se tornarão obrigatórios para todos os carros, nacionais ou importados, em 2014, de acordo com a Lei 11.190 de 2009.

Outro dado que corrobora com as informações apresentadas é o fato de que entre os Sedãs Grandes, modelos top de linha com alto padrão tecnológico e de segurança, não foi registrado nenhuma colisão provocada por este tipo de veículo. Dos três acidentes ocorridos com este tipo de veículo, um foi atropelamento, outro choque com objeto fixo e o terceiro capotamento. Os dois últimos mais associados ao excesso de velocidade (que seria categorizado, de acordo com Hoffmann (2003), com “causa indireta”).

Sendo as colisões o acidente mais comum entre os Populares, os motoristas e passageiros foram a maior parte das vítimas fatais deste tipo de veículo, em relação ao total de acidentes. Em termos proporcionais, embora o

¹⁰⁶ O Electronic System Program (ESP), - Programa Eletrônico de Estabilidade – utiliza um computador para detectar se a trajetória do veículo é compatível com a direção aplicada pelo motorista. Em uma situação crítica, independente do motorista, o computador aplica força de frenagem diferente em cada roda para estabelecer a trajetória do veículo.

Monovolume tenha “provocado” apenas quatro acidentes, em setenta e cinco por cento dos casos as vítimas eram ocupantes do veículo.

Com relação aos atropelamentos, os carros Populares foram “responsáveis” por mais de quarenta por cento do total¹⁰⁷. Proporcionalmente, no entanto, este tipo de acidente representa um terço do total deste tipo de veículo, ficando atrás das colisões. O modelo de carro de passeio que apresentou a maior porcentagem de atropelamentos foi a Station Wagon, com mais da metade dos acidentes ocorridos com este modelo.

Em todos os tipos de acidentes, quando levados em consideração os valores absolutos, os Populares aparecem em primeiro lugar. Isto pode ser explicado, também, pelo fato destes modelos serem os mais vendidos no Brasil. Como não existe uma estatística de quantos carros circulam nas vias brasileiras (no nosso caso seria no Rio Grande do Sul) de acordo com cada modelo, não foi possível verificar qual o percentual de acidentes em relação a cada modelo específico. Porém, uma informação é relevante, segundo o Anuário da FENABRAVE (2005), entre 2002 e 2004 a participação dos Populares no total de vendas era superior a cinquenta por cento¹⁰⁸. Em 2005, pela primeira vez, a partição dos carros Populares (45,40%) foi menor que o total de outros modelos de automóveis de passeio (54,60%). Ainda assim, pelo acumulado de vendas dos Populares, estes ainda devem representar metade dos carros de passeio que circulam no Brasil.

A partir do que foi apresentado neste capítulo, podemos acrescentar uma informação a mais na construção do perfil dos condutores e das vítimas de acidente de trânsito, pelo menos para o estado do Rio Grande do Sul. Além da informação que os automóveis de passeio são aqueles que mais se envolvem em acidentes de trânsito com vítimas, podem determinar o modelo, ou seja, carros Populares.

Para traçar um perfil completo dos condutores envolvidos em acidentes de trânsito com vítima, seria necessário agregar informação socioeconômica dos envolvidos. Talvez a única maneira de obter esta informação seja através de uma pesquisa nos autos dos processos envolvendo

¹⁰⁷ Como a maior parte da frota de automóveis de passeio é de carros Populares, espera-se que, estatisticamente, esteja proporcionalmente mais envolvido em acidentes de trânsito.

¹⁰⁸ Sendo mais preciso: a participação nas vendas dos carros Populares em 2002 foi de 64,11%; em 2003, foi de 54,60% e em 2004, foi de 52,81%.

motoristas infratores. Porém, se a média nacional for equivalente àquela constatada em Anápolis¹⁰⁹, no máximo obteríamos informações de quinze por cento do total de motoristas envolvidos em acidentes de trânsito com vítima fatal. Como tal pesquisa não é possível neste estudo, utilizaremos outras fontes que possam indicar o nível socioeconômico médio dos motoristas.

Nossa fonte foi o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA/2009), que ao avaliar os dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) demonstrou que quase metade dos domicílios brasileiros, mais precisamente 47%, dispõe de um carro ou moto para deslocamento de seus moradores. Destes, 30,90% tem carro, 9,6% tem moto e 6,6% tem carro e moto (Figura 17).

Figura 17 - Posse de automóvel e motocicleta pelas famílias por faixa de renda, 2009.

Faixa de renda (SM=salário Mínimo)		Tem carro	Tem Moto	Tem carro e moto	Não tem	Total
Sem Renda	Domicílios	113.510	60.524	11.840	577.485	763.359
	% na faixa de renda	14,9%	7,9%	1,6%	75,7%	100,0%
Até ¼ SM	Domicílios	228.178	499.702	46.213	3.595.818	4.369.911
	% na faixa de renda	5,2%	11,4%	1,1%	82,3%	100,0%
De ¼ até ½ SM	Domicílios	959.662	1.039.098	174.148	6.658.102	8.831.010
	% na faixa de renda	10,9%	11,8%	2,0%	75,4%	100,0%
De ½ a 1 SM	Domicílios	3.331.221	1.903.434	731.954	10.402.308	16.368.917
	% na faixa de renda	20,4%	11,6%	4,5%	63,5%	100,0%
De 1 a 2 SM	Domicílios	5.354.000	1.518.414	1.369.196	6.501.698	14.743.308
	% na faixa de renda	36,3%	10,3%	9,3%	44,1%	100,0%
De 2 a 3 SM	Domicílios	2.589.317	348.507	628.708	1.408.768	4.975.300
	% na faixa de renda	52,0%	7,0%	12,6%	28,3%	100,0%
De 3 a 5 SM	Domicílios	2.271.147	127.999	466.374	767.286	3.632.806
	% na faixa de renda	62,5%	3,5%	12,8%	21,1%	100,0%
Mais de 5 SM	Domicílios	2.358.175	40.271	283.514	400.611	3.082.571
	% na faixa de renda	76,5%	1,3%	9,2%	13,0%	100,0%

Fonte: IPEA, 2009.

A Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa (ABEP) classifica os indivíduos e as famílias, de acordo com a faixa de renda, em Classe A, Classe B, Classe C, Classe D e Classe E. Aplicando esta classificação à tabela acima, somando a posse de veículo, ou seja, a soma das colunas “Tem carro”,

¹⁰⁹ Pesquisa apresentada no tópico “Impunidade no trânsito: incentivando a transgressão”.

“Tem moto” e “Tem carro e moto”, o total de domicílios com veículo para cada classe de renda é: para a Classe A e B 2.691.860 domicílios, para a Classe C 2.865.520, os domicílios da Classe D são 11.808.142 e para a Classe E 9.099.484 domicílios. O total de domicílios com posse de veículo foi de 26.455.106.

Deste modo, a faixa de renda que vai de 1 a 3 salários mínimos, que representa a Classe D, é a classe onde há o maior número de domicílios com veículos, com 44,63% do total de domicílios. Na Classe E, isto é, aqueles domicílios que têm renda abaixo de um salário mínimo, existem 34,40% com posse de veículo. Na Classe C, que está entre a faixa de renda de 3 a 5 salários mínimos, o percentual é de 10,83%. A tabela do IPEA agrega as Classes A e B (acima dos 5 salários mínimos), e nestas duas classe os domicílios que possuem um veículo representam 10,14% do total.

Com base nestas informações, temos como hipótese o seguinte perfil dos condutores envolvidos em acidente com vítimas fatais: a partir dos números absolutos: homens, na faixa etária de 30 a 59 anos, condutores de carros Populares, oriundos da Classe D e E, se admitirmos que a maioria dos carros deste modelo encontre-se nestas classes. Entre as vítimas totais (fatais e não fatais), homens, com idade entre 18 e 29 anos, passageiros de veículos Populares oriundos da Classe D e E, os acidentes típicos são colisões/abalroamento, ocorridos em zona urbana no período diurno.

Capítulo 6 - Do jeitinho nasceste, com jeitinho morrerás?

Se o Brasil é o país do *jeitinho*, podemos dizer que este foi registrado pela primeira vez no momento em que os portugueses aqui chegaram. Após descrever as maravilhas de uma terra onde “querendo-a aproveitar, dar-se-á nela tudo; por causa das águas que tem”, o escrivão da armada de portuguesa Pero Vaz de Caminha encerra a carta da seguinte maneira:

E desta maneira dou aqui a Vossa Alteza conta do que nesta Vossa terra vi. E se a um pouco alonguei, Ela me perdoe.

Porque o desejo que tinha de Vos tudo dizer, mo fez pôr assim pelo miúdo.

E pois que, Senhor, é certo que tanto neste cargo que levo como em outra qualquer coisa que de Vosso serviço for, Vossa Alteza há de ser de mim muito bem servida, a Ela peço que, **por me fazer singular mercê, mande vir da ilha de São Tomé a Jorge de Osório, meu genro — o que d'Ela receberei em muita mercê.**

Beijo as mãos de Vossa Alteza.

Deste Porto Seguro, da Vossa Ilha de Vera Cruz, hoje, sexta-feira, primeiro dia de Maio de 1500¹¹⁰. [Grifo nosso].

O que aconteceu depois disso teve influência direta no nosso processo histórico, ou no nosso processo civilizador. Conforme citado anteriormente, neste processo proposto por Norbert Elias (1993), a “teia de ações” que obriga o indivíduo a regular sua conduta é tão complexa e extensa que ele não consegue se libertar. Porém, para César Barreira (2008), o modo como se estabeleceram as relações econômicas e políticas no Brasil não permitiram que o processo civilizador fosse concluído, as classes dominantes sempre conseguiram se utilizar das falhas existentes na teia. E podemos acrescentar a ideia de José de Souza Martins (2008) quando diz que nosso processo civilizador está completo, no entanto, ocorreu de maneira diferente do que se passou na Europa.

O que importa aqui é a influência deste processo histórico no modo como dirigimos e nos comportamos no trânsito. Para DaMatta (2010), no trânsito encontramos aqueles que acreditam que a hierarquia social também deve existir neste. Talvez para estes, devesse existir uma faixa restrita aos economicamente favorecidos e autoridades, e outra para o povo, as pessoas

¹¹⁰ Disponível em: http://pt.wikisource.org/wiki/Carta_a_El_Rei_D._Manuel_%28ortografia_atualizada%29. Acesso em 15/01/2012.

comuns, que atrapalham o trânsito das pessoas importantes. Este modo de perceber o trânsito entra em conflito com aqueles que acreditam ser o trânsito um lugar igualitário, onde a vaga no estacionamento não pertence a quem tem melhor o carro, mas sim àquele que chega primeiro.

Além do jeitinho, existe também uma particularidade brasileira, apontada por DaMatta (1979), que tenta impor sua vontade acima da lei, sintetizada na frase *Você sabe com quem está falando?* Na iminência de receber uma multa, o indivíduo que se utiliza desta tática, procura anular a autoridade do agente de trânsito, como visto no exemplo citado anteriormente do policial militar que iria ser multado por estacionar em local proibido e usou deste artifício para constranger o agente de trânsito. A pergunta neste caso, embora não pronunciada, mas com sentido semelhante ao que atribui DaMatta, considerando o escopo deste trabalho, poderia ter sido: *Você sabe quem está multando?*

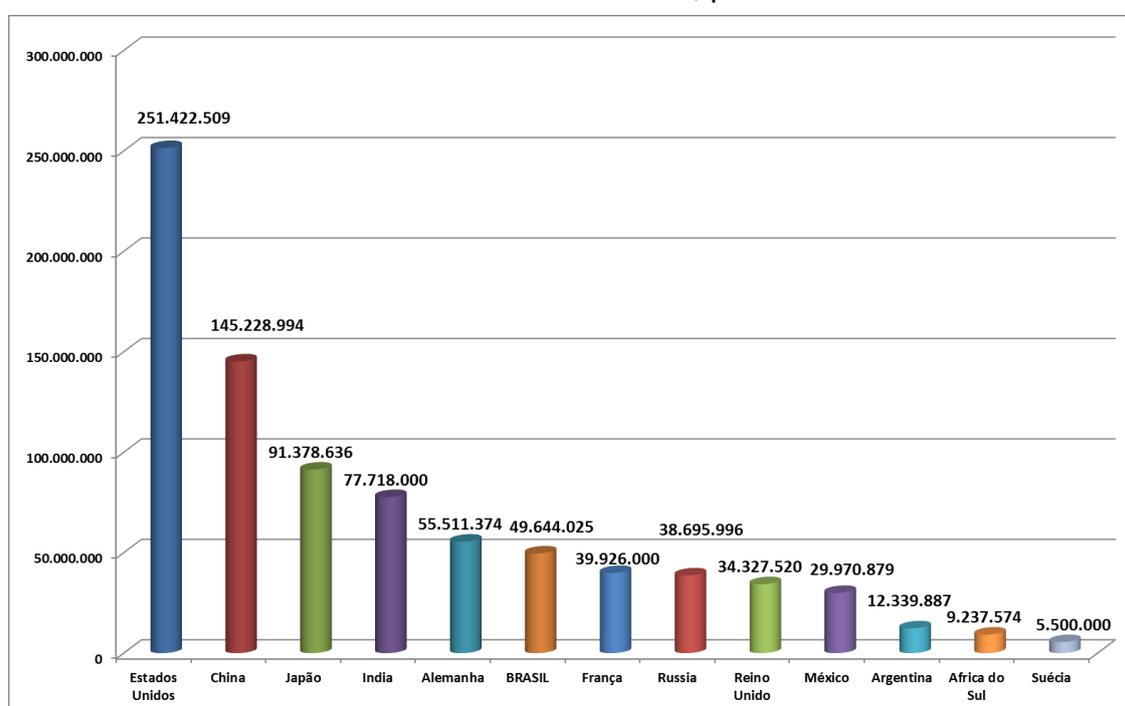
Frente à atitude dos brasileiros no trânsito, DaMatta (2010) aponta que não adianta termos um código de trânsitos mais avançado que o sueco, o alemão ou o britânico, nem termos equipamentos americanos de última geração ou *bulevares* franceses, se não temos motoristas destas nacionalidades para obedecer e honrar os códigos. Para sabermos se isto é verdadeiro, vamos fazer uma comparação entre as estatísticas do trânsito sueco, alemão, britânico, americano, francês e, para auxiliar no comparativo, vamos incluir os japoneses, chineses, indianos, russos, mexicanos e argentinos.

Os dados foram extraídos do Relatório Global de Acidente de Trânsito (Global Report of Traffic Accident)¹¹¹, de 2009, da Organização Mundial da Saúde (OMS). Primeiro vamos mostrar o tamanho da frota, depois o número de acidentes não fatais, as mortes no trânsito (a OMS considera morte no trânsito o óbito até trinta dias depois do acidente), as taxas de acidentes não fatais e mortes no trânsito por dez mil veículos. Os dados do Brasil, China, Estados Unidos, Índia, México, Reino Unido e Suécia são de 2006 e da África do Sul, Argentina, França e Rússia de 2007.

¹¹¹ Disponível em: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009. Acesso em: 20/01/2012.

Conforme o Gráfico 57, em relação aos países selecionados, o Brasil possuía a sexta maior frota de automóveis. Se por um lado, nossa frota era menor do que a de alguns os países chamados desenvolvidos, como Estados Unidos, Japão e Alemanha, por outro lado, era maior do que a de países como França, Reino Unido e Suécia. Entre os nossos “pares”, os integrantes do BRICS¹¹², nossa frota era menor que a da China e a da Índia, mas maior do que a da Rússia e a da África do Sul. Também tínhamos uma frota maior do que a dos nossos *hermanos* latino americanos, Argentina e México.

Gráfico 57 – Total da frota de veículos, países selecionados.



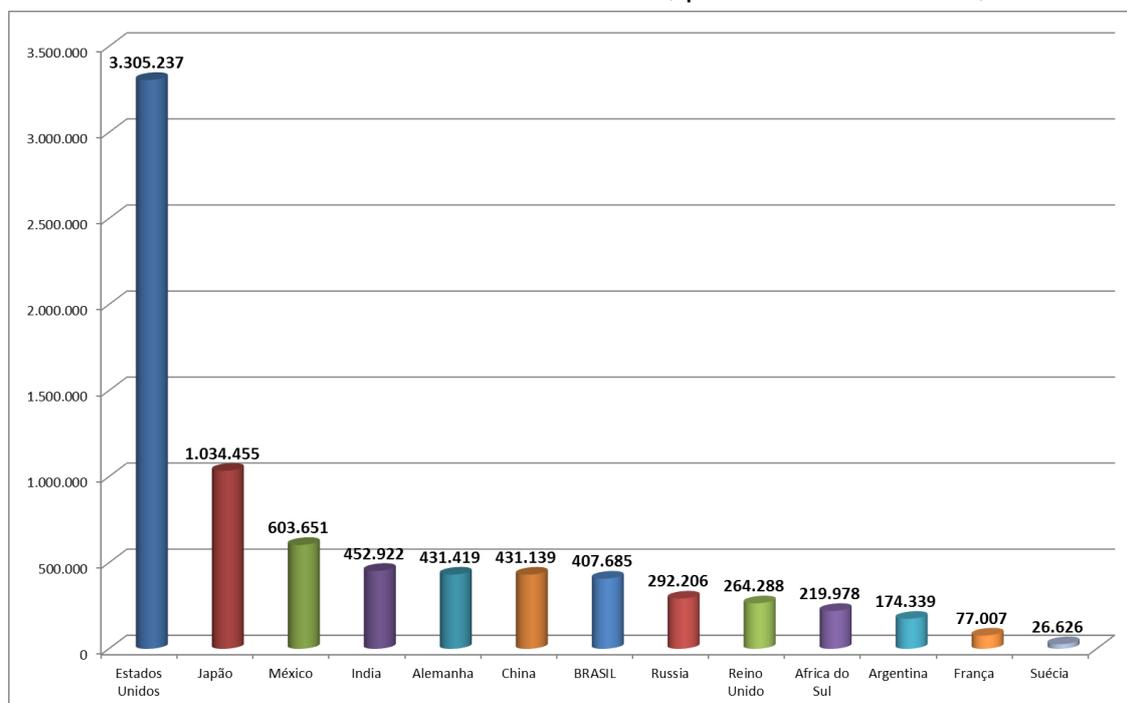
Fonte: OMS, 2009.

Pelo que mostra o gráfico, não há nenhuma relação entre o tamanho do território e o tamanho da frota de veículos. Os EUA, que tinha a maior frota, é o segundo país em extensão territorial, possuía 25,22 carros para cada

¹¹² Segundo o Itamaraty, “A idéia dos BRICS foi formulada pelo economista-chefe da Goldman Sachs, Jim O’Neil, em estudo de 2001, intitulado “Building Better Global Economic BRICs”. Fixou-se como categoria da análise nos meios econômico-financeiros, empresariais, acadêmicos e de comunicação. Em 2006, o conceito deu origem a um agrupamento, propriamente dito, incorporado à política externa de Brasil, Rússia, Índia e China. Em 2011, por ocasião da III Cúpula, a África do Sul passou a fazer parte do agrupamento, que adotou a sigla BRICS”. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/temas/mecanismos-inter-regionais/a-grupamento-brics>. Acesso em: 25/02/2012.

quilômetro quadrado e na Rússia, maior país do mundo, havia apenas 2,26 carros para cada quilômetro quadrado. O caso mais extremo é o do Japão com 241,86 carros por quilômetro quadrado, muito superior ao Brasil que tinha para cada quilômetro quadrado 5,41 carros.

Gráfico 58 – Total de acidentes não fatais, países selecionados, 2009.



Fonte: OMS, 2009.

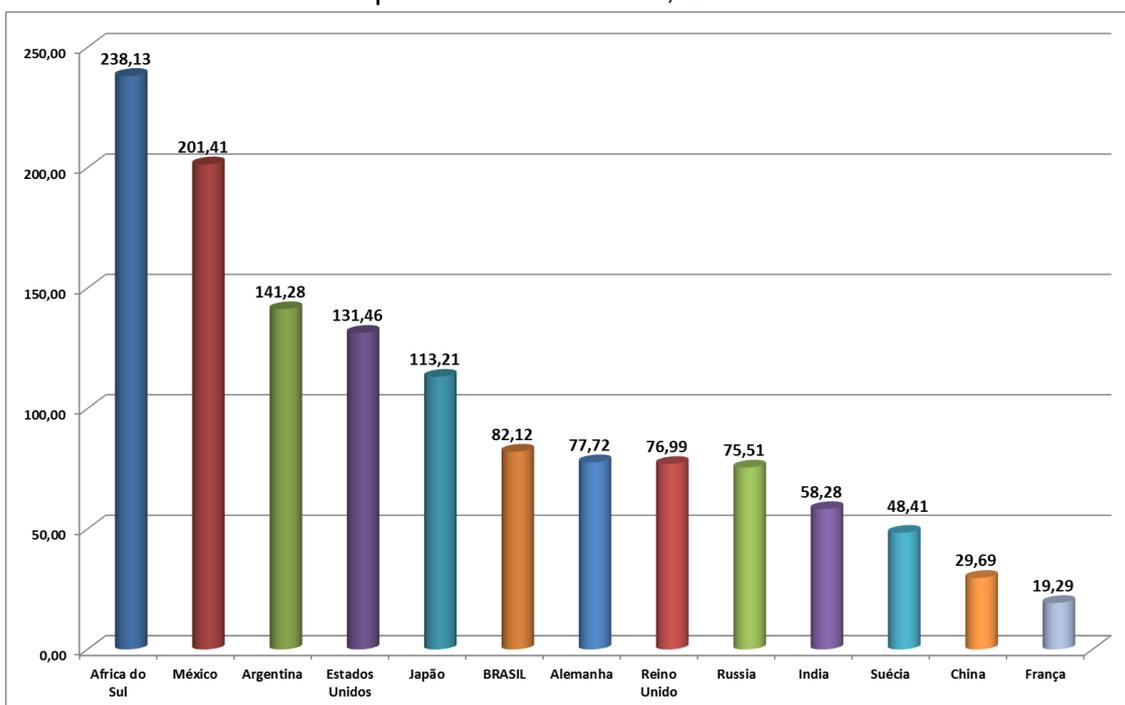
O Gráfico 58 mostra que o número de acidentes não fatais nos Estados Unidos representa 42,81% do total de acidentes somados de todos os países selecionados. O Brasil era o sétimo país em número de acidentes não fatais, com valores menores do que em alguns países desenvolvidos. Temos quase oito vezes menos acidentes que os Estados Unidos, menos da metade do Japão e valores muito próximos, mas ainda menores, do que a Alemanha. Em aos outros países do “primeiro mundo”, tínhamos, aproximadamente, uma vez e meia mais acidentes do que o Reino Unido, em torno de 5,2 vezes mais acidentes que a França e quase dezesseis vezes mais acidentes não fatais que a Suécia.

Em relação ao BRICS, nossos valores, embora próximos, ainda eram menores que os da Índia e China. No entanto, em comparação com a Rússia, tínhamos 1,4 vezes mais acidentes e quase duas vezes mais acidentes

que a África do Sul. Entre os países da América Latina, duas situações diferentes: em relação ao México, o Brasil tinha, aproximadamente, uma vez e meia menos acidentes, mas quase duas vezes e meia mais acidentes que a Argentina.

Como existe grande diferença entre o tamanho das frotas de veículos, a Suécia, por exemplo, possuía uma frota de, aproximadamente, dois por cento da americana e a Argentina tem uma frota quatro vezes menor que a brasileira, o número total de acidentes não é o melhor indicador para comparar os países. Para podermos comparar o que representa o total de acidentes em relação ao tamanho da frota, precisamos calcular uma taxa, que aqui será de acidentes não fatais por 10 mil veículos, conforme apresentada no Gráfico 59 abaixo.

Gráfico 59 – Taxa de acidentes não fatais por 10 mil veículos, países selecionados, 2009.



Fonte: OMS, 2009 e Tabulação da pesquisa.

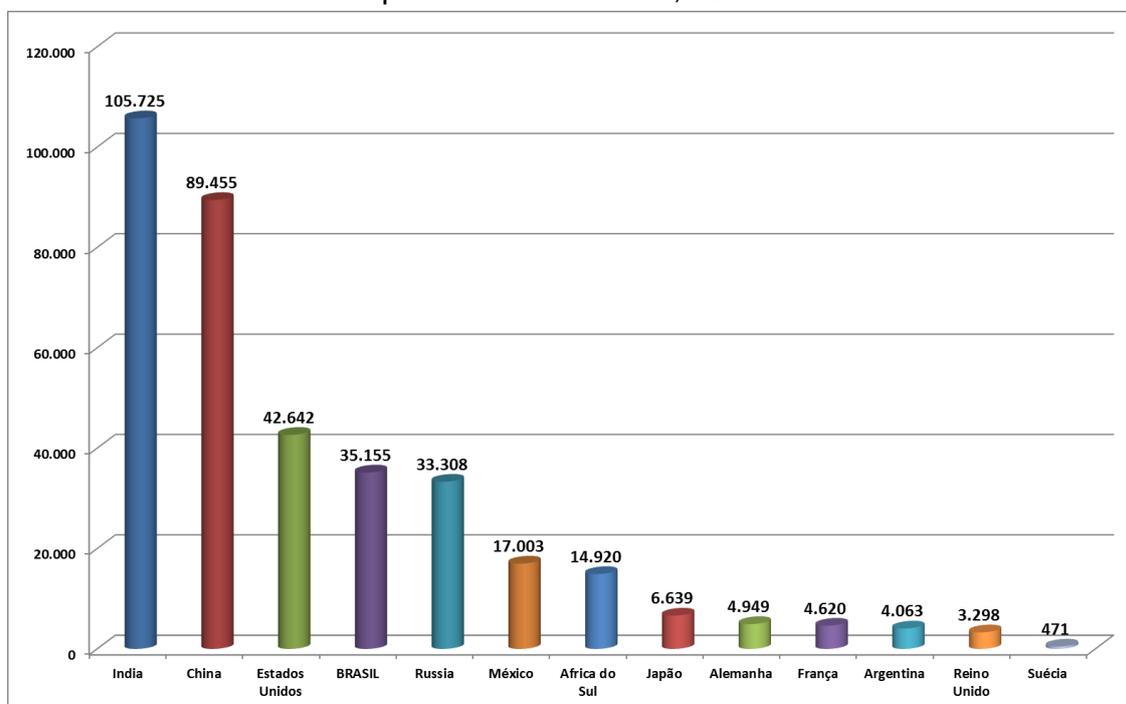
Quando comparadas as taxas, o Brasil sobe uma posição, de sétimo no total de acidentes não fatais, para sexto em relação ao tamanho da frota. Ainda assim, Estados Unidos e Japão apresentaram taxas maiores do que a brasileira, mas em comparação aos outros países desenvolvidos, nossa taxa

foi um pouco maior do que a Alemanha e do Reino Unido, aproximadamente, 1,7 vezes maior do que a sueca e mais de quatro vezes a taxa da França.

Do BRICS apenas a África do Sul teve uma taxa superior (quase o triplo) à brasileira. Em relação aos demais integrantes do grupo, Rússia, Índia e China, nossa taxa foi superior. Entre os países da América Latina, México e Argentina, apresentavam taxas muito superiores à verificada no Brasil.

Vejamos agora o número de mortes em acidentes de trânsito nestes países (Gráfico 60). Dentre os países desenvolvidos, apenas nos Estados Unidos ocorreram mais mortes no trânsito do que no Brasil. O total de mortes é menor no Japão, Alemanha, França, Reino Unido e, em relação à Suécia, o número de mortes no Brasil foi quase setenta e cinco vezes maior. Entre os países que compõem o BRICS, o número de mortes na Índia e na China foi muito superior ao do Brasil, que teve quantidade de vítimas fatais próximas aos valores da Rússia. A África do Sul foi o país desse grupo que teve o menor número de mortes no trânsito. O total de mortes em solo brasileiro foi muito superior àquelas ocorridas no México e na Argentina.

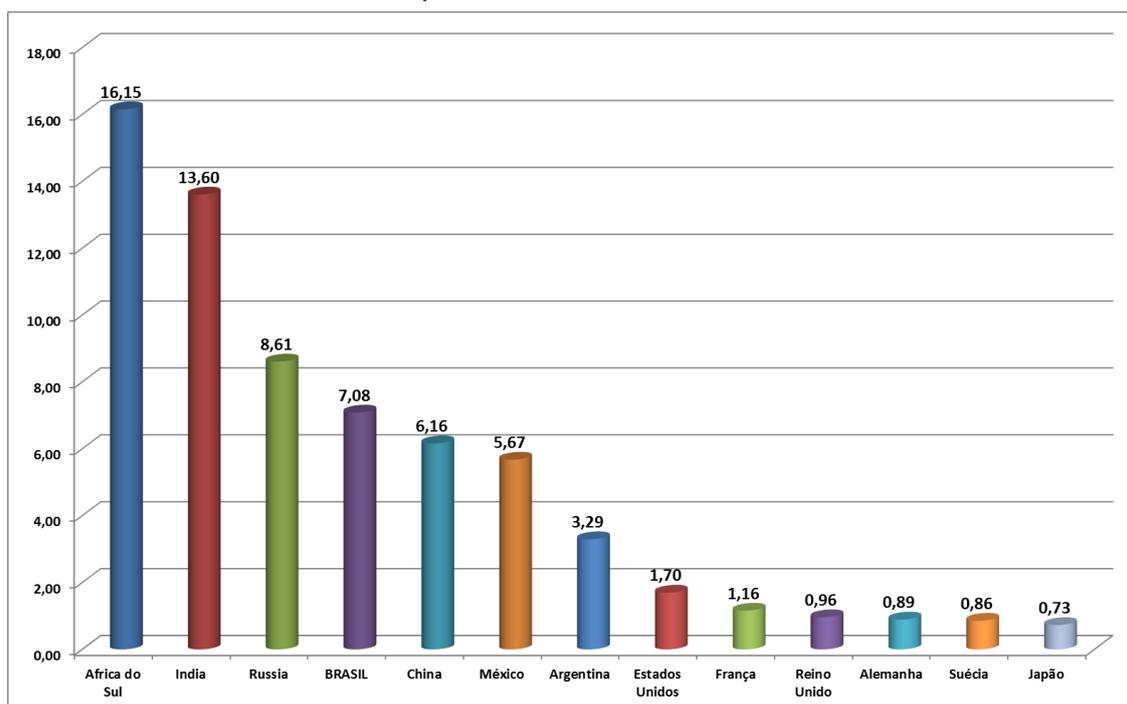
Gráfico 60 - Total de mortes em acidentes de trânsito, países selecionados, 2009.



Fonte: OMS, 2009

Quando se consideram as taxas de mortes no trânsito por 10 mil veículos, conforme podemos observar no Gráfico 61, o cenário se modifica. O Brasil continua em quarto lugar, porém aqui, em relação aos países do BRICS, nossa taxa era menos da metade da verificada na África do Sul, quase a metade da Índia e menor do que a taxa russa, porém maior que a taxa da China. Isto significa que entre os países selecionados, os cinco primeiros com maior taxa de mortes no trânsito faziam parte do BRICS. Comparado aos países da América Latina, o México teve uma taxa 1,3 vezes menor que a do Brasil, e a Argentina quase duas vezes menor. Todos os países desenvolvidos apresentavam taxas bem inferiores à brasileira. A taxa dos Estados Unidos, que era a maior dentre os países do “primeiro mundo”, foi quatro vezes e meia menor do que a brasileira.

Gráfico 61 – Taxa de mortes no trânsito por 10 mil veículos, países selecionados.



Fonte: OMS, 2009 e Tabulação da pesquisa.

Considerando o que foi apresentado, podemos agora retomar o pensamento de DaMatta (2010) e verificarmos se a falta de um código de trânsito mais avançado, tecnologia de última geração ou *bulevares* franceses, faz com que o condutor brasileiro seja pior que os demais. Talvez não

tenhamos a tecnologia americana, mas, no Brasil, o número de acidentes não fatais foi, pelo menos, sete vezes menor que nos Estados Unidos. Comparando as taxa de total de acidentes não fatais, a americana foi, aproximadamente, sessenta por cento maior. O número total de mortes em solo americano também foi superior, em torno de vinte por cento, ao da terra brasilis. Porém, em relação à taxa de mortes por 10 mil veículos, a registrada no Brasil foi quatro vezes e meia maior que a dos Estados Unidos.

Para o autor supracitado, pouco adianta instalar equipamentos americanos de última geração no Brasil se os motoristas brasileiros não obedecem e honram os códigos. Pelo que os dados apontam os motoristas americanos não têm sido tão honrados. O que explica, então, a grande diferença na taxa de mortes entre estes dois países? Provavelmente a tecnologia, mas não dos equipamentos de controle do tráfego, mas dos veículos. Como vimos anteriormente, mais da metade da frota de automóveis de passeio, tipo de veículo mais envolvido em acidente de trânsito, é composta por carros populares, justamente os modelos com menor padrão tecnológico e de segurança.

O nível tecnológico dos carros japoneses, na média, também é superior aos dos carros brasileiros. Isto pode ajudar a explicar porque mesmo que o Japão tenha tido uma taxa mais alta e o total de acidentes não fatais maior do que registrado no Brasil, nosso trânsito seja mais letal. Ressaltando que a taxa de mortes no Japão foi a menor registrada entre os países selecionados.

O padrão tecnológico dos veículos também pode explicar as diferenças encontradas entre o Brasil e os demais países desenvolvidos selecionados, isto é, Alemanha, França, Reino Unido e Suécia. Mas não só isso. DaMatta (2010) não deixa de ter razão, nestes países a obediência à legislação, e sobretudo, o respeito dos motoristas com os demais motoristas e pedestres está num limite superior ao verificado no Brasil. Na Suécia, por exemplo, basta o pedestre decidir atravessar a rua, independente da existência da faixa de segurança, que os motoristas param seus carros.

Comparando o Brasil com os demais países em desenvolvimento que compõem o BRICS, os resultados são variados. Em relação ao total de acidentes não fatais, Rússia e África do Sul apresentaram valores inferiores.

Com relação à taxa deste tipo de acidente, esta foi muito superior na África do Sul e no México, mas ficamos à frente de Rússia, Índia e China. O número total de mortes é um pouco superior ao verificado na Rússia, e mais que o dobro da África do Sul. Mas, quando comparados em termos de taxa, apenas a China apresentou valor inferior.

Se o padrão tecnológico e de segurança da frota de automóveis contribui para explicar, em parte, as mortes no trânsito, dado que os cinco países que compõem o BRICS são os cinco países com maior taxa de morte entre os países selecionados, podemos dizer que o padrão tecnológico e de segurança é semelhante entre estes países? A partir dos dados deste trabalho não seria possível responder esta pergunta, mas podemos fornecer algumas informações.

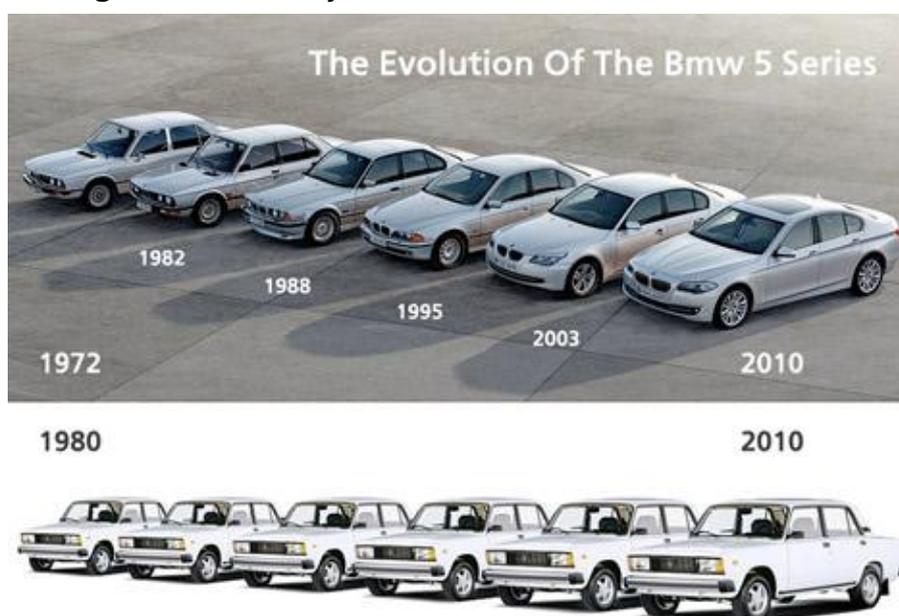
Em 2008, a montadora indiana Tata começou a produzir o modelo Nano. Como o nome sugere, é um modelo com pequenas dimensões para uso urbano, mas o grande “trunfo” da montadora é o preço que, na época do lançamento, custava, na Índia, o equivalente a R\$ 6.250,00. Além da falta de equipamentos de segurança básicos, como airbags e freio ABS, e motor com 634 cilindradas (um Uno Mille naquele ano tinha 994 cilindradas). Com o aumento das vendas na Índia, em 2011 a montadora teve que dobrar sua produção¹¹³. Como a produção do Nano teve início em 2008 e nossos dados são de 2006, os acidentes de trânsito ocorridos com este modelo não estão nas nossas estatísticas. Mas, a produção e posterior aumento nas vendas do Nano podem indicar o padrão de exigência, no que se refere à segurança dos veículos, dos consumidores indianos. Ou que, devido às condições econômicas da maioria da população indiana, apenas veículos com baixo custo são acessíveis, razão pela qual as motos são tão populares.

O modelo M100 começou a ser produzido na China, em 2003, pela montadora Changhe. Em 2008, começou a ser exportado para o Brasil, sendo o automóvel mais barato do mercado nacional, naquele ano. Embora equipado com alguns itens de série como ar condicionado e vidros elétricos, que só eram vendidos como opcionais pelos concorrentes, porém o M100 também não tinha airbag e nem freio ABS. Em 2010, o modelo deixou de ser importado para que

¹¹³ Disponível em: <http://www.noticiasautomotivas.com.br/>. Acesso em: 07/05/2012.

fossem feitas melhorias, retornando em 2011. Os problemas no modelo já havia sido apontados pela revista Quatro Rodas quando no início das importações realizou um teste de longa duração (o veículo deve rodar 60 mil quilômetros), porém o teste foi finalizado, de maneira inédita, aos 42.100 quilômetros, conforme a revista “em decorrência da incapacidade da rede de manter o carro minimamente seguro” e conclui “reprovado em todos os itens analisados, o M100 teve um dos piores desempenhos da história do Longa Duração”¹¹⁴. Isto não significa dizer que todos os carros das montadoras chinesas tenham os mesmos problemas. Em 2010, dos vinte modelos mais vendidos no mundo, sete eram chineses, três deles na primeira posição¹¹⁵.

Figura 18 – Evolução do BMW Série 5 e do Lada 2105.



The Evolution Of The LADA 2105

Fonte: <http://www.palitsyn.com/blog/fun/evolution-bmw-vs-lada>

A montadora russa AvtoVaz encerrou em maio de 2012 a produção do Lada 2107, após quarenta e dois anos de produção ininterrupta. O Lada foi um modelo concebido durante o regime comunista, no início dos anos 70 e, embora o fim da produção do modelo estivesse inicialmente marcada para

¹¹⁴ Disponível em: <http://quatrorodas.abril.com.br/carros/duracao/effa-m100-515093.shtml>. Acesso em: 08/05/2012.

¹¹⁵ Disponível em: <http://exame.abril.com.br/negocios/empresas/noticias/tres-carros-chineses-lideram-lista-mais-vendidos-mundo-564601>. Acesso em: 08/05/2012.

2009, graças a um subsídio do governo russo, que reduziu o preço, na época, para o equivalente a R\$ 8.700,00, a produção só foi encerrada três anos depois, no mesmo mês em que o subsídio foi suspenso. Em 2010, a montadora AvtoVaz comemorou a produção de 26 milhões de unidades do Lada. Se em 2006, conforme nossos dados, a frota russa era de 38.695.996 de veículos, levando-se em consideração que a Rússia é o principal mercado da montadora, é possível imaginar a quantidade de Ladas que ainda circulam nas vias russas¹¹⁶. Nos mais de quarenta anos de produção, o Lada pouco evoluiu em termos aerodinâmicos, tecnológicos e em segurança. Sua produção, como vimos, resistia graças aos subsídios, primeiro do governo comunista e depois dos governos capitalistas.

A Figura 18 mostra a “evolução” do Lada e do BMW Serie 5. Enquanto o primeiro manteve o mesmo padrão ao longo dos anos, o segundo passou por inúmeras mudanças. Isto quer dizer que a idade média da frota de automóveis não determina, necessariamente, o nível de segurança dos veículos que a compõem.

Em 2007, a idade média da frota de automóveis no Brasil era de, aproximadamente, nove anos, comparável à idade da frota americana que neste mesmo ano era de nove anos e dois meses, da Alemanha com oito anos e um mês e da França com oito anos. Isto é, nossos carros não são inseguros porque nossa frota é antiga, mas sim porque os itens de segurança nunca foram incorporados como “de serie”, para se ter airbag (quando esta opção existe) paga-se a mais, diferente do que acontece na Europa.

Testes de colisão realizados pela Associação de Consumidores PROTESTE, em 2007, com o modelo Fox, da Volkswagen, apontaram que “o motorista brasileiro sofreria lesões tão graves que poderia morrer devido à falta de proteção aos adultos do banco da frente”¹¹⁷, se comparados ao modelo fabricado no Brasil e exportado para a Europa, com airbag como item de série. A reportagem faz uma ressalva que “se fosse comparado com outros modelos nacionais semelhantes, o Fox brasileiro provavelmente seria considerado até mais seguro que os demais”.

¹¹⁶ Disponível em: <http://www.noticiasautomotivas.com.br/avtovaz>. Acesso em: 07/05/2012.

¹¹⁷ Disponível em: <http://www.proteste.org.br/automoveis/teste-de-coliseatilde-o-revela-carros-perigosos-s442761.htm>. Acesso em: 12/02/2012.

A eficiência do airbag é comprovada em inúmeras pesquisas. Segundo estudo do Centro de Experimentação e Segurança Viária (CESVI Brasil)¹¹⁸, se o airbag fosse item obrigatório nos automóveis e picapes, entre 2001 e 2007 poderia ter salvo 3.426 vidas, média de 489 por ano.

Conforme vimos anteriormente, o Fox é um Hatch Médio, segundo segmento da indústria automobilística brasileira e quarto lugar em número total de acidentes na base de dados consultada. São carros para consumidores que desejam (e podem pagar) um modelo acima dos Populares. Também vimos que, para o ano de 2007, de acordo com dados do Sistema Informações Policiais (SIP), os Populares, justamente os carros com menor quantidade de itens de segurança e motorização mais simples são aqueles que mais se envolvem em acidente com vítimas e que um terço das vítimas fatais, em acidentes ocorridos com este tipo de veículos, são os próprios condutores e/ou passageiros destes.

Em contraponto, modelos do tipo Sedã Grande estiveram envolvidos em apenas três acidentes com vítimas: um atropelamento, uma colisão e um capotamento. O relato do Boletim de Ocorrência (BO) que segue é referente ao capotamento de um automóvel desta categoria um BMW 330i:

Comunica que nesta data foi avisada pela Policia Rodoviária Estadual [...] que um veículo havia capotado nas margens da [...] havendo uma vitima fatal. Dirigi-me ao local do acidente, em contato com o policial militar [...], que já havia providenciado o levantamento topográfico, o mesmo informou que o condutor da BMW não estava ferido e constatei que a vitima esta caída próxima ao carro. Acionei pelo [...] o guincho, sendo designado o [...] Foi acionado a remoção do corpo, ficando responsável [...]. Apos fotografar o local, o motorista foi trazido para [...] a fim de ser confeccionado atestado e depois a esta delegacia para prestar depoimento. Segundo [...] Informou, havia pego a direção no posto [...] quando ao efetuar uma curva, o carro foi para o acostamento, ouviu um barulho na roda, tentou voltar para a pista, mas, perdeu o controle, capotando várias vezes ainda, informou não ter ingerido bebidas alcoólicas, estar usando cinto de segurança e não soube dizer se a vitima usava o cinto de segurança no momento do acidente.

Capotamento é um acidente típico de veículos em alta velocidade. Neste caso, parece um excesso de confiança do condutor na tecnologia disponível, isto é, o motorista confia no “sistema perito”, minimizando a gravidade da consequência que um possível erro que ele cometa possa causar. Conforme o depoimento, “após efetuar uma curva o carro foi para o

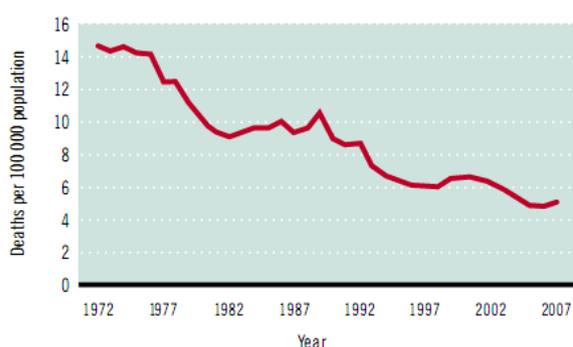
¹¹⁸ Disponível em: <http://www.cesvibrasil.com.br/pesquisas/pesquisas.shtm#air>. Acesso em 12/02/2012.

acostamento”, o que é um indicativo ou de falha na execução da manobra ou de excesso de velocidade na execução desta.

Se o padrão tecnológico e de segurança dos automóveis é um fator decisivo para redução das mortes no trânsito, é necessário renovar a frota por veículos mais seguros, o que pode demorar décadas. Além disso, são necessárias políticas públicas eficazes, com estratégias em longo prazo. A Suécia, por exemplo, demorou quarenta anos para chegar ao atual patamar de acidentes e mortes no trânsito.

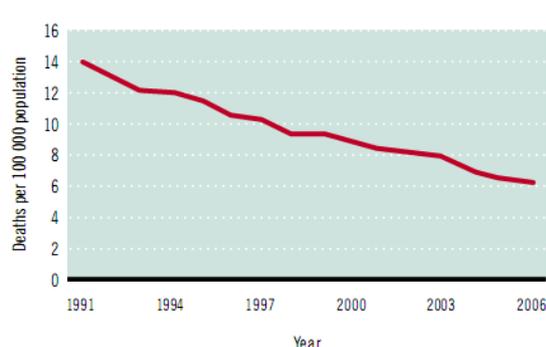
A série de gráficos abaixo, sobre Tendências de Mortes no Trânsito (Trends in Road Traffic Deaths), extraídos do Relatório Global de Acidente de Trânsito da OMS, mostra que no começo dos anos setenta havia quinze mortes para cada 100 mil habitantes na Suécia. Em 2007, a taxa diminuiu para cinco.

Figura 19 - TMT, Suécia.



Fonte: OMS, 2009.

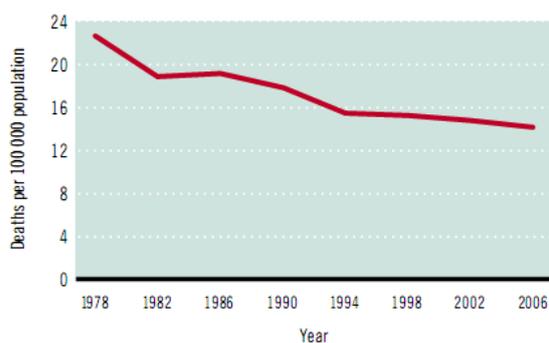
Figura 20 – TMT, Alemanha.



Fonte: OMS, 2009.

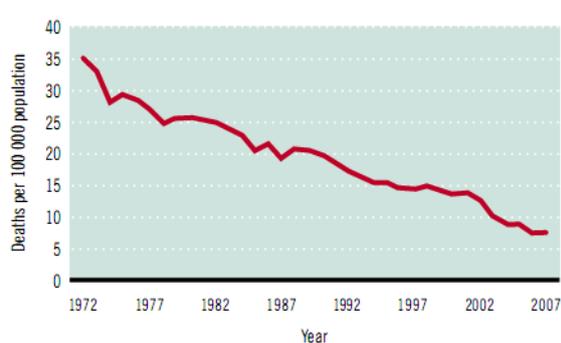
Todos os países desenvolvidos aqui analisados, Alemanha em 1991, Estados Unidos em 2006, França em 1995, Suécia em 1972 e Japão em 2006, já tiveram taxas em torno de quinze mortes por 100 mil habitantes em algum momento da série histórica. No Brasil, a menor taxa registrada foi em torno de dezesseis mortes por 100 mil habitantes no início dos anos oitenta.

Figura 21 – TMT, Estados Unidos.

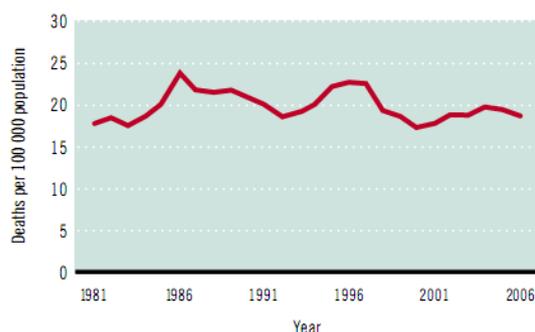


Fonte: OMS, 2009.

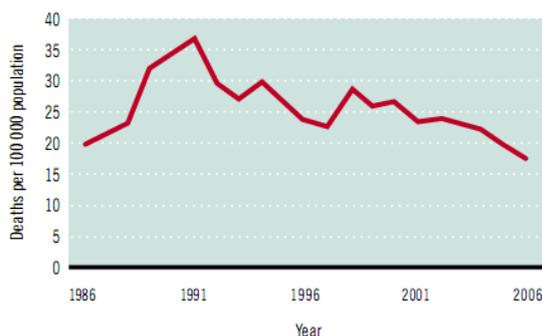
Figura 22 – TMT, França.



Fonte: OMS, 2009.

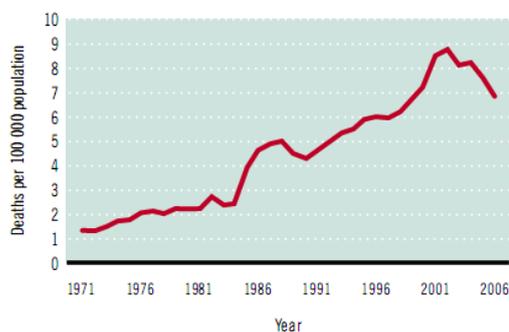
Figura 23 – TMT, Brasil.

Fonte: OMS, 2009.

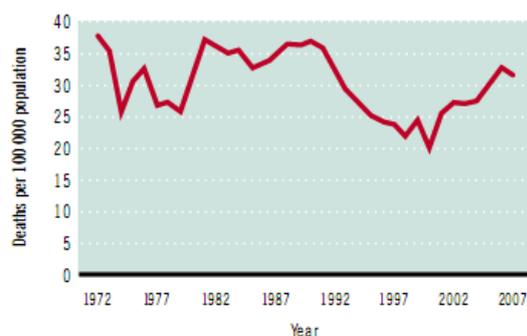
Figura 24 – TMT, Japão.

Fonte: OMS, 2009.

Entre os países do BRICS, a China apresentou uma curva ascendente durante trinta anos, entre 1971 e 2001, quando as mortes começaram a diminuir. O que chama a atenção no gráfico é que mesmo em 2001 quando a série atingiu o ápice, foram nove mortes por 100 mil habitantes, uma taxa semelhante ou até inferior a alguns países desenvolvidos. Na África do Sul, a partir do início dos anos 1990 houve uma queda acentuada na taxa de mortalidade por acidentes de trânsito, porém, na década seguinte houve um aumento da taxa.

Figura 25 – TMT, China.

Fonte: OMS, 2009.

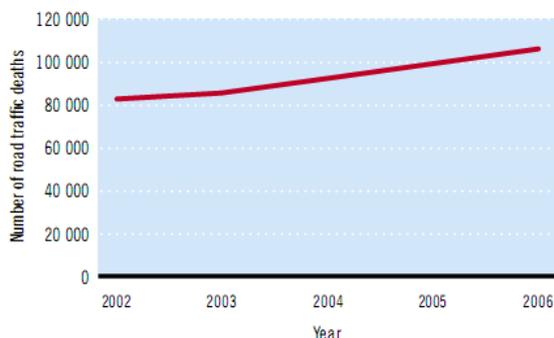
Figura 26 – TMT, África do Sul.

Fonte: OMS, 2009.

Os gráficos abaixo, retirados do mesmo relatório da OMS dos anteriores, não seguem o mesmo padrão, ao invés de apresentar a taxa por 100 mil habitantes, mostra o total de mortes no trânsito, o que impede a comparação com os gráficos anteriores. No entanto, é possível perceber as tendências. Na Índia houve um aumento em torno de 20 mil mortes entre 2002 e 2006. A Rússia, após a queda nas mortes registrada entre o início e o final da

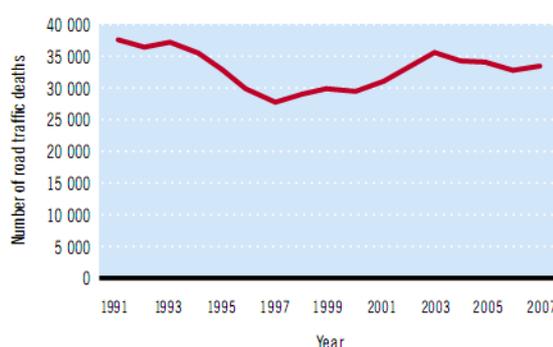
década de 1990, apresentou aumento na década seguinte, com número de mortos no trânsito em torno de trinta mil.

Figura 28 – TMT, Índia.



Fonte: OMS, 2009.

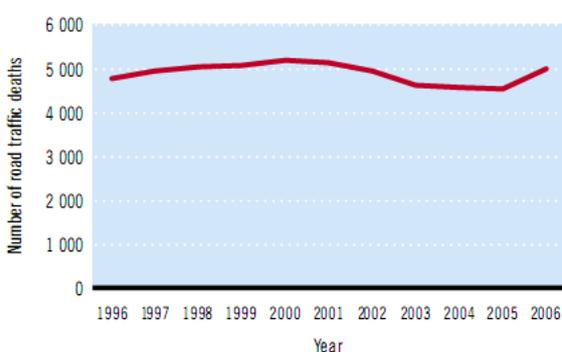
Figura 29 – TMT, Rússia.



Fonte: OMS, 2009.

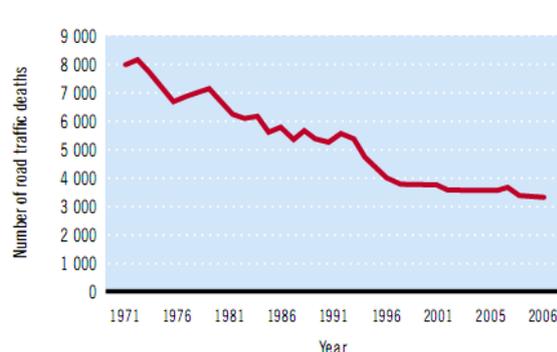
No México, o número de mortes tem se mantido na faixa de quatro mil e quinhentos e cinco mil, ao longo dos últimos dez anos. A Argentina registrou uma queda consistente no número de mortes no trânsito nos últimos trinta e cinco anos, reduzindo de oito mil mortos na década de 1970 para, aproximadamente, três mil em 2006.

Figura 31 – TMT, México.



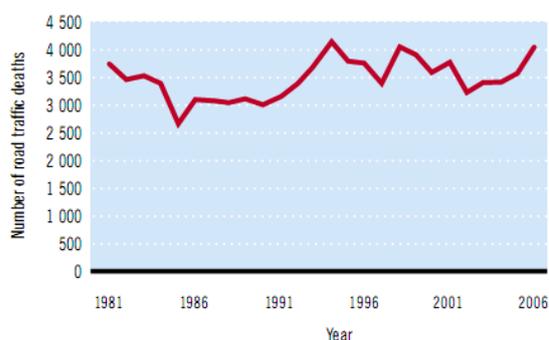
Fonte: OMS, 2009.

Figura 32 – TMT, Argentina.



Fonte: OMS, 2009.

Figura 33 – TMT, Reino Unido.



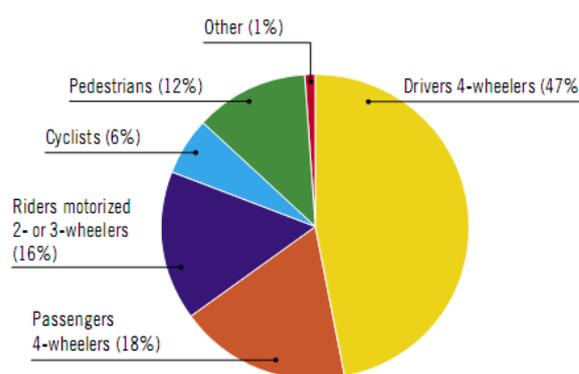
Fonte: OMS, 2009.

O número de mortes no trânsito no Reino Unido registrou o menor valor em meados dos anos 1980. A partir de 1995, a quantidade de vítimas fatais tem se mantido, aproximadamente, entre três mil e quatro mil mortes por ano.

A redução na taxa de mortalidade ou no total de mortes pode ser observada, na maioria dos casos, entre os países desenvolvidos, como Suécia, Alemanha, EUA e França, mas também na Argentina, que não se enquadra neste grupo. As oscilações ao longo da série histórica ocorreram tanto em países do “primeiro mundo”, Japão e Reino Unido, no México quanto em três países do BRICS (Brasil, África do Sul e Rússia). Os outros dois representantes deste bloco Índia e China registram aumento ao longo do período, embora neste último a tendência seja de queda.

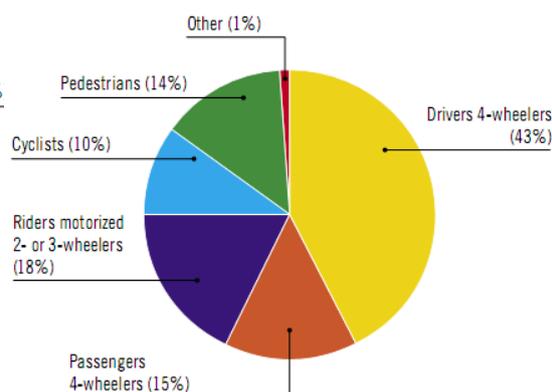
Mas, quem são as principais vítimas de acidente de trânsito, nos países selecionados? Existem diferenças fundamentais entre o tipo de vítima nos países desenvolvidos e subdesenvolvidos? A partir das informações existentes no relatório da OMS, não é possível traçar um perfil completo das vítimas fatais. É possível, apenas, determinar se são condutores, passageiros, pedestres, ciclistas e outros. A partir destas categorias, vamos dividir as vítimas em dois tipos utilizados anteriormente quando elaboramos o perfil das vítimas no caso brasileiro, as vítimas fatais que *estavam no veículo* (motoristas, motociclistas e passageiros) e as que *não estavam no veículo* (pedestres ciclistas e outros).

Figura 34 - Suécia



Fonte: OMS, 2009.

Figura 35 - Alemanha

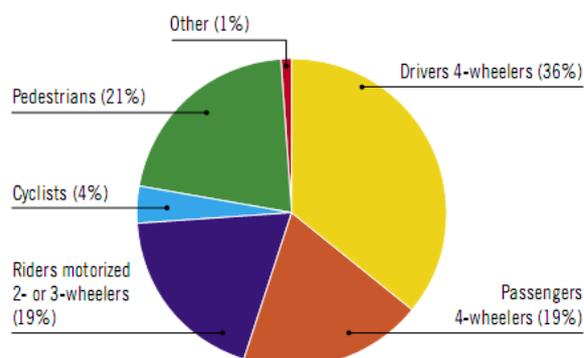


Fonte: OMS, 2009.

Na Suécia, 81% das vítimas fatais estavam no veículo, com maior porcentagem para os motoristas e 19% não estavam no veículo, principalmente pedestres. Na Alemanha, a porcentagem dos que estavam no veículo foi de 76%, sendo os condutores a categoria com maior número de vítimas fatais e

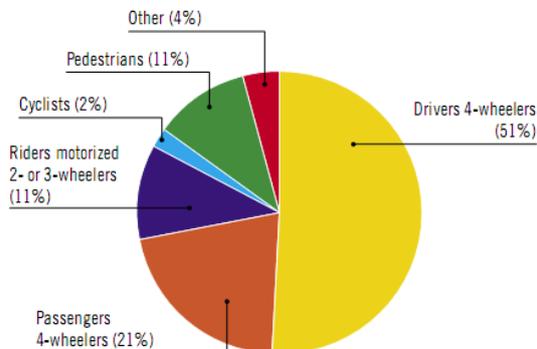
entre os que não estavam no veículo 24%, os pedestres foram as maiores vítimas.

Figura 36 - Reino Unido



Fonte: OMS, 2009.

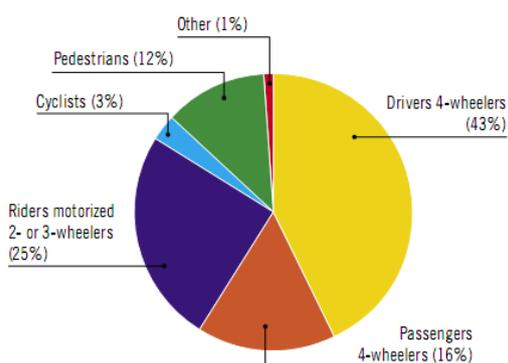
Figura 37 - Estados Unidos



Fonte: OMS, 2009.

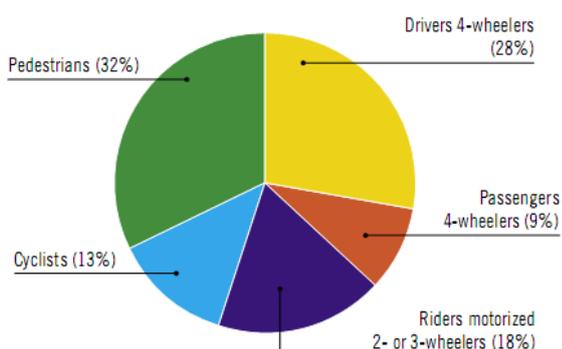
No Reino Unido 74% das vítimas fatais estavam no veículo, com maior porcentagem para os motoristas, e os pedestres foram os mais vitimizados dos 26% que não estavam no veículo, superando o número de passageiros mortos. Se, por um lado, os EUA tiveram a maior porcentagem de motoristas mortos em acidentes de trânsito, mais da metade do total de 83% de vítimas fatais que estavam no veículo, por outro lado, teve o menor percentual de pedestres mortos em acidentes de trânsito, embora estes ainda sejam a maioria dos 17% das vítimas que não estavam no veículo.

Figura 38 - França



Fonte: OMS, 2009.

Figura 39 - Japão

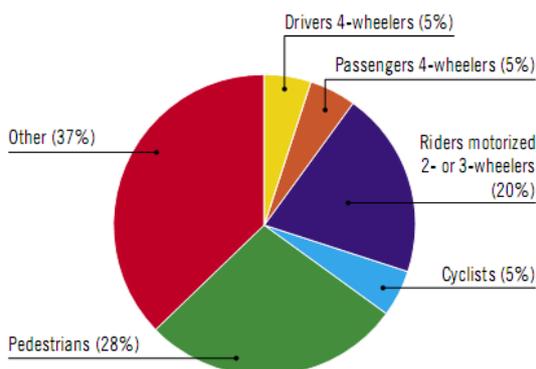


Fonte: OMS, 2009.

A França teve a maior taxa entre os países selecionados de vítimas fatais que estavam no veículo, 84%, e apesar dos motoristas terem sido a maior parte das vítimas, este é o país desenvolvido com a maior porcentagem de motociclistas mortos. Entre os 16% de mortos que não estavam no veículo,

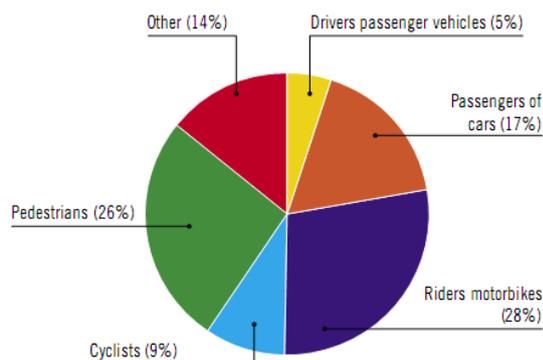
a maioria eram pedestres. O Japão apresenta uma particularidade, o baixo número de motoristas mortos em relação ao de pedestres. Dos países desenvolvidos é o que possuía a menor percentagem de vítimas fatais que estavam no veículo 55% e a maior percentagem de mortos que não estavam no veículo 45%.

Figura 40 - Brasil



Fonte: OMS, 2009.

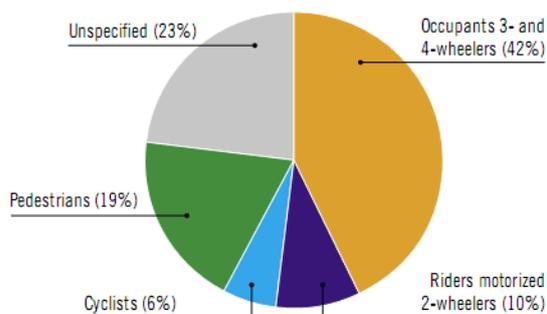
Figura 41 - China



Fonte: OMS, 2009.

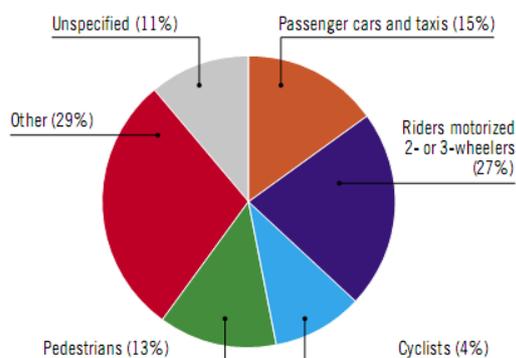
O Brasil teve a menor percentagem de vítimas fatais que estavam no veículo, 30%, e a maioria destes não estavam em automóvel, mas em motocicletas. A grande percentagem de “Outros”, no entanto, deixa dúvidas sobre este cenário. Como a categoria “Outros” está agregada às vítimas fatais que não estavam no veículo, elevou o percentual desta categoria que foi de 70%. A China foi o único país que teve a mesma percentagem para o número de vítimas que estavam no veículo e as que não estavam no veículo, 50%. Sendo que os motociclistas foram os mais vitimizados no primeiro caso e os pedestres no segundo.

Figura 42 - Argentina



Fonte: OMS, 2009.

Figura 43 – Índia

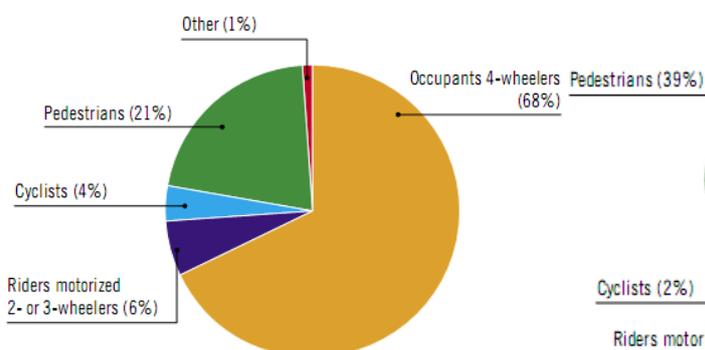


Fonte: OMS, 2009.

A maior parte dos 52% de vítimas fatais que estavam no veículo na Argentina era de ocupantes de automóveis. A porcentagem de vítimas que não estavam no veículo foi 48%. Chama a atenção no gráfico que quase um quarto das informações não foi especificado. Na Índia, a maioria das vítimas fatais não estava no veículo, com 58% do total, embora mais da metade deste valor seja da categoria “Outros”. Dos 42% que estavam no veículo, a maior parte eram motociclistas, embora chame a atenção o fato de não ter sido relatado nenhuma morte entre motoristas.

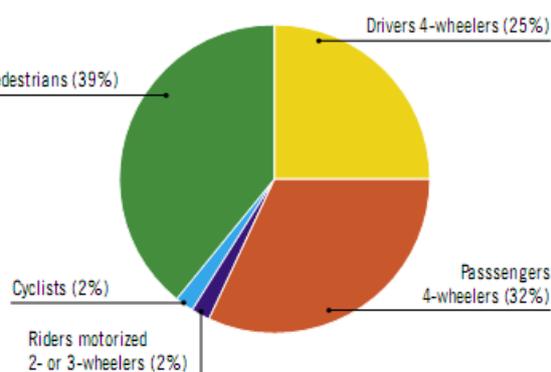
No México, 74% das vítimas fatais estavam no veículo, porém, como não aparecem os percentuais específicos de motoristas e passageiros, podemos apenas apontar que mais de noventa por cento dos mortos nesta categoria estavam em automóveis. O percentual de vítimas que não estavam no veículo, com maior participação dos pedestres, foi de 26% do total. Na África do Sul, a maioria das vítimas fatais estava no veículo, com 59% do total, mas assim como na China e na Índia, a categoria mais vitimizada não foram os condutores, mas os passageiros. Dos 41% de mortes de pessoas que não estavam no veículo, mais de noventa e cinco por cento eram pedestres.

Figura 44 - México



Fonte: OMS, 2009.

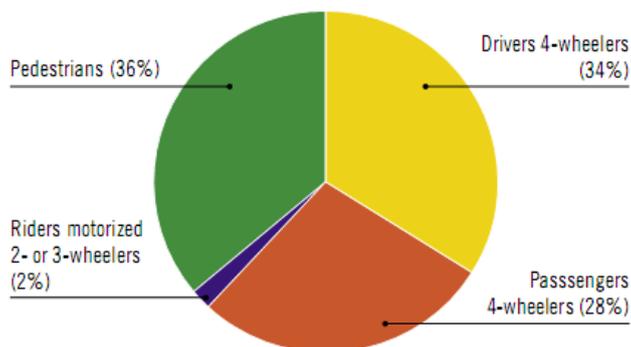
Figura 45 - África do Sul



Fonte: OMS, 2009.

A Rússia teve o segundo maior percentual de pedestres mortos em acidentes de trânsito (menor apenas que o percentual da África do Sul) 36%, como não foi registrada nenhuma morte de ciclistas, este valor é o total de vítimas fatais que não estavam no veículo. Os que estavam no veículo somaram 64% de todos os casos, com maior vitimização entre os motoristas.

Figura 46 – Rússia



Fonte: OMS, 2009.

Com estas informações vamos responder às perguntas feitas anteriormente: quem são as principais vítimas de acidente de trânsito, nos países selecionados? Podemos dividir em três grupos: o primeiro é formado por Suécia, Alemanha, Reino Unido, França, Estados Unidos e México. Neste grupo, pelo menos setenta e quatro por cento das vítimas fatais são de pessoas que estavam no veículo; o segundo grupo é formado por Japão, Argentina, África do Sul e Rússia, aqui o percentual de vítimas fatais que estavam no veículo está um pouco acima dos cinquenta por cento até sessenta e quatro por cento; no terceiro grupo, constituído por Brasil, China e Índia, a porcentagem dos que estavam no veículo e morreram foi igual ou menor que cinquenta por cento. Ou seja, a diferença entre o primeiro e segundo grupo está na porcentagem, mais alta no primeiro que no segundo, de motoristas, motociclistas e passageiros que foram vítimas fatais em acidentes de trânsito, mas em ambos os casos, estas vítimas constituíram a maioria dos casos. No terceiro grupo, o percentual de pedestres, ciclistas e outros que foram vítimas fatais é igual ou superior ao de motoristas, motociclista e passageiros.

Existem diferenças fundamentais entre o tipo de vítima nos países desenvolvidos e subdesenvolvidos? Podemos dizer que em quase todos os países desenvolvidos três quartos das vítimas fatais estavam no veículo, com exceção do Japão. Este país apresentou uma porcentagem dentro da margem dos países do BRICS que foi de trinta por cento (Brasil) até sessenta e quatro por cento (Rússia) de vítimas que estavam no veículo. Poderíamos incluir neste grupo a Argentina, ficando o México no grupo dos países desenvolvidos.

6.1 – A lei e os acidentes de trânsito no Brasil.

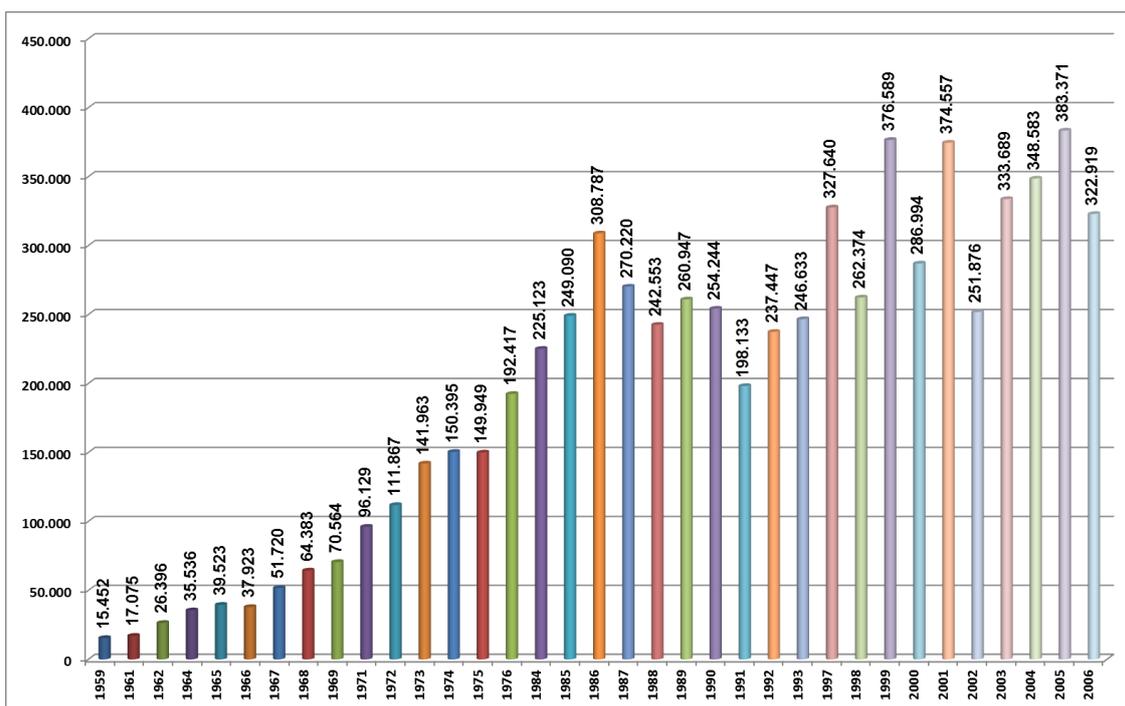
Embora o padrão tecnológico e de segurança dos veículos seja um fator importante, pois mesmo que não evite o acidente reduz a probabilidade deste ser fatal, sabemos que a falha humana é a principal causa dos acidentes de trânsito. Para DaMatta (2010), esta questão humana é fundamental, o autor afirma que “seria inútil realizar a costumeira démarche legislativa” já que os brasileiros tem imensa dificuldade de obedecer as leis. Se isso for verdadeiro, nosso número de acidentes, ou mais precisamente sua taxa por 10 mil veículos deveria se manter inalterada, ou, pelo menos, manter um padrão semelhante ao longo do tempo, já que não sabemos “obedecer às leis” e seguir as normas que regem o trânsito, a quantidade de acidentes cresceria na mesma proporção que aumenta o número de veículos nas ruas e estradas.

O Gráfico 62 mostra o número de acidentes com vítimas para alguns anos, entre 1956 e 2006. Podemos notar o crescimento contínuo no número de acidentes até 1986. Neste ano, o Decreto nº 92,387, de 09 de fevereiro, alterou diversos artigos do Código de Trânsito Nacional (Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968). Entre as mudanças, deu nova redação ao Art. 120, exigindo maior fiscalização nos itens de segurança. A redação de 1968 era a seguinte:

Art 120. A licença será expedida pela repartição competente, desde que apresentados os documentos exigíveis e pagos os tributos devidos. Parágrafo único. Na aplicação do disposto neste artigo observar-se-ão os casos de imunidade e isenção previstos na legislação e nos atos internacionais em vigor.

A redação dada ao artigo pelo decreto de 1986 mudou o foco, passando da comprovação de documentos e pagamentos de tributos para a segurança dos veículos:

Art 120. Os órgãos de trânsito, ou entidades por eles credenciadas, procederão à vistoria do veículo, especialmente para verificar se atendem aos requisitos de segurança e dispõem dos equipamentos obrigatórios em perfeito funcionamento. (Redação dada pelo Decreto nº 92.387, de 6.2.1986).

Gráfico 62 – Total de acidentes com vítimas, Brasil, 1959-2006.

Fonte: Anuário Estatístico do IBGE (1959-1993), DENATRAN (1997-2006).

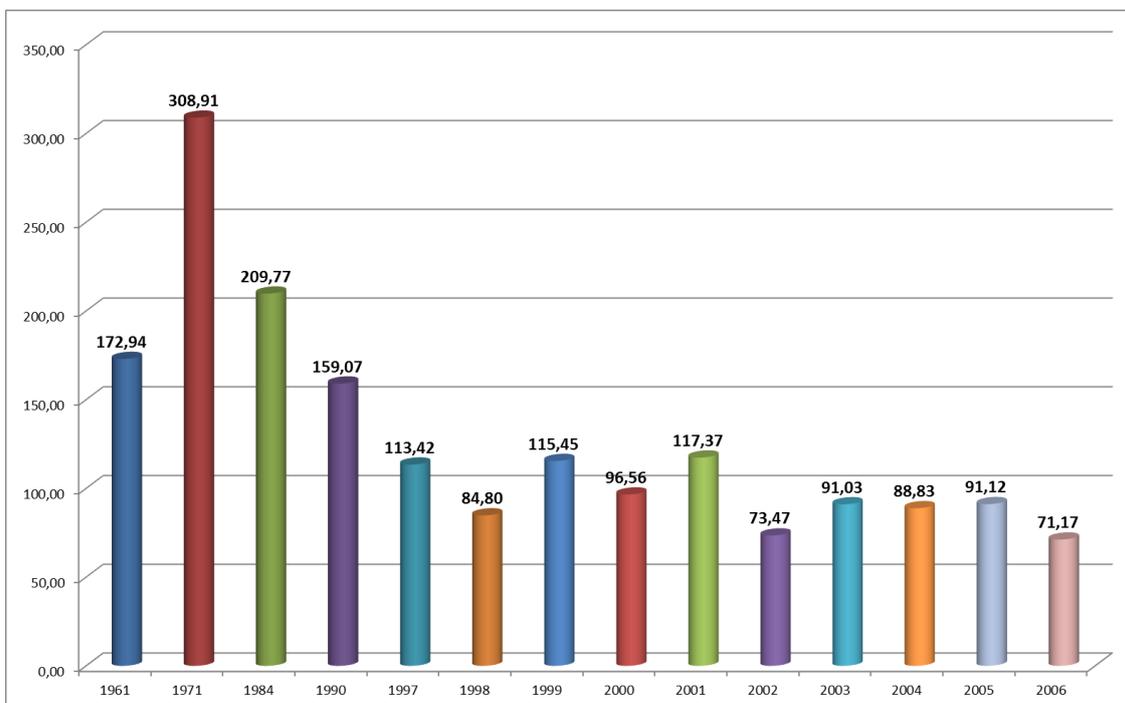
A exata proporção da influência da lei na redução do número de acidentes com vítimas em 1987 é difícil de ser calculada, mas a queda no total de acidentes nos dois anos seguinte coincide com a maior exigência de fiscalizar os requisitos de segurança dos veículos. Melhorias ou o bom funcionamento dos itens de segurança (como cinto de segurança, por exemplo) são fundamentais para a incolumidade dos ocupantes do veículo. Ao estabelecer que a vistoria deva **especialmente** verificar se o veículo atende a requisitos de segurança pode ter obrigado muitos proprietários a se adequar a lei sob o risco de não ter o veículo aprovado na vistoria. Esta adequação parece ter tido reflexos nos acidentes de trânsito.

Em 1986, o número de passageiros mortos em acidente de trânsito foi de 7.116 e de condutores mortos foi de 8.478. Em 1987, o número de passageiros mortos foi cinco por cento menor (6.760) e motoristas mortos quase dois por cento (8.325). Apesar de em 1988 ter ocorrido um aumento no número de vítimas fatais em relação ao ano anterior, sendo 6.820 passageiros e 8.414 condutores, os valores foram menores que aqueles registrados em 1986. Ou seja, após a nova redação do decreto, que estabeleceu maior rigor na fiscalização, houve uma redução no número de vítimas fatais.

Entre as vítimas não fatais, o número de passageiros feridos caiu de 133.821 (1986) para 122.917 (1987), queda de 8,14% em relação ao ano anterior, e 109.741 (1988) queda de dezoito por cento em relação a 1986. O número de condutores feridos diminuiu de 153.757 (1986) para 135.205 (1987), redução de doze por cento, e 122.499 (1988) redução de 20,32% comparado ao primeiro ano.

Podemos perceber que há o aumento no número de acidentes em 1997 e uma queda no ano seguinte. Em setembro deste ano foi sancionado o novo Código Brasileiro de Trânsito (CTB), que entrou em vigor, efetivamente, em 1998, cento e vinte dias após sua promulgação. Este código tornou obrigatório o uso do cinto de segurança, conforme o “Art. 65. É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiro em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN”. Além disso, o Art. 167 estabelece que: “deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, conforme previsto no art. 65” é considerada infração grave, com multa e medida administrativa de retenção do veículo até a colocação do cinto pelo infrator, o que impede que veículo siga seu caminho caso não existe o cinto de segurança ou não funcione adequadamente.

Gráfico 63 – Taxa de acidentes com vítimas, Brasil, 1961-2006.



Fonte: Anuário Estatístico do IBGE (1959-1993), DENATRAN (1997-2006) e tabulação da pesquisa.

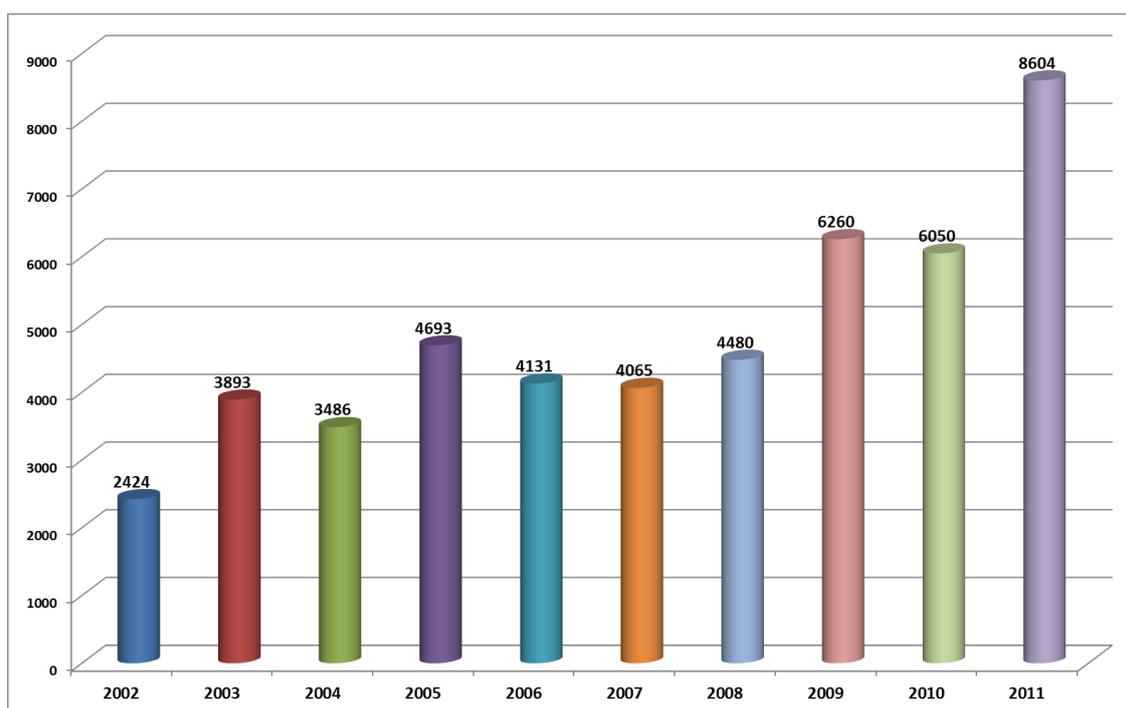
Em relação à taxa por 10 mil veículos, o Gráfico 63 mostra que após atingir seu ápice em 1971, há uma curva descendente. A queda na taxa entre 1984 e 1990 pode ser resultado da melhoria na fiscalização dos equipamentos de segurança em vigor a partir de 1986. E embora o número de acidentes tenha crescido em termos quantitativos em 1997, a taxa demonstra queda em relação aos anos anteriores. Há também uma queda significativa em 1998, ano que efetivamente o novo código entrou em vigor. Embora nos anos seguintes existam oscilações na série histórica, para mais e para menos, as taxas se mantêm abaixo do verificado no início dos anos noventa.

Podemos ver no gráfico que a taxa atual de acidente de trânsito com vítimas no Brasil é, aproximadamente, duas vezes menor do que há quarenta e cinco anos. Uma parte desta redução deve-se a evolução tecnológica e nos itens de segurança incorporada aos veículos nestes quarenta e cinco anos. Mesmo que a maioria da frota brasileira ainda não tenha airbag, houve melhorias nos sistemas de freio, na qualidade dos pneus e em diversos componentes dos atuais carros em relação aos da década de 1960.

Outra parte está relacionada à melhoria na legislação de trânsito que em determinados momentos contribuiu substancialmente para a queda da letalidade no trânsito. O indivíduo pode respeitar a lei por entender que ela é legítima ou simplesmente porque não deseja ser multado. Nesse caso, cabe ao Estado, representado pelos órgãos municipais, fiscalizar e obrigar o cidadão a obedecer à lei. Se isto é verdadeiro no trânsito, no momento em que há um aumento na fiscalização, o que normalmente ocorre quando uma nova lei entra em vigor no Brasil, como no caso da Lei Seca, deve ocorrer uma redução dos indicadores, pelo menos num primeiro momento, como veremos a seguir.

Após a promulgação da Lei Seca, em meados de 2008, o número de operações (blitz) realizadas pelo DETRAN do Ceará¹¹⁹ teve um aumento de quase quarenta por cento no ano seguinte à promulgação da lei, ou seja, em 2009. No ano seguinte, o número de operações manteve-se no mesmo patamar, aumentando mais de quarenta por cento em 2011, em relação ao ano anterior (Gráfico 64).

¹¹⁹ Não foi possível obter informações sobre o número de operações realizadas pelos demais DETRANs estaduais no Brasil. Apenas no Estado do Ceará esta informação está disponível no sítio. Razão pela qual vamos tratar apenas deste estado.

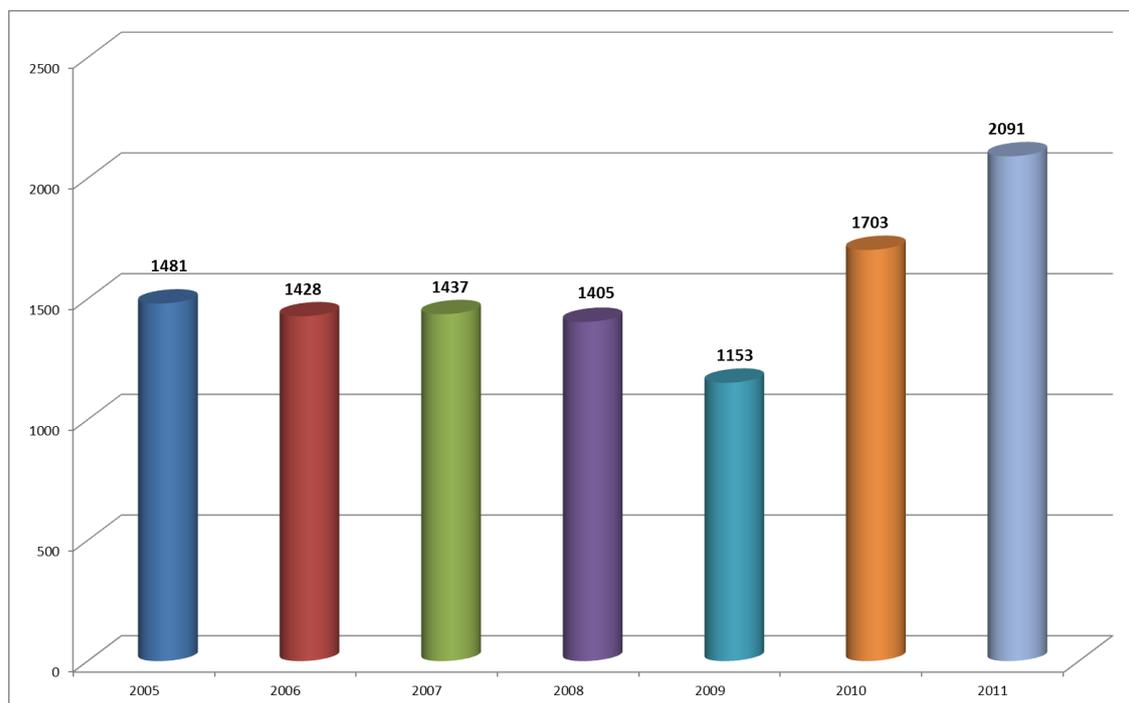
Gráfico 64 – Total de *blitz* realizadas pelo DETRAN, Ceará, 2002-2011.

Fonte: DETRAN/CE

Se levarmos em consideração o fato apresentado anteriormente que em 2008 existia apenas um bafômetro no estado do Ceará, embora este equipamento já fosse regulamentado pelo INMETRO desde 2002, entende-se porque o número de operações não teve aumento significativo em relação ao ano anterior. Sem a quantidade de equipamentos necessários para verificar o nível alcoólico dos motoristas, a quantidade de *blitz* podia se manter no mesmo patamar. Vale ainda lembrar que o código de trânsito de 1997 já estabelecia um limite de decigramas de álcool por sangue, mas apenas após a Lei Seca o “teste do bafômetro” começou a ser realizado em maior escala.

A Lei Seca foi efetiva na redução na letalidade no trânsito, razão principal de sua existência? No Gráfico 65 percebemos que não houve queda significativa em 2008 em relação ao ano anterior, primeiro porque a lei foi promulgada em junho, então teve somente o segundo semestre para ter efeito, segundo porque, como dito antes, o DETRAN não tinha equipamento suficiente para a fiscalização naquele ano. Porém, em 2009, houve uma queda de, aproximadamente, dezoito por cento no número de mortes. Nos dois anos seguintes, no entanto, há um aumento no número de mortes. Por que isto ocorreu?

Gráfico 65 – Total de vítimas fatais em acidentes de trânsito, Ceará, 2005-2011.



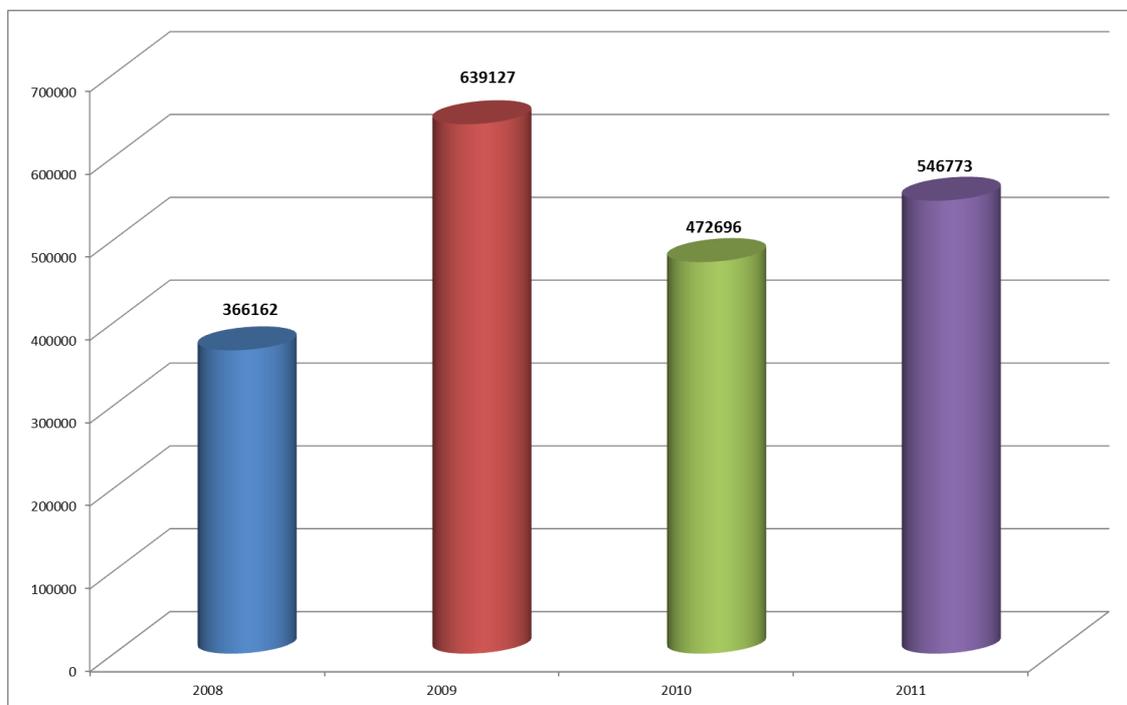
Fonte: DETRAN/CE

Conforme vimos na Teoria do Risco, Wilde cita o exemplo da inversão da mão na Suécia e Islândia na década de 1960. Depois de passado o período onde os motoristas superestimaram a possibilidade de ocorrer um acidente, a inversão da mão deixou de ser incomum. Os motoristas se acostumaram com a nova realidade, voltando a dirigir como anteriormente, o que resultou no aumento dos acidentes. Passado o primeiro momento, quando inúmeras reportagens midiáticas (algumas para verificar se um bombom de rum ou um enxaguante bucal “acusava no bafômetro”) ressaltavam a promulgação da lei e seus possíveis efeitos, os motoristas perceberam que, como de costume, os órgãos de fiscalização do trânsito não tinham capacidade suficiente para dar conta da demanda ou que com o tempo esta havia diminuído.

Podemos verificar isto no Gráfico 66, que demonstra o número de veículos abordados nas operações do DETRAN do Ceará. A maior quantidade de carros abordados ocorreu no mesmo ano em que foi registrado o menor número de vítimas fatais no trânsito, ou seja, 2009. Em 2010, o número de

abordagens foi 26,04% menor (e o número de vítimas fatais cresceu 47,70%) e, em 2011, a quantidade de blitz foi 14,45% menor (em relação a 2009 assim com o número de mortes que cresceu 81,31%).

Gráfico 66 – Total de veículos abordados nas operações, Ceará, 2008-2011.



Fonte: DETRAN/CE

Por fim, além da capacidade reduzida de fiscalizar, que obviamente é decorrente da falta de estrutura dos órgãos responsáveis por esta função, podemos acrescentar as estratégias utilizadas pelos motoristas, típica do *jeitinho* brasileiro. Com a disseminação das mídias sociais, como o Twitter, foram criadas comunidades, como @LeiSecaFortal e @BlitzFortaleza, onde os participantes informam e são informados, em tempo real, sobre a localização das *blitz* na cidade. Os jovens entre 18 e 29 anos estão entre os mais vitimizados no trânsito. Nesta faixa etária também estão aqueles que mais utilizam novas tecnologias e com a disseminação dos celulares com acesso a internet, evitar a fiscalização torna-se mais fácil. O que pode não evitar o acidente.

Capítulo 7 - Conclusão

A cada ano, mais e mais pessoas são vítimas de acidentes de trânsito no Brasil, somos o quinto colocado no mundo em número de vítimas. O que pode parecer contraditório é que a taxa de vitimas por 10 mil veículos é menor hoje do que era há meio século. Apesar disso, em 2006 morreram três mil e trinta pessoas por mês, o que equivale a setecentas pessoas por semana, ou cem pessoas por dia, quatro mortes por hora ou uma morte a cada quinze minutos em acidentes de trânsito no Brasil, segundo as informações do Ministério da Saúde. Esta contagem seria metade se utilizados os dados do DENATRAN ou setenta e cinco por cento maior utilizando dados do DPVAT.

Se a diferença nas estatísticas pode ser explicada pelo método que cada órgão utiliza para calcular as vítimas, é inexplicável a incompetência dos governos (federal, estaduais e municipais) em criar políticas públicas que sejam capazes de reduzir a mortalidade no trânsito brasileiro. É verdade que, muitas vezes, por questões políticas as ações adotadas acabam perdendo a eficácia.

Em dezembro de 2011, uma resolução do CONTRAN estabeleceu que a sinalização dos radares móveis ou fixos não seria mais obrigatória, ficando a cargo de cada órgão estadual ou municipal decidir a utilização ou não da sinalização. O objetivo é evitar que o motorista só reduza a velocidade no momento em que passa na frente ao radar, por saber, exatamente, onde este está localizado. Sem essa informação ele será obrigado a respeitar a velocidade da via em toda sua extensão.

Em janeiro de 2012, foi apresentado um projeto de lei na Câmara de Vereadores de Londrina cujo objetivo é obrigar o município a sinalizar a localização dos radares fixos e móveis. Em abril do mesmo ano, foi protocolado um Projeto de Decreto Legislativo 547/12 na Câmara dos Deputados, tornando obrigatório, novamente, a sinalização dos radares. Nenhum dos dois projetos ainda foi aprovado, mas caso venham a ser, será um passo à frente e dois para trás.

Apesar de alguns retrocessos, a legislação de trânsito no Brasil nos últimos cento e dez anos incorporou mudanças em prol da segurança viária

(por exemplo, padronização dos sinais, semáforo), adoção de novas tecnologias de controle de velocidade (como os radares e lombadas eletrônicas) e aumentou a capacidade do Estado para punir os infratores (pontos na carteira, bafômetro). O problema não é a lei, mas sim, a sua aplicação, desde o começo. O primeiro decreto-lei de 1902 obrigava os condutores a realizar exame de direção para obter a licença, o que só ocorreu, efetivamente, quatro anos depois, em 1906. O RENAVAL, criado em 1967, só foi implantado em 1990.

Mais recentemente, quando entrou em vigor, em 1998, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) determinava (no Art. 8º) que os estados, o Distrito Federal e os municípios deveriam organizar seus respectivos órgãos e entidades executivas do trânsito. Passados quatorze anos, apenas vinte e dois por cento dos municípios brasileiros municipalizaram seu trânsito.

Em termos regionais, a Região Sul tem a maior porcentagem de órgãos municipais, 31,54% dos municípios criaram seus órgãos de fiscalização de trânsito. A Região Sudeste (22,78%) e a Região Centro-Oeste (21,94%) estão na média. Na Região Norte, apenas 15,14% dos municípios tem um órgão regulador do trânsito e, na Região Nordeste, menos ainda, 13,27% dos municípios.

Por si só, como vimos anteriormente, a municipalização não tem conseguido reduzir a violência no trânsito. Principalmente porque os órgãos de fiscalização do trânsito municipais não possuem estrutura adequada para fiscalizar uma frota que quase triplicou desde que o CTB entrou em vigor.

O avanço na legislação de trânsito tem esbarrado na incapacidade do Estado em fiscalizar adequadamente e também em punir com mais rigor. Apenas em determinados momentos isto ocorre. Que momentos são esses? Em primeiro lugar, quando uma nova lei entra em vigor. Foi o que ocorreu em 1998, quando o CTB tornou obrigatório o cinto de segurança; em 1982, quando o uso do capacete se tornou obrigatório também nas cidades e, em 2008, quando a Lei Seca entrou em vigor.

No caso do cinto de segurança e do capacete, é fácil para o agente de trânsito verificar se o condutor está ou não fazendo uso do equipamento de segurança e, conseqüentemente, aplicar a multa, de tal forma que obriga o condutor a obedecer à lei. No entanto, como na maioria dos automóveis no

Brasil o cinto do passageiro que vai atrás é abdominal, ou seja, é difícil visualizar se ele está ou não de cinto, poucos fazem uso deste equipamento. Segundo uma pesquisa da Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia¹²⁰ 74% dos passageiros não usam cinto no banco de trás.

Já para verificar se o motorista fez uso de álcool é necessário parar o veículo, como acontece numa *blitz*. Conforme vimos no caso do Ceará, houve uma redução no número de vítimas fatais em 2009, em comparação ao ano anterior. Nesse mesmo ano, o número de blitz foi quarenta por cento maior. Apesar de a lei ter entrado em vigor em 2008, o DETRAN cearense não tinha equipamento suficiente (bafômetro) para realizar a fiscalização em grande escala. Apenas no ano seguinte, com a compra de mais equipamentos e, sobretudo, como um aumento de mais de setenta por cento de veículos abordados em relação ao ano anterior, a fiscalização teve como efeito a redução das mortes. Nos dois anos seguintes, com a queda no número de abordagens, o número de vítimas fatais voltou a subir.

Um segundo momento é quando ocorre um acidente que chame a atenção da opinião pública. Nesses casos, o Estado age com maior celeridade para punir os culpados. Como vimos anteriormente, à violência se tornou parte do cotidiano, a sociedade parece aceitar a violência como prática social e política normal e coletiva (TAVARES DOS SANTOS, 2009, p. 25), na qual incluímos os acidentes de trânsito.

É preciso que o acidente “extrapole a normalidade” a qual se está acostumado. Apesar do elevado número de mortes em acidente de trânsito, essas ocorrem em milhares de acidentes, ou seja, os acidentes de trânsito que envolvem uma ou duas vítimas, se tornaram tão comuns, ou são aceitos pela sociedade como parte do cotidiano, que na grande maioria dos casos não recebem a atenção devida das autoridades policiais. Na maioria das vezes, somente quando os acidentes viram notícia é que aparece o interesse do Estado. Como no exemplo do jovem que, em 21 de fevereiro de 2012¹²¹, atropelou dezessete pessoas durante um carnaval em Quintão (RS), no dia 23 do mesmo mês, a Polícia Civil pediu a prisão preventiva do suspeito. No

¹²⁰ Disponível em: <http://www.portalsbot.org.br/public/index.php>. Acesso em 12/03/2012.

¹²¹ Disponível em: <http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/geral/noticia/2012/02/motorista-atropela-17-pessoas-em-quintao-no-litoral-norte-3670649.html>. Acesso em: 12/08/2012.

referimos ao motorista como suspeito porque, segundo ele, agiu em legítima defesa ao ser cercado pela multidão insatisfeita com o volume do som do veículo e, com medo de ser linchado, acelerou o carro. Segundo testemunhas, o motorista se irritou com tapas que os foliões deram no carro por este ter invadido a rua onde ocorria uma festa de carnaval. A questão principal, que nos interessa aqui, é a rapidez com que a polícia investigou o caso e determinou a prisão preventiva do acusado, dois dias. Prazo incomum para esse tipo de crime.

Independente do tempo decorrido na investigação, o mais grave é a falta de punição dos culpados. Casos como o do promotor que ainda não foi julgado depois de quatro anos, de um por cento de condenações efetivas em Anápolis (GO), são exemplos que ajudam a compreender porque a Política Nacional de Trânsito (2004) aponta em suas Diretrizes Gerais: intensificar a fiscalização e combater a impunidade no trânsito.

Se a violência no trânsito tem como causa principal a incapacidade do Estado em regular, de maneira adequada, o trânsito enquanto espaço social, os fatores que contribuem para a violência no trânsito apresentados no Capítulo 3 são, na maioria dos casos, reflexos desta incapacidade, como veremos.

O primeiro fator elencado foi às falhas no processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação (CNH). O processo de aprendizagem dos condutores, que deveria ocorrer nos Cursos de Formação de Condutores (CFC), se mostra ineficaz. Por um lado, é alta a taxa de reprovação dos candidatos na primeira prova prática de direção, razão pela qual o CONTRAN decidiu exigir índice mínimo de aprovação dos candidatos para renovação da licença do CFC. Por outro lado, o processo de ensino não consegue fazer com que o aluno internalize o sistema de normas necessárias para conviver no ambiente de trânsito. O exame psicotécnico que deveria ser capaz de identificar pessoas que não apresentam perfil adequado para dirigir, conforme pesquisa na área de psicologia, atualmente não ocorre de maneira adequada.

Além das falhas na obtenção da CNH, que passa pela incapacidade dos DETRANs estaduais em fiscalizar a qualidade do ensino oferecido pelas CFCs (que resultou na resolução do CONTRAN), é preciso levar em consideração, também, aquelas obtidas ilegalmente. Na Paraíba, em 2011, a

“Operação Medusa”, realizada pela Polícia Rodoviária Federal, o Detran/PB e o Grupo de Atuação Especial em Combate ao Crime Organizado (GAECO), desarticulou uma quadrilha que pode ter fraudado cem mil habilitações, vendidas para diversos estados do Brasil¹²². Além dos inúmeros casos de venda de habilitações falsas, de obtenções ilegais de CNH, existem também os milhares de motoristas que continuam dirigindo com suas carteiras vencidas ou que ultrapassaram os vinte pontos determinados na lei.

O segundo fator apresentado foi a falha humana. A Polícia Rodoviária Federal classifica a falha humana nas seguintes categorias: falta de atenção, não guardar a distância de segurança, velocidade incompatível com a via, desobediência à sinalização, dormir ao volante, ingestão de álcool e ultrapassagem indevida. A rigor, aqui apenas no caso de falta de atenção podemos dizer que não há com o Estado intervir, a não ser que a falta de atenção seja um distúrbio que pudesse ter sido identificado no exame psicotécnico, através do Teste de Atenção Concentrada.

Não guardar a distância de segurança demonstra falta de conhecimento do condutor na legislação, já que o CTB no Art. 29, inciso II determina que “o condutor deverá guardar distância de segurança lateral e frontal entre o seu e os demais veículos”, regra que deveria ter sido internalizada, dada a sua importância à segurança no trânsito, durante o processo de aprendizagem¹²³. Esta internalização deveria ter ocorrido tanto na parte teórica - quando o aluno foi submetido a dezoito horas/aula de “Legislação de Trânsito” ou nas quatro horas/aula de “Direção Defensiva” - quanto nas vinte horas de “Prática de Direção Veicular”.

A velocidade incompatível com a via, a desobediência à sinalização, a ingestão de álcool e a ultrapassagem indevida só ocorrem na medida em que o condutor acredite que sua ação passará impune, devido a falhas na fiscalização. O próprio Estado, muitas vezes por razões políticas, acaba sendo condescendente com as infrações. O Art. 128 do CTB previa originalmente que transitar em velocidade superior à máxima permitida em até vinte por cento, em rodovias, vias de trânsito rápido e vias arteriais, seria considerada infração

¹²² Disponível em: <http://www.portalcorreio.com.br/noticias/matler.asp?newsId=180693>. Acesso em: 12/02/2012.

¹²³ Além de ser uma “Norma Geral de Circulação e Conduta” estabelecida pelo Art. 29 citado, é considerada infração grave segundo o Art. 192.

grave. A Lei 11.334 de 2006 tornou esta infração média. A multa passou de R\$ 127,69 para R\$ 85,13, em valores de 2011, e perda de cinco para quatro pontos na carteira. Vale lembrar que nas rodovias a velocidade máxima permitida pela lei é de 110 km/h, podendo rodar acima do limite até vinte por cento, o que equivale chegar a até 132 km/h.

Dormir ao volante é uma situação comum entre motoristas de caminhão. Como vimos anteriormente, de acordo com a pesquisa realizada em Mato Grosso mais de quarenta por cento dos caminhoneiros dirigiam mais de dezesseis horas por dia e a média de horas de sono era inferior a seis horas. Na pesquisa realizada no Ceará (PINHO, 2005), aproximadamente trinta e cinco por cento reconheceram que utilizavam anfetaminas para não cochilar ao volante e mais de noventa por cento disse conhecer colegas que fazem uso deste medicamento. Não existe legislação no Brasil que regulamente o tempo máximo de condução ao qual esses trabalhadores podem ser submetidos. Além disso, os motoristas de caminhão sabem que a fiscalização nas estradas é bem menor no período noturno.

O terceiro fator é a combinação da ingestão de álcool com direção. Que esta combinação resulta em inúmeros acidentes de trânsito isso é inegável. Porém, a questão é anterior ao motorista sentar ao volante alcoolizado, passa pela decisão de beber ou não, sabendo que vai dirigir depois. Por que ele escolhe se arriscar? Primeiro porque a possibilidade de ocorrer um acidente não é entendida como uma possibilidade real. Quando sóbrio, o condutor acredita que não vai beber o suficiente para se colocar em uma situação de risco; quando bêbado, ele acredita que sua condição para dirigir é segura, afinal “conhece seus limites”.

Descartada a possibilidade de acidente, resta uma possível punição. Nos dez anos entre 1998, quando entrou em vigor o CTB, e 2008, quando foi promulgada a “Lei Seca”, poucos motoristas se preocupavam com a quantidade de decigramas de álcool por litro de sangue, embora esta já estivesse presente no código de trânsito. Após a “Lei Seca”, graças às forças que uma lei movimenta logo que entra em vigor, a fiscalização foi ampliada e as punições se tornaram mais frequentes. Porém, passado alguns meses, a lei começou a perder sua “força”. O número de abordagens diminuiu, os motoristas adotaram estratégias para fugir da fiscalização, como usar vias

alternativas ou sistemas coletivos de informações em tempo real sobre local da blitz recebidas e enviadas via celular. Com a determinação do Superior Tribunal de Justiça (STJ) que ninguém é obrigado a produzir provas contra si e que apenas o teste do bafômetro ou o exame de sangue é aceito como prova da alcoolemia do condutor, a lei dificilmente conseguirá ser um fator decisivo para a redução da violência no trânsito.

O quarto fator que contribui para a violência no trânsito é a valorização do risco. Como vimos, a pesquisa de Queiroz e Oliveira (2003) aponta que para alguns motoristas e, principalmente, motociclistas, a transgressão as regras de trânsito é motivo de orgulho. A transgressão ocorre, no entanto, de modo que não haja punição, ou que esta seja dificultada. É comum motociclistas que trafegam acima da velocidade permitida usar uma das mãos, ao passar num radar fixo, para esconder a placa. Correr pode ser uma forma de valorização do risco, mas ninguém faz “racha” de um posto da Polícia Rodoviária até o próximo. Os locais escolhidos são sempre aqueles onde a fiscalização é inexistente ou ineficiente. Pode-se argumentar que é impossível fiscalizar todos os lugares ao mesmo tempo, é verdade, mas existem “rachas” que acontecem regularmente sem que ninguém interfira, basta procurar na internet.

A profissão como fator de risco foi o quinto fator analisado. Partindo do pressuposto que dirigir é uma atividade de risco, os profissionais do volante (ou do guidão), pela quantidade de horas que passam dirigindo, estariam mais expostos à violência no trânsito. Não foi o que encontramos. Entre os motoboys, pelo menos para o caso de São Paulo, pesquisa da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) apontou que somente 30% das vítimas fatais entre os motociclistas eram motoboys. Para os motoristas de veículos de grande porte, como ônibus e caminhões, o risco de lesões corporais ou de morte num acidente é pequeno em virtude das dimensões dos veículos. Estes profissionais estão mais expostos a sofrer agressões infligidas por outros motoristas do que propriamente decorrente do acidente em si. Entre os taxistas, pelo menos em relação à cidade de Porto, apesar do número de acidentes que estes profissionais se envolvem ser muito superior à média dos motoristas de carro de passeio não profissional, a possibilidade de morte de um dos ocupantes do taxi é mínima. Para os taxistas, a maior ameaça não é

decorrente da violência no trânsito, entendida aqui como a possibilidade de ser vítima, fatal ou não, de um acidente de trânsito, mas da violência decorrente de práticas criminosas.

O sexto fator relaciona a violência no trânsito com a agressividade dos motoristas. Como dito anteriormente, para Marin (2000) o carro representa um prolongamento do corpo. Porém, argumentamos que se assim o fosse, ninguém teria atitudes que expusesse o automóvel a algum risco, da mesma maneira como protegemos nossa integridade física. O automóvel, na verdade, está mais para uma armadura, na qual o mais frágil dos sujeitos torna-se mais poderoso, quanto maior e mais seguro for seu carro. O sentimento de segurança, que resulta numa sensação de poder, pode transformar o médico no monstro. É claro que o motorista não age como monstro o tempo todo, como no desenho do Pateta, mas em determinados momentos, age de maneira irracional (tal como age o monstro), quando, por exemplo, acelera o carro em direção a um pedestre que ainda não terminou de atravessar a rua porque o sinal ficou verde para os veículos, sem, muitas vezes, se importar se a demora da travessia do pedestre é ocasionada por alguma deficiência ou outro motivo que dificulte o seu caminhar.

A irritação por parte do motorista é resultado de um sentimento de superioridade, como diz DaMata (2010). Irritamo-nos se o trânsito anda devagar ou se não podemos avançar por causa de um pedestre “lento”, mas não entendemos a irritação alheia se somos causadores da lentidão no trânsito, neste caso nossa ação sempre parece legítima. O sentimento de superioridade leva a estacionar em local proibido, em parar em fila dupla e outras ações que dificultam o avanço do tráfego, que condiz com o sentimento do brasileiro, conforme o autor supracitado, de que obedecer às leis neste país configura uma posição de inferioridade. Não foi assim, com atitude de superioridade, que o policial militar se dirigiu ao agente de trânsito que ia multá-lo, no exemplo citado anteriormente? Se a lei de trânsito não é aplicável a todos, cada um sente-se no direito de não ser obrigado a respeitar a lei. Ao permitir que os condutores, cotidianamente, cometam “pequenos delitos” no trânsito, o Estado contribui para aumentar a sensação de impunidade neste espaço social.

O sétimo fator tentou relacionar a violência no trânsito com a municipalização deste. Como vimos anteriormente, a falta de estrutura dos órgãos municipais que regulam o trânsito não tem conseguido reduzir, de maneira efetiva, a violência no trânsito. A queda existente nos acidentes ocorrida a partir de 1997 parece estar mais relacionada propriamente à criação do CTB do que a municipalização do trânsito. Há também outro fator que deve ser ressaltado: até 1997, a fiscalização do trânsito era de responsabilidade da polícia militar. Nesse sentido, o agente responsável pela fiscalização tinha reconhecido seu poder de polícia, o que não acontece com os atuais agentes de trânsito, logo é comum casos de agressão a estes profissionais¹²⁴.

Para DaMatta (2010), no Brasil ainda não foi feita a transição entre obedecer às pessoas e obedecer à lei, isto é, obedecíamos a figura do policial, não a lei que ele representava. Para que o agente de trânsito transforme seu papel legal em legítimo perante a sociedade, será necessário que esta identifique na figura deste sua utilidade (como acontece no caso da polícia), o que atualmente não tem ocorrido, pelo contrário, os agentes são identificados simplesmente como “aplicadores de multa”.

O oitavo e último fator apresentado é, com certeza, aquela que maior influência tem na violência no trânsito, a impunidade. Muitas das causas apresentadas anteriormente têm origem na impunidade. Esta ocorre no dia-a-dia, nos milhares de carros que param em fila dupla, estacionam em local irregular, cruzam o sinal vermelho ou fazem ultrapassagens em locais proibidos. Porém, dada a mortalidade do nosso trânsito, a impunidade dos responsáveis pelos homicídios cometidos neste espaço é que causa maior sensação de injustiça na sociedade, principalmente porque quase um terço das vítimas (DENATRAN, 2006) foram os pedestres ou ciclistas, que não fazem parte da *luta* pelo espaço no trânsito.

As pesquisas apontaram que frente ao alto número de homicídios no trânsito ocorridos anualmente no Brasil, o número de condenados é muito pequeno. O Estado não tem conseguido punir adequadamente os culpados, como de resto não consegue punir em todos outros tipos de homicídios. No caso do trânsito há um agravante, o homicídio neste espaço sempre foi

¹²⁴ Ver por exemplo: <http://www.opovo.com.br/app/fortaleza/2011/01/28/noticiafortaleza,2095455/motociclista-e-acusado-de-agredir-agentes-da-amc.shtml>. Acesso em 12/02/2012.

entendido como culposo, isto é, o motorista teve culpa, mas não teve dolo, não teve intenção, o que ocorreu foi uma fatalidade, foi um acidente.

Os órgãos de segurança pública sempre privilegiaram o homicídio doloso. Basta olhar as estatísticas oficiais, estas são calculadas com base nesse tipo de homicídio, razão pela qual os valores sempre são inferiores àqueles apresentados pelo Ministério da Saúde que leva em consideração todos os tipos de homicídios. Porém, nos últimos anos, decisões proferidas pela justiça brasileira têm procurado reduzir a impunidade, entendendo que em determinados casos, como beber e dirigir ou praticar racha, o indivíduo assume o risco de provocar o acidente, sendo este, portando, resultado não de uma fatalidade, mas de uma ação intencional do motorista.

Para resolver o problema no trânsito brasileiro então seria necessário “apenas” melhorar a fiscalização e aumentar a punição? Não, com certeza o número de mortes no trânsito seria bem menor, mas continuariam a existir. Por mais que a fiscalização melhore e a quantidade de punições aumente, existem outros fatores que influenciam no acidente de trânsito.

O primeiro fator é a qualidade dos nossos veículos. Em termos de idade da frota, como vimos anteriormente, a média da frota brasileira está no mesmo patamar de países europeus. Porém, mesmo em modelos semelhantes vendidos lá fora e aqui no Brasil, existem diferenças em itens de segurança que na Europa são obrigatórios e aqui, muitas vezes, sequer são oferecidos como opcionais. Não parece ser uma questão de falta de capacidade das fábricas aqui instaladas em produzir carros mais seguros, uma vez que muitos carros produzidos no Brasil são exportados para o mercado europeu, ou seja, o parque industrial aqui instalado tem capacidade técnica para produzir automóveis melhores, no quesito segurança.

Para a indústria automobilística no Brasil o que importa é vender, a qualquer preço. Ou melhor, não a qualquer preço, mas a um preço que mantenha seus lucros altos, independente da segurança dos usuários. Segundo o Relatório da ANFAVEA (2006), o faturamento (sem impostos) da indústria automobilística em 2000 foi de US\$ 43.503.000.000,00, com participação de 13,10% no PIB Industrial. Em 2010, o faturamento (sem impostos) foi de US\$ 83.586.000.000,00 com participação no PIB Industrial de 19,50%. Isto é, em uma década o faturamento quase dobrou.

Pode-se argumentar que a adoção de novas tecnologias aumenta os custos de produção. Mas pelo menos dois itens de segurança importantes não podem mais ser enquadrados em “novas tecnologias”, o ABS e o airbag. O primeiro automóvel a oferecer ABS foi o BMW 635 CSi de 1979¹²⁵. Já o primeiro modelo a ter airbag foi o sedã Classe S da Mercedes-Benz, em 1980¹²⁶. Ou seja, estes equipamentos já existem há, pelo menos, trinta anos e, somente em 2014, por força da lei, serão obrigatórios em todos os veículos nacionais.

O segundo fator é a falha humana. Os acidentes enquadrados como falha humana pela Polícia Rodoviária Federal, na maioria dos casos, ocorre por desrespeito às leis de trânsito. Mas este é um fator impossível de ser evitado, a não ser, talvez, num possível futuro, quando os carros serão dirigidos por robôs, aí teremos *falhas de softwares*. A questão é, mesmo que os motoristas obedecem à sinalização sempre haverá uma quantidade de acidentes decorrentes de falha humana, aqui ou alhures. E, como vimos, nossos motoristas não parecem ser piores que a média mundial.

Possivelmente não possamos chegar ao ponto de exclamar, como naquela propaganda da Toshiba nos anos noventa, que nosso japonês são melhores que os dos outros. Mas, com certeza, nossos motoristas causaram menos acidentes que os japoneses (pelo menos em 2006), o problema é que nossos acidentes são muito mais letais. O que contribui para este fato é que o padrão tecnológico e de segurança dos nossos automóveis é, na média, muito inferior ao dos países desenvolvidos, embora a idade da frota nacional seja semelhante à destes países.

Um crash-test feita pela Latin NCap - Programa de Avaliação de Carros Novos na América Latina, em 2011, que classifica o nível de segurança dos veículos de uma até cinco estrelas, concluiu que os carros de uma estrela predominam no mercado Latino Americano. O teste de impacto frontal é feito com o veículo a 64 km/h contra um obstáculo deformável que simula outro veículo. A segurança dos carros latino americanos foi equivalente aos dos carros europeus de vinte anos atrás. “Receberam essa nota Chevrolet Celta,

¹²⁵ Fonte: Revista Quatro Rodas, Edição 629, Abril de 2012.

¹²⁶ Disponível em: <http://revistaautoesporte.globo.com/Revista/Autoesporte/0,,EMI174944-10142,00.html>. Acesso em 12/03/2012.

Chevrolet Corsa Classic, Fiat Novo Uno e Ford Ka. Todas as versões avaliadas desses carros não possuem airbag”¹²⁷.

Além de melhores carros, países como Suécia, Alemanha, EUA e França, que em algum momento da sua história tiveram taxas de óbitos por acidente de trânsito por 100 mil habitantes semelhantes à brasileira, conseguiram reduzir suas taxas ao longo das décadas. Não que isto seja privilégio dos europeus, na América Latina, a Argentina tem conseguido reduzir suas mortes nos últimos trinta e cinco anos. Mas nem todos os países desenvolvidos conseguem, de maneira constante, reduzir suas taxas, tal como alguns países em desenvolvimento. Guardadas as proporções, isto é, a quantidade de óbitos, Japão, Reino Unido, México e três países do BRICS (Brasil, África do Sul e Rússia) apresentam oscilações ao longo do tempo, o que pode significar que as políticas públicas adotadas não funcionaram em longo prazo. A China após trinta anos tem conseguido reduzir suas taxas, ao contrário da Índia que apresentou uma curva ascendente.

Ao analisar quais foram as principais vítimas de acidentes fatais no trânsito, nos países selecionados, agregamos as vítimas em duas categorias (as que estavam no veículo e as que não estavam no veículo) e os países em três grupos. O primeiro grupo formado pela Suécia, a Alemanha, o Reino Unido, a França, os Estados Unidos e o México teve, pelo menos, setenta e quatro por cento das vítimas fatais de pessoas que estavam no veículo. O Japão, a Argentina, a África do Sul e a Rússia formaram o segundo grupo, cujo percentual de vítimas fatais que estavam no veículo estava um pouco acima dos cinquenta por cento até sessenta e quatro por cento. No terceiro grupo, constituído pelo Brasil, China e Índia, a porcentagem dos que estavam no veículo e morreram foi igual ou menor que cinquenta por cento.

Para elaborar as estatísticas do Brasil, a OMS utilizou dados do Ministério da Saúde, que como já dissemos, utiliza metodologia diferente do DENATRAN, que constitui a principal base de dados deste trabalho. Além disso, 37% das mortes estavam na categoria “Outros”, que resultou na porcentagem de vítimas que estavam no veículo igual a 30%. Se utilizarmos os dados do DENATRAN, a porcentagem dos que estavam no veículo é de

¹²⁷ Disponível em: <http://g1.globo.com/carros/noticia/2011/11/carros-vendidos-no-brasil-vaio-mal-em-teste-de-seguranca.html>. Acesso em: 12/03/2012.

59,63%, o que colocaria o Brasil no segundo grupo. Ainda assim, com exceção do Japão, abaixo da média dos países desenvolvidos.

Assim, podemos concordar, em parte, com DaMatta (2010) quando este afirma que nossos motoristas não são suecos, alemães, britânicos franceses e nem temos a tecnologia americana. Mas faltou este autor dizer que o Estado brasileiro também não funciona como o Estado sueco, francês, alemão, britânico e americano. E, tampouco, nossa fiscalização no trânsito pode ser comparada a destes países.

Porém, o número de acidentes em países como Estados Unidos e Japão demonstra que o problema no trânsito não está restrito a países subdesenvolvidos, em desenvolvimento ou integrantes do BRICS, mas que é um reflexo da modernidade, que atinge a todos, em menor ou maior grau. Bauman (2001) aponta que a modernidade está passando do estado sólido para o líquido. Para ele o Estado funcionava como o Grande Irmão, referindo-se ao personagem criado por George Orwell, no livro *1984*, onde o Estado era onipresente, onde o vizinho, o amigo ou até o próprio filho poderia denunciar aquele que manifestasse qualquer discordância com o regime. O Grande Irmão se foi, ficou a individualização que trouxe uma liberdade sem precedentes. E esta corre velozmente rumo ao céu.

A modernidade no Brasil também se liquidificou? Bauman (2001) fala de uma modernidade europeia, na qual o processo civilizador fez surgir um autocontrole automático. No Brasil, conforme Martins (2008), nossa modernidade ainda é entendida como oposição ao tradicional. Em sociedades tradicionais, os interesses privados estão acima dos interesses do Estado. Nesse sentido, nosso Grande Irmão, como personificação da vigilância dos interesses da coletividade (na prática ou como discurso ideológico) ainda não foi criado ou se existe não guarda os interesses do coletivo, mas sim os seus próprios.

A ideia que alguém possa apontar o outro, mesmo que seja em prol da coletividade, aqui seria malvista, o indivíduo ficaria conhecido com *dedo-duro*. O sambista carioca Bezerra da Silva, na música *Defunto Caguete*, mostra uma versão bem humorada desta realidade:

Mas é que eu fui num velório velar um malandro
 Que tremenda decepção
 Eu bati que o esperto era rife ilegal,
 Ele era do time da entregação
 O bicho esticado na mesa
 Era dedo nervoso e eu não sabia
 Enquanto a malandragem fazia a cabeça
 O indicador do defunto tremia
 (Refrão)
 Era caguete sim!
 Era caguete sim!
 Eu só sei que a polícia pintou no velório
 E o dedão do safado apontava pra mim
 Era caguete sim!
 Era caguete sim!

Veja bem que a polícia arrouchou o velório
 E o dedão do coruja apontava pra mim
 Caguete é mesmo um tremendo canalha
 Nem morto não dá sossego
 Chegou no inferno, entregou o diabo
 E lá no céu caguetou São Pedro
 Ainda disse que não adianta
 Porque a onda dele era mesmo entregar
 Quando o caguete é um bom caguete
 Ele cagueta em qualquer lugar

Não é que esta figura não exista em outras sociedades, mas provavelmente, não com a mesma intensidade como no imaginário coletivo brasileiro. No texto *Podemos confiar nos Alemães?*, o autor Erich Fromm aponta que, apesar da queda do regime totalitário, ainda é possível encontrar resquícios deste período no “cerne da sociedade”. O caráter autoritário pode ser percebido “no vizinho que controla se a calçada está limpa, nos pedestres que denunciam um carro estacionado em lugar proibido, mesmo quando não foram incomodados”¹²⁸.

No Brasil, segue-se noutro sentido, não me incomodo que os outros façam (como por exemplo, estacionar em local proibido), contanto que eu possa fazer também em outro momento. O caráter autoritário surge apenas quando são defendidos interesses pessoais, quando o carro estacionado está na porta da minha garagem, aí, neste momento, o discurso do indivíduo busca respaldo na legalidade. Se o carro para no portão do vizinho, o problema não é meu.

Se para DaMatta (2010) temos imensa dificuldade em obedecer as leis, é razoável crer que tenhamos a mesma dificuldade em fazer com que os

¹²⁸ Disponível em: <http://www.dw.de/dw/article/0,,1575707,00.html>. Acesso em: 10/03/2012.

demais também obedeçam, contanto que isso não nos cause nenhum prejuízo. Fazer com que o outro obedeça à lei não só no sentido literal, isto é, fazer com que o indivíduo obedeça por coação ou através da argumentação, mas também, evocar aqueles que possam fazer com que a lei seja cumprida, normalmente a polícia. Mas, ao fazermos isto, corremos o risco de sermos identificados como dedo-duro, que nos afetará em menor ou maior grau de acordo com a proximidade que temos com o denunciado, seja ela afetiva (no caso de amigos(as), namorados(as) ou familiares) ou física (no caso de um vizinho ou morador das proximidades).

Não é que aqui ninguém dê conta da vida alheia, pelo contrário, a folclórica figura da fofoqueira na janela é a personificação da vigilância social. Mas, ao contrário da Alemanha, aqui ela não vai chamar a polícia por causa de um carro estacionado em local proibido, vai estar mais interessada em saber de quem é o carro, em que casa o condutor entrou, ou se for o carro do vizinho, se ele chegou acompanhado ou não e por que.

A vigilância ocorre no nível micro, afinal, há diferença entre uma rua qualquer e a nossa rua. Bauman (2001) identifica a rua como um não-lugar, como um espaço de passagem destituído de expressões simbólicas, tudo que importa é chegar logo ao destino. Mas, como aponta Augé (1997), o não-lugar de uns pode ser um lugar para outros, e vice-versa. Para nós, conforme DaMatta (2001), a rua é simbólica, ela é a oposição da casa. A rua é o local da competição, que no trânsito se traduz em luta pelo espaço na via, pela vaga de estacionamento ou passar no sinal antes dos outros.

Nesta disputa, torna-se privado o espaço público, culpam-se os outros motoristas, “os miseráveis que tem carro” ou as pobres Iracemas que atravessam a rua sem olha para o lado. Quando, na verdade, não é qualquer miserável que tem carro, é que a maioria dos condutores dirige carros miseráveis, no sentido de pobreza em tecnologia e equipamentos de segurança. Se as regras de trânsito fossem solidamente internalizadas, saberíamos que, como consta na lei (CTB, Art. 29, § 2º), cabe ao motorista cuidar da incolumidade de Iracema.

Somos a sexta economia do mundo¹²⁹, que possibilitou acesso a uma grande parte da população a um transporte particular, como apontou estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA/2009). Mas nossa entrada na modernidade provocou como, diz Giddens (1991), uma descontinuidade entre a ordem social tradicional e as instituições modernas.

A descontinuidade entre a ordem social tradicional e as instituições modernas pode ser visualizada quando temos duas maneiras de perceber o trânsito, como diz DaMatta (2001), entre aqueles que desejam transpor para o trânsito a hierarquia social, que enxergam ainda a ordem social de maneira tradicional e aqueles que acreditam que o trânsito é um espaço igualitário, igualdade típica das instituições modernas.

Mas nossa modernidade ainda não se solidificou. Nosso avanço econômico é recente, não tem vinte anos; e a pouco mais de duas décadas, o então presidente Fernando Collor bradava que nossos carros eram verdadeiras carroças. Podemos tirar duas conclusões desta afirmação: a primeira é que muitas carroças daquela época ainda circulam atualmente e segundo que, em termos de segurança, pouco se avançou em relação aos carros Populares, modelo de automóvel de passeio mais vendido no Brasil. Ironicamente, seu sucessor, após o impeachment, Itamar Franco *ressuscitou* o Fusca.

É provável que a modernidade no Brasil nunca se solidifique. Se em outras sociedades, as da modernidade sólida, a cidadania veio antes do avanço econômico, aqui atingimos este sem que ainda todos sejam cidadãos. Isto reflete na maneira como agimos no trânsito, que assim como nas demais relações sociais, a alteridade negativa predomina na interação social, conforme frisou DaMatta (2010).

E ainda mais, como aponta Barreira e Sá (1996), vivemos numa sociedade onde o individualismo é a marca principal. Isto quer dizer que a noção de indivíduo se sobrepõe a ideia de sociedade, antes de se tornar cidadão, o indivíduo primeiro deve se tornar proprietário. Não é mais suficiente apenas satisfazer as “necessidades básicas”.

Segundo Castoriadis (1982), o mundo moderno se apresenta travestido de uma “racionalização” que o diferenciaria das “culturas arcaicas ou

¹²⁹ Disponível em: <http://oglobo.globo.com/pais/noblat/posts/2012/03/07/brasil-a-sexta-economia-do-mundo-434975.asp>. Acesso em 20/03/2012.

históricas”. A economia que deveria ser a representante por excelência da racionalidade moderna capitalista, “exibe de maneira surpreendente [...] a supremacia do imaginário em todos os níveis” (CASTORIADIS, 1982, p. 188).

Na sociedade moderna não basta apenas satisfazer as “necessidades elementares”, é preciso satisfazer uma série de outras “necessidades”, que aparecem e desaparecem na mesma velocidade. O autor chama a atenção para a importância crescente nas despesas dos consumidores na compra de objetos de necessidades “artificiais” ou a renovação pura e simples de objetos que ainda mantém a sua funcionalidade.

Não se trata de uma questão de manipulação da “classe dominante” já que ela mesma está “dominada” por esta criação contínua de novas necessidades. Não é apenas uma questão de expansão da indústria moderna “a economia do capitalismo moderno só pode existir na medida em que ela responde às necessidades que ela própria confecciona” (CASTORIADIS: 1982, p. 189).

Marx (2003) falava do fetichismo da mercadoria, isto é, o fato do produto exercer um controle – sobrenatural até - sobre o comprador, além daquele do valor de uso, ou seja, a finalidade a que se destina o produto. Nas sociedades modernas, a publicidade presente no dia-a-dia, através dos inúmeros meios de comunicação de massa, reforça a ideia de transformar a mercadoria, no nosso caso o automóvel, num objeto de desejo, seja pela tecnologia, segurança, design ou potência do motor.

Atualmente, o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), através de alteração pela Lei nº 12.006, de 2009¹³⁰, exige apenas que toda peça publicitária inclua uma mensagem educativa de trânsito. Ou seja, explicitamente, “respeite a sinalização de trânsito”, implicitamente, “mas caso deseje, nosso carro passa dos 200 km/h”. O Projeto de Lei 3324/2012 que tramita na Câmara dos Deputados visa reduzir os efeitos da propaganda, proibindo imagens de veículos em alta velocidade, ou qualquer outra prática que seja ilegal pelo CTB.

O que provavelmente terá pouco efeito prático na redução dos acidentes de trânsito. O automóvel, mesmo estático numa foto, ainda será

¹³⁰ Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Lei/L12006.htm#art1. Acesso em: 22/02/2012.

objeto de desejo pelo que representa, como se fosse um bisonte moderno. Conforme Eco (1970, p. 242):

Se o bisonte desenhado na parede da caverna pré-histórica se identificava com o bisonte real, garantindo, assim, ao pintor, a posse do animal através da posse da imagem, e envolvendo, assim, a imagem numa aura sagrada, não é muito diferente o que hoje acontece quando o novo automóvel, construído o mais possível segundo modelos formais escorados numa sensibilidade arquetípica, torna-se a tal ponto signo de um status econômico, que com ele se identifica.

Sendo assim, não é suficiente apenas locomover-se. A publicidade da indústria automobilística busca a manutenção e renovação de signos de uma sociedade baseada no consumo. Não é por acaso que esta indústria apresente, anualmente, novos modelos, que muitas vezes se diferenciam do anterior, não por uma evolução técnica, mas sim estética.

DaMatta (2010) aponta que o carro comprado não é apenas para facilitar o transporte, a escolha não é baseada apenas em função de seu consumo e tamanho, “mas do prestígio que goza como símbolo ou totem de superioridade e sucesso pessoal.” Para este autor, o automóvel ajuda a transformar os indivíduos em pessoas, dando uma ideia de sucesso, separando aqueles que têm, daqueles que não tem. Além disso:

[...] na medida em que igualmente se transforma e vira, como falamos no Brasil, uma coisa nossa: meu carro, como eu, devo receber tratamento fundado na simpatia e no respeito. Quando isso acontece, os automóveis passam a ser parte integrante de nossas personalidades, perdendo o anonimato que os impessoaliza quando foram fabricados (junto com milhares de outros veículos) e, como nosso toyotinha, nosso fusquinha ou nossa lata-velha, entram no espaço da família e no afeto que dela se espera (Ibidem, 84).

Ao invés do *automóvel familiar*, isto é, um modelo que atenda as necessidades de uma família, com espaço para cinco ocupantes, um porta-malas grande e um motor econômico, existe o *automóvel da família*, ou seja, um objeto que foi humanizado. Isto pode explicar, em parte, muitas vezes o comportamento agressivo de alguns motoristas em acidentes sem gravidade, cujo prejuízo financeiro foi pequeno. É como se o outro motorista tivesse machucado alguém da família.

Além disso, dado que o espaço no trânsito, como diz DaMatta (2010), constitui um espaço de luta, onde no veículo do lado esconde-se, até que se prove ao contrário, um inimigo, qualquer incidente que provoque quebra

na regularidade é entendida como uma ameaça. Esta somente se dissipa na medida em que os dois lados se reconheçam como cidadãos.

Porém, apesar de eventuais brigas envolvendo motoristas, estas não entram nas estatísticas de trânsito. E, possivelmente, só entram nas estatísticas policiais em caso de lesão corporal grave, tentativa de homicídio ou homicídio.

Em relação aos mortos e feridos no trânsito, ou vítimas resultantes de um acidente de trânsito, no local do acidente, já que os dados do DENATRAN não incorporam as eventuais vítimas fatais, quando o óbito ocorre no hospital, buscamos traçar um perfil tanto dos infratores quanto das vítimas.

A primeira dificuldade nesta tarefa é a qualidade do dado, isto é, muitas vezes a falta de informações, a categoria “Não Informado”, impossibilita elaborar um perfil mais preciso dos envolvidos em acidentes de trânsito com vítimas. A segunda dificuldade é que nem todas as informações estão disponíveis na mesma base de dados, o que nos obrigou a buscar fontes de dados alternativas.

Com base no que foi possível apurar, podemos perceber que a maior parte dos condutores envolvidos em acidentes de trânsito com vítimas são condutores habilitados, apenas pouco mais de três por cento não tinham habilitação. O condutor pode ter a habilitação definitiva ou ser permissionado. Qual deles se envolveu em mais acidentes? A cada mil condutores habilitados 7,28 se envolveram em acidentes de trânsito e entre os permissionados essa taxa foi de 1,81. O que significa dizer que os condutores com habilitação definitiva se envolvem quatro vezes mais em acidentes de trânsito do que os condutores com CNH provisória. Se admitirmos que o processo educacional está aquém do esperado, o número reduzido de condutores nesta categoria envolvido em acidentes de trânsito com vítimas, só pode ser resultado da obrigação destes condutores não cometerem nenhuma infração grave ou gravíssima, nem serem reincidentes em infrações médias, sob pena de não obter a habilitação definitiva e ter que se submeter novamente a todo o processo para obtenção da CNH. Isto obriga os motoristas neófitos a dirigir com maior zelo.

Em relação à faixa etária destes condutores, concluímos que em números absolutos os condutores de 30 a 59 anos foram aqueles que mais se

envolveram em acidentes de trânsito com vítimas, mas os jovens na faixa etária de 18 a 29 anos foram proporcionalmente os que mais tiveram maior participação nos acidentes.

A partir da análise dos dados, percebemos a necessidade de elaborar três perfis, um a partir dos números absolutos, outro levando em consideração a proporcionalidade e, por último, relacionado aos veículos de duas rodas. A partir dos números absolutos temos o seguinte perfil: homem, com habilitação regular (na Categoria A ou AB), na faixa etária entre 30 e 59 anos, condutor de automóvel de passeio, envolvido em acidentes do tipo colisões/abalroamento, ocorrido no período diurno em zona urbana.

Levando-se em consideração a proporção de cada categoria, o perfil é: homem, habilitado regularmente, na faixa etária entre 18 e 30 anos, condutor de ônibus/micro-ônibus, envolvido em acidentes do tipo colisões/abalroamento, ocorrido no período diurno em zona urbana. O terceiro perfil, também construído a partir dos dados proporcionais seria: homem, habilitado regularmente, na faixa etária entre 18 e 30 anos, condutor de motocicleta, envolvido em acidentes do tipo colisões/abalroamento, ocorrido no período diurno em zona urbana.

Como o carro de passeio foi o tipo de veículo que mais se envolveu em acidentes de trânsito com vítimas, buscamos elaborar um perfil mais completo. Mas, para completar o perfil, era preciso determinar que modelo de automóvel o condutor dirigia no momento do acidente. Como o DENATRAN não fornece este tipo de informação, recorreremos aos registros da Polícia Civil do Rio Grande do Sul. A análise dos dados demonstrou que entre os automóveis de passeio, o carro Popular foi a categoria de veículo que “causou” o maior número de acidentes.

Agregamos, então, ao perfil, indicativos sobre a condição socioeconômica dos motoristas, a partir de informações da pesquisa realizada pelo IPEA. A partir do cruzamento de todas as informações, construímos o seguinte perfil dos condutores envolvidos em acidentes de trânsito com vítimas: homens, na faixa etária de 30 a 59 anos, condutores de carros Populares, oriundos da Classe D e E, se admitirmos que a maioria dos carros deste modelo encontra-se nestas classes.

Com relação às vítimas, quando analisado a partir dos valores absolutos, o total de vítimas apresentou o seguinte perfil: homens, na faixa etária entre 18 a 29 anos e passageiro de veículo automotor. As vítimas fatais foram, na sua maioria, homens, com idades entre 30 e 59 anos, condutor de veículo automotor. Em termos percentuais, o perfil das vítimas fatais e de total de vítimas é o mesmo e pode ser definido como: homens, na faixa etária dos 18 e 29 anos, vítima passiva do acidente de trânsito.

No que se refere ao tamanho da frota, não é possível comprovar que exista uma relação entre o tamanho desta e o número de acidentes. Em alguns casos, como São Paulo, por exemplo, o número total de acidentes é tão grande quanto sua frota, porém, em Santa Catarina, o número total de acidentes não condiz com o tamanho de sua frota. Quando analisados a partir da taxa de motorização, embora os cinco estados com as maiores taxas deste tipo apresentaram taxas de acidentes com vítimas fatais e total de vítimas por 10 mil veículos abaixo da média nacional, alguns estados com baixa taxa de motorização também ficaram abaixo da média. Também encontramos estados com altas taxas de motorização, mas também com altas taxas de acidentes. Concluímos que a violência no trânsito brasileiro não pode ser explicada a partir de um único fator, mas de um conjunto de fatores. Neste trabalho conseguimos identificar três deles: a incapacidade do Estado em regular adequadamente o ambiente social do trânsito, as falhas humanas e baixo padrão tecnológico e de segurança da maioria dos automóveis da frota nacional.

A incapacidade do Estado em regular o ambiente social do trânsito, inclui, pelo menos, a falta de fiscalização da maior parte dos delitos cometidos pelos condutores, à ineficiência na fiscalização das empresas responsáveis por educar os futuros motoristas, os problemas na obtenção da CNH, a incapacidade de punir os responsáveis pelas mortes no trânsito e a demora em regulamentar a adoção pelas montadoras de itens de segurança que já são usados em larga escala mundialmente.

A falha humana sempre será um fator relevante nos acidente de trânsito. Porém, devemos separar os acidentes que realmente ocorreram por uma falha humana, daqueles cujo acidente foi resultado de uma ação executada levando-se em consideração a certeza da impunidade. Por exemplo,

dirigir acima da velocidade permitida, desobedecer à sinalização ou beber e dirigir. Quando a falha humana realmente acontece? Quando o condutor deposita excesso de confiança no “sistema perito”. Quando ele acredita que está seguro dentro do veículo, o que levando em consideração o baixo nível de segurança da maioria dos automóveis de passeio no Brasil é um grave erro.

Quando o condutor acredita que pode fazer uma curva, mas o carro invade a pista contrária ou quando ele crê que o espaço é suficiente para fazer uma ultrapassagem, mas o motor não tem potência adequada, pode ser suficiente para provocar um acidente, que pode ser fatal devido à falta de equipamento de segurança adequado. Ou se ele não estiver usando o equipamento de segurança adequado, como o cinto de segurança ou o capacete.

Mas não seria culpar o veículo por uma falha humana? Não, com certeza a “culpa” pode ser do motorista, mas como vimos no caso do acidente com as Ferraris no Japão, que ocorreu decorrente de um erro do motorista, apesar da alta velocidade dos veículos, os ocupantes tiveram apenas ferimentos leves. Isto é, mesmo que a falha humana “explique” uma parte dos sinistros, o que ajudaria a entender a enorme quantidade de acidentes em países como o Japão e os Estados Unidos, o resultado do acidente em relação a sua fatalidade ou não, está, em muitos casos, diretamente relacionado ao nível de segurança do veículo.

Não podemos ignorar, no entanto, fatores culturais. Se nos custa obedecer às leis e, por conseguinte, temos dificuldades em exigir que os outros obedeçam e isso é válido para todos, o que inclui aqueles que têm, por obrigação, fiscalizar. É possível perceber isto quando um agente de trânsito encontra um carro estacionado em local proibido e no momento em que vai multá-lo chega o proprietário, pede desculpas, dá suas razões e consegue se livrar da multa.

Embora, em termos legais, o agente esteja errado, dentro da lógica do jeitinho brasileiro, na qual somos socializados, que é internalizado antes mesmo de se saber o que é uma lei, seu raciocínio está correto. Livia Barbosa (1992) aponta que a lógica do jeitinho é a retribuição, não necessariamente da pessoa que recebeu o jeitinho, mas algo como “hoje é ele amanhã pode ser eu”. Não estamos querendo dizer que o agente de trânsito vai receber suborno,

embora saibamos que esta prática exista, mas no sentido dado pela autora, de que os indivíduos têm a noção de que sempre surgirá uma oportunidade e que no futuro ele também será beneficiado.

Não é por acaso que a maioria da reclamação dos motoristas é por causa das multas recebidas pelos radares fixos e, principalmente, pelos radares móveis que muitas vezes ficam “escondidos”, que de acordo com alguns motoristas, fazem parte da “indústria da multa”. Primeiro, dificilmente o motorista percebe que foi flagrado no radar, ou seja, só toma consciência da infração quando esta chega à sua residência. Segundo, não é possível argumentar com o radar, isto é, não há como dar um jeitinho se não se pode apelar para o “bom coração” alheio. Maquinas não tem coração, não foi atrás de um que o Homem de Lata foi até Oz?

Hollanda (1995) fala que sempre buscamos uma forma de quebrar a formalidade como uma maneira de estabelecermos uma relação pessoal e de amizade. Ora, amigos não deduram amigos, que se olharmos por outro prisma é o que o agente de trânsito faz, uma vez que dedurar significa denunciar ou delatar. Uma vez que nos tornamos seu amigo, mesmo que momentaneamente, que quebramos a formalidade da lei, criamos um laço que, se não impede, pode contribuir para que não se receba a multa. Por isto que não gostamos das leis, são impessoais (ou pelo menos deveriam ser). Preferimos obedecer às pessoas, pois estas podem nos compreender.

Para resolver a violência no trânsito não basta aplicar o *dura lex sed lex* (a lei é dura mas é a lei). Nas palavras de Rui Barbosa “tratar com desigualdade a iguais, ou a desiguais com igualdade, seria desigualdade flagrante, e não igualdade real”¹³¹. Nesse sentido a aplicação da multa constitui uma desigualdade, entre aqueles para quem o valor é irrisório e aqueles para quem a multa é realmente uma penalidade. Atualmente já existe aplicação de penas alternativas, mas estas precisariam ser maximizadas para reduzir a sensação de impunidade.

Sugerimos que ao atingir vinte pontos o infrator deva passar por um período de pena alternativa, cujo tempo vai variar de acordo com a gravidade das infrações cometidas. Nossa sugestão é que o infrator deva colaborar com a

¹³¹ Disponível em: <http://www.culturabrasil.pro.br/aosmoccos.htm>. Acessado em: 10/03/2012.

limpeza urbana, ou seja, varrer ruas. Por algumas razões simples, primeiro lugar, não são necessários grandes conhecimentos, qualquer um pode varrer. Em segundo lugar, é uma atividade que pode ser executada a qualquer hora. É comum a limpeza da cidade iniciar após as dezoito horas, quando o movimento diminui. Além disso, não iria interferir no horário que o infrator trabalha (se ele trabalhar à noite pode varrer de dia). Em terceiro lugar, não haveria problema de alocar os infratores, afinal, existem milhares de ruas nas grandes cidades. Em quarto lugar, é uma atividade que pode ser regulada de acordo com a capacidade física do indivíduo, além de poder contribuir para a saúde do mesmo. E, por último, o sentido pedagógico, é uma experiência que vai ficar na memória do condutor.

Com relação as nossas hipóteses, que **dois fatores principais colaboram para o aumento da violência no trânsito: em primeiro lugar o crescimento da frota de veículos, resultado da estabilidade econômica ocorrida no Brasil na última década e, em segundo lugar, a incapacidade do Estado em fiscalizar adequadamente o trânsito enquanto ambiente social, podemos refutar a primeira e aceitar a segunda.**

O aumento da frota de veículo por si só não é capaz de explicar o aumento da violência no trânsito, se entendermos como violência no trânsito as mortes ocorridas neste espaço social. É certo que um aumento no número de veículos circulando pode contribuir, em termos proporcionais, para uma maior quantidade de acidentes, como podemos perceber pelo fato de que alguns países que têm uma frota maior que a brasileira também apresentam maior número de acidentes.

Apesar de em alguns países desenvolvidos ter um elevado número de acidentes, a letalidade destes é muito inferior à ocorrida no Brasil. A questão é: que modelos de veículos são incorporados à frota ao longo dos anos? Como vimos, no Brasil houve um aumento na frota de veículos devido à estabilidade econômica, proporcionando a uma parcela significativa da população, sobretudo oriunda da Classe D e E, ter acesso a um carro ou moto particular.

Isto significa que os motoristas destas classes sociais não dirigem tão bem quando os das classes mais abastadas? Com certeza não. A diferença da primeira para a segunda é o modelo de automóvel que podem comprar. Os carros Populares, que constituem a maior parte dos automóveis de passeio,

não possuem equipamentos de segurança básicos, fundamentais para determinar se os ocupantes do veículo irão sofrer apenas lesões corporais ou serão vítimas fatais.

Os itens de segurança que em outros países são integrados regularmente como itens de série, mesmo nos *modelos de entrada*, não fazem parte, muitas vezes, nem como opcionais, nos veículos nacionais. O argumento de que isto tornaria os carros brasileiros mais caros não se sustenta, uma vez que, em relação ao ABS e o airbag, por exemplo, serem tecnologias existentes há mais de trinta anos, o que torna mais barato sua incorporação. Estes itens de segurança que em países desenvolvidos já foram incorporados como básicos, só se tornaram obrigatórios como itens de série no Brasil a partir de 2014, por força de lei.

Embora muitos acidentes ocorram por falha humana, vimos que a maioria delas é decorrente da incapacidade do Estado em fiscalizar adequadamente o trânsito, o que contribui para o condutor assumir um comportamento de risco ao dirigir. Fiscalizar não apenas o trânsito em si, mas também os cursos que formam os condutores e processo de obtenção da habilitação. Na tentativa de minimizar os efeitos desta incapacidade, o CONTRAN publica resoluções estabelecendo limites mínimos de aprovação para os Cursos de Formação de Condutores (CFC) e proíbe que motoristas com carteira de habilitação provisória dirijam nas estradas, quando, na verdade, deveria revisar o processo de aprendizagem. O processo de obtenção da Carteira Nacional de Habilitação apresenta falhas, seja pela possibilidade de obter a habilitação de modo ilegal ou no modo como são avaliados os condutores, possibilitando que pessoas que ainda não estão aptas a dirigir obtenham a licença.

Além disso, a prática do jeitinho brasileiro para evitar multas no trânsito, que vão desde motociclistas que escondem a placa ao passar no radar acima da velocidade permitida ou a conversa com o agente de trânsito para resolver “ali mesmo” a questão, com argumentos ou com suborno, aumenta a sensação de impunidade, fazendo com que o condutor não se sinta coagido a respeitar a lei. Mais grave é a impunidade dos homicídios ocorridos no trânsito que, por ser considerado culposos, é visto como uma fatalidade, levando-o para o fim da fila do sistema judiciário.

Apesar do avanço na legislação, não houve avanço equivalente nos órgãos de fiscalização de trânsito para aplicá-la de maneira correta. A lei “só mostra sua força” logo após sua promulgação, nesse momento percebe-se uma movimentação por parte do Estado, que com o aumento de fiscalização produz em curto prazo queda no número de acidentes de trânsito com vítima. Foi assim quando o Código de Trânsito Brasileiro entrou em vigor em 1998 e quando da promulgação da “Lei Seca”. Esta última apenas modificou a quantidade máxima de álcool que os condutores poderiam ingerir antes de dirigir, que já existia no CTB, mas, que após dez anos, não era fiscalizada. Porém, seu efeito pode ser percebido no ano seguinte, com a redução das mortes no trânsito.

Para concluirmos com mais segurança algumas questões aqui levantadas, será preciso realizar outras pesquisas. Como, por exemplo, entrevistar motoristas para saber qual o seu nível de confiança no veículo e como isso interfere no seu modo de dirigir. Qual o conhecimento de direção veicular que os motoristas possuíam ao ingressar nos cursos de formação e até que ponto este conhecimento prévio impede de interiorizar o que é aprendido na autoescola? Como os agentes de trânsito determinam quem vai ou não ser multado? Se os carros Populares fossem equipados com airbags os acidentes teriam sido fatais ou devido à natureza dos acidentes estes equipamentos seriam irrelevantes?

Reduzir a violência no trânsito não é tarefa fácil, mas como disse Mark Twain “A gente não se liberta de um hábito atirando-o pela janela: é preciso fazê-lo descer a escada, degrau por degrau”.

Referências Bibliográficas.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS DEPARTAMENTOS DE TRÂNSITO (ABA). **Impacto do uso do álcool e outras drogas em vítimas de acidentes de trânsito**. Brasília, ABDETRAN: 1997.

AUGÉ, Marc. **Por uma antropologia dos mundos contemporâneos**. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1997.

BABBIE, Earl. **Métodos de pesquisas de Survey**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999.

BARBETTA, Pedro Alberto. **Estatística Aplicada às Ciências Sociais**. Florianópolis: Editora da UFSC, 1999.

BARBOSA, Livia. **O Jeitinho Brasileiro**. Rio de Janeiro, Campus, 1992.

BARREIRA, César e SÁ, Leonardo Damasceno de. **O perfil dos homicídios no Ceará**. Movimento Nacional dos Direitos Humanos, Centro de Defesa e Promoção dos Direitos Humanos, Fortaleza, Ceará, 1996.

BARREIRA, César. **Cotidiano despedaçado: cenas de uma violência difusa**. Campinas, SP, Pontes Editores, 2008.

BARROS, Aluísio et alli, **Acidentes de trânsito com vítimas: sub-registro, caracterização e letalidade**. IN: **Cadernos Saúde Pública**, Rio de Janeiro, julho, 2003.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Ed. 2001.

BRASIL. **Código De Trânsito Brasileiro. LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997**. [versão eletrônica].

BOTELHO, Fábio Martins Nardo et alli. **Comportamentos de risco para acidentes de trânsito: um inquérito entre estudantes de medicina na região sul do Brasil**. Universidade Estadual de Londrina, Londrina, PR 2000.

CASTORIADIS, Cornelius. **A instituição imaginária da sociedade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

CHOMBART DE LAUWE, Paul-Henry. **A organização social no meio urbano**. IN: VELHO, Otávio (org.). **O Fenômeno urbano**. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1967.

CONH, Gabriel. **Weber: sociologia**. São Paulo, Editora Ática: 1999. [grandes cientistas sociais].

COSTA, Nelson Barros da. A produção do discurso litero-musical brasileiro. São Paulo, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2001. [Tese de Doutorado]. Disponível em: http://www.educadores.diaadia.pr.gov.br/modules/mydownloads_01/arquivos/File/2010/artigos_teses/LinguaPortuguesa/tese_nelson.PDF

DAMATTA, Roberto da. **O que faz o brasil, Brasil?** Rio de Janeiro, Rocco, 1986.

DAMATTA, Roberto da. **Fé em Deus e pé na tábua.** Ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro, Editora Rocco, 2010.

DENATRAN. **Política Nacional de Transito.** Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito, Brasília: 2004. [texto eletrônico].

DESLANDES, Suely F., PASSOS DA SILVA. Análise da morbidade hospitalar por acidentes de trânsito em hospitais públicos do Rio de Janeiro, RJ, Brasil. IN: **Revista de Saúde Pública** 2000;34(4):367-72.

DESLANDES, Suely F., PASSOS DA SILVA, Cosme M. F. e UGÁ, Maria Alice D. O custo do atendimento emergencial às vítimas de violências em dois hospitais do Rio de Janeiro. IN: **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 14(2):287-299, abr-jun, 1998.

ECO, Umberto. **Apocalípticos e integrados.** São Paulo: Perspectiva, 1993, 5ª ed.

ELIAS, Norbert. **O processo civilizador (Vol. II).** Rio de Janeiro, Jorge Zahar Ed., 1993.

FREITAS, Ricardo Ferreira. Simmel e a cidade moderna: uma contribuição aos estudos de comunicação e consumo. IN: **Comunicação, Mídia e Consumo**, São Paulo, Vol. 4, nº 10, p. 41-53, jul. 2007

FREUND, Julien. **Sociologia de Max Weber.** Rio de Janeiro, Editora Forense: 1975.

GANDRA, João Jorge e et alli. **Acidentes do trabalho: evoluindo do modelo de causalidade centrada no indivíduo para o modelo de cultura organizacional.** Texto eletrônico em www.scielo.com.br.

GAWRYSZEWSKI, Vilma Pinheiro. Mortalidade violenta no Município de São Paulo nos últimos 40 anos. IN: **Revista Brasileira de Epidemiologia** Vol. 3, Nº 1-3, 2000.

GONDIM, Andressa A. **Compreendendo o sofrimento decorrente do trabalho nos motoboys de Fortaleza-CE.** Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Ceará, 2009.

GUIDDENS, Anthony. **As conseqüências da modernidade**. São Paulo. Editora Perspectiva UNESP, 1991.

GIDDENS, Anthony. **Modernidade e identidade**. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Ed., 2002.

HOFFMANN, Maria Helena. Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. **Psicol. pesquisa e transito**, Belo Horizonte, v. 1, n. 1, dez. 2005. Disponível em <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1808-91002005000100004&lng=pt&nrm=iso>. acessos em 13 abr. 2012.

HOFFMANN, Maria Helena et alli. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo, Casa do Psicólogo, 2003.

HOFFMANN, Maria Helena. Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. IN: **Psicologia: Pesquisa & Trânsito**, v. 1, nº 1, p. 17-24, Jul./Dez. 2005.

HOLLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**. São Paulo, Companhia das Letras, 1995.

KANT DE LIMA, Roberto; MISSE, Michel e MIRANDA, Ana Paula Mendes de. **Violência, criminalidade, segurança pública e justiça criminal: uma bibliografia**. Rio de Janeiro: BIB nº 50, 2º semestre de 2000.

KILSZTAJN, Samuel et al . Taxa de mortalidade por acidentes de trânsito e frota de veículos. **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, v. 35, n. 3, June 2001 . Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89102001000300008&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 12/05/2012.

LADEIRA, Roberto M. e BARRETO, Sandhi M. Fatores associados ao uso de serviço de atenção pré-hospitalar por vítimas de acidentes de trânsito. IN: **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 24(2):287-294, fev, 2008.

LEGOS, Patrick e al. **Sociologia do Imaginário**. Porto Alegre: Sulina, 2007.

LEMES, Ebirajara C. Trânsito e comunidade: um estudo proespctivo na busca pela redução de acidentes. IN: HOFFMANN, Maria Helena, CRUZ, Roberto Moraes e ALCHIERI (org.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo, Casa do Psicólogo, 2003.

MACHADO, Adriane P. Um olhar da Psicologia Social sobre o trânsito. IN: HOFFMANN, Maria Helena, CRUZ, Roberto Moraes e ALCHIERI (org.). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo, Casa do Psicólogo, 2003.

MARÍN, Leticia e QUEIROZ, Marcos. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão. IN: **Cadernos Saúde Pública**, Rio de Janeiro, jan-mar, 2000.

MARTINS, José de Souza. **A sociabilidade do homem simples: cotidiano e história na modernidade anômala**. São Paulo, Contexto, 2008.

MARX, K. **O capital: crítica da economia política**. Livro I e II. 21ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

MELIONE, Luís Paulo R. Morbidade hospitalar e mortalidade por acidentes de transporte em São José dos Campos, São Paulo. IN: **Revista Brasileira de Epidemiologia**, 2004.

MELLO JORGE, Maria Helena P., GAWRYSZEWSKI, Vilma Pinheiro e LATORRE, Maria do Rosário de O. Análise dos dados de mortalidade. IN: **Revista de Saúde Pública**, 31 (4 Suplemento): 5-25, 1997.

MELLO JORGE, Maria Helena P. Mortalidade por causas violentas no município de São Paulo, Brasil. IN: **Revista de Saúde Pública**, São Paulo, 14, 1980.

MELLO JORGE, Maria Helena Prado de. e GAWRYSZEWSKI, Vilma Pinheiro. Mortalidade violenta no Município de São Paulo nos últimos 40 anos. IN: **Revista Brasileira de Epidemiologia**, Vol. 3, Nº 1-3, 2000a.

MELLO JORGE, M. H.P. e VERMELHO, L.L.; Mortalidade de jovens: análise do período de 1930 a 1991 (a transição epidemiológica para a violência). **Revista de Saúde Pública**, 1996, 30(4): 319-31.

MELLO JORGE, Maria Helena P. e ANDRADE, Selma Maffei de. Características das vítimas por acidentes de transporte terrestre em município da Região Sul do Brasil. IN: **Revista de Saúde Pública** 2000b;34(2):149-56.

MELLO JORGE, Maria Helena P. e ANDRADE, Selma Maffei de. Acidentes de transporte terrestre em cidade da Região Sul do Brasil: avaliação da cobertura e qualidade dos dados. IN: **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 17(6):1449-1456, nov-dez, 2001.

MELLO JORGE, Maria Helena P., KOIZUMI, Maria S. e TUONO, Vanessa. Acidentes de Trânsito no Brasil: a situação das capitais. São Paulo, ABRAMET, 2008.

MICHAUD, Yves. **A violência**. São Paulo: Editora Ática, 1989.

MINAYO, Maria Cecília de S. e SOUZA, Edinilsa R. de. Violência para todos. IN: **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 9 (1): 65-78, jan/mar, 1993.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. **Impacto da campanha do desarmamento no índice nacional de mortalidade por arma de fogo**. Brasília, DF. Agosto de 2005 [texto eletrônico].

MONTEIRO, Claudia A. S. Agressividade, raiva e comportamento de motorista. IN: **Psicologia: Pesquisa & Trânsito**, v. 2, nº 1, p. 9-17, Jan./Jun. 2006.

OLIVEIRA, Andréa C. F. e PINHEIRO, José Q. Indicadores psicossociais relacionados a acidentes de trânsito. IN: **Psicologia em Estudo**, Maringá, v. 12, n. 1, p. 171-178, jan./abr. 2007.

OLIVEIRA, Patrícia C. P. **Acidentes de trânsito: uma visão a partir das vítimas em Campinas**. Dissertação de Mestrado da Faculdade de Ciências Médicas da Universidade Estadual de Campinas, 2002.

OLIVEIRA, Zenaide C., MOTA, Eduardo L. A., COSTA, Maria da Conceição. Evolução dos acidentes de trânsito em um grande centro urbano, 1991-2000. IN: *Cad. Saúde Pública*, Rio de Janeiro, 24(2):364-372, fev, 2008.

OTT, Eduardo A., FAVARETTO, Ana L. F., NETO, André F.P.R., ZECHIN, Juliano G. e BORDIN, Ronaldo. Acidentes de trânsito em área metropolitana da região sul do Brasil - Caracterização da vítima e das lesões. IN: *Revista de Saúde Pública*, 27(5), 1993.

PAES-MACHADO, Eduardo; RICCIO-OLIVEIRA, Maria Angélica. O jogo de esconde-esconde: trabalho perigoso e ação social defensiva entre motoboys de Salvador. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 24, n. 70, Junho de 2009 Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-69092009000200006&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 12/04/2012.

PARK, Robert. The City: Suggestions for the Study of Human Nature in the Urban Environment. IN: *The American Journal of Sociology*, Vol. XX, Nº 15, 1915.

PARK. Robert E. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. IN: VELHO, Otávio (org.). **O Fenômeno urbano**. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1967.

PECHANSKY, Flavio, DUARTE, Paulina do Carmo Arruda Vieira e BONI, Raquel Brandini De (org.). **Uso de bebidas alcoólicas e outras drogas nas rodovias brasileiras e outros estudos**. Porto Alegre: Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas; 2010.

PINHO, Rachel S. N. **Uso de estimulantes, queixa de sono e estado de humor em motoristas profissionais de caminhão**. Dissertação de Mestrado do Curso de Pós-Graduação em Ciências Farmacêuticas, da UFC, 2005.

PUGLIESE, Celso. et. al. Aspectos epidemiológicos dos acidentes fatais a veículo motor na cidade de Salvador (Bahia), Brasil. IN: *Revista de Saúde Pública*, São Paulo, 9, 1975.

QUEIROZ, Marcos e OLIVEIRA, Patrícia. Acidentes de trânsito: uma análise a partir da perspectiva das vítimas em Campinas. IN: **Psicologia & Sociedade**; 15 (2): 101-123; jul./dez.2003.

ROCHA, João Bosco de Assis. Inovações tecnológicas aumentam a segurança no trânsito? IN: **Psicologia: Pesquisa & Trânsito**, v. 1, nº 1, p. 9-15, Jul./Dez. 2005

ROCHER, Guy. **Sociologia Geral 2**. Lisboa, Editorial Presença, 1971.

SANTOS, Ana Maria R. et al. Perfil das vítimas de trauma por acidente de moto atendidas em um serviço público de emergência. IN: **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 24(8):1927-1938, ago, 2008.

SAUER, Maria Teresa Nardin. **Acidentes de trânsito fatais e sua indicação com Indicadores Sociais e adolescência**. Porto Alegre, UFRGS: 2001.

SILVA, Daniela W. et al. Perfil do trabalho e acidentes de trânsito entre motociclistas de entregas em dois municípios de médio porte do Estado do Paraná, Brasil. IN: **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 24(11):2643-2652, nov, 2008.

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. IN: VELHO, Otávio (org.). **O Fenômeno urbano**. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1967.

SINDIPEÇAS. **Estudo da frota circulante brasileira**. Realizado pelo Subgrupo de Reposição-Frota Coordenado por Deise Barboza Schiavon Segalla. Maio, 2007 [texto eletrônico].

SISTO, Fermino F., BARTOLOMEU, Daniel e FERNANDES, Dário C. Inteligência e conhecimento para conduzir veículos automotores. IN: **Psicologia: Pesquisa & Trânsito**, v. 1, nº 1, p. 53-62, Jul./Dez. 2005.

SOARES, Dorotéia Fátima Pelissari de Paula. **Acidentes de trânsito em Maringá - PR: análise do perfil epidemiológico e dos fatores de risco de internação e de óbito**. Campinas, 2003 [texto eletrônico].

SOARES, Gláucio Ary Dillon. Mortes no trânsito, mortes esquecidas, mortes evitáveis. IN: **Boletim Segurança e Cidadania**, Ano 2, Nº 2. Centro de Estudos de Segurança e Cidadania, 2004.

SOUZA, José Carlos, PAIVA, Teresa, REIMÃO, Rubens. Sleep habits, sleepiness and accidents among truck drivers. IN: **Arquivos de Neuropsiquiatria**, 2005;63(4):925-930.

SOUZA, Ednilsa R. e LIMA, Maria Luiza C. Panorama da violência urbana no Brasil e suas capitais. IN: **Ciência & Saúde Coletiva**, 11(Sup): 1211-1222, 2007.

SOUZA FILHO, Osvaldo A., XAVIER, Érica P. e VIEIRA, Luiza Jane E. S. Hospitalização na ótica do acidentado de trânsito e seu familiar-acompanhante. IN: **Revista de Escola de Enfermagem da USP**, 42(3), 2008.

SOUZA, Tanara Rosângela Vieira. Custos dos acidentes de trânsito com vítimas associados ao uso de álcool em Porto Alegre. IN: PECHANESKY, Flavio, DUARTE, Paulina do Carmo Arruda Vieira e BONI, Raquel Brandini De (org.). **Uso de bebidas alcoólicas e outras drogas nas rodovias brasileiras e outros estudos**. Porto Alegre: Secretaria Nacional de Políticas sobre Drogas; 2010.

TAVARES DOS SANTOS, José Vicente. A Violência como dispositivo de excesso de poder. In: **Sociedade e Estado**. Brasília. UNB. Vol X, nº2, Julho-Dezembro 1995.

TAVARES DOS SANTOS, José Vicente. **Violências e conflitualidades**. Porto Alegre, Tomo Editorial, 2009.

TEBALDI, Eliza e FERREIRA, Vinícius. Comportamentos no trânsito e causas da agressividade. IN: **Revista de Psicologia da Universidade de Concórdia**, vol. 2, nº 1, 2004.

THIELEN, Iara P., HARTEMANN, Ricardo C. e SOARES, Diogo P. Percepção de risco e excesso de velocidade. IN: **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 24(1):131-139, jan, 2008.

THOMSON, J. Michael. **Great cities and their traffic**. Harmondsworth (England): Penguin Books, 1978.

UNESCO. **Mapa da violência 4**. UNESCO, Brasília, DF, 2004.

VELOSO, Thelma Maria Grisi et al. A identidade em discursos de taxistas. **Psicologia Social, Florianópolis**, v. 21, n. 1, Apr. 2009. Available from <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-71822009000100014&lng=en&nrm=iso>. access on 17 Apr. 2012. <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-71822009000100014>.

VERONESE, Andréa Márian; OLIVEIRA, Dora Lúcia Leidens Corrêa de. Os riscos dos acidentes de trânsito na perspectiva dos moto-boys: subsídios para a promoção da saúde. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 22, n. 12, dez. 2006. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2006001200021&lng=pt&nrm=iso>. acessos em 13 abr. 2012. <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-311X2006001200021>.

VILELA, Marli Ferreira. A punibilidade dos autores de crimes de trânsito - uma abordagem no Município de Anápolis. IN: **Brasil Escola**. Disponível em: <http://www.monografias.brilescola.com/imprimir/380>. Acessado em: 02/05/2009.

ZALUAR, Alba. Violência e Crime. IN: **O que ler na ciência social brasileira**. MICELI (org.). São Paulo, Editora Sumaré, 1999.

WEBER, Max. **Economia e sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva**. Brasília, DF: Editora da Universidade de Brasília, 1999.