

PARA UMA MICROSSOCIOLOGIA DO ACIDENTE E INCIDENTE DE TRÂNSITO

JOSÉ ALCÂNTARA JR.*

Pedestre e condutor de automóvel

O pedestre e o condutor de automóvel foram os dois sujeitos escolhidos nesta análise. A investigação permitiu compreender alguns dos aspectos sociais recorrentes em situações acidentais e incidentais, especialmente nos momentos de deslocamentos cotidianos desses indivíduos em situações transitivas específicas.

Início a análise com a caracterização social do sujeito pedestre, identificado pela origem do próprio vocábulo: vem do latim *pedester*, adjetivo e substantivo comum aos dois gêneros. Uma primeira inferência decorre da sua situação por andar a pé, ou estar em pé. Esse modo de locomoção desqualifica o indivíduo caminhante, por se encontrar desprovido de qualquer outro meio para efetuar os seus deslocamentos e, correlacionados ao homem simples, modesto e rústico; dos primários significados decorrentes da condição social humana.

Uma apreciação pioneira, conservadora, no

RESUMO

Este artigo analisa recorrentes acidentes e incidentes de trânsito, observados entre pedestres e condutores de automóveis, na cidade de São Luís, Maranhão. Os dois sujeitos sociais são examinados numa perspectiva microsociológica, investigando-se momentos dromocráticos da cidade, reconstituídos através de informações e observações de cenas sociais da mobilidade urbana da capital maranhense. A pesquisa tem como base dados institucionais do período de 1995 a 2000, complementada com observações em alguns logradouros da cidade, nos anos 2004, 2005 e 2006. As análises quantitativa e qualitativa possibilitaram uma reflexão sobre as formas e tipos sociais médios existentes nas vias de circulação urbana ludovicense.

Palavras-chave: automóveis, pedestres, acidentes e incidentes de trânsito.

ABSTRACT

This article analyses recurrent accidents and incidents, traffic observed between pedestrians and motorists in the city of São Luís, Maranhão. The two social subjects are examined from a perspective microsociologic, to investigate the city's dromocratics moments, reconstituted through information and observations of social scenes of urban mobility from the capital of Maranhão State. The research was made possible through the study of institutional data period 1995 to 2000 and supplemented with observations taken in some public places of this city in the years 2004, 2005 and 2006. Quantitative and qualitative analyses allowed a reflection on the ways and average social types existing in urban traffic routes ludovicense.

Keywords: automobiles, pedestrians, traffic accidents and incidents.

* Doutor em sociologia, professor da Universidade Federal do Maranhão. jalcantara@ufma.br

Brasil foi feita por Giucci, ao afirmar:

(...) o pedestre estabelece uma ligação mais cuidadosa com a rua e os caminhos. Símbolo do tempo acelerado, o automobilista ameaça o pedestre. É o inimigo do flâneur, pois a valorização do espaço está relacionada à visão demorada. Na rua, o motorista [encapsulado] rivaliza com o pedestre [desprotegido] (2004: 37, grifos meus).

Destacam-se do passado as primeiras demonstrações do antagonismo entre aqueles que caminham e os que transitam na órbita da circulação urbana. Nesse quadro das movimentações de pessoas e objetos, observam-se contradição e desigual-

dade social entre as situações vividas pelos pedestres e condutores de autos. Os primeiros – pioneiros transeuntes e usuários das ruas, avenidas, praças e demais logradouros urbanos – agora, são rivalizados pelos segundos, que possuem, em certas situações sociais, meios de deslocamento distintos da condição natural. Dessa forma, não possuem status social dignificante.

Para uma microsociologia do acidente...

Em uma retrospectiva, os pedestres podem ser aferidos com referências destacadas na história de alguns aglomerados urbanos. Para tanto, é oportuno considerar a descrição de parte da sua trajetória, como a apresentada por John Urry (1999), ao reconhecer algumas identidades dos caminhantes:

Before the late eighteenth century in Europe, walkers were generally considered to be the dangerous 'other'. [...] Walkers were regarded as necessarily poor, mad or criminal (hence the term 'footpad'). But during the course of the nineteenth century walking came to be viewed much more positively across Europe" (URRY, 1999: 51).¹

As qualidades históricas referenciais dos caminhantes, aqueles que efetuavam seus deslocamentos pelo modo a pé, ao longo do tempo, foram identificadas com aqueles que geravam desconfiança e preconceito, como aludido pelo teórico britânico.

A gênese da reflexão sobre mobilidade na teoria social poderia ser resgatada em estudos dos fundadores da Sociologia no século XIX. A problemática foi tratada, periféricamente, pelos precursores da teoria sociológica. Desses teóricos, assinei contextualizações referentes às apreciações do papel desempenhado pelos movimentos e deslocamentos de objetos e pessoas.

De Karl Marx e Friedrich Engels (2007: 78), destaca-se o papel assumido pela intensificação dos intercâmbios existentes, dentro e entre cidades, a partir dos impactos provocados pelos meios de transportes na vida social e urbana. Em 1845, Engels (1986: 57), em parágrafos do capítulo "Grandes Cidades", do livro *Die Lange Der Arbeitendem Klasse in England*, descreve itinerários dos ônibus londrinos. Em 1885, com a publicação do segundo volume da obra *Das Kapital*, Karl Marx (1983: 108-110) descreve as implicações

resultantes da produção de bens materiais – as mercadorias e os impactos impressos sobre elas. As trocas sociais efetivadas através da circulação produzem metabolismos sobre as mesmas. Assim, havia a consolidação do comércio global.

Em 1893, na sua obra *De la division du travail social*, Émile Durkheim (1999: 255) considerou o papel desempenhado pelas comunicações e transmissão de pessoas e bens, como um dos fatores responsáveis por suprimirem os vazios dos segmentos sociais, viabilizado no ato social do movimentar-se.

Há noventa anos, Max Weber (1999: 414) teve o ensaio *Die Stadt* publicado. Nesse escrito, destacou o papel dos transportes na regularização das trocas sociais como um fator importante para a consolidação dos mercados e, conseqüentemente, das próprias cidades, uma realidade semelhante a que havia sido tratado, também, por Marx.

Os teóricos pioneiros destacaram o papel desempenhado pela intensificação dos intercâmbios e dos efeitos de amplificação derivados dos fluxos circulatórios entre os diversos e diferentes povos. O circular, como o transitar são caracteres componentes das atuais relações sociais, formas sociais transitivas que amalgamam as relações sociais contemporâneas; o fluir é uma das características constitutivas das mobilidades e, no caso, no meio urbano.

Na atualidade, a mobilidade urbana constituiu-se em um dos grandes problemas da vida das cidades brasileiras e do mundo. A compreensão das suas regularidades sociais, impressas a partir das ações e práticas sociais verificadas na sua dinâmica cotidiana hodierna, requer análises sociais especializadas². A compreensão de aspectos das formas sociais contidas na mobilidade possibilita apreender as intervenções sobre operações sociais dos movimentos dos indivíduos, que se interpõem nesses intercursos sociais,

quando da realização de diversos processos de interações e relações sociais e que são produzidos por conteúdos sociais lá manifestados.

Mais recentemente e fundamentada em John Urry³, a socióloga portuguesa Emília Rodrigues Araújo (2004) formulou uma reflexão sobre a mobilidade urbana como uma das questões sociais contemporâneas. Araújo reforça a necessidade de se empreender e produzir análises da mobilidade e, portanto, essa dimensão deveria ser incorporada à Sociologia como um dos seus campos de especialização.

No Brasil, Eduardo Alcântara Vasconcellos (1996a e 1996b, *passim*), lançou bases teóricas sistemáticas no estudo de ações e relações sociais resultantes de embates de indivíduos sociais e objetos veiculares; propôs a criação de uma Sociologia da Circulação Urbana, com o objetivo de formular análises sociais sobre o transportar-se corporalmente no espaço urbano. A questão da mobilidade tem origem na Engenharia de Tráfego. Segundo Vasconcellos, é necessário examinar os conflitos sociais existentes no trânsito de uma cidade, levando-se em conta “o usuário cativo dos transportes públicos e proprietários de automóveis, o morador e motorista, proprietários de estabelecimentos, motoristas e passageiros de ônibus, e ao considerar o sistema de transporte como um meio coletivo de consumo” (VASCONCELLOS, 1999: 37-64).

As mobilidades cotidianas envolvem diversos atores, categorias e situações sociais em uma cidade.

Recentemente, a mobilidade foi institucionalizada no discurso oficial do atual governo brasileiro.

O sistema de trânsito ocupa um papel de destaque sob o aspecto social e econômico, na medida em que envolve, no dia-a-dia, praticamente os cidadãos e cidadãs de todo

o mundo, no exercício do seu direito de ir e vir, de se locomover livremente para satisfação de suas necessidades, em busca de seu bem-estar e o da comunidade em que vivem (BRASIL, 2002: 13).

A análise oficial atual dessa mobilidade percebe que, entre os diversos modos, há a presença do automóvel. Tal situação requer reflexões socioculturais, por encerrar aspectos e contradições sociais, além de um quadro de desigualdade social percebido a partir da análise de práticas e formas sociais distintivas entre os detentores de objetos móveis e os indivíduos desprovidos deles.

Da mobilidade urbana de São Luís, ou seja, dos momentos sociais transitivos, extraímos cenas sociais que se transformaram nas referências empíricas desta análise. Sobre as pequenas estruturas sociais de acidentes e incidentes foi feito o recorte epistemológico. Eles foram considerados como acontecimentos microsociológicos⁴, nos quais se destacaram pequenos traços das macroestruturas sociais. Por se tratar de um microcosmo social, faz-se necessário ponderar um aspecto considerado por Georges Gurvitch, no seu conceito de microcosmo social:

A única finalidade desta breve exposição é tornar mais concreta a tese de que cada grupo é um microcosmo de manifestações de sociabilidade, e que cada classe e cada sociedade global – (...) – representam, ao mesmo tempo, um macrocosmo de microcosmo e um microcosmo direto dos laços sociais (1977: 257).

Os acidentes e incidentes são pequenas eventualidades recorrentes na topografia do tecido urbano, nas quais se revelam microscópicos traços sociais, ao destacarem nesses instantes as tensões sociais que os recobrem, na maioria das vezes, por choques

Para uma microsociologia do acidente...

físicos entre objetos e indivíduos, gerando várias formas de ocorrências sociais. Nos primeiros instantes esses acontecimentos singulares atingem reduzidos números de pessoas. Entretanto, são formadores de gradientes sociais, momentos microsociais desencadeadores de grandes desestruturas sociais, das consequências dos danos materiais até as fatalidades existenciais. Essas eventualidades acidentais afetam grupos sociais familiares e profissionais. Através dos pequenos, médios e grandes danos materiais e das fatalidades individuais, atingem todo o conjunto social. Nessas ocorrências transitivas se revelam substantivas características sociais. A categoria conceitual apreciada no recorte analítico ficou restrita às formas de sociabilidades expressas nos momentos de acidentes e incidentes do tráfego na cidade, os quais revelaram traços sociais paradigmáticos.

Para tratar de sociabilidade, destaco as ponderações do sociólogo alemão Georg Simmel (1983) e, dele, incorporo as afirmações destacadas no trecho seguinte:

(...) O motivo deriva de duas proposições: uma delas é que em qualquer sociedade humana pode-se fazer uma distinção entre seu **conteúdo** e sua **forma**. Essa interação sempre surge com base em certos impulsos ou em função de certos propósitos. Os instintos eróticos, os interesses objetivos, os impulsos religiosos e propósitos de defesa ou ataque, de ganho ou jogo, de auxílio ou instrução, e incontáveis outros, **fazem com que o homem viva com outros homens, aja por eles, com eles, contra eles**, organizando desse modo, reciprocamente, as suas condições – em resumo, **para influenciar os outros e para ser influenciado por eles**. A importância dessas interações está no fato de obrigar os indivíduos, que possuem aqueles instintos, interesses, etc., a

formarem uma unidade – precisamente, uma “**sociedade**”. Tudo que está presente nos indivíduos (que são os dados concretos e imediatos de qualquer realidade histórica) sob a forma de impulso, interesse, propósito, inclinação, estado psíquico, **movimento** – tudo que está presente nele de maneira a engendrar ou medir influências sobre outros, ou que receba tais influências, designo como conteúdo, como matéria, por assim dizer, da sociação (SIMMEL, 1983: 165/166, grifos meus).

Com o conceito de sociabilidade desenvolvido por Simmel foi possível compreender alguns dos aspectos existentes nas estruturas das formas sociais. Ele ao escarificar os principais traços das entranhas organizativas dos constructos sociais, permite ressaltar os conteúdos que são responsáveis por produzirem determinadas formas sociais. Através desse conceito, é possível seccionar os elementos substanciais, identificados por traços, caracteres das estruturas, das ações e das relações sociais e, assim, demonstrar o quanto esses elementos constitutivos contribuem para o entendimento da estruturação das interações e relações sociais. Como é a estrutura social das ações sociais formadas pelas reações entre os indivíduos? Como é agir a favor de alguém? Como é reagir contra alguém? Essas referências estruturantes são dimensões acionadoras dos propósitos, dos interesses, dos impulsos, das inclinações, e – um adendo – dos “desejos”.

Perceber a metamorfose provocada pelos acidentes e incidentes contribui para o entendimento da própria formação de estruturas sociais. As formas de sociabilidades empreendidas pelos sujeitos sociais envolvidos direta e indiretamente na circulação urbana revelaram diversas e diferentes qualidades sociais. Nesses momentos, peculiares manifestações produzem determinadas **formas sociais**, indo do simples

assédio sexual aos bárbaros acidentes produtores de acontecimentos com múltiplos impactos sociais. O senso comum enxerga esses fatos sociais, as súbitas ocorrências dos acidentes e incidentes, de forma estigmatizada e naturalizada. Esses momentos sociais trágicos estão contextualizados conceitualmente, em uma dimensão destacada por Axel Honneth, em uma referência analítica aos critérios de consolidação de regularidades sociais.

Com essa reinterpretação do modelo hobbesiano, Hegel introduz uma versão do conceito de luta social realmente inovadora, em cuja consequência o conflito prático entre sujeitos pode ser entendido como **um momento do movimento ético no interior do contexto social da vida**; desse modo, o conceito recriado de social inclui desde o início não somente domínio de tensões moral, mas abrange ainda um *medium social* através do qual elas são decididas de maneira conflituosa (HONNETH, 2003: 48).

No contexto social urbano, os acidentes e incidentes são referenciais empíricos, por serem momentos sociais éticos médios, que se sobressaem como regularidades da cidade focada e uma contribuição à meditação.

Pedestres e condutores foram apreciados por Guillermo Gucci (2004), ao serem retratados ao longo da história do automóvel no século XX. Ele destacou os impactos e modificações no contexto do trabalho, do lazer, do amor, do vocabulário, das artes em decorrência de sua presença. Na interpretação de Gucci, “o automóvel desenvolveu uma *precária tradição* em meio às mudanças trazidas pela máquina”. E dá como exemplo:

(...) a destruição das paisagens campestres pelas estradas de asfalto, assim como dos passeios em coches, substituídos pelos passeios em carro ou mesmo a pé, quando há perigo para o pedestre, que não mais pode realizar longas caminhadas em paz sem o risco de sofrer acidente (...) os argumentos contra a utilização dos meios de transportes mecânicos que variam desde a desumanidade do objeto tecnológico à perda do contato direto com a natureza e os seres humanos (GIUCCI, 2004: 33).

Embora exista essa perda do contato direto entre condutores e pedestres, não se verifica total indiferença entre ambos, pois eles ainda se relacionam, mesmo que de forma conflituosa, como será demonstrado mais adiante através dos acidentes e incidentes verificados na pesquisa.

Pedestres e automóveis em São Luís

Nos primórdios do século XX, São Luís ainda tinha o seu trânsito marcado pelos movimentos de cavalos, carruagens, liteiras, tálburis e bondes; mas, como em outras cidades, transformações significativas vão alterando o cenário:

A situação da paisagem da via pública, antes dominada por carruagens e pedestres, se transforma em vitrine para os motores elétricos, a vapor e de combustão interna. O conflito entre os veículos de tração animal e motorizados foi um tema comum nas primeiras décadas do século na América Latina (GIUCCI, 2004: 37).

Na constituição do tráfego de veículos da cidade são identificados os primeiros conflitos na *realidade circular*: entre os cocheiros, apegados à tradição do

Para uma microsociologia do acidente...

coche (carruagens movidas à tração animal), e os carros, cujo surgimento foi logo, no início, marcado pela valorização da velocidade, continuando esse fascínio até os dias atuais.

A cidade de São Luís, no começo do século XX, registrava as primeiras manifestações do automóvel, um dos mais recentes meios de transporte a efetuar, a integrar e a compor o trânsito urbano. Os primeiros condutores de automóveis foram os filhos abastados da sociedade ludovicense. Esse equipamento era símbolo de modernidade para os seus primeiros usuários. Antes do início da fabricação em massa de carros populares, o automóvel era um item de consumo de luxo que conferia destaque social ao proprietário, o qual ostentava pelas ruas seus privilégios em termos de mobilidade, diferenciando-se dos demais. Até hoje, o bem-estar econômico é simbolizado pela troca frequente de um carro ainda seminovo por um mais moderno. Na sociedade brasileira, verifica-se a preferência pelo móvel em detrimento do imóvel para abrigo. Ou seja, compra-se um carro antes mesmo de uma casa.

O início da presença do automóvel em São Luís pode ser descrito através da seguinte colaboração:

O automóvel foi introduzido no Maranhão por Joaquim Moreira Alves Santos, o Nhozinho Santos. O tempo era o do fraque e da cartola! Carruagens e tîlburis circulavam pelas ruas de São Luís. Em novembro de 1905, regressando à terra natal, formado técnico em indústria têxtil, na cidade de Liverpool – Inglaterra, Nhozinho Santos trouxe na bagagem a maravilha tecnológica da época: um automóvel inglês SPEEDWELL, modelo Phaeton (*an open touring car* ou carro descapotável para passeio), de quatro lugares, motor De Dion Bouton, monocilíndrico, a gasolina. Antevendo o sucesso que o automóvel faria

em São Luís, tomou a iniciativa de ensinar empregados da [fábrica] Fabril a dirigir. Os dois primeiros habilitados foram Sebastião Raimundo dos Santos e Otaciano Pereira. Ambos tornaram-se *Chauffeurs* profissionais, desempenhando essa atividade até quando a idade permitiu. Sebastião foi proprietário de automóvel de praça. Seu último carro, um reluzente **Mercury**, cinza claro, ano 1951, fazia ponto no Posto Vitória. Otácio, nome com o qual Otaciano ficou conhecido, trajava impecável farda branca, com botões dourados e inseparável képi da mesma cor. Ao longo de muitos anos, foi motorista particular do industrial Adhemar Maia de Aguiar. Este também comprou um dos Peugeot e o outro foi vendido para o comerciante José da Cunha Santos Guimarães. Em 1914, já havia empresa local explorando os serviços de aluguel de automóveis⁵.

A capital ludovicense recebe a novidade técnica industrial como uma ‘especial’ modernidade para o conjunto dos seus moradores, que paulatinamente, eram socializados quanto aos procedimentos requeridos para dirigir, a nova máquina veicular com motor a combustão. No meio social, as ações de dirigir e lidar com os novos veículos adquire capilaridade. A nova forma de locomoção se destacava na urbe como símbolo de status e distinção social. No embrionário trânsito, começaram a surgir alguns problemas para o tráfego de automóveis e, também, os primeiros acidentes. Em São Luís, foram localizados alguns registros de ocorrências dessa ordem, na imprensa local, no início da segunda década do século XX, conforme se exemplifica a seguir:

Nesse ano [1914], às 14h do dia 17 de abril, aconteceu o primeiro acidente de trânsito. Um automóvel da firma Teixeira & Branco,

dirigido pelo *chauffeur* Sebastião e conduzindo em seu interior o desembargador Bezerra de Menezes, descia com **velocidade** adequada a Rua do Sol. Aproximando-se o veículo da rua dos Craveiros, surgiu repentinamente **um menor** correndo atrás de uma bola. Apesar da destreza do condutor, o atropelamento foi inevitável. A vítima, que se chamava João, faleceu no local. **O condutor foi inocentado**, contribuindo para esse ato de justiça o depoimento do passageiro e de pessoas que presenciaram a lamentável ocorrência.⁶

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

Ontem, às 18 horas mais ou menos o automóvel nº 18, guiado pelo cinesiphoro Anastácio de tal, atropelou, no parque Urbano Santos, **o menor** Octavio, filho adotivo do Sr. Miguel Neto, comandante do vapor S. José, do Loyde Maranhense. Ao que afirmam, o automóvel subia a Rua Oswaldo Cruz, a grande **velocidade**⁷.

Conforme se observa nos trechos citados, a chegada do automóvel em São Luís também trazia os primeiros acidentes de trânsito, cujas primeiras vítimas foram crianças. Nos atuais registros, a maior incidência recai sobre elas e os idosos. Se levarmos em conta a baixa velocidade dos veículos à época, podemos dizer que os pedestres, ainda não acostumados com esse tipo de máquina móvel, viram se iniciar, ali, uma convivência ameaçadora. A sua incorporação ao cotidiano da cidade se confrontava com um problema de escala espacial; perceptível na desproporção entre espaço físico da urbe e a força cinética potencial desses veículos, em tráfego nas vias urbanas, antes

dominadas por pedestres e carruagens.

Essa máquina se distingue pela capacidade de velocidade, que exerce tanto fascínio sobre as pessoas e se constitui em um dos fatores para incidências de diversos tipos de acidentes. As pistas de rolamento dos veículos se tornam local de direção perigosa, pondo em risco a vida alheia. Jean Baudrillard (2008: 77) nos oferece uma contribuição analítica sobre a velocidade:

(...) Vimos como velocidade é ao mesmo tempo transcendência e intimidade. Com o domínio sobre o espaço como signo abstrato do mundo real, nele o exercício do poder vem a ser projeção narcisista. Pensemos no valor “erótico” do veículo ou da velocidade: pelo levantamento dos tabus sociais ao mesmo tempo que da responsabilidade imediata, a mobilidade automóvel desata todo um sistema de resistência tanto para consigo como para com os outros: tônus, vivacidade, entusiasmo, audácia, tudo isto é devido à gratuidade da situação automóvel – por outro lado ela favorece a relação erótica pela intercessão de uma projeção narcisista dupla no mesmo objeto fálico (o carro) ou na mesma função fálica objetivada (a velocidade). O erotismo do veículo não é, pois, o de uma aproximação sexual ativa, mas aquela passiva, de uma sedução narcisista do mesmo objeto. O valor erótico desempenha aqui o papel que tem a imagem (real ou psíquica) na masturbação.

A velocidade é uma potência metafísica, ao excitar e ativar dimensões bastante subjetivas, reflexas nos indivíduos guiadores, impulsionando sensações e aspectos psicossociais que atendem a finalidades que vão além das necessidades exigidas pela mobilidade urbana.

A institucionalização do ato de dirigir ganhava corpo, como se identifica ante os primeiros procedimentos legais adotados para se autorizar a condução de um veículo motorizado na cidade de São Luís,

Para uma microsociologia do acidente...

no início do século XX:

É de se registrar que àquela época, os candidatos a *chauffeur* amador e *chauffeur* profissional eram examinados por uma banca presidida pelo Intendente (Prefeito), tendo como membros Joaquim Moreira Alves dos Santos (Nhozinho Santos) e o engenheiro eletricitista Antonio Nogueira Vinhais. Os três examinadores assinavam as carteiras dos aprovados. Com a eclosão da 1ª Guerra Mundial, foi prejudicada a importação dos veículos europeus, surgindo a oportunidade para que os fabricantes da América do Norte colocassem, aqui, suas “máquinas”, conquistando o mercado.⁸

É possível que os primeiros acidentes com vítimas fatais tenham feito surgir a preocupação com a organização do trânsito. A ordem institucional e os problemas resultantes exigiam o aprimoramento na permissão para habilitação de dirigir um veículo automotor. Os exames para obtenção de autorização foram, progressivamente, aprimorados no tocante à legislação de trânsito, à sinalização e às técnicas de segurança (direção defensiva, primeiros socorros e mecânica básica), estas três últimas, somente, aplicadas na contemporaneidade. Tais medidas tinham o intuito de fortalecer a segurança de tráfego, para evitar acidentes de trânsito, mas não surtiram os efeitos esperados. Ainda assim, a sociedade continuou providenciando outros meios para amenizar o descontrole na *realidade circular urbana*. Esses primeiros recursos para o trânsito, foram produzidos pela Engenharia de Tráfego, sem uma interlocução com o lado sociológico que acompanha a vida do tráfego urbano.

A cidade de São Luís possui uma longa trajetória histórica quanto a instrumentos legais urbanos, no caso específico, destaco os seus Códigos de Posturas. Nesses institutos oficiais são contempladas as normas

para condutas de pessoas, animais e veículos. Dois deles foram criados no período imperial e os demais no período republicano. Na primeira metade do século XIX, em 1842, foi implantado o primeiro Código de Postura, no qual se destaca o disciplinamento no trânsito de animais na cidade de São Luís. Tal normatização visava evitar os atropelamentos de pessoas idosas e crianças, infrações cometidas, até por aqueles, que montavam a cavalo. Em 1866, o presidente da província, Laffayette Rodrigues Pereira, sanciona o segundo Código de Postura, instituído pela Lei nº 775, de 4 de julho do mesmo ano. Nesse regulamento, destacam-se os disciplinamentos quanto ao uso dos carros, ao exigir matrícula dos veículos junto à Câmara Municipal: normatiza o padrão mecânico dos veículos e, também, determinava os cuidados necessários para trafegar com carros a tração animal. As infrações eram aplicadas através do pagamento de multas ou da prisão, quando o infrator não as pudesse pagar. Um ano após a Proclamação da República, é instituído o Código de Postura de 1893, a Lei nº 8, que não tratava dos aspectos da mobilidade urbana. Somente mais à frente vamos encontrar o estabelecimento dessa preocupação na Lei Municipal nº 185, de 7 de fevereiro de 1913, a qual determina as obrigações e limitações quanto ao uso dos automóveis⁹. No século XX, no início da Era Vargas, temos o Código de 1936, instituído por decreto, de 3 de novembro do mesmo ano, pelo prefeito José Otacílio de Saboya Ribeiro, o qual sanciona o referido Código em razão da obsolescência do anterior. Esse Código se distingue por ser constituído por 508 artigos. Em mais uma edição de um Código, a mobilidade urbana era contemplada no capítulo “Polícia de Trânsito”. Atualmente, a cidade conta com o seu último Código de Postura, implantado em 1968, como fruto da Lei nº 1.790, de 12 de maio do mesmo ano, e a questão da mobilidade urbana se restringe

ao trânsito, contemplada no Título III, capítulo IV. Decorridos mais de quarenta anos, não mais estaria adequado às novas concepções e conquistas urbanísticas no Brasil.

Para efeito deste estudo, o conceito de trânsito está embasado no Código de Trânsito Brasileiro (Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997), que estabelece: “considera-se trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga”¹⁰ (CTB, Art. 1º, parágrafo primeiro).

Em São Luís, um quadro caótico no tráfego vem se acirrando. Ao longo da sua existência, a cidade absorve uma frota de veículos de forma desproporcional a sua escala espacial. Na época considerada neste estudo, a sua frota de automotores estava composta por 221.701 veículos¹¹. Em termos de uma *média per capita*, teríamos um veículo para um quarto da população da cidade. As condições para movimentação de veículos são, cada vez mais complicadas nas cidades brasileiras. Nesse fluxo de máquinas móveis, haveria uma nova “luta de classes”, a qual é travada entre os pedestres e os condutores no tráfego frenético de cidades. Tal batalha é marcada pelo desejo individual do prazer proporcionado pelo trafegar de forma veloz contra o direito coletivo à segurança e à liberdade de andar pelas ruas sem ser atropelado. Nessa luta, facilmente a potência do carro se sobrepõe à delicadeza pedestre. Os condutores, pouco preocupados com os excluídos, desejam o máximo de espaço nas vias públicas, sem impedimentos ou obstáculos à “corrida” rumo a seus objetivos particulares. Delineia-se, a partir daí, um conflito social travado entre pedestres e motoristas, ambos concentrados em seus próprios interesses e incomodados com a presença uns dos outros na estressante via pública. Deste modo, se

pronuncia Vasconcellos (1999: 50):

Pedestres e motoristas – enquanto o primeiro deseja segurança e conforto na sua locomoção, o segundo deseja rapidez no trajeto, o que gera um conflito de regulamentação do espaço. Este conflito pode ser visualizado, por exemplo, quando se tenta instalar um semáforo veicular em áreas de grande movimento de pedestres: o semáforo, se respeitado, melhora a segurança dos pedestres, mas prejudica a fluidez dos veículos.

Na cidade, há uma postura contrastante: é o fato de, a todo momento, pedestres e motoristas trocarem de posição, pois “a mesma pessoa assume vários papéis diferentes no tempo e no espaço, levando conseqüentemente a necessidades e interesses também mutáveis no tempo e no espaço” (VASCONCELLOS, 1999: 49). O mais surpreendente nessa dimensão é que ambos se esquecem, completamente, de suas necessidades quando desempenham outro papel. Para eles, o que importa é ter seus ímpetos atendidos em qualquer posição. Substitui-se explicitamente a empatia pelo egoísmo do prazer individualizado.

Na atualidade, a massificação do automóvel preencheu todas as vias. O automobilismo, expresso na intensificação do uso individual de veículos, tornou saturadas as artérias urbanas, resultando em infindáveis engarrafamentos, uma ironia para os apressados, ao pensarem que a aquisição de um automóvel para cada membro da família tornaria suas vidas mais lépidas. Como indicado por Vasconcellos (1998), na verdade, foi o crescimento desordenado das cidades o principal fator a provocar o aumento dos índices de vítimas fatais no trânsito. As posturas subjetivas ao volante são contornadas pela eclosão de excitações derivadas da situação de execução da liberdade de

locomoção.

A questão urbana é cláusula da Constituição Federal de 1988. Ela foi contemplada no Título VIII – Da Ordem Econômica e Financeira, capítulo II, artigos 182 e 183; regulamentados através da Lei nº 10.257, conhecida por Estatuto da Cidade, no ano de 2001. Na Carta Magna, se invoca a obrigatoriedade de se instituírem planos diretores nas metrópoles e cidades populosas, para estabelecerem diretrizes para o desenvolvimento do transporte urbano, sempre alerta às condições de sustentabilidade ambiental e socioeconômica. Atente-se para o controle do uso do solo, já que, ao habitarmos num determinado lugar, necessitaremos transitar por ele.

A construção de um espaço urbano mais democrático depende de uma gama de diretrizes a respeito do transporte coletivo público, como parte do sistema de circulação urbano para permitir o fluir de indivíduos e objetos, que deverá estar conjugado com a política de desenvolvimento urbano, a qual deve apontar a necessidade de criação de um novo desenho para garantir o direito à mobilidade urbana sustentável.

As instituições e as estatísticas de acidentes de trânsito

As instituições oficiais de administração do trânsito e transportes, incumbidas do acompanhamento e dos procedimentos legais da circulação, são as responsáveis por registrarem e resolverem as ocorrências dos acidentes de trânsito. Para esta análise, a definição de acidentes é aquela presente no documento “Instrução Básica de Estatística de Trânsito”,¹² do Departamento Nacional de Trânsito, ou seja, “consideram-se acidentes de trânsito aquelas situações de choques físicos, inesperados, envolvendo condutores, conduzidos e pedestres”. Recorremos a uma forma concisa para definir o acidente de trânsito: é

a praga da modernidade cinética¹³. Indesejado, mal recebido, constitui um drama, como uma sombra a acompanhar a sociedade.

No Ocidente, o primeiro acidente de trânsito é atribuído ao ocorrido em Londres no dia 17 de agosto de 1896 (GIUCCI, 2004: 79). Um ano depois, no Brasil, em 1897, na estrada velha da Tijuca, no Rio de Janeiro, temos o primeiro registro de acidente, o qual se deu com uma personalidade já conhecida do grande público por sua habilidade literária: o jornalista e antimonarquista ferrenho José do Patrocínio, primeiro a circular em um automóvel no Rio de Janeiro. Ao volante estava Olavo Bilac, tentando aprender a dirigir (GIUCCI, 2004: 81; NED, 2004: 16).

A investigação das causas dos acidentes de trânsito perpassa a adoção de métodos estatísticos (definindo-se a forma de coletar dados, agrupá-los e sistematizá-los) e a imposição legal, aos órgãos de trânsito, da produção correta das estatísticas, isto é, com a maior fidelidade possível aos números reais. Ao longo do tempo, detectou-se, que a coerção e a sanção representadas por multas e outras penalidades não produziam os resultados esperados, por serem posteriores ao fato. Elas são informações dessa realidade, transformadas em dados estatísticos e com a função de fornecer pistas sobre as causas e prevenir os acidentes, orientando a população a respeito dos “comportamentos de risco no tráfego”, que aqui se constituíram na regularidade tratada pela investigação. Entretanto, esses mesmos dados não gozam de tratamento sistemático regular. Vejamos o que diz Vasconcellos acerca do tratamento dispensado aos dados estatísticos sobre acidentes no Brasil:

Os reveses, no entanto, não tardaram a ser identificados. Inexiste uma unificação dos dados coletados, uma vez que os vários órgãos responsáveis pela tarefa utilizam

suas próprias metodologias, com enfoques peculiares nos distintos Boletins de Ocorrência e nos diferentes softwares para a elaboração das estatísticas. A coleta assistemática de dados carece de uma política de integração, pois a falta de uma padronização permite que cada estatística apresente um resultado diverso. [...] Uma das maneiras de escapar a esta indeterminação tem sido a tentativa de quantificar o fenômeno, por meio de cálculo de índices, que procuram relacionar o número de eventos registrados com as variáveis que podem estar ligadas à sua causação. [...] há problemas ligados à confiabilidade dos dados existentes (1999: 203-204).

Nos registros de acidentes de trânsito da capital maranhense, verifica-se a ausência de procedimentos uniformizados. As instituições fiscalizadoras do trânsito não adotam modos comuns no registro das estatísticas dos acidentes e demais ocorrências alusivas à circulação de veículos e pedestres. Cada instância institucional – municipal, estadual e federal – adota procedimentos de forma particular. Não há, por parte das instituições oficiais locais, uma homogeneização metodológica, quanto aos instrumentos, nas anotações e eventual descrição de situações envolvendo os agentes, o que impossibilita o acompanhamento da mobilidade urbana. Dessa forma, os procedimentos para análise do trânsito, nos municípios e no Estado como um todo, ficam bastante comprometidos para uma avaliação sistemática dessa *realidade circular*.

Os estudos sobre acidente, através do exame de seus “componentes”, permitiriam avaliar os custos associados a cada um deles. No entanto, a precariedade dos registros compromete tais análises. Muito longe estaria, também, uma gama de informações dos impactos microssociológicos dos acidentes, produtores de metamorfoses sociais. Desse modo, há prejuízo

quando não se descreve a forma social do acidente, ou seja, quando não se busca examinar como aconteceu ou, conforme usualmente se diz, saber o tipo de acidente e as consequências sociais – diretas e indiretas – produzidas. A descrição das formas materiais poderia explicar as conexões entre os diversos elementos, ao considerar:

(...) a dinâmica do acidente, visualizando-o em uma dimensão temporal, analisando as forças atuantes durante o período em que o mesmo ocorreu, os materiais, sua resistência e deformação, incluindo-se aí o que se poderia chamar de fisiologia dos materiais¹⁴ [e as suas consequências sociais].

Há a necessidade do aprimoramento desses instrumentos de registros de acompanhamento, com formas mais sistemáticas e cuidadosas, enumerando-se algumas unidades analíticas, aglutinando-se informações descritivas dos acidentes. Uma descrição microssociológica seria uma forma de contribuir para a identificação do problema e os prováveis auxílios à sua compreensão social. Em muitas situações não é possível determinar a causa dos fenômenos em estudo, porque, como sugere Vasconcellos (1998: 64),

As causas dos acidentes de trânsito são muito variadas e complexas. Os principais fatores são o comportamento humano, as condições da via e do veículo e as características do ambiente de circulação (a disposição física das vias e calçadas, os conflitos de trânsito). Embora os estudos tendam a atribuir a maior parte da ‘culpa’ ao fator humano, é preciso cuidado: nos países em desenvolvimento como o Brasil, o ambiente de circulação tem uma participação essencial, na medida em que ele foi adaptado irresponsavelmente para o uso do automóvel.

Para uma microsociologia do acidente...

A aplicação das estatísticas possibilitaria traçar os quadros sociais derivados dos acidentes e dos incidentes de trânsito. A análise do ambiente da circulação forneceria, por exemplo, descrições das formas de sociabilidade conflituosas. Entretanto, levamos em conta as estatísticas, que, a grosso modo, em si mesmas, não significam muita coisa. Mas o seu registro alimentará a discussão sobre essa realidade cotidiana nas grandes cidades brasileiras:

A cada treze minutos ocorre uma morte por 'acidente' de trânsito no Brasil. A cada sete minutos ocorre um atropelamento. Além das 46 mil mortes anuais por 'acidentes' de trânsito, 300 mil pessoas ficam feridas, 60% com lesões permanentes. Desses mortos, 44% foram vítimas de atropelamento e 41% estão na faixa etária entre 15 e 34 anos. Cerca de 60% dos leitos de traumatologia dos hospitais brasileiros são ocupados por "acidentados" no trânsito (LUDD, 2004: 16-17).

Os indicadores sociais dos homicídios perpetrados pelos acidentes de trânsito alertam sobre esse aspecto da vida social na mobilidade urbana e um indicador vermelho da realidade, que vai receber seu primeiro tratamento quando da criação do novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O "estilo de vida automobilístico" requer uma lógica urbanística configurada pela prevalência do domínio do carro no movimento circular, fruto de um arranjo político orquestrado pela indústria automobilística instalada no país. Nas grandes e médias cidades do Brasil, as elevadas taxas de acidentes de trânsito configuraram-se em um problema de saúde pública. Os acidentes de trânsito produzem alterações e são desarranjos nas próprias veias do tráfego urbano, produtos dessas formas sociais transitivas. O País

possuía o índice de 6,8 acidentes para um grupo de 10 mil veículos (BRASIL4, 2003: 9), posição merecedora de uma consideração analítica por parte da sociedade brasileira.

Os números evidenciam uma realidade marcada pelo conflito travado diariamente no trânsito brasileiro, o qual pode ser observado na *realidade circular* de São Luís, quando o automóvel foi apontado como provocador do caos, poluidor da atmosfera, interventor da rotina e do curso normal do deslocamento. Sua pior face, entretanto, é a encontrada em um estereótipo: "máquina assassina", conforme evidenciam as elevadas estatísticas de acidentes de trânsito ludovicense. Segundo as estatísticas do DETRAN-MA, morrem cerca de 80 pessoas por ano nas ruas da capital maranhense. O horror dos acidentes não mitigou o fascínio pelo veículo, mas representou um alerta para os perigos da modernidade cinética. Dessa forma, aqui estão destacadas as inferências estatísticas, com os traços constitutivos de um estúpido quadro social.

Análise das estatísticas dos acidentes de trânsito em São Luís

As estatísticas utilizadas nesta análise dos acidentes de trânsito em São Luís foram colhidas no Departamento de Educação para o Trânsito do Departamento Estadual de Trânsito do Maranhão (DETRAN-MA) e abrangem os anos de 1995, 1996, 1997, 1998, 1999 e 2000. Selecionei três anos anteriores à institucionalização do novo CTB e três anos posteriores à sua implantação. Dos seis anos considerados, destaquei três tipos de acidentes, em relação às suas consequências: danos materiais, não fatais e fatais. Os dados analisados e sintetizados no Gráfico 1 oferecem um resumo da evolução dos acidentes antes e depois da implantação do Código Brasileiro de

Trânsito, na cidade universo. A primeira leitura do Gráfico 1 é a de que há um movimento de acentuação nas ocorrências de acidentes nos anos de 1995 até 1997 e 1998; na época, um fato social já constatado até no senso comum. Havia um impacto decorrente do grande volume de colisões noticiada na imprensa. No ano de 1998, verifica-se uma estabilização nas ocorrências de acidentes. Logo após a implantação do CTB, diminuiu o número de acidentes de trânsito, que chegaram a ocupar o principal lugar de causa mortes no Brasil. Os acidentes estavam na órbita das fatalidades sociais; eram encarados como decorrência natural do trânsito nas cidades. Cotidianamente, quadros trágicos do trânsito eram anunciados na imprensa falada e escrita.

Os números de acidentes com *danos materiais* são os maiores em todos os anos do período aqui considerado. Esses danos dizem respeito a automóveis, a edificações e a equipamentos urbanos. Na cidade de São Luís, um indício dos frequentes choques nos equipamentos urbanos, destaca-se através da presença de um objeto de proteção contra as colisões junto às colunas da rede elétrica. No caso, faço alusão aos protetores implantados na parte inferior dos postes de transmissão e distribuição da rede elétrica da cidade, que são conhecidos pela alcunha de Cosme e Damião. Os mesmos têm a finalidade de preservar esses equipamentos da companhia de fornecimento de energia elétrica, dos constantes choques perpetrados nos acidentes de trânsito. No período considerado, os danos materiais totalizavam uma média anual de 1.489 acidentes.

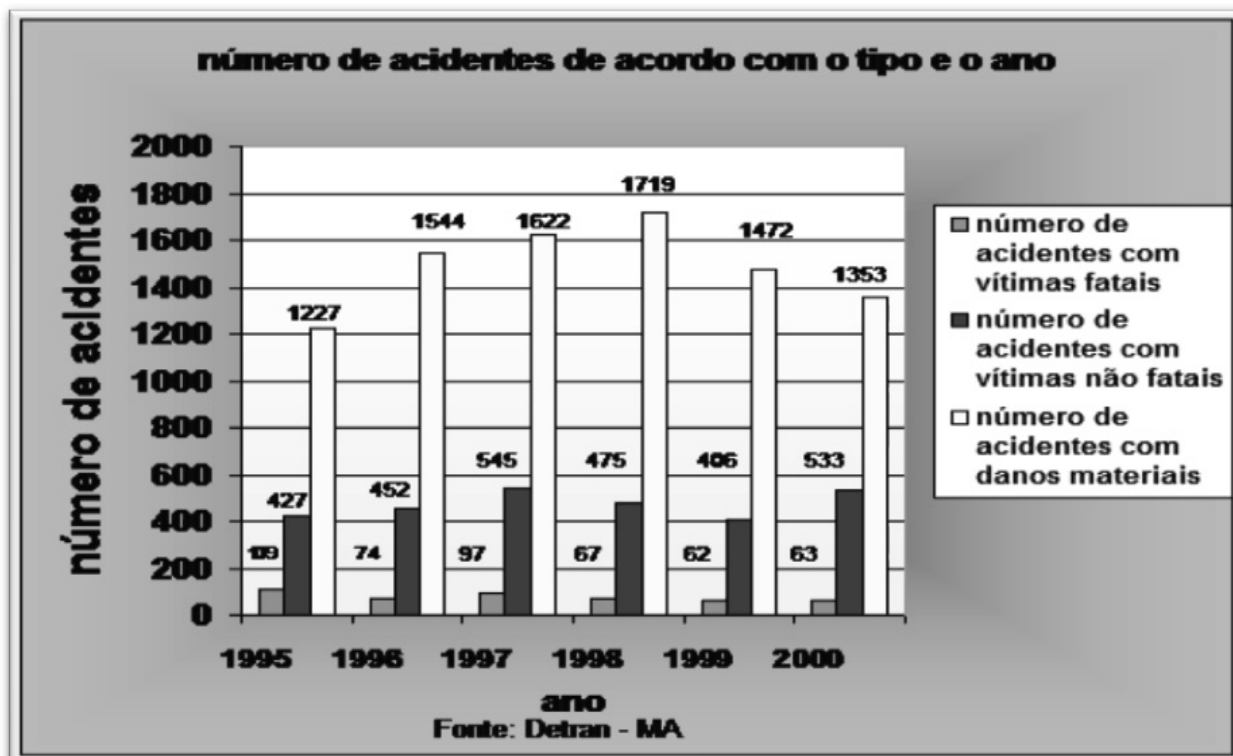
Os acidentes de trânsito com *danos materiais e vítimas não-fatais*, geralmente, são mais frequentes durante o dia. Tal variável é atribuída ao fato de ser maior o movimento de veículos nesse turno, período em que se realiza a maior parte das atividades de

produção e trocas da cidade. Felizmente, de acordo com as estatísticas do DETRAN-MA, não ocorrem tantas mortes no trânsito quanto prejuízos materiais e traumas físicos.

O segundo tipo de acidente de trânsito é o que deixa *vítimas não-fatais*, isto é, aquele em que pessoas são acidentadas, sofrem lesões corporais, mas, não chegam ao óbito. O total de acidentes dessa natureza, nos seis anos, foi de 2.838, perfazendo uma média anual de 405 casos com vítimas não-fatais, durante o dia, e 165 no período noturno.

O terceiro tipo de acidente de trânsito pesquisado é o que resulta em *vítimas fatais*, portanto, vidas interrompidas, destinos alterados.

Gráfico 1



Nos anos de 1995 e 1996, aconteceram mais acidentes com vítimas fatais durante o dia. Já, em 1997 e 2000, ocorreram em igual número, nos turnos diurno e noturno; e, em 1998 e 1999, aconteceram mais acidentes com vítimas fatais durante a noite. Depreende-se daí que a probabilidade de ocorrerem mais durante o dia ou durante a noite é igual, podendo haver variação nessa correlação. De 1995 a 2000, a média anual de acidentes com vítimas fatais foi de 78 ocorrências; sendo 39 durante o dia, e 38 à noite, as médias respectivas. Constata-se, em todos os anos, que a maior parte dos acidentes ocorre por atropelamentos, tendo como vítimas fatais pedestres ou animais que sofreram os impactos abruptos dos veículos nos logradouros. Portanto, nas vias urbanas, os pedestres são as maiores vítimas desse tipo de acidente. Tal informação evidencia a ocorrência de maior risco à vida entre aqueles que caminham, isto é, aqueles que estão

expostos diretamente nas vias de circulação. Situação diversa é a do condutor e do conduzido, encapsulados ou, de certa forma, protegidos pela lataria do carro. Observa-se, aqui, uma grave falha no sistema de estatísticas: a não-incorporação dos números de vítimas que falecem nos hospitais, mas que foram acidentados.

Na atualidade, identifica-se uma regularidade quanto às reações apresentadas pelos assistentes de acidentes de trânsito. Esse tipo de reação pode se destacar quanto aos cuidados às vítimas a partir de uma indução da obra do artista Andy Warhol. Em um quadro da série sobre *morte e desastres*, o artista destaca a simbiose do automóvel e o corpo humano. A pessoa acidentada e o veículo danificado compõem um todo orgânico. Uma análise da obra de Warhol foi apresentada por um crítico de arte e, dessa apreciação, destaco a seguinte constatação:

As pinturas da série *Death and Disaster* mostram a violência dos anos 1960 com uma crueza indelével e ainda mais aterradora por conta da riqueza e uniformidade da cor que o artista costumava aplicar em toda a sua iconografia. Porém, talvez fosse mais acertado dizer que o tratamento que Warhol dispensou à violência, na realidade, traduziu a **indiferença à violência** – a sua assimilação pelos padrões normativos da vida cotidiana – que caracterizava a sociedade norte-americana numa escala constante iniciada no final dos anos 1950, quando assassinatos em massa, assassinatos em série e chacinas de modalidades cada vez mais inusitadas e grotescas tornaram-se triviais, tanto na sociedade como na mídia dominante, ou seja, a televisão e o cinema de Hollywood.

[...] Na realidade, a obra de Warhol recomendava um tipo de **insensibilidade**, um **esvaziamento do conteúdo emocional**, um estado de consumo indiscriminado e sem fim de objetos e personalidades (INDIANA, 2010: 84).

No cotidiano dos cidadãos, estes teriam uma reação social de indiferença diante dos acidentes de trânsito, ignorando a sua existência. Os indivíduos são tragados pela lógica de suas rotinas, o que os impediria o aflorar das suas emoções e manifestações humanas de solidariedade nessas ocorrências trágicas.

No intervalo de tempo tratado nesta pesquisa, constatou-se que o veículo mais envolvido em acidentes de trânsito foi o automóvel, tipo de veículo predominante na frota de São Luís. A urbanista Jane Jacobs (2000: 377-413) atribuiu ao automóvel a condição de ser um dos agentes corrosivos das cidades. Para ela, os movimentos de tráfego deveriam ser reduzidos ao menor número possível. A existência de autoestradas deveria se limitar ao mínimo necessário. Nas palavras de Jacobs: “Atualmente, todos os que prezam

as cidades estão incomodados com os automóveis”¹⁵. O veículo automotivo é gerador de uma sociabilidade conflituosa, a julgar pela quantidade de mortes provocadas, pelo *stress* que ocasiona devido aos estacionamento forçados, pelo assassinato simbólico dos “outros”, pela acentuação da desigualdade social e por muitas outras situações. Mas esse tipo de veículo, frequentemente, confere status de dignificação social aos seus proprietários ou condutores. Roland Barthes (2007: 215) analisa o automóvel da seguinte forma:

Creio que o automóvel é hoje o equivalente bastante exacto das grandes catedrais góticas: quero dizer, uma criação que faz época, concebida com paixão por artistas desconhecidos, consumida na sua imagem, se não no seu uso, por um povo inteiro, que através dela se apropria de um objecto perfeitamente mágico.

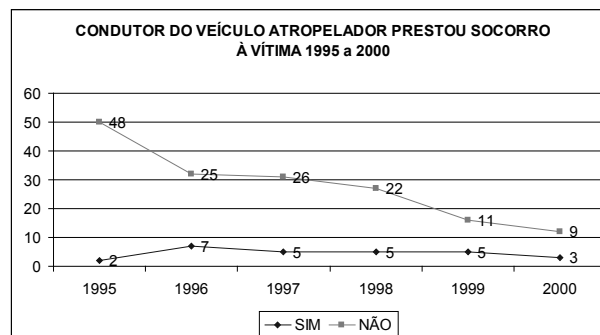
O automóvel ocupa uma centralidade social. No seu entorno, se desenvolve parte da vida social, assim marcado pelos rastros rodoviários, com consequências sociais sedutoras e nefastas. Para a economista Tatiana Schor¹⁶, a sociedade viveria em um autoconsumo. E o automóvel, nesse contexto, teria mais a função de ostentação (consumo) do que utilidade prática (apropriação). Ele é um objeto incorporado ao universo onírico dos indivíduos modernos. A sociabilidade entre condutores e pedestres estaria marcada pela anulação do indivíduo-pedestre em relação ao indivíduo-condutor. Esse tem, a seu favor, graças ao poder aquisitivo, a possibilidade de ostentar um bem luxuoso e confortável. Pode-se fazer uma analogia coloquial: uma pessoa possuidora de um carro e outra sem ele são duas pessoas distintas, em escala de prestígio socialmente opostas; vamos dizer: são duas pessoas socialmente diferentes.

Mobilidade urbana sem solidariedade

Neste aspecto, ficou definida a interrelação entre formas de solidariedade e mobilidade urbana circunscrita, a de “deixar de prestar socorro, quando possível fazê-lo sem risco pessoal”, à vítima do acidente, conforme artigo 302, inciso III, do Código de Trânsito Brasileiro. Essa dimensão foi reconstruída a partir do cotejamento analítico de amostra constituída por uma coleção de 545 matérias jornalísticas versando sobre o trânsito da cidade de São Luís. Essas reportagens foram extraídas do jornal *O Estado do Maranhão*, entre os anos 1995 e 2000. Desta coleção, foram selecionadas 455 matérias com as seguintes categorias: atropelamentos de pedestres e ciclistas; brigas de trânsito; abalroamento; colisões; capotamentos; derrapagens; engavetamentos; incêndios; tombamentos de veículos; estatísticas e acidentes. Desses *clippings*, foram escolhidas 168 matérias jornalísticas com descrições de situações e fatos sociais referentes à prestação de socorro às vítimas de acidentes de trânsito. Esse material nos serviu de base para analisarmos as formas de manifestações de solidariedade ocorrentes nesses instantes do trânsito urbano. Observar as manifestações de solidariedade na mobilidade urbana foi, assim, uma forma de escutar como se efetivam vínculos sociais no contexto urbano, para podermos qualificar relações sociais entrelaçadas na rede que compõe a *realidade circular* da cidade de São Luís.

As inferências foram sistematizadas no Gráfico 2, no qual estão aglutinadas as posturas regulares dos condutores de veículos quanto às reações de prestação de socorro às vítimas de acidentes. Para esta análise, foram consideradas duas fases: uma anterior e outra posterior à implantação do CTB.

Gráfico 2



Fonte: Coleção de *clippings*. Coordenação: autor; organização: José Wellington de Oliveira Silva.

Considerando o ano de 1995, fase anterior à implantação do novo CTB, a pesquisa mostra que, em 96% (noventa e seis por cento) dos acidentes, as vítimas não receberam primeiros socorros, por parte dos condutores envolvidos em tais acontecimentos sociais. Desse modo, constatou-se como regularidade a omissão de socorro aos acidentados de trânsito, preponderando, pois, a falta de solidariedade nesses instantes sociais. Tal procedimento parece enraizado na rotina desse tipo de situação do tráfego nacional. No período considerado, no lado oposto dessa mesma situação, constatou-se que, somente, em 4% (quatro por cento) dos acidentes foram prestados primeiros socorros às vítimas. Somem-se a isto, fatores inibidores, e que ainda perduram, exercendo, de um modo ou de outro, influência no comportamento dos condutores infratores: indivíduos que presenciam um acidente e já imputam responsabilidade aos prováveis “culpados”. Não raro, tais testemunhas passam a ameaçar os “responsáveis” e, muitas vezes, manifestam o desejo de “fazer justiça com as próprias mãos”. Com esse *ethos cultural*, a prestação de ajuda às vítimas pode ficar ainda mais distante, quando o provável responsável pelo acidente é, de imediato, sancionado com posturas agressivas, furiosas e coléricas, por

parte de pessoas presentes ou envolvidas nesse tipo de ocorrência.

No ano 2000 – período posterior à implantação do CTB –, ocorre uma diminuição nos números de acidentes e, as médias anteriores sofrem leves alterações quanto às manifestações solidárias. Nesse período, a prestação de socorro ficou reduzida a 25% (vinte e cinco por cento) das ocorrências. Mas, ainda, se constata que, em 75% (setenta e cinco por cento) das ocorrências não houve prestação de socorro às vítimas. Permanece, assim, um contingente elevado de vítimas sem socorro. Dessa forma, da análise comparativa entre as duas formas de reação, antes e posteriormente à implantação do CTB, deduz-se prevaler a falta de ações e manifestações de solidariedade nesses momentos do trânsito. Constitui-se num hábito e numa atitude recorrente, a prevalência do furtar-se à prática de ajuda humana às vítimas. Atesta-se a falta de uma postura solidária às vítimas imobilizadas de maneira involuntária devido ao infortúnio.

Um fato final deve ser registrado a título de referência sobre o assunto em pauta: verifica-se que o jornal consultado alterou o tratamento da questão urbana na cidade. Ou seja, no período anterior ao ano de 1997, as reportagens acerca das questões do trânsito se encontravam nas páginas do Caderno policial. Logo após a promulgação do novo CTB, as matérias referentes à mobilidade urbana passaram a ser editadas no Caderno Cidade. Daí se conclui que temas alusivos ao trânsito deixam de ser simples matéria policial e ganham um novo status, agora considerados como um problema de urbanização.

Dos incidentes entre pedestres e condutores de automóveis

Por incidentes se convencionou chamar as manifestações, ações, reações e transgressões institucionais

e sociais, entre condutores de automóveis e pedestres, ocorridas no ambiente social do trânsito na cidade de São Luís.

O trabalho de observação em campo ocorreu em duas fases, sob duas modalidades distintas: observações *livres* e observações *sistemáticas*.

O trabalho de observação livre transcorreu em alguns dos logradouros da cidade, no segundo semestre do ano de 2004. Sete artérias locais foram selecionadas para as observações. A escolha 'dos pontos de vista' foi embasada por indicações do órgão estadual de trânsito, isto é, DETRAN-MA (ESPÍRITO SANTO, 2006: 57-59). Nessas sessões de observação, captaram-se e registraram-se 639 incidentes de condutores e pedestres na *realidade circular*, uma coleção de observações oculares, agrupadas no Gráfico 3, com a síntese dos regulares incidentes na mobilidade urbana de São Luís. Desses procedimentos, distinguiram-se alguns traços peculiares das sociabilidades existentes na circulação urbana da cidade.

As observações sistemáticas foram realizadas durante quatro meses, especificamente, novembro, dezembro de 2005 e janeiro, fevereiro de 2006 e foram correlacionadas às categorias infracionais do Código de Trânsito Brasileiro. Esse trabalho se constituiu numa observação clínica¹⁷. O olhar se voltou para um fenômeno específico do objeto da pesquisa: identificados pelas manifestações incidentais dos pedestres e condutores no trânsito, nos principais logradouros da cidade de São Luís, nos períodos supracitados.

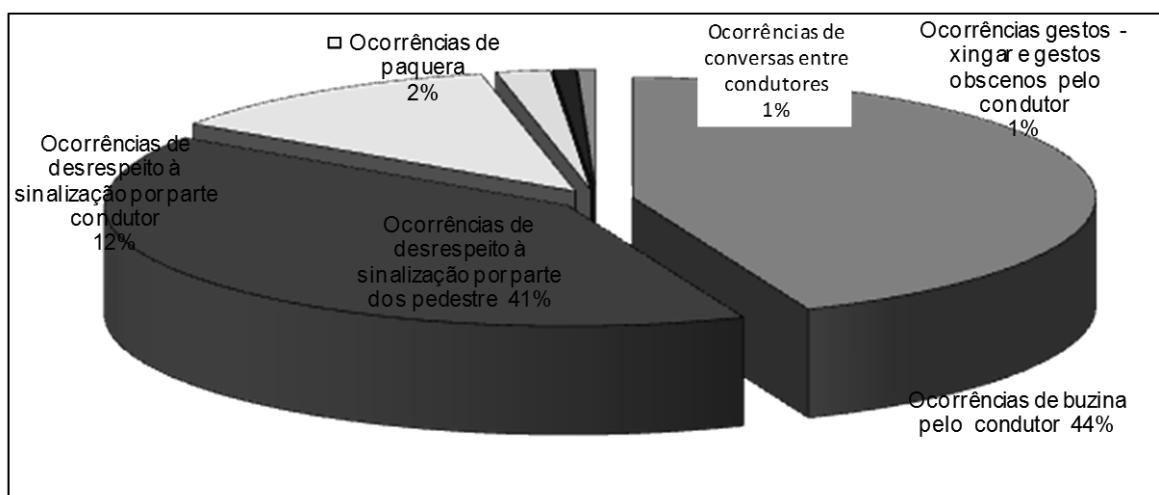
Na análise dos incidentes classificados no Gráfico 3, se destaca a prática da direção com o uso abusivo da buzina automotiva. O uso da buzina corresponde a 44% (quarenta e quatro por cento) das ocorrências. Condutores emitem sons de buzina contra os demais condutores e pedestres. Em alguns dos logradouros, uma atmosfera social urbana se conforma como um

Para uma microsociologia do acidente...

“concerto cacofônico” prejudicial aos indivíduos. Essa prática incidente é um elemento estressante. As diversas formas de buzinar decorrem das características das situações, correlacionadas em uma escala que se estende desde o gesto delicado de emitir um só toque sobre o acionador de som, até a maneira abrupta de bater sobre tal dispositivo. O uso da buzina foi subdividido em tipos, associados aos principais motivos identificados para acionar esse equipamento de sinalização sonora: 1) alertar o condutor de automóvel

para a abertura do sinal ou semáforo; 2) alertar os ciclistas, motoqueiros e carroceiros quanto à obstrução da via e do fluxo; 3) alertar um condutor à frente para a baixa velocidade; 4) alertar contra os movimentos precipitados dos pedestres; 5) alertar contra o tranca-mento da via de passagem; 6) o condutor de automóvel buzina para “paquerar” as mulheres, e em outras situações classificadas.

Gráfico 3



Fonte: Trabalho de campo. Coordenação: autor; organização: José Wellington de Oliveira Silva.

Uma surpresa foi constatar que os pedestres são responsáveis em 41% (quarenta e um por cento) das infrações por desrespeitos à sinalização de trânsito da cidade. Essa incidência maior de ocorrências envolvendo os pedestres deve-se à precária infraestrutura à acessibilidade dos moradores, que ficam desamparados de suportes requeridos pelo sistema de mobilidade urbana, necessário aos que andam a pé. O sociólogo Eduardo Vasconcellos (1996: 64) apontou ser a falta de planejamento da expansão do tecido urbano um aspecto responsável pelo precário conjunto de meios para a acessibilidade dos pedestres.

A própria infraestrutura urbana condiciona às infrações de trânsito nessas situações, que são favoráveis à criação de oportunidades para os acidentes de trânsito. Os atropelamentos identificados, em sua grande maioria, acontecem quando os pedestres tentam atravessar as vias de rolamento dos logradouros. A elementar capacidade de caminhar não conta com condições favoráveis para os deslocamentos seguros. Para as operações físicas exigidas pelo caminhar, as calçadas – humildes passarelas – são lamentáveis locais para o exercício do andar a pé. Por outro lado, há a valorização dos autos, ao se constatar o privilégio

das operações de deslocamento dos veículos automotores, em detrimento da mobilidade dos pedestres. Os condutores são responsáveis por 12% (doze por cento) de desrespeitos às normas de sinalização do trânsito. Os incidentes de “paqueras”, por parte dos homens para com as mulheres, registraram 2% (por cento) das observações. Como incidentes orais, foram registrados rápidos diálogos entre condutores e, por último, destacaram-se os xingamentos com 1% (um por cento) de ocorrências cada um deles.

Conclusão

Nesse momento se processa uma ação social matizada pelo hibridismo existente entre o automóvel e o condutor, uma situação produtora de uma terceira dimensão, ainda, não compreendida socialmente (URRY, 2000, *passim*). Assim, o *auto* se transforma em um *móvel* com uma nova potencialidade incorporada e assumida pelo ser humano, pela maneira artificializada de poder ser conduzido, originalmente encontrada no corpo humano, mas agora, intermediada pela máquina de locomoção. Com o uso do veículo, essa capacidade é incrementada, há uma extensão das funções corporais, passando a capacidade instrumental ao homem, potencializada por meio equipamento metal-eletromecânico encerrado no automóvel e como uma extensão, a qual apresentará formas bastante peculiares.

A pesquisa constatou haver um “litígio sociológico” no trânsito e, esse uma questão a requerer uma formulação conceitual e teórica especializada, principalmente, nas interações bastante conflituosas, expressas nos acidentes e incidentes recorrentes entre os dois sujeitos sociais analisados no espaço circulatório social urbano, que são situações análogas às lutas de classes: os condutores, os possuidores de bens e os

pedestres, despossuídos destes, convivem em constantes confrontos. Essa configuração tem grande repercussão na vida social da cidade e o trânsito exerce forte influência sobre as formas de sociabilidade na urbe. Mostra-se necessária uma análise social do cotidiano dos condutores e pedestres nessas situações transitivas.

O local comum dos acidentes de tráfego é uma das molduras das formas de sociabilidades no dia a dia de uma cidade brasileira e uma situação geradora de atmosfera *sui generis* hostil que entrelaça a convivência dos cidadãos. A Sociologia poderá caracterizar e explicar dimensões desse quadro pavoroso constituído pelos acidentes. Na análise das posturas dos condutores de automóvel na vida cotidiana, pode ser percebida uma situação mal resolvida entre os aspectos subjetivos dos indivíduos e as imposições objetivas do próprio objeto introduzido no cotidiano da modernidade.

Finalmente, ao inquirir alguns condutores sobre as razões para dirigirem veículos em alta velocidade, às vezes, encontramos o seguinte jargão: “*ter adrenalina nas veias*”. Isto é, os atos sociais dos condutores revestem-se de um desafogo dos seus desejos oriundos do mito recorrente de Eros – os prazeres proporcionados pela máquina – e, sem levar em conta as consequências advindas dos desastres, na insígnia de Tântatos. Assim, uma linearidade tênue entre os limites produtores de fatos de gozo e de destruição no seio das sociedades modernas brota cotidianamente.

Notas

Registro a importância da colaboração, nesta pesquisa, dos trabalhos proporcionados por Lívia Feitosa e Rafaela Mendes, em 2003-2004, e José Wellington de Oliveira Silva 2004-2005, estudantes de Graduação, bolsistas de Iniciação Científica-PIBIC/CNPq – Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico.

- 1 Urry, 1999: 51. Tradução livre: Antes do século XVIII na Europa, os caminhantes foram geralmente considerados perigosos ao 'outro'. [...] Ele está entre o nu, a fome e o louco, os excluídos da sociedade neste ambiente hostil natural. Caminhantes eram vistos como necessariamente pobre, louco ou criminoso (daí o termo 'ladrão de rua'). Mas, no decurso do século XIX andar veio a ser visto de uma forma muito mais positiva em toda a Europa.
- 2 Teóricos sociais modernos já abordaram a questão da mobilidade urbana, tais como Walter Benjamin (2006: 461-498) quando destaca a sublimação permitida pelos novos meios metal-mecânicos de circulação, de pudermos suprimir as funções do caminhar com a substituição pelo trafegar. Manuel Castells (1983: 236-255), destaca-se em suas análises sociais as tessituras produzidas pelos deslocamentos intra-urbanos, momentos produtores de regularidades ocasionadas pelas movimentações entre diversos locais de uma cidade; essas são derivadas dos fluxos transitivos urbanos empreendidos entre os diversos meios de deslocamentos espaciais. Richard Sennett (1988: 413) enfatiza a intensificação da circulação na constituição dos aglomerados humanos mundiais. Norbert Elias (1993: 196) se reporta às funções de integração social viabilizada pelos aglomerados urbanos. Henry Lefebvre (1991: 110) pondera acerca da substituição do morar pelas funções do circular, e o automóvel um ícone das movimentações. Paul Virilio (1996, *passim*) exalta as características dromocráticas encontradas na formação da sociedade, em razão da existência das operações das mobilidades urbanas em uma cidade. Marc Augé (2010: 16) atribui a mobilidade, e, no nosso caso a urbana, como espaço para compreender as atuais contradições sociais produzidas nas operações de desterritorialização e das posturas do individualismo. E, Martin Gegner (2007: 59-72) coteja a questão da mobilidade urbana como uma das ações forjadoras de um espaço público e, esse considerado como um dos últimos deles.
- 3 Urry, John. The 'System' of Automobility, *Theory, Culture & Society*, vol. 21, (4/5): 25-39, 2004.
- 4 Considerar a contribuição de Georges Gurvitch, 1977: 243-258.
- 5 *Jornal O Estado do Maranhão*, São Luís, 13 de novembro

de 2005, *Caderno Alternativo*, p. 3.

- 6 *Jornal O Estado do Maranhão*, São Luís, 13 de novembro de 2005, *Caderno Alternativo*, p. 3.
- 7 *Jornal A Pacotilha*, São Luís, 04 de fevereiro de 1928.
- 8 *Jornal O Estado do Maranhão*, São Luís, 13 de novembro de 2005, *Caderno Alternativo*, p. 3.
- 9 *Jornal O Estado do Maranhão*, São Luís, 13 de novembro de 2005, *Caderno Alternativo*, p. 3.
- 10 A partir deste ponto, utilizaremos a sigla CTB para nos referirmos ao Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997.
- 11 <http://www.detran.ma.gov.br/estatisticas/estvei.php?tpo=1&mnc=921>. Consultado na Internet em 10 de novembro de 2008.
- 12 <http://www.denatran.gov.br/Instrucao%20Basica%20de%20Estatistica%20de%20Transito/FRAMES>. Acesso em 19 de novembro de 2004.
- 13 GIUCCI, 2004: 78
- 14 BRASIL5, 2006: 25.
- 15 JACOB, 2000: 377.
- 16 SCHOR, 1999: 108.
- 17 A respeito da noção de observação clínica, afirma Granai: "a observação clínica ou estudo dos casos particulares é um procedimento complexo que visa à análise sistemática de uma situação concreta" (GRANAI, 1977: 201).

Referências bibliográficas

- ARAÚJO, Emilia Rodrigues. A mobilidade como objeto sociológico. Comunicação apresentada nos Encontros em Sociologia, 2, Braga, Portugal, 13 Dezembro 2004.
- AUGÉ, Marc. *Por uma antropologia da mobilidade*. Maceió: EDUFAL; UNESP, 2010.
- BARTHES, Roland. *Mitologias*. Lisboa: Edições 70, 2007.
- BAUDRILLARD, Jean. *O sistema dos objetos*. São Paulo: Perspectiva, 2008.
- BENJAMIN, Walter. *Passagens*. Belo Horizonte: Editora da Universidade Federal de Minas Gerais; Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2006.
- BRASIL1 Código de trânsito brasileiro. Lei 9503/1997. São Paulo: Editora Rideel, 2007.
- BRASIL2, Ministério das cidades. Trânsito, questão de cidadania. Brasília, 2004.
- BRASIL3. Ministério das cidades. Política nacional

- de mobilidade urbana sustentável, Secretaria nacional de transporte e mobilidade urbana. Brasília, 2004.
- BRASIL4, Ministério do planejamento, orçamento e gestão. Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras. Relatório executivo, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). Brasília, 2003.
- BRASIL5, Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras. Relatório executivo, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). Brasília, 2006.
- CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.
- DURKHEIM, Emile. *Da divisão do trabalho social*. São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- ELIAS, Norbert. *O processo civilizador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, vol. 2, 1993.
- ENGELS, Friedrich. *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. São Paulo: Global, 1986.
- ESPÍRITO SANTO, José Marcelo (org.). *São Luís: uma leitura da cidade*. São Luís: Instituto da Cidade, 2006.
- GEGNER, Martin. *Das öffentlich bild vom öffentlich verkehr: eine Sozialwissenschaftlich-hermeneutische untersuchng von printmedien*. Berlin: Rosch-Buch, 2007.
- GIUCCI, Guillermo. *A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.
- GRANIER, Caroline. Abaixo o carro... Viva a bicicleta! In: Ned Ludd (org.). *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004.
- GURVITCH, Georges. *Tratado de sociologia*. Lisboa: Editora Lda, 1977.
- HONNETH, Axel. *Luta por reconhecimento: a gramática moral dos conflitos sociais*. São Paulo: Editora 34, 2003.
- INDIANA, Gary, O efeito Warhol. In: Andy Warhol, Mr. America, PhilipLarratt-Smith. São Paulo: Pinacoteca do Estado, 2010.
- JACOB, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2003.
- Jornal *A Pacotilha*. São Luís, Maranhão.
- Jornal *O Estado do Maranhão*. São Luís, Maranhão.
- LEFEBVRE, Henry. *A vida cotidiana no mundo moderno*. São Paulo: Ática, 1991.
- LUDD, Ned. *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2004.
- MARANHÃO. Decreto nº 20.242/04, de 26 de janeiro de 2004. Regimento do Departamento Estadual de Trânsito.
- MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política*. Volume II, livro segundo, São Paulo: Abril Cultural, 1983.
- MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *A ideologia alemã: crítica da filosofia alemã mais recente na pessoa dos seus representantes Feuerbach, B. Bauer e Stirner, e do socialismo alemão na dos seus diferentes profetas*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.
- São Luís, Códigos de Posturas da cidade de São Luís de 1842, 1866, 1893, 1936 e 1968.
- SHOR, Tatiana. *O automóvel e o desgaste social*. In: Revista *Perspectiva*. Volume 13, nº 3. São Paulo, 1999.
- SILVA, Fernando. *O automóvel no Maranhão*. In: *O Estado do Maranhão: caderno Alternativo*, 23 de maio de 2004.
- SIMMEL, Georg. *Sociologia*. Evaristo de Moraes Filho (org.). São Paulo: Ática, 1983.
- URRY, John. *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*. London; New York: Routledge, 2000.
- VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. *O que é trânsito*. São Paulo: Brasiliense, 1998.

Para uma microsociologia do acidente...

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara. *Circular é preciso, viver não é preciso*: a história do trânsito na cidade de São Paulo. São Paulo: Annablume, 1999.

VIRILIO, Paul. *A arte do motor*. São Paulo: Estação Liberdade, 1996b.

VIRILIO, Paul. *Velocidade e política*. São Paulo: Estação Liberdade, 1996a.

WEBER, Max. Conceito e categorias da cidade. In: *Economia e sociedade*: fundamentos da sociologia compreensiva. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, volume 2, 1999.

Recebido em 22/06/2011.

Aceito em 01/10/2011.