

## **ACIDENTES DE TRÂNSITO: UMA ANÁLISE A PARTIR DA PERSPECTIVA DAS VÍTIMAS EM CAMPINAS**

*Marcos S. Queiroz*

*Patricia C. P. Oliveira*

**Universidade de Campinas -UNICAMP**

---

**RESUMO:** Este artigo focaliza, numa perspectiva interdisciplinar qualitativa, o problema de acidente de trânsito a partir da visão de 20 vítimas hospitalizadas. Através de dados obtidos por meio de entrevistas, características sociais do acidentado e as circunstâncias do acidente foram analisados. O artigo focaliza, ainda, as representações sociais do acidentado sobre vários temas, tais como o hospital, as causas do acidente, o trânsito, o trabalho, o sistema de transporte coletivo e individual, a motocicleta e as perspectivas para o futuro. Concluímos que as representações sociais do acidentado sobre o trânsito e o acidente de trânsito estão fortemente relacionadas com as dimensões comportamentais e culturais dos indivíduos envolvidos. Tais achados sugerem que, em um nível mais abrangente, a solução do problema de acidente de trânsito requer, sobretudo, a implementação de políticas públicas que levem em conta a dimensão cultural e enfatizem programas de educação para o trânsito.

**PALAVRAS-CHAVE:** representações sociais para acidente de trânsito, políticas públicas para o trânsito em Campinas.

**TRAFFIC ACCIDENTS: AN ANALYSIS BASED ON THE  
PERSPECTIVE OF THE VICTIMS IN CAMPINAS, BRAZIL**

**ABSTRACT:** This article focuses, through a qualitative interdisciplinary perspective, the problem of traffic accidents, according to the view of 20 hospitalized victims. Based on the data obtained from interviews, the social characteristics of the victims and the circumstances of the accident were studied. The article proceeds by focusing the social representations of the victims about

several aspects, such as the hospital, the cause of the accident, the traffic, the collective transport system, the work situation and the perspectives for the future. We conclude that the social representations from the victims about the traffic accidents are strongly connected to both behavioral and cultural dimensions. These findings suggest that, in a wider perspective, the solution to the problem of traffic accidents require, above all, the implementation of public policies which take into account the cultural dimension and emphasizes traffic educational programs.

**KEYWORDS:** Social representations for traffic accidents, Public Policies for Traffic.

---

O presente artigo focaliza o significado do acidente de trânsito (AT) em Campinas a partir do ponto de vista de suas vítimas. Com um foco dirigido à dimensão subjetiva do AT, a pesquisa baseia-se em metodologia qualitativa, proveniente das Ciências Sociais em geral e da Psicologia Social em particular.

É um pressuposto teórico fundamental desse estudo ser o comportamento no trânsito fortemente influenciado tanto por uma dimensão comportamental, como por um sistema de valores, estreitamente relacionado a uma dimensão sócio-cultural. A Organização Mundial de Saúde (OMS, 1984) concluiu, nesse sentido, que é necessário um conhecimento maior dos contextos sócio-culturais e psicológicos para o desenvolvimento de programas de capacitação, reabilitação e educação, que promovam um comportamento mais adequado no trânsito, tendo em vista as graves conseqüências dos AT e o alto custo social que representam.

No contexto da reforma sanitária, em processo de implementação no Brasil e em sintonia com a maior parte do mundo desenvolvido e em desenvolvimento, os AT passaram a ser percebidos como um aspecto da saúde pública, assim como os acidentes de trabalho, o uso de drogas, o comportamento sexual e outros aspectos que, direta ou indiretamente afetam a saúde da população. Em sintonia com a proposta pela Organização Mundial da Saúde,

tal postura tem enfatizado uma visão de saúde que dimensiona o completo bem estar físico, mental e social do indivíduo, e não só a ausência de doenças (O'Neill, 1983).

A concentração da pesquisa em Campinas justifica-se pelo fato deste município ter-se caracterizado, em vários aspectos, como pioneiro no processo de descentralização e municipalização de serviços de trânsito. O esforço da Secretaria de Transporte do município em promover uma verdadeira revolução nesta área acarretou uma diminuição significativa nos índices de mortalidade no trânsito. Entre 1992 e 1999, houve, no município de Campinas, uma redução dramática de 53,4% no índice de AT com vítimas fatais por 10.000 veículos (SETRANSP/EMDEC, 2000).

## METODOLOGIA

A própria natureza dessa pesquisa induziu à adoção de uma postura eclética do ponto de vista teórico e metodológico, uma vez que pressupõe um enfoque qualitativo numa perspectiva multidisciplinar.

O instrumento utilizado foi um roteiro de entrevista semi-aberto aplicado a uma amostra de conveniência de 20 vítimas de AT do sexo masculino e feminino com idade acima de 18 anos internadas na Cirurgia/Enfermaria do Trauma do Hospital das Clínicas da UNICAMP. As entrevistas foram realizadas durante os meses de setembro, outubro e novembro de 1999 no próprio hospital, fora de horário de visitas, o que permitiu uma interação tranqüila entre o paciente e o entrevistador. Em geral, cada entrevista durou de 2 a 3 horas, sendo gravada e, posteriormente, transcrita.

A condição inicial fundamental para que o indivíduo fosse escolhido para ser entrevistado foi a sua disponibilidade e disposição para a concessão da entrevista. Tal condição excluiu aqueles que estavam muito traumatizados e também alguns dos que tinham acabado de sofrer um AT e se encontravam perturbados pelo evento. Todos entenderam sem qualquer problema o motivo da entrevista, ou seja, o da realização de uma pesquisa sobre acidentes de trânsito. Tal enfoque permite a expressão do que um conjunto maior da comunidade sente, pensa e faz, mas não se expressa dentro de um

quadro de referência formalizado e coerente, deixando esta tarefa para os seus "intelectuais" (TURNER, 1960).

O roteiro das entrevistas centrou-se no próprio acidente de trânsito e na crise pessoal proporcionada por ele. A partir disso, o roteiro foi aberto, levando em conta o interesse e a motivação do entrevistado com relação à sua situação e às conseqüências do acidente de trânsito para a sua vida. Temas relacionados com as causas do acidente, com o automóvel, com o hospital, com o transporte coletivo, com o trabalho e com a vida moderna fluíram naturalmente em todas as entrevistas. A indução do pesquisador em abordar tais assuntos foi relativa, uma vez que os próprios entrevistados demonstraram interesse em discorrer sobre eles e, em muitas ocasiões, anteciparam o assunto por sua própria iniciativa.

O enfoque centrado no conceito de representações sociais, a partir do conceito desenvolvido por Moscovici (1976), que informa teórica e metodologicamente a pesquisa, significa uma abordagem compreensiva que percebe o ator social como um agente que interpreta o mundo à sua volta com uma atitude que contém intenções e, portanto, projetos de ação. Ainda que fortemente influenciado pelo pensamento de Durkheim, Moscovici desloca suas categorias explicativas, de um espaço essencialmente social para uma dimensão entre o social e o psicológico, o que torna seu conceito de representação social mais maleável, dinâmico e operacional do que o conceito de representação coletiva de Durkheim, principalmente quando aplicado em nível cotidiano de sociedades complexas, como é o caso desta pesquisa. Neste contexto, a dimensão qualitativa da pesquisa privilegia a profundidade das informações, em detrimento da sua extensão. A tradição acadêmica da Psicologia Social tem mostrado a importância deste tipo de abordagem através do estudo de representações simbólicas, avaliações de sentido e classificações cognitivas que indivíduos ou grupos sociais realizam no interior de uma determinada cultura. Para um aprofundamento no assunto, ver a respeito Sá (1993) e Spink (1994).

Após cada entrevista - na tradição da pesquisa etnográfica - os pesquisadores realizaram um relatório no qual informavam aspectos emocionais não verbais emitidos pelo entrevistado e os sentidos gerais e conexões teóricas que a entrevista remetia. Após a transcrição

de cada entrevista, procedeu-se a várias leituras, com o propósito de encontrar unidades de significados, ou núcleos de sentido que informaram o conteúdo de análise, de acordo com os procedimentos apropriados para uma pesquisa qualitativa descritos por Denzin & Lincoln (1994) e Bardin (1977). Neste contexto, a unidade de significação liberta-se naturalmente de um texto analisado segundo critérios relativos à teoria que serve de guia (BARDIN, 1977, p. 105).

Devido ao fato da abordagem qualitativa do tema da pesquisa ter sido muito pouco explorado pela literatura, adotamos um modelo que considera as categorias analíticas como abertas, extraídas a partir do próprio material empírico, com um sentido mais descritivo e exploratório. Um modelo fechado seria adequado para um tema amplamente explorado, que permita com que as categorias possam ser definidas *a priori*. Na conclusão do trabalho, faremos uma tentativa de inferir os resultados da pesquisa a algumas questões teóricas mais amplas.

#### AS VÍTIMAS PESQUISADAS: ANÁLISE DOS DADOS

Os 20 sujeitos entrevistados são, todos eles, moradores do município de Campinas, sendo 15 deles do sexo masculino, com idade entre 19 e 46 anos, e 5 do sexo feminino, com idade entre 18 e 25 anos. Há uma consistência entre a composição dessa amostra e o fato da grande maioria dos acidentados no trânsito no mundo inteiro serem jovens do sexo masculino, como demonstra a OMS (1984).

A grande maioria da população pesquisada (85%) apresenta um grau de escolaridade que não ultrapassa o segundo grau completo, sendo que 3 indivíduos tinham curso superior. Quanto à renda individual e familiar, observamos uma variação entre R\$ 250,00 a R\$ 1.500,00 e entre R\$ 400,00 a R\$ 6.000,00 respectivamente. Com relação à profissão, notamos 3 estudantes do 2.º e 3.º graus, 3 técnicos de escritório, 1 bancário, 4 operadores de máquina, 1 pedreiro, 2 vendedores, 1 jardineiro autônomo, 1 técnico em eletromecânica, 2 programadores de computação e 3 desempregados.

No que concerne à situação em relação ao acidente da vítima entrevistada, 5 delas eram condutores de automóvel particular (3 homens e 2 mulheres), 4 de motocicleta (todos homens) e 1 de bicicleta

(homem); 3 pedestres atropelados (homens); 5 passageiros de carro ou peruas (3 homens e 2 mulheres) e 2 de moto (1 homem e 1 mulher). No contexto desta pesquisa, é irrelevante o fato do CID considerar acidente de bicicleta como acidente de transporte e não de trânsito.

Dentre os AT, a maioria (13) ocorreu em fins de semana ou feriados, aqui considerado das 20:00 hs de sexta feira ou véspera de feriado até as 6:00 hs da segunda-feira ou 24:00 hs do feriado. O período noturno, incluindo a madrugada, foi o que mais produziu acidentes (11), vindo a seguir o período da tarde (8). O período da manhã é o que menos produziu acidentes (1) em nossa amostra. Tais números são consistentes com o fato de que tanto o período noturno e madrugada e os fins de semana e feriados serem os que mais produzem acidentes de trânsito (SETRANSP/EMDEC, 2000).

A maioria da população entrevistada considerava-se estressada por ocasião do AT. No contexto dessa pesquisa, estresse significa alterações fisiológicas e psicológicas mais drásticas decorrentes de tensões, pressões ou fricções inerentes a certas situações de vida, de trabalho e de relacionamento social e familiar. No âmbito das relações sociais, os termos "sofrimento" ou "desgaste mental" têm sido utilizados com o mesmo sentido por Dejours, (1992) e Seligmann-Silva (1994). Trata-se de uma definição que se alinha perfeitamente com o próprio entendimento de senso comum dos entrevistados.

A respeito do principal motivo de estresse, houve 10 referências relacionadas ao salário baixo e falta de dinheiro; 5 referências a problemas de saúde na família e 3 referências a problemas conjugais (inclusive brigas com namorado) e conflitos na família. Além dessas situações, foram mencionados ainda problemas com vizinhos (1), insatisfação com o emprego (1) e desemprego (2). Apenas 3 referiram não estar passando por nenhuma situação de estresse.

Com a exceção de um entrevistado, que revelou ter cirrose hepática em função de alcoolismo, todos os demais afirmaram que, até o momento do acidente, não havia qualquer comprometimento mais sério à saúde.

A questão de ingestão de bebida alcoólica mostrou-se generalizada entre os participantes, mas apenas 5 admitiram ter ingerido álcool no dia do acidente. A bebida social em fins de semana mostrou ter a maior prevalência de respostas (8), vindo a seguir a bebi-

da social esporádica (6) e a bebida regular sem exagero (3). Apenas 3 indivíduos afirmaram beber regularmente ou ocasionalmente em grande quantidade. Quanto ao uso de drogas ilícitas, ninguém revelou ser um usuário freqüente e não houve admissões desse tipo de consumo no dia do acidente.

A amostra pesquisada revelou uma incidência significativa de não uso de cinto de segurança, apesar da nova lei do trânsito, que torna o uso desse dispositivo de segurança obrigatório e prevê multa severa para os infratores. Nos 10 acidentes que envolveram automóveis, em 3 ocasiões os entrevistados mencionaram não estarem usando o cinto, todos eles de passageiros do banco traseiro. Com respeito ao uso de capacete para ciclistas e motociclistas, a incidência de não uso mostrou-se ainda mais séria. Dos 7 envolvidos com motos e bicicleta, a maioria (4) afirmou não estar usando capacete por ocasião do acidente.

Analisando os aspectos que poderiam estar envolvidos na situação dos acidentes, segundo entendimento das vítimas entrevistadas, verificamos que, com a exceção de um caso, eles aconteceram por falha humana ou imprudência das pessoas envolvidas. Além do caso em que os amortecedores gastos provocaram o capotamento de um veículo, não houve acidentes ocasionados por problemas mecânicos, elétricos, de manutenção dos veículos; nem por más conservações de estradas, ruas, avenidas e nem, ainda, por condições climáticas desfavoráveis. Apenas em um caso, no qual a vítima conduzia uma moto, foi lembrado que condições climáticas desfavoráveis (neblina) influenciaram o acidente.

A gravidade do acidente foi uma constante em todos os casos pesquisados, motivo pelo qual os pacientes estavam hospitalizados. Muitos quebraram pernas, braços e pescoço (9), alguns perfuraram órgãos internos, tais como o estômago, pâncreas e intestino (4), outros tiveram contusões sérias na cabeça (4), os demais (3) tiveram ferimentos graves em várias partes do corpo.

### **A hospitalização e a insegurança das vítimas**

O papel de doente, estudado por Parsons (1951) um papel que se manifesta tanto ao nível da ordem social como da estrutura da personalidade, significa que a sociedade somente concede isen-

ção de certas responsabilidades e desculpa o paciente de sua inatividade se ele concordar com as prescrições legitimamente determinadas pela ordem médica. Tal concordância significa perder uma boa parcela de autonomia e liberdade pessoais. No hospital, esta perda é ainda mais dramática, condição esta que, de um modo geral, os pacientes entrevistados não demonstraram apreciar. Embora seja um autor clássico, cuja posição teórica tem sido considerada ultrapassada pelo desenvolvimento das Ciências Sociais modernas, é importante considerar que o pensamento de Parsons sofreu uma considerável revitalização a partir da Teoria da Ação Comunicativa de Habermas (1993).

A hospitalização significa, sobretudo, uma mudança radical na rotina e nos hábitos do paciente, ou seja, passa-se do conforto do lar e da família para um ambiente que causa uma certa estranheza, contribuindo pouco para compensar a situação de vulnerabilidade emocional. Os medos e as dificuldades que as vítimas de AT relataram relacionam-se com as seqüelas físicas decorrentes do acidente, com a possibilidade de perder alguma parte do corpo, com os riscos da cirurgia, com a questão da morte e com a recuperação da saúde. Um quadro de ansiedade foi observado generalizadamente entre os entrevistados, no sentido de poderem assumir o mais rápido possível o "controle" de suas vidas e, assim, retomar as atividades cotidianas, ao trabalho e ao vínculo com a família.

Diante desse momento de insegurança, a reflexão sobre o valor da vida adquire contornos de mudança de atitudes e comportamentos que, até o momento do acidente, não eram questionados. Os trechos de entrevistas abaixo revelam esses vários aspectos.

*Meu maior medo é ficar paralítico. O médico disse que vou ter que fazer bastante fisioterapia, mas vou ficar bom. Eu tenho pensado na minha família, porque estou desempregado e não sei quando vou poder trabalhar outra vez, também não sei o que vai acontecer comigo. Têve dias em que fiquei bastante nervoso pensando em tudo o que aconteceu, tudo o que eu fiz que eu poderia ter evitado. Às vezes a gente só aprende quando acontece uma desgraça como essa. (condutor de automóvel, 31 anos).*



*A parte mais difícil está sendo a recuperação, porque eu ainda não sei se o tratamento vai dar certo. Eu ainda estou irreconhecível, com a cabeça raspada por causa da cirurgia, inchada de tanto soro, deformada mesmo, então está sendo muito difícil para mim. Às vezes eu me olho no espelho e não me reconheço, porque tudo mudou em mim, não só fisicamente, mas também os sentimentos. Antes eu achava que tinha domínio sobre a minha vida, agora não, eu tenho que ficar aqui deitada, parada, aguardando alta, não posso fazer nada até me recuperar. (passageira de automóvel, 25 anos).*

### **A interpretação das causas do AT**

Ao serem inquiridos sobre a causa principal do acidente, 11 dos entrevistados considerou-a consequência de imperícia ou falha humana; 06 da falta de sorte e 03 da inveja ou mau-olhado de outras pessoas. É importante mencionar que, em 6 ocasiões, estas últimas instâncias foram consideradas como meios coadjuvantes secundários do AT. Os trechos de entrevistas abaixo mostram tais aspectos.

*O acidente aconteceu porque o outro veículo invadiu a preferencial em alta velocidade e bateu no meu carro. Foi só por causa da imperícia e imprevidência que houve o acidente. Que outra causa poderia ter? (condutor de automóvel, 26 anos).*

*O meu acidente tinha que acontecer, porque nada na vida acontece por acaso, tudo o que você faz tem uma razão de ser, não dá para culpar ninguém pelo que aconteceu, o que tem que acontecer acontece, foi coisa do destino, é coisa que tinha que acontecer. (condutor de motocicleta, 29 anos).*

*Foi inveja de um colega de serviço, nós brigamos uma vez, porque ele não suporta ver alguém bem sucedido. Quando eu comprei minha moto, ele ficou falando, "nossa !! tá de moto nova ? tá roubando, né ? Ele ficou mordido de inveja e só pode ter sido isso que causou o acidente. (condutor de motocicleta, 27 anos).*

A questão da causação de infortúnios em geral envolve uma questão mais ampla de cosmologia cultural. Com respeito à causação

de doenças, Foster & Anderson (1978) dividiram sistemas médicos populares em dois grupos básicos, naturalístico e personalístico, sendo o primeiro relativo a explicações de causas de doenças ou infortúnios em termos naturais e o segundo em termos pessoais, envolvendo freqüentemente conteúdos mágicos ou religiosos. Essas últimas, como muito bem demonstraram Gluckman (1973) e Evans Pritchard (1937), estão inevitavelmente relacionadas com a organização e a estrutura social.

Tal questão foi também muito bem tratada por Jung (1971) a nível psicológico. Trata-se de dar uma interpretação pessoal a uma coincidência simbolicamente relevante, que une dois tipos de eventos. Nesta ação psicológica, em que não cabe o acaso, Jung a denominou "coincidência significativa", ou seja, um tipo de pensamento arquetípico, que é hegemônico na maior parte das culturas não Ocidentais modernas, mas que também se manifestam nas "sombras" da modernidade.

Embora tivesse havido na entrevista menção por parte do entrevistador em relacionar o AT com uma dimensão política ou econômica mais ampla, em nenhum caso esse tipo de referência recebeu sustentação.

## **O automóvel particular, o sistema de transporte coletivo e as novas leis de trânsito**

Apesar do choque terrível que o acidente provocou, a grande maioria dos entrevistados ainda continuava valorizando o automóvel individual. Não houve um único discurso de desvalorização desse tipo de veículo ou de mudança de comportamento no sentido de maior utilização do transporte coletivo. Tanto os condutores como os passageiros percebiam e continuavam a perceber o automóvel com um sentido positivo, com significado de liberdade, independência e status, além da sua utilidade prática.

De um modo geral, os entrevistados sustentaram que o problema não é o carro em si, mas o motorista que o conduz inadequadamente. Já a motocicleta foi percebida como um tipo de veículo que contém uma ameaça muito maior à segurança física. Mesmo assim, apenas uma entrevistada decidiu enfaticamente nunca mais

andar de motocicleta, sem estender essa decisão para os automóveis. Os demais chegaram, no máximo, a dizer que não sabiam se voltariam a conduzir ou andar nesse tipo de veículo.

Já as representações sobre o transporte coletivo mostraram-se, em geral, bastante negativas. Embora a municipalização do sistema de trânsito e transporte em Campinas seja um fenômeno pioneiro e recente, com vários projetos inovadores, ainda não obteve avanços consistentes na questão do transporte coletivo. Mesmo quando comparado a outros municípios brasileiros como, por exemplo, Curitiba, Campinas encontra-se em nível consideravelmente defasado (QUEIROZ e MARIN, 2000). Em tal contexto, não foi surpresa verificar que a população entrevistada foi unânime em reconhecer as deficiências do serviço, como mostra o trecho de entrevista abaixo.

*Eu não gosto de andar de ônibus, porque eu sempre acabo ficando com dor de cabeça. O lugar é abafado, apertado e, dependendo do horário, você vai como sardinha em lata. É simplesmente horrível. Por isso eu evito usar ônibus o máximo que puder. Mas para quem precisa, o único jeito é usar, porque melhorar tão cedo não vai. (condutora de automóvel, 25 anos).*

As vítimas entrevistadas consideraram que as novas leis melhoraram o trânsito na cidade e reconheceram que as pessoas, de um modo geral, as estão respeitando mais do que antes. Para eles, no entanto, não basta ter uma lei severa se ela não for aplicada igualmente para todas as pessoas e também se não houver fiscalização eficiente. Os motoqueiros sentiram-se prejudicados, nesse sentido, por causa do que eles consideram perseguição contra as motos. Os trechos de entrevistas abaixo revelam tais aspectos.

*A nova lei é bastante rigorosa, obriga a gente a andar nas ruas com cuidado, atenção. Você sabe como é, quando mexe no bolso, é aí que o povo respeita mesmo. Eu vejo na rua muita gente respeitando limite de velocidade, sinal, e a faixa de pedestre. Eu acho que está funcionando sim, pelo menos é o que eu tenho visto. A única coisa que eu não acho certo é que os policiais geralmente dão muito mais "blitz" em moto do que em carro. Eles consideram o motoqueiro irresponsável e bagunceiro, e não é bem assim, existem*

*as exceções. Eu acho que a lei tem que valer para todos, só isso vai obrigar as pessoas a dirigir de forma correta e, assim, diminuir os acidentes.* (condutor de moto, 29 anos).

Diante da questão sobre o que poderia ser feito na cidade de Campinas para diminuir os acidentes e melhorar o trânsito e quem deveria se responsabilizar por isso, a grande maioria dos entrevistados concluiu que as medidas que deveriam ser tomadas já estavam sendo colocadas em prática e que foram reforçadas com as novas leis de trânsito. Os aspectos que poderiam ser melhorados dizem respeito a uma maior fiscalização pela polícia e à melhoria no asfalto de ruas e estradas. Contudo, todos concordaram que não adianta ter tudo isso se as pessoas não fizerem a parte delas, que é respeitar as leis de trânsito. A idéia de desenvolver uma campanha educativa para um trânsito civilizado recebeu apoio unânime.

## **A violência na vida moderna e no trânsito**

Além dos sintomas típicos da modernidade, tão bem estudados por Giddens (1991; 1995) e Habermas (1993), relacionados com a dissolução da comunidade local, da esfera econômica atuando sem controle normativo e da alienação dos indivíduos quanto aos processos sociais que influenciam suas vidas, é necessário considerar, ainda, a condição de subdesenvolvimento. Tal condição acrescenta, àquela violência mais geral da modernidade, outros níveis mais específicos, relacionados com a falta de amparo social às situações de crise econômica, de desemprego, de doença e de falta de segurança.

A situação de violência no trânsito ocorre principalmente em cidades que ultrapassaram a condição de porte médio, como é o caso de Campinas. Em nossa amostra, apenas 4 dos 20 indivíduos pesquisados nunca tinham sofrido antes um outro AT ou um assalto a mão armada. Ao restringir a questão a apenas um ou mais AT, 10 indivíduos, ou seja, a metade de nossa amostra, encaixou-se nessa situação. O trecho de entrevista abaixo revela não só o aspecto da violência implícita no acidente específico ao trânsito, mas também o medo e insegurança, que acompanham a vida urbana em geral, prejudicando o cidadão de expressar suas opiniões e emoções.

*Logo depois do acidente, mesmo com a perna machucada, eu saí do carro e tive uma reação que me surpreendeu. Eu fiquei muito brava com o motorista que provocou o acidente, sem ter percebido que ele estava bêbado. Se ele estivesse com uma arma, ele poderia ter atirado em mim. Eu preciso mudar esse tipo de reação, porque se eu encontro um cara mais violento eu estaria no cemitério e não aqui no hospital só com a perna machucada. Eu preciso me controlar mais porque, em várias discussões de trânsito, muitas pessoas perdem a vida, e eu corri esse risco à toa.* (condutora de automóvel, 25 anos).

Dos 20 entrevistados em nossa amostra, apenas 3 afirmaram não ter nenhum motivo de estresse por ocasião do acidente. A grande maioria, portanto, apresentou motivos para poder considerar-se com algum tipo de estresse, físico ou psicológico. Parte desses motivos devem-se, em parte, às perturbações no relacionamento humano e, em parte, às condições de trabalho. Os trechos de entrevistas abaixo ilustram tais situações:

*Eu estava muito ansioso e muito apressado, porque eu ia visitar a minha namorada, a gente tinha discutido por telefone, então, eu estava querendo chegar logo lá. Todos os dias eu acordo e penso que, se eu tivesse tido mais cuidado, se eu não estivesse tão estressado, nada disso teria acontecido.* (condutor de automóvel, 31 anos).

*Eu estava trabalhando de segunda à segunda, era direto, sem folga, tinha dia que eu entrava às 22:00h e saía às 11:00h do outro dia. O acidente aconteceu porque eu saí tarde aquele dia, estava fazendo hora extra e estava muito cansado. Eu vinha correndo, mas era o outro carro que deveria parar no cruzamento. Não deu tempo de frear a moto, eu bati na porta dele e voei por cima do carro. Acho que vai demorar um bom tempo antes de poder operar as máquinas de novo na fábrica.* (motoqueiro, 38 anos).

A relação entre meio urbano moderno, condições de trabalho, violência e estresse tem sido analisada apropriadamente por Dejours (1992), que mostra como, em tal contexto, o trabalhador pode tornar-se uma pessoa estressada a qualquer momento, correndo riscos de sofrer ou de provocar vários tipos de acidentes, inclusive o de trânsito. Dejours concentra-se, em particular, nas condições de trabalho, que levam à alienação e ao estresse.

A despersonalização do indivíduo, que caracteriza o mundo moderno contemporâneo, não está presente apenas no ambiente de trabalho, ela também se estende fora dele para todos os outros contextos que ele mantém contato, como por exemplo, o ambiente familiar, o trânsito, o supermercado, entre outros, de tal modo que o tempo de trabalho e o tempo fora do trabalho formam um continuum dificilmente dissociável. Nas palavras de Dejours:

*Numerosos são os operários e empregados submetidos à organização científica do trabalho, que mantém ativamente, fora do trabalho e durante os dias de folga, um programa onde atividades e repouso são verdadeiramente comandados pelo cronômetro. Assim, eles conservam presente a preocupação ininterrupta do tempo permitido a cada gesto, uma espécie de vigilância permanente para não deixar apagar o condicionamento mental ao comportamento produtivo. Assim, o ritmo do tempo fora do trabalho não é somente uma contaminação mas antes uma estratégia, destinada a manter eficazmente a repressão dos comportamentos espontâneos que marcariam uma brecha no condicionamento produtivo. (DEJOURS, 1992:47).*

Nessa obra, Dejours analisou também a separação radical do trabalho manual do trabalho intelectual, que impede o trabalhador de desenvolver o seu potencial criativo e gera insatisfação e angústia, principalmente naquele que processa um trabalho repetitivo, tornando-o vulnerável às doenças, sejam elas mentais ou somáticas. O autor concluiu que as regras pré-estabelecidas, que determinam o processo de trabalho, despersonalizam o indivíduo, desumanizam-no, transformando-o em um instrumento de um processo ao qual ele não tem controle algum.

## **Acidente de motocicleta**

É amplamente sabido que a proporção de feridos nos acidentes de motocicleta é muito maior do que naqueles acidentes de trânsito, que envolvem automóveis. É importante notar que, num cenário de queda significativa no índice total de mortes ocorridas no trânsito no município de Campinas, de 54,3% entre 1995 a 1999, houve um aumento brutal de mortes entre condutores e ocupantes de motos,

da ordem de 209% neste mesmo período (SETRANSP/EMDEC, 2000). A gravidade dos ferimentos do motociclista ou de seu passageiro, quando envolvidos em acidentes, também é muito maior do que nos demais acidentes de veículo a motor. Há uma estimativa de que a proporção de feridos por acidente de trânsito seja de 90% para os acidentes de motocicleta e de 9% para os automóveis (CDC, 1995). Outro fator que devemos destacar é que nem todos os motoqueiros têm o hábito de usar equipamentos de segurança, principalmente o capacete, que permite diminuir o impacto da colisão na região da cabeça, evitando fraturas graves no crânio e a morte.

Observamos entre a população pesquisada que o grupo que mais apresentou envolvimento em outros acidentes de trânsito foi o dos condutores de motocicleta. Considerando os 4 condutores de motos e os 5 de automóveis em nossa pesquisa, concluímos que a média anual de acidentes sérios (que provocam algum tipo de ferimento) entre os primeiros é de 2,1 e, entre os segundos, 0,3. A relação entre estas 2 médias mostra que há 7 vezes mais acidentes sérios, que provocam vítimas, entre motoqueiros do que entre motoristas de automóveis. O trecho de entrevista abaixo revela alguns aspectos do acidente de motocicleta, que remete à imprudência do motorista.

*Um outro acidente sério de moto foi quando eu estava andando em alta velocidade, uns 100km/h, numa rua no bairro onde moro, e um carro saiu de repente na minha frente e eu bati atrás dele. Eu não estava usando capacete, mas quebrei o braço, a perna, e quem me socorreu foi o próprio sujeito do carro, que me levou ao hospital. Eu não costumava andar de capacete no meu bairro, só quando eu ia pegar alguma estrada, mas agora eu uso em qualquer lugar que eu vá. Esse acidente aconteceu faz mais ou menos um ano. (condutor de moto, 25 anos).*

Todos os motoqueiros entrevistados mostraram as marcas dos acidentes, atuais e anteriores, com visível satisfação e vaidade, sem qualquer conotação de inspirar pena ou compaixão. Tal gesto significa que há uma forte implicação simbólica entre a motocicleta e as freqüentes transgressões no trânsito. Para a maioria dos motoqueiros entrevistados, a moto é sinônimo de liberdade, de emoção, de

adrenalina, de aventura e de desafios. O ato de transgredir as leis, correr riscos e superar desafios, em uma busca constante pelo prazer de viver perigosamente, é cultuado como se fora um ato heróico, de tal modo que as cicatrizes dos acidentes significam sinais que se referem a esse valor.

Um dado importante, diretamente relacionado com a questão da transgressão na adolescência, é que, dos 4 motoqueiros entrevistados, 3 começaram a dirigir moto quando eram menores de idade e não possuíam habilitação. O outro só não dirigiu por causa da pressão cerrada de seus pais, que consideravam esse tipo de veículo muito perigoso.

A adolescência, a passagem intermediária da infância para a vida adulta, é marcada por mudanças corporais, comportamentais e psicológicas muito significativas. A sociedade de consumo reforça uma cultura que enfatiza o choque com valores considerados "ultrapassados", ao mesmo tempo em que realça novas idéias e conceitos. (KNOBEL, 1980).

Para os condutores de motocicleta entrevistados, perguntamos ainda se continuariam dirigir moto e se iriam dirigir de forma diferente. Todos responderam que continuariam dirigindo, mas de modo mais cuidadoso, com maior precaução. Destacaremos a seguir alguns trechos de entrevistas que ilustram o significado que a moto tem para os motoqueiros e as transgressões que eles assumiram, ainda que, após o último acidente, tivessem considerado ter aprendido uma lição que evitaria novas infrações.

*Eu sempre achei moto o máximo, é econômica, dá para você estacionar em qualquer espaço, é mais barata do que um carro, além das emoções que ela proporciona. Quando estou muito estressado do trabalho, eu pego a minha moto e saio por aí, vou dar uma volta, a sensação que eu tenho é de liberdade, de estar solto no mundo, de ser dono de mim mesmo. O único problema é que, infelizmente, o motoqueiro não é respeitado no trânsito e o risco de acontecer um acidente é grande. Mesmo assim, eu vou comprar uma moto nova, uma vez que a minha ficou totalmente destruída nesse acidente, e vou procurar dirigir com mais cuidado. (condutor de moto, 29 anos).*



*Eu sempre transgredia as leis de trânsito, sempre passava em sinal vermelho, corria muito além do limite de velocidade, tirava fina de carros, empinava e derrapava a moto, tirava racha, tudo isso. Depois desse último acidente eu deixei de achar isso bonito, pelo contrário, eu acho que é burrice, porque a gente coloca em risco a própria vida e a dos outros. (condutor de moto, 26 anos).*

Os AT envolvendo motocicletas em nossa amostra relacionam-se tanto com situações de lazer como com as de trabalho. As entrevistas demonstraram que, no primeiro caso, os acidentes (2) conectaram-se com uma tendência de transgressão, relacionada principalmente com os rituais da adolescência. No segundo caso, os acidentes (2) tiveram a ver com uma condição perversa imposta pelo mercado de trabalho, que promove estresse e incapacidade do motorista agir com equilíbrio e tranquilidade. O trecho de entrevista abaixo revela este último aspecto.

*Eu nunca fui de andar em turma de moto, fazendo arruaça por aí. Os acidentes que eu sofri, seis deles foi quando eu era "motoboy", mas sem conseqüências graves. Nessa época, eu não respeitava muito sinal ou o limite de velocidade, porque a gente tinha que fazer as entregas rápido. Eu tinha que podar os carros, passar em sinal vermelho, andar correndo com a moto, essas coisas que todo o "motoboy" faz, só que agora a moto é só para eu passear, e assim não há necessidade da gente ficar transgredindo. Além disso, com essa nova lei, transgredir ficou ainda mais complicado.*

## CONCLUSÃO

Uma característica comum às representações sociais analisadas neste artigo repousa no fato delas interpretarem o acidente de trânsito à luz de uma perspectiva centrada no universo mais imediato do entrevistado. Em tal contexto, as representações remetem, diretamente, a uma falha comportamental, seja da própria vítima pesquisada, seja do outro protagonista do acidente. As representações remetem também, indiretamente, à interferência de algum relacionamento próximo (quando, por exemplo, a vítima considerou-se estressada por causa de uma namorada ou afetada pela ação de

mal olhado ou inveja) ou de uma condição negativa nas condições de trabalho (obrigação de cumprir horas extras estressantes ou necessidade de rapidez na entrega de mercadorias). De um modo geral, as representações sociais relacionam-se a um micro-cosmos que reflete e reconstrói dimensões psicológicas e sociológicas mais amplas, que merecem ser dimensionadas nesta conclusão.

Como vimos, o AT obriga o pesquisador a confrontar-se com o fato de que a grande maioria dos acidentes de trânsito ocorre entre uma população masculina jovem, no interior de 2 tipos principais de atividades, o lazer e o trabalho. Tal característica é fundamental para informar os programas desenvolvidos pelo poder público, que visam à mudança de valores, atitudes e comportamentos no trânsito, por meio da Educação e Ações Preventivas.

Para serem efetivos, tais programas devem atentar, necessariamente, para as características sócio-culturais e psicológicas dos grupos alvos, como preconiza a OMS (1984). Mudanças de atitudes em relação à segurança no trânsito implicam em mudanças em outras áreas do comportamento como, por exemplo, o uso de bebida alcoólica e consumo de drogas, especialmente entre adolescentes. Há estudos indicando que cerca de 50% dos acidentes graves de trânsito se associam com o uso de drogas ou de álcool (OMS, 1984).

Como vimos, a impulsividade, a ousadia, a influência do grupo na tomada de decisões constituem fatores que levam o adolescente a uma tendência de infringir as normas sociais, entre as quais as de trânsito (alta velocidade, desrespeito aos sinais, consumo de álcool e drogas). Em nossa pesquisa, 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.

Quando as representações sobre os acidentes de trânsito referiram-se às condições de trabalho, então, elas remeteram a dimensões de ordem mais sociológica, envolvendo representações sobre estresse ou desgaste físico e psicológico, além de reflexões sobre o trânsito em geral, incluindo o novo código de trânsito, o sistema de transporte coletivo e a violência urbana como tópicos correlatos. Este âmbito refere-se a uma dimensão mais estrutural, dependente de fatores que escapam ao controle comportamental proposto por

programas de prevenção e educação no trânsito. Aqui, os problemas do trânsito relacionam-se, direta ou indiretamente, ao modo de produção econômico e social e somente o desenvolvimento de um pensamento crítico voltado a este modo de produção pode apontar meios de promover consciência, cidadania e, conseqüentemente, um trânsito mais civilizado.

No contexto da modernidade radical em que vivemos, o ritmo de vida acelerado nas cidades, o individualismo, o desemprego, a competição, o trabalho, a luta pela sobrevivência podem tornar-se fontes permanentes de estresse no dia-a-dia, que levam o indivíduo a desenvolver algum quadro de enfermidade física ou mental. Esse quadro retrata um paradoxo mencionado por Giddens (1995), onde o homem modifica o seu modo de vida em nome do progresso e do avanço tecnológico, com o intuito de obter uma qualidade de vida melhor; ao mesmo tempo, ele é atingido pelas conseqüências impremeditadas desse ato, que lhe causam muito sofrimento e, provavelmente, uma situação de estresse ainda maior.

Tanto Habermas (1993) quanto Giddens (1991; 1995) enfatizaram, nesse contexto, o descontrole de um sistema abstrato de economia e poder, distanciado do controle comunitário e que não tem qualquer responsabilidade sobre suas ações. Se houver uma guerra nuclear, uma crise econômica, desemprego em massa, aumento da criminalidade, de quem seria a culpa? De ninguém, em particular, mas de um sistema abstrato que não assume responsabilidade sobre seus atos. Giddens usou uma analogia desse processo com um mito proveniente da Índia, em que um carro celeste, o carro de Jagrená, corre descontrolado, sem rumo e sem propósito, atropelando a todos os que se deparam em seu caminho.

Se o processo de modernidade radical é considerado problemático tanto por Habermas como por Giddens no contexto do mundo desenvolvido, que adota uma certa preocupação em humanizar também o processo de trabalho, como a vida urbana e restaurar o processo comunicativo da comunidade. Em um contexto em desenvolvimento, como o do Brasil, em que a preocupação com a saúde e o bem estar do trabalhador ocorre apenas no setor mais avançado da economia, o processo de modernidade mostra-se com uma face muito mais problemática, que também se reflete no trânsito.

Em escala mundial, de cada 100 mortes em AT, 70 são habitantes de países subdesenvolvidos. Entre estes últimos, cerca de um terço são crianças (LUNDEBYE, 1997). Esse mesmo estudo aponta que, na América do Sul, os atropelamentos fatais respondem por mais da metade das mortes ocorridas no trânsito. Já nas nações ricas, a vítima mais comum em AT são os ocupantes dos automóveis, motoristas e passageiros.

O uso descontrolado do automóvel em meio urbano, em países em desenvolvimento, significa um custo social e cultural significativo porque, além de provocar ruído e poluição, ele segrega e impede a integração de indivíduos. Esse aspecto é particularmente verdadeiro entre as classes sociais mais baixas, que constituem a maioria da população. Nesses meios, a rua tem um significado de integração social muito maior do que nas classes sociais mais altas, uma vez que é na rua, na condição de pedestre, que o pobre se desloca e se socializa.

A grande diferença nos níveis de AT entre países desenvolvidos ou em desenvolvimento está estreitamente vinculada à responsabilidade do poder público em implementar políticas adequadas e fazer cumprir a lei. No Brasil, até recentemente, os altos índices de AT sempre estiveram associados à falta tanto de uma legislação, como de políticas públicas adequadas, em relação a tal fenômeno. A partir de 1988, o Novo Código de Trânsito veio dotar, pelo menos ao nível da legislação, um instrumento adequado para se poder lidar com o problema. A educação para o trânsito - um aspecto fundamental dessas políticas públicas - está apenas começando a ser promovida no país.

Conquanto o Novo Código de Trânsito tenha introduzido uma disciplina muito maior no trânsito, produzindo, em consequência, uma redução nos índices de mortalidade, ele necessita de ações coadjuvantes provenientes de uma política pública adequada, que envolva, através da educação no trânsito, uma mudança cultural profunda no sentido de transformar motoristas e pedestres em cidadãos mais conscientes em relação aos seus direitos e deveres.

## REFERÊNCIAS

- BARDIN, L. *Análise de Conteúdo*. Lisboa: Edições 70, 1977.
- CDC (CENTERS FOR DISEASE CONTROL AND PREVENTION), 1995. Youth Risk Behavior Surveillance – Washington: 44(SS-1), 1995.
- DEJOURS, C. *A Loucura do Trabalho: Estudo de Psicopatologia do Trabalho*. 5<sup>a</sup>. ed. São Paulo: Cortez-Oboré, 1992.
- DENZIN, N.K. & LINCOLN, Y. *Handbook of Qualitative Research*, Thousand Oaks: Sage, 1994.
- ERIKSON, E. *Adolescência, Juventude e Crise*. R. de Janeiro: Zahar, 1972.
- EVANS-PRITCHARD, E.E. *Witchcraft, Oracles and Magic Among the Azande*. Oxford, Clarendon Press, 1937.
- FOSTER, G.M. & ANDERSON, B.G. *Medical Anthropology*, New York: John Wiley & Sons, 1978.
- GLUCKMAN, M. *Custom and Conflict in Africa*, Oxford: Basil Blackwell, 1973.
- GIDDENS, A. *As Conseqüências da Modernidade*. São Paulo: Ed. Unesp, 1991.
- GIDDENS, A. A vida em uma sociedade pós-tradicional. In: *Modernização Reflexiva* (Giddens, A.; Beck, U.; Lash, S., orgs.), pp 72-98. São Paulo: Ed. Unesp, 1995.
- HABERMAS, J. *The Theory of Communicative Action*, Cambridge: Polity Press, 1993.
- JUNG, K. Foreword, In *The I Ching*, New Jersey: Princeton University Press, 1971.

Queiroz, M. S. & Oliveira, P. C.  
"Acidentes de trânsito: uma análise a partir da perspectiva das vítimas em Campinas"

KNOBEL, M. Síndrome de adolescência normal. In: *Adolescência Normal* (Aberastury, A. & Knobel, M. orgs.), Porto Alegre: Artes Médicas, 1980.

LUNDEBYE, S. Car accidents and mortality in developing countries. In: *Anais da 3.ª Conferência Anual de Transportes, Segurança de Trânsito e Saúde*, pp. 94-116, Toronto: World Health Organization/Karo Linska Institute, 1997.

MOSCOVICI, S. *La Psychanalyse, Son Image et Son Publique*. Paris: Presses Universitaires de France, 1976.

OMS (ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD). *Accidentes del Tráfico em los Países em Desarrollo*. Série de informes técnicos 703. OMS: Genebra, 1984.

PARSONS, T. *The Social System*. New York: Free Press, 1951.

QUEIROZ, M.S; MARIN, L. *Acidentes de Trânsito: Atitudes, Comportamentos e Representações na Região de Campinas*. Campinas: Relatório Final de Pesquisa, Convênio Unicamp/Fapesp, 2000.

O'NEILL, P. *Health Crisis 2000*. London & Copenhagen: World Health Organization/Heinemann Ltda, 1983,

SÁ, C.P. Representações sociais: o estado atual da teoria. In: *O Conhecimento no Cotidiano* (SPINK, M.J., org.) São Paulo: Brasiliense, 1993.

SELIGMAN-SILVA, E. Trabajo y salud mental en Brasil. In: *Otras Realidades, Otras Vías de Acceso: Psicología y Psiquiatría Transcultural en América Latina* (RIQUELME, H., org.), pp. 97-122, Caracas: Editorial Nueva Sociedad, 1992.

SETRANSP/EMDEC. *Transportes & Trânsito: Balanço 95-99*. Campinas: Prefeitura Municipal de Campinas, 2000.

SPINK, M.J. Desvendando as teorias implícitas: uma metodologia de análise das representações sociais". In *Textos em Representações Sociais*, (JOVCHELOVITCH, S. & GUARESCHI, P., orgs.), Petrópolis: Vozes, 1994.

TURNER, V.W. Muchona the Hornet, Interpreter of Religion. In: *In the Company of Man* (CASAGRANDE, J.B., org), New York: Harper, 1960.

WEBER, M. *Ensaio de Sociologia*, Rio de Janeiro: Zahar, 1972.

*Marcos S. Queiroz é Antropólogo, doutor pela Universidade de Manchester, Inglaterra, pesquisador do Centro de Memória, Unicamp, Professor dos Programas de Pós graduação em Medicina e Enfermagem da Unicamp. O endereço eletrônico do autor é: msq44@uol.com.br/*

*Patrícia C. P. Oliveira é Psicóloga, mestre pelo Departamento de Psiquiatria e Psicologia Médica da Faculdade de Ciências Médicas da Unicamp, Assessora de RH da Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação – FAO, prestando serviço na Secretaria do Desenvolvimento, Trabalho e Solidariedade do Município de São Paulo.*

Marcos S. Queiroz e Patrícia C. P. Oliveira  
Acidentes de trânsito: uma análise a partir da perspectiva das vítimas em Campinas.  
Recebido: 16/6/2003  
1ª revisão: 3/9/2003  
Aceite final: 21/11/2003