

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS – UNIMONTES  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SOCIAL – PPGDS  
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO SOCIAL**

**ACIDENTES DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS FATAIS EM  
MUNICÍPIOS DO NORTE DE MINAS GERAIS – 2008 A 2012**

Aline Crystiane de Carvalho Mendes

MONTES CLAROS/MG  
MARÇO/2014

**ALINE CRYSTIANE DE CARVALHO MENDES**

**ACIDENTES DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS FATAIS EM  
MUNICÍPIOS DO NORTE DE MINAS GERAIS – 2008 A 2012**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social, da Universidade Estadual de Montes Claros – Unimontes, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Social.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dra. Anete Marília Pereira  
Co-orientador: Prof. Dr. Gilmar Ribeiro dos Santos

MONTES CLAROS/MG  
MARÇO/2014

M538a Mendes, Aline Crystiane de Carvalho.  
Acidentes de trânsito com vítimas fatais em municípios do Norte de Minas Gerais – 2008 a 2012 [manuscrito] / Aline Crystiane de Carvalho Mendes. – 2014.  
157 f. : il.

Bibliografia: f. 148-155.  
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Montes Claros - Unimontes, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social/PPGDS, 2014.

Orientadora: Profa. Dra. Anete Marília Pereira.

1. Acidentes de Trabalho - Óbito – Norte de Minas Gerais. 2. Controle social. 3. Socialização. I. Pereira, Anete Marília. II. Universidade Estadual de Montes Claros. III. Título.

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS/MG – UNIMONTES  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SOCIAL – PPGDS  
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO SOCIAL

Dissertação intitulada “**Acidentes de Trânsito com vítimas fatais em municípios do Norte de Minas**”- **2008 a 2012**, autoria de Aline Crystiane de Carvalho Mendes, apreciada pela banca examinadora constituída pelos seguintes professores:

---

Prof.<sup>a</sup> Dra. Anete Marília Pereira - Unimontes (orientadora)

---

Prof. Dr. Gilmar Ribeiro dos Santos Unimontes (co-orientador)

---

Prof. Dr. Hélio Carlos de Miranda Oliveira – UFU

---

Prof.<sup>a</sup> Dra. Maria da Luz Alves Ferreira - Unimontes

## AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus por proporcionar a mim a oportunidade de me tornar mestre.

A minha mãe Miramar pelo incentivo e dedicação para comigo em todo o curso.

Ao meu pai Milson (em memória) pelos ensinamentos de vida.

As minhas irmãs Liliane e Viviane pela atenção ao meu trabalho.

Aos meus cunhados Maykel e Károl pelo entusiasmo transmitido.

Ao meu namorado Alberto Carlos pela paciência e motivação dedicadas ao meu trabalho.

A minha prima Rejane Brito pelo apoio e motivação para com o meu trabalho.

Ao Dr. Aluizio Mesquita, Chefe reformado do 11º Departamento de Polícia Civil de Montes Claros, por ter proporcionado e autorizado a pesquisa no Posto Médico Legal.

A Valéria Denise, Escrivã de Polícia, por ter acreditado e motivado a minha pesquisa.

Aos Policiais Civis Odinei, Tim, William, Vanessa, Renata Torres, Renata Mesquita e Daniel pelo incentivo.

Aos amigos Adair, Jarbas, Luciene, Valéria, Tolentino e Anne pelo entusiasmo com meu estudo.

Ao Dr. Carlos Alexandre, Delegado de Polícia Coordenador da Banca examinadora de Trânsito, e aos demais policiais examinadores pelo convite para participar do I e II Seminário de Trânsito.

Ao Dr. Giulliano Cabrich, Médico legista chefe do Posto Médico Legal, pela liberação das consultas nas Declarações de óbito.

Aos demais médicos legistas pelo apoio à pesquisa.

A Beth e Roseli, Júnio e Mauro, Auxiliares de Necropsia pela colaboração e paciência.

Aos professores Anete Marília e Gilmar Ribeiro dos Santos pela orientação, apoio, paciência e críticas ao trabalho.

A minha colega do mestrado Deborah pelos artigos publicados em conjunto.

As minhas colegas Ana Paula, Elca, Claudiana, Christine, Angela, Luciana, Werley e Claudemir pelas companhias nas viagens para participação em congressos e colóquios.

A Fernanda, Sara e Vanessa pela colaboração na secretaria do PPGDS.

A Joelena, estagiária do PPGDS, pela colaboração no levantamento de dados no Posto Médico Legal.

## **Rua da Passagem (trânsito)**

**Lenine**

Os curiosos atrapalham o trânsito  
Gentileza é fundamental

Não adianta esquentar a cabeça  
Não precisa avançar no sinal

Dando seta pra mudar de pista  
Ou pra entrar na transversal

Pisca alerta pra encostar na guia  
Pára brisa para o temporal

Já buzinou, espere, não insista,  
Desencoste o seu do meu metal

Devagar pra contemplar a vista  
Menos peso do pé no pedal

Não se deve atropelar um cachorro  
Nem qualquer outro animal

Todo mundo tem direito à vida  
Todo mundo tem direito igual

Motoqueiro caminhão pedestre  
Carro importado carro nacional

Mas tem que dirigir direito  
Para não congestionar o local

Tanto faz você chegar primeiro  
O primeiro foi seu ancestral

É melhor você chegar inteiro  
Com seu venoso e seu arterial

A cidade é tanto do mendigo  
Quanto do policial

Todo mundo tem direito à vida  
Todo mundo tem direito igual

Travesti trabalhador turista  
Solitário família casal

Todo mundo tem direito à vida  
Todo mundo tem direito igual

Sem ter medo de andar na rua  
Porque a rua é o seu quintal

Todo mundo tem direito à vida  
Todo mundo tem direito igual

Boa noite, tudo bem, bom dia,  
Gentileza é fundamental

Pisca alerta pra encostar na guia  
Com licença, obrigado, até logo, tiau.



## MENSAGEM

Expresso meus sentimentos mais sinceros à família de meu amigo Adair, pois três das vítimas fatais no acidente na BR 135 em Corinto, que ocorreu na data de 15 de novembro de 2013, envolvendo uma Kombi e dois carros de passeio, eram pai, cunhado e irmã de sua esposa. O jovem casal deixou um filhinho de dois anos. Expresso meus sinceros sentimentos a todas as famílias brasileiras que passaram por essa destituição.

## RESUMO

É preocupante o número de vítimas fatais deixadas por acidentes de trânsito no Brasil. Por esse motivo o interesse em estudar os acidentes de trânsito com vítimas fatais em municípios do Norte de Minas Gerais, que tem por objetivo geral analisar a ocorrência de acidentes de trânsito com vítimas fatais, na região de abrangência do Posto Médico Legal (PML) da 1ª Delegacia Regional de Polícia Civil de Montes Claros/MG. De forma específica busca verificar a captação das vítimas pelas fontes dos bancos de dados da Polícia Civil/MG; apresentar as áreas de maior incidência de acidentes dentre os 39 municípios da área do Posto Médico Legal da 1ª Delegacia Regional de Polícia Civil de Montes Claros/MG, verificar se há uma relação do aumento da frota de veículos com o número de mortes, compreender as ideias de desenvolvimento brasileiro durante o período de implantação da indústria automobilística, correlacionar alguns conceitos que tratam da normatização no trânsito. No que se refere à metodologia, foi utilizada a quantitativa. O trabalho de campo foi realizado em 2012 e 2013, no PML de Montes Claros. Realizou-se a coleta dos dados, como o local de acidente, bem como sexo, cor, idade e ocupação das vítimas. Para a análise dos dados quantitativos foram utilizados os *softwares* específicos, Software Statistical Package for the Social Sciences - SPSS e ARC GIS 10.0. A presente pesquisa foi realizada no Posto Médico Legal – PML da 1ª Delegacia Regional de Montes Claros –DRPC a escolha para realizar a pesquisa nessa cidade deu-se por estar sede daquela regional. O período de 2008 a 2012 foi selecionado por não ser possível fazer o levantamento dos dados de anos anteriores. O levantamento dos dados ocorreu na sede do PML com a análise de 2389 (dois mil trezentos e oitenta e nove) declarações de óbitos foram identificadas 873 (oitocentos e setenta e três) vítimas fatais por acidentes de trânsito. A motivação para iniciar essa pesquisa deu-se pelo fato de ter trabalhado um determinado período no 11 Departamento de Polícia Civil de Montes Claros- DEPPC. Ao trabalhar no 11º DEPPC teve-se contato com os membros da Banca Examinadora de trânsito, bem a oportunidade de conhecer as ações para a Década do Trânsito e de participar de campanhas educativas ministradas por aquele Departamento de Polícia Civil. Adotou-se dois mecanismos que podem minimizar o quantitativo de vítimas fatais por acidentes de trânsito, que podem ser o controle social através das normas e a escolarização com a socialização. Um dos autores citado nessa pesquisa que trata de Controle Social é Nobert Elias quando apresenta o processo civilizador bem-sucedido, as dores causadas pelas restrições e os conflitos entre condutas favoráveis e desfavoráveis, que proporciona um padrão de conduta favoráveis às relações sociais. Sobre o processo de socialização para o trânsito Seguro aborda-se Beger e Luckman com os conceitos de socialização primária e secundária. Outro teórico citado no processo de socialização, da educação para o trânsito seguro é Vygotsky quando trata da teoria constutivista do ensino aprendizagem. Os resultados obtidos foram organizados na forma de tabelas e gráficos, mostrando os locais de maior incidência e o perfil das vítimas fatais. Constatou-se que a maior parte dos acidentes ocorreram nas rodovias federais que cortam a região e vitimaram pessoas em idade produtiva. Diante do exposto é feita uma reflexão acerca da complexidade de se aplicar o controle social e a socialização para o trânsito seguro.

**PALAVRAS-CHAVE:** Acidente de trânsito; Óbito; Controle Social; Socialização.

## ABSTRACT

Of concern is the number of fatalities left by traffic accidents in Brazil. Hence the interest in studying traffic accidents with fatalities in counties North of Minas Gerais, which has the objective to analyze the occurrence of traffic accidents with fatalities in the region covered by the Medical Centre Legal (PML) of 1st Regional Civil Police of Montes Claros / MG. Specifically aims to verify the capture of victims by the sources of databases Civil Police / MG; present areas of higher incidence of accidents among the 39 municipalities in the Medical Post Cool 1st Regional Civil Police of Montes Claros / MG area, check if there is a relation between the increase in the vehicle fleet with the number of deaths, understand the ideas of Brazilian development during the deployment of the auto industry, correlative concepts dealing with standardization in traffic. With respect to methodology, we used quantitative. The fieldwork was conducted in 2012 and 2013, the PML Montes Claros. Held data collection, as the site of accident as well as sex, color, age and occupation of the victims. For the analysis of quantitative data specific software were used, software Statistical Package for Social Sciences - SPSS 10.0 and ARC GIS. This research was conducted at the Medical Centre Legal - PML 1st Regional Office of Montes Claros-DRPC the choice to carry out research in this city gave up that seat to be regional. The period 2008-2012 was selected because it is impossible to survey data from previous years. Data collection took place at the headquarters of PML with analysis 2389 (two thousand three hundred eighty-nine) death certificates 873 (eight hundred seventy-three) fatalities were identified by traffic accidents. The motivation to start this research was due to the fact of having worked a certain period in 11 Department of Civil Police Montes Claros-DEPPC. When working on the 11th had DEPPC up contact with members of the Examining transit and the opportunity to know the actions for the Decade of Traffic and participating in educational campaigns conducted by that Department of Civil Police. We adopted two mechanisms that can minimize the amount of fatalities from traffic accidents, which can be social control through standards and education with socialization. One of the authors cited in this study that comes to Social Control is Nobert Elias when presenting the successful civilizing process, the pain caused by the constraints and conflicts between favorable and unfavorable behaviors, which provides a standard of conduct favorable to social relations. About the socialization process for transit insurance covers up Beger and Luckman with the concepts of primary and secondary socialization. Another theory cited in the process of socialization, education for safe transit when it comes to constutivista Vygotsky theory of teaching and learning. The results were organized in tables and graphs showing the locations of highest incidence and profile of fatalities. It was found that most of the accidents occurred on federal highways that cross the region and victimized people of working age. Given the above, discussions about the complexity of applying social control and socialization for safe transit.

**KEYWORDS :** Traffic accident; Death; Social Control; Socialization.

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01 - Taxa de motorização no Brasil segundo porte populacional dos municípios - 2008 a 2012.....	114
Gráfico 02 - Índice de vítimas fatais por acidente de trânsito na área do PML.....	120
Gráfico 03 - Índice de situação por acidente de trânsito 2008 a 2012.....	123
Gráfico 04 - Maior incidência por sexo.....	135
Gráfico 05 - Índice de acidente de trânsito por estado civil.....	136
Gráfico 06 - Distribuição de vítimas por agrupamento de atividade.....	139

## LISTA DE TABELAS

Tabela 01 - Produção de veículos no Brasil no período de 1957 a 2011.....	32
Tabela 02 - Frota de veículos por município .....	112
Tabela 03 - Taxa de motorização de alguns municípios da área do PML .....	114
Tabela 04 - Ocorrência de acidente de trânsito nos municípios na área do PML, 2008 a 2012.....	117
Tabela 05 - Número de acidente de trânsito por declarações de óbito anual.....	120
Tabela 06- Incidência de óbitos por local BR 251.....	125
Tabela 07- Incidência de óbitos por local BR 135.....	127
Tabela 08- Incidência de óbitos por local BR 365.....	128
Tabela 09- Incidência de óbitos por local MGT 122.....	129
Tabela 10- Incidência de morte por zona urbana.....	130
Tabela 11- Incidência de vítimas fatais no município de Montes Claros .....	131
Tabela 12 – Incidência de vítimas fatais por cor 2008 a 2012.....	136
Tabela 13-Incidência de vítimas fatais por faixa etária.....	137
Tabela 14- Escolarização das vítimas fatais.....	141
Tabela 15- Número total da frota de veículos de 2008 a 2013, nos municípios de maior incidência de óbitos por acidente de trânsito, área do PML.....	143

## LISTA DE FOTOS

Foto 01 – Parte da Cidade de Montes Claros.....	107
Foto 02 - Parte da Cidade de Francisco Sá.....	109
Foto 03 - Parte da Cidade de Bocaiuva.....	110
Foto 04 - Parte da Cidade de Grão Mogol.....	111
Foto 05 - Parte da Cidade de Salinas.....	112
Foto 06 - Acidente de trânsito na BR 251 .....	126
Foto 07 - Acidente de trânsito na BR 251.....	126
Foto 08 - Acidente na BR 135.....	128
Foto 09- Acidente na BR 135 .....	128
Foto 10- Acidente na BR 365 .....	129
Foto 11- Um morre e quatro ficam feridos.....	130
Foto 12- Acidente na área urbana em Montes Claros.....	131

## LISTA DE QUADROS

Quadro 01- Culturas pré-modernas e modernas.....	40
Quadro 02 - Acidente de trânsito no Brasil 1959.....	48
Quadro 03 - Acidente de trânsito no Brasil 1964.....	50
Quadro 04 - Municípios pertencentes à área PML.....	102
Quadro 05 - A densidade de rodovias pavimentadas – MG e regiões de planejamento, 2002.....	105
Quadro 06 – Estratos Ocupacionais.....	139
Quadro 07 – Desocupados(as).....	140
Quadro 08 – Estudante.....	140

## LISTA DE MAPAS

Mapa 01 - Mesorregiões de Minas Gerais.....	96
Mapa 02 - Mesorregião Norte de Minas .....	97
Mapa 03 - Microrregiões geográficas do Norte de Minas.....	99
Mapa 04 - Municípios da área do PML.....	99
Mapa 05 – Principais Rodovias da área do PML.....	103
Mapa 06 - BRs que interligam Montes Claros e região de entorno.....	124



## LISTA DE ABREVIATURAS

ANTT - Agência Nacional de Transportes Terrestres

AT - Acidente de Trânsito

BMMG - Bombeiro Militar de Minas Gerais

BNB - Banco do Nordeste do Brasil

BNDE - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

BO - Boletim de Ocorrência

BR - Símbolo indicativo das rodovias federais

CEPAL - Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe

CETTRAN - Conselho Estadual de Trânsito

CID - Classificação Internacional de Doenças

CNP - Conselho Nacional do Petróleo

CODEVASF - Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba

CONTRAN - Conselho Nacional de Trânsito

CTB - Código de Trânsito Brasileiro

D.O - Declaração de Óbito

DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito

DER - Departamento de Estradas de Rodagem

DER/MG - Departamento de Estradas de Rodagens de Minas Gerais

DETRAN - Departamento Estadual de Trânsito

DNER - Departamento Nacional de Estradas de Rodagem

DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

DNOCS - Departamento Nacional de Obras Contra as Secas

DPRF - Departamento de Polícia Rodoviária Federal

DPVAT - Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres

DRPC - Delegacia Regional de Polícia Civil

EMATER - Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Estado de Minas Gerais

FMI - Fundo Monetário Internacional

GEIA- Grupo Executivo da Indústria Automobilística

GIP - Grupo de Informação sobre as prisões

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

MDS- Ministério do Desenvolvimento Social

MGC - Rodovias Estaduais Coincidentes

MGT - Rodovias Estaduais Transitórias

OMS - Organização Mundial da Saúde

ONU - Organização das Nações Unidas

PEA - População Economicamente Ativa

PELT - Plano Estratégico de Transportes

PM - Polícia Militar

PME - Pesquisa Mensal de Emprego

PML - Posto Médico Legal

PMMG - Polícia Militar de Minas Gerais

PNT- Política Nacional de Trânsito

PROCESSO - Programa de Pavimentação de Ligações e Acessos Rodoviários aos Municípios

PROMG - Programa de Recuperação e Manutenção Rodoviária do Estado de Minas Gerais.

RENACH - Registro Nacional de Carteira de Habilitação

RENAEST - Registro Nacional de Acidente e Estatísticas de trânsito

RENAINF - Registro Nacional de Infrações de Trânsito

RENAVAM - Registro Nacional de Veículos Automotores

SIG - Sistema de Informações Geográficas

SPSS - Software Statistical Package for the Social Sciences

SUMOC - Superintendência da Moeda e do Crédito

WHO - World health organization

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO .....	20
1-INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA, IDEIAS DE DESENVOLVIMENTO E ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL.....	25
1.1-Sociedade da informação e dos fluxos .....	33
1.2-Modernidade e consumismo.....	37
1.3-Aumento da frota <i>versus</i> política de transporte.....	46
1.4-Alguns conceitos sobre acidentes de trânsito.....	51
2-NORMATIZAÇÃO NO TRÂNSITO: COERÇÃO SOCIAL E CONTROLE SOCIAL.....	57
2.1- A coerção social na normatização de trânsito.....	57
2.2- Legislação de trânsito vigente sob uma perspectiva social.....	61
2.3- O controle social na normatização de trânsito.....	71
2.4-Socialização primária e secundária.....	76
2.4.1-Aprendizado segundo Vygotsky.....	79
2.5- Educação para o trânsito seguro.....	83
3-ACIDENTE DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS FATAIS: do global ao local.....	90
3.1- Acidente de trânsito no Norte de Minas Gerais .....	96
3.2–Acidente de trânsito com vítimas fatais em municípios da área do posto médico legal – PML – 1ª Delegacia Regional de Montes Claros/MG – 1º DRPC.....	99
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	145
REFERÊNCIAS.....	148
ANEXO.....	157

## INTRODUÇÃO

Um simples olhar nas manchetes de jornais de todo o país é suficiente para perceber que as mortes por acidentes de trânsito ocupam, diariamente, espaço nos noticiários. Os fragmentos de reportagens mostram isso nas escalas nacional, estadual e regional:

Morreram em acidentes de trânsito no Brasil 980.838 pessoas entre os anos de 1980 e 2011. Neste último ano, o País alcançou a maior taxa de mortes por cem mil habitantes desde que os dados começaram a ser contabilizados. Foram 22,5 mortes por 100 mil habitantes, pico que já havia sido alcançado em 1996, antes da criação do Código Brasileiro de Trânsito, que logo depois que começou a vigorar contribuiu para quedas importantes nas taxas. (<http://www.estadao.com.br, 21/11/2013>).

O primeiro dia do feriado prolongado da Proclamação da República foi marcado por acidentes e transtornos nas rodovias em Minas Gerais. Pelo menos cinco pessoas perderam a vida no mais grave deles, na BR-135, em Corinto, na região Central do Estado, no início da tarde desta sexta. Segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF), uma Kombi e dois carros de passeio se envolveram na batida, que deixou ainda seis feridos. (<http://www.otempo.com.br, 21/11/2013>).

Um acidente entre um micro-ônibus e uma carreta na BR-251 deixou 14 mortos na manhã desta segunda-feira (25). Segundo as informações preliminares do SAMU, o acidente teria vitimado 15 pessoas, mas esta relação foi alterada durante a tarde desta segunda-feira. (<http://www.g1.globo.com, 25/11/2013>).

A realidade encontrada nos noticiários veiculados pela mídia sobre os acidentes de trânsito demonstra o alarmante número de vítimas e de mortes prematuras, que afetam a sociedade e a economia, fato que instigou a necessidade de estudar essa temática.

Para o ano de 2020, há uma previsão de crescimento de 65% no número de óbitos por acidente de trânsito, sendo que esse percentual poderá atingir 80% em países como o Brasil. Essa realidade de número expressivo de mortes por acidente de trânsito não é diferente no Norte de Minas.

Com essa exorbitante vitimização causada por acidente de trânsito, surgem intervenções de organizações mundiais. A partir das estimativas da OMS, originou-se o projeto mundial de segurança no trânsito, em que se definiu o período de 2011 a 2020 como a Década Mundial de Segurança no Trânsito, projeto que mobiliza os governantes e toda a sociedade civil em prol dessa problemática social. Segundo a OMS, as perdas provocadas pela violência no trânsito representam uma das maiores preocupações da

entidade, caracterizando-se como um problema de saúde pública, com proporções epidêmicas.

Essas perdas são tanto humanas quanto econômicas. As humanas pela destituição de várias famílias com as mortes no trânsito, deixando muitas viúvas, órfãos, levando, em muitos casos, os próprios pais enterrarem seus filhos jovens. No que se refere às perdas econômicas, muitas pessoas que ainda fazem parte da população economicamente ativa (PEA) morrem, gerando impacto no Estado, deixando de serem produtivos economicamente ou gerando despesas previdenciárias com seguros, tais como o DPVAT.

Diante da estimativa sobre óbitos no trânsito, alguns questionamentos induziram este estudo: quais são os locais, dentro da área de abrangência do PML da 1ª Delegacia Regional de Montes Claros/MG, onde ocorrem mais acidentes com vitimização fatal? Qual o perfil das vítimas fatais?

A presente pesquisa foi realizada no Posto Médico Legal – PML da 1ª Delegacia Regional de Montes Claros –DRPC. A sede desse PML está localizada no município de Montes Claros, caracterizada como uma cidade intermediária que polariza com a região de entorno. A escolha para realizar a pesquisa nessa cidade deu-se por ter a sede daquela regional. Torna-se importante citar por qual motivo foi escolhido o período de 2008 a 2012, que foi selecionado por não ser possível fazer o levantamento dos dados de anos anteriores devido ao arquivamento das declarações de óbitos que inviabilizava a busca de anos anteriores.

A motivação para iniciar essa pesquisa deu-se pelo fato de ter trabalhado em um determinado período no 11º Departamento de Polícia Civil de Montes Claros- DEPPC. Esse 11º DEPPC contém três delegacias regionais: 1º DRPC de Montes Claros, 2º DRPC de Januária e 3º DRPC de Januária. Cada Delegacia Regional possui um PML que atende a região de abrangência. O PML da 1ª DRPC atende 39 municípios do Norte de Minas Gerais. Ao trabalhar no 11º DEPPC teve-se contato com os membros da Banca Examinadora de trânsito, bem como com documentos oriundos do Departamento de Trânsito, assim teve-se a oportunidade de conhecer as ações para a Década do Trânsito e de participar de campanhas educativas em prol de um Trânsito Seguro.

O estudo tem como objetivo geral analisar a ocorrência de acidentes de trânsito com vítimas fatais na área de abrangência do Posto Médico Legal da 1ª Delegacia Regional de Polícia Civil de Montes Claros/MG.

De forma específica e objetiva, o presente estudo pretende: verificar a captação das vítimas pelas fontes dos bancos de dados da Polícia Civil/MG; apresentar as áreas de

maior incidência de acidentes dentre os 39 municípios da área do Posto Médico Legal da 1ª Delegacia Regional de Polícia Civil de Montes Claros/MG, verificar se há uma relação do aumento da frota de veículos com o número de mortes, compreender as ideias de desenvolvimento brasileiro durante o período de implantação da indústria automobilística, correlacionar alguns conceitos que tratam da normatização no trânsito.

A metodologia adotada teve início com o levantamento bibliográfico, utilizando autores que discorrem sobre a temática, a saber: Durkheim (1999); Castells (1996); Foucault (1979-2004); Minayo (2011); Castel (1998); Berger (1985); Bajoit (2006); Marín e Queiroz (2000); Elias (1993); entre outros.

Na sequência, foi realizada a pesquisa empírica, a partir dos dados disponíveis no banco de estatística da Polícia Civil/MG, numa dimensão quantitativa. Nessa fase, foi feito o levantamento de registros e análises documentais das declarações de óbito do Posto Médico Legal, referentes ao período de 2008 a 2012. Foi analisado um total de 2.389 registros, dos quais 873 eram vítimas de acidente de trânsito. Com a análise das declarações de óbito foi possível observar a frequência das variáveis, como o local do acidente, além de dados acerca do perfil das vítimas, como sexo, idade, ocupação e situação. Há que se ressaltar que nessa análise houve dificuldades devido à falta de informação, de padronização dos dados e/ou ausência dos mesmos. A pesquisa é quantitativa, na qual foram utilizadas as técnicas de análise de distribuição de frequência e correlações. Destaca-se a elaboração do banco de dados, além da organização da sua organização em tabelas e gráficos. Foi utilizado o *software* aplicativo *Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS) para o levantamento dos dados e análise das frequências e, posteriormente, utilizado o Excel para elaboração dos gráficos, quadros, tabelas e para a elaboração de mapas o *software* ARC GIS 10.0. Na análise de ocupação por atividades das vítimas fatais, buscou-se elaborar categorias por atividades, baseando-se no agrupamento existente no banco de dados do cadastro único Ministério do Desenvolvimento Social – (MDS) conforme utilizado por Rosa (2010). Entretanto, essa adaptação ocorreu com as adaptações necessárias, devido as atividades encontradas no PML.

Diante do número de mortes registrados nas declarações de óbitos do Posto Médico legal, buscou-se compreender as ideias de desenvolvimento brasileiro durante o período de implantação da indústria automobilística, cujo auge se deu no governo de JK, com o plano de Metas na década de 1950. Após o estudo do aumento da produção de automóveis, fez-se uma relação com o número de vítimas por acidentes de trânsito. Buscou-se, também, estudar qual a ideia de controle social aplica-se à sociedade brasileira e qual a eficácia da

coerção social exercida pelo Estado. Adotou-se dois mecanismos que podem minimizar o quantitativo de vítimas fatais por acidentes de trânsito, que podem ser o controle social através das normas e a escolarização com a socialização.

Este trabalho está estruturado em três capítulos. No primeiro capítulo, são apresentadas as ideias de desenvolvimento, indústria automobilística e acidentes de trânsito no Brasil. Apresenta-se o contexto da chegada do primeiro automóvel no Brasil, no período da República Velha, de 1889 a 1930. Aborda-se que, especificamente em 1956, inicia-se um processo de grandes mudanças na economia brasileira com o plano de Metas, que visava à modernização e industrialização brasileira. Dentre as correntes desenvolvimentistas, verifica-se que a nacionalista defendia a construção de um capitalismo industrial. Busca-se entender a sociedade da informação e dos fluxos (capital, informação, tecnologia, interação, imagem, sons e símbolos), tendo em vista as mazelas provocadas pela concepção de desenvolvimento como crescimento, pois a partir da década de 1950 se priorizou o consumismo (modo de vida da modernidade) de bens materiais, retratada com o aumento expressivo da frota de veículos.

No segundo capítulo, busca-se correlacionar alguns conceitos que tratam da normatização no trânsito, controle social e coerção social, abordando a ideia proposta por Durkheim (1999), ou seja, o fato social capaz de exercer sobre o indivíduo uma coerção exterior de uma forma geral; a caracterização de Foucault, que adota a coerção como uma função complexa, não apenas como efeitos repressivos de sanção. Sobre o conceito de controle social a pesquisa traz a discussão de Foucault (1979; 2004) com a ideia de poder e disciplina e a perspectiva de Nobeit Elias (1993) do controle social como resultante do processo civilizador. Retrata a teoria de Vygostky citado por Moreira (1995), que propõe que as atividades cognitivas básicas do indivíduo ocorrem conforme os hábitos sociais e culturais. Cita a ideia de educação para o trânsito seguro. Em síntese, entende-se que no estudo do acidente de trânsito com vítimas fatais, o controle social e a escolarização são considerados mecanismos capazes de reger as condutas sugeridas pela modernidade.

No terceiro capítulo, apresentam-se de forma geral índices de acidentes de trânsito no Brasil e no mundo. Sobre a problemática dos acidentes de trânsito no Brasil, autores como Oliveira (2013), Minayo (2011), Anjos et al (2007) registram que eles foram intensificados após a década de 1950, com a implantação da indústria automobilística no governo de JK. Por fim, esse capítulo traz a análise estatística dos dados disponíveis sobre acidente de trânsito com vítima fatal em municípios do Norte de Minas, mostrando o estudo realizado nos municípios da área do Posto Médico Legal, com o levantamento de



dados em 2.389 declarações de óbito, em que 873 foram vítimas de acidentes de trânsito, sendo uma percentagem de 36,50%.

## 1-INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA, IDEIAS DE DESENVOLVIMENTO E ACIDENTES DE TRÂNSITO NO BRASIL

O primeiro automóvel a circular pelo Brasil pertencia a Henrique Santos Dumont, sendo movido por fornalha, caldeira e chaminé. O referido veículo chegou ao Brasil através de seu filho Alberto Santos Dumont, um dos precursores da aviação, o qual era interessado pelas máquinas modernas do novo mundo. No ano de 1893, Alberto Santos Dumont desembarca no Porto de Santos com um automóvel da marca Peugeot.

Posteriormente, chega ao Brasil o veículo importado da França, pertencente ao Senhor José do Patrocínio. Esse veículo foi alvo do primeiro acidente de trânsito brasileiro, ocorrendo quando José Patrocínio emprestou o automóvel ao seu amigo Olavo Bilac, grande escritor e poeta no Rio de Janeiro, que não sabendo dirigir perdeu o controle e colidiu com uma árvore na estrada velha da Tijuca.

No Rio de Janeiro, o primeiro automóvel desembarcou alguns anos depois: em 1895, José do Patrocínio, líder abolicionista e importante personagem da política nacional, também importou o seu da Europa, um Serpollet, causando na população sensações semelhantes às observadas em São Paulo: “Gente de guarda-chuva debaixo do braço, parava estarecida como se tivesse visto um bicho de Marte ou um aparelho de morte imediata” (GOMES *apud* MELO, 2008, p. 194).

Os primeiros proprietários brasileiros de automóveis eram cidadãos de sucesso financeiro e originários de famílias tradicionais, da elite e que estavam envolvidos de certa forma com o processo de modernização do país. O veículo proporcionava à busca de elementos de *status* e um modo de ingresso no novo mundo moderno, de mudanças econômicas e políticas que o Brasil adotara.

A República Velha foi o cenário dos primeiros automóveis inseridos no Brasil. É importante destacar nesse contexto figuras como Ruy Barbosa, que foi um cidadão envolvido com as questões sociais do país, tais como o abolicionismo e a defesa da República Federativa do Brasil, juntamente com os brasileiros Joaquim Nabuco, Osvaldo Aranha, Machado de Assis, Lima Barreto, Castro Alves e Afonso Pena.

Então, o contexto histórico da chegada do primeiro automóvel no Brasil se deu no período da República Velha, de 1889 a 1930, que continha em sua estrutura social características coloniais e imperiais, predominando o “coronelismo”. Os coronéis eram grandes proprietários de terras e a principal atividade econômica do país era a cafeicultura.

Com a transferência dos mesmos para a área urbana mantiveram seus grandes latifúndios, mas alguns se transformaram também em industriais e banqueiros. Mesmo com a vinda para as cidades, os fazendeiros ou “capitães industriais” continuavam a apresentar a forte aristocracia, não admitindo outras intervenções em sua esfera social.

Nesse contexto, percebe-se a quantidade de automóveis adquiridos:

Estima que entre 1891 e 1907 tenham sido importados cerca de 600 carros; entre 1908 e 1913, mais 9.915 unidades foram trazidas do exterior.

Com isso, se gestou um mercado: surgem importadoras, fábricas de peças, mecânicos e *chauffeurs*, os responsáveis pela condução dos veículos daqueles que não sabiam ou não desejavam dirigir, caso de Felisberto Caldeira, motorista dos presidentes Campos Salles e Rodrigues Alves. (SCALI *apud* MELO, 2008, p.196).

Pereira (2010, p. 69) afirma que: “em 1917 o Brasil já possuía em circulação uns 5000 automóveis, sendo que 90% desse total estava nos Estados do RJ e SP, limitando-se o seu uso nas áreas urbanas, pois seria bastante penoso transitar nas estradas existentes, feitas para o tráfego apenas de carroças de tração animal”.

Esse autor acrescenta que a atuação de duas empresas teve destaque no Brasil:

Em 1919, a Ford Motor Company tinha autorização para funcionar no Brasil e instalado em São Paulo uma organização industrial para montagem do seu modelo T, que viria dos Estados Unidos em peças, aproveitando a mão-de-obra nacional. Devido essas circunstâncias, que lhe dava uma série de vantagens, o automóvel poderia ser vendido por um preço que o tornaria acessível à classe média nacional (...) em 1925, coube a General Motors tomar a mesma iniciativa, embora o seu carro, mais luxuoso e potente que o modelo T, fosse destinado a uma categoria mais elevada de usuários. Suas instalações começaram a operar com a capacidade de montar 25 carros (PEREIRA, 2010, p. 69)

Em suma, é importante mencionar a periodização do processo brasileiro de industrialização, que se destacou em três momentos distintos: a fase de produção de Bens de Consumo Imediato<sup>1</sup>, a fase de produção de Bens de Consumo Duráveis<sup>2</sup> e a fase de produção de bens de capital e de Insumos básicos<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> A fase de Produção de Bens de Consumo Imediato - produção de bens de consumo não-duráveis. Buscou-se produzir as necessidades mais imediatas dos consumidores, desde o início do processo até meados da década de 1950.

<sup>2</sup> A fase de Produção de Bens de Consumo Duráveis: a partir da segunda metade da década de 1950, com a implantação da indústria automotiva, seguida da indústria de eletrodomésticos e eletroeletrônica.

<sup>3</sup> A fase de Produção de Bens de Capital e de Insumos Básicos – a produção de insumos básicos e de bens de capital. Mereceu razoável atenção nos governos de Getúlio Vargas e de Juscelino Kubistchek, mas só se tornou prioridade efetiva na segunda metade da década de 1970. (BRUM, 1999, p.213-216).

Na década de 1930, há ação do Estado em defesa do setor agrícola-exportador, entretanto com a crise do café foi proporcionado o desenvolvimento da indústria. Em 1940, o Estado passou a investir em algumas indústrias de bens intermediários, tais como siderurgia, mineração e na produção de motores pesados. Somente a partir de 1950 foi que o Estado passou a desempenhar papel ativo na estruturação do setor industrial, sobretudo com a ação do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDE), principal agência pública de financiamento industrial.

Historicamente, o modelo de desenvolvimento brasileiro se deu a partir dos anos 1930, impulsionado pelo Estado e pela política de industrialização por substituição de importações. No Governo de Getúlio Vargas<sup>4</sup>, reconhecido como Estado Novo no período de 1937 a 1945, destacou-se o investimento na indústria de base, com a criação do Conselho Nacional de Petróleo (CNP) em 1938, quando decretou a nacionalização das refinarias de petróleo; em 1941 criação da Companhia Siderúrgica Nacional e da usina de Volta Redonda, destinada à produção de aço; da Companhia do Vale do Rio Doce em 1942, que tratava da exportação de minério de ferro bruto; e criação da Companhia Hidrelétrica do São Francisco em 1945.

Na década de 1950, especificamente em 1956 com a posse de Juscelino Kubitschek, inicia-se um período de grandes mudanças na economia brasileira. O plano de metas<sup>5</sup> tinha como slogan “50 anos em 5”, era desenvolvimentista e objetivava a modernização e industrialização do país. É importante destacar que o período do governo de JK ficou conhecido como o da modernidade dos automóveis.

A partir de 1955, com a execução do Plano de Metas, o caráter restrito do processo de industrialização foi superado, dando início à fase de “industrialização pesada” da economia brasileira, tanto em termos temporais (curtos períodos) quanto setoriais (setores de bens de produção). Dessa forma, houve o incentivo ao consumo de bens duráveis e o desenvolvimento dos setores de bens intermediários.

---

<sup>4</sup> O período do governo de Getúlio Vargas se divide em: Provisório de 1930 a 1934; presidente-ditador (1937 a 1945); e fase democrática (1951-1954). (BRUM, 1999, p.195).

<sup>5</sup> Plano de Metas: consistia no planejamento de trinta metas prioritárias, mais a construção da nova capital do país, Brasília, no Planalto Central. Os cinco setores e as respectivas metas eram as seguintes:

- energia: (metas de 1 a 5) energia elétrica, nuclear, aproveitamento do carvão, produção de petróleo, etc.;
- transportes: (metas de 6 a 12) reequipamento de estradas de ferro, pavimentação de estradas de rodagem, construção de estradas de rodagem, etc.;
- alimentação: (metas de 13 a 18) trigo, armazéns e silos, frigoríficos, matadouros, etc.;
- indústria de base: (metas de 19 a 20) aço, alumínio, metais não-ferrosos, cimento, álcalis, papel e celulose, indústria de veículos motorizados, etc.;
- educação: (meta 30) formação pessoal técnica;
- construção de Brasília, a meta síntese. (BRUM, 1999, p.234-235).

A indústria de automóveis [...] por seu simbolismo, pode ser considerada como uma das mais representativas dos anos de JK. Sua importância como símbolo marcante do processo de industrialização é, inclusive, traduzida na marca JK, atribuída a um modelo de Alfa-Romeo, que eram produzidos na antiga Fábrica Nacional de Motores. (FARO e SILVA *apud* PEREIRA, 2010, p.74).

No “Plano de Metas”, o setor de transporte rodoviário estava inserido nas metas oito, nove, vinte e sete, e na meta síntese. A meta sete estabelecia: pavimentação fixada inicialmente (...) ampliada para 5.000 Km. Na meta oito o governo federal previa um programa de construção de rodovias (...) meta de 12.000km de novas rodovias. A meta vinte e sete era destinada à industrialização automobilística, que previa: A meta de produção a ser atingida em 1960 deverá ser 170.000 veículos, assim distribuídos [...] 80.000 caminhões [...] 25.000 jipes [...] 25.000 utilitários [...] 40.000 automóveis. (PEREIRA, 2010, p.73).

Na industrialização do automóvel, Ford citado por Pereira (2010, p. 68) tratava que o eixo da roda devia ser propriamente a aquisição: “Favoreci, facilitei a aquisição por parte do público”. Propunha ainda que a indústria automobilística se organizasse como corporações transnacionais que centralizam capitais, buscam novos mercados, popularizam os automóveis e influenciam os investimentos na infraestrutura rodoviária.

Conforme Bielschowsky (1995, p. 83) são os seguintes elementos que estruturaram e deram unidade ao pensamento desenvolvimentista:

A industrialização era a forma de superar a pobreza brasileira. O índice de progresso da civilização é o constante aumento de toda sorte de produtos e serviços. Essa multiplicidade de produtos tem que ser criada pela indústria... A industrialização de um país como o Brasil é indispensável para que ele possa atingir um estágio de alta civilização. (...) concebia uma industrialização integrada, até os setores de base. É de sua autoria a passagem das conclusões do I Congresso Brasileiro de indústria, em que se diz: o desenvolvimento industrial de um país depende, sobretudo, da instalação de indústrias de base, constituídas, principalmente, pela metalurgia de primeira fusão e pela grande indústria química.

O referido autor acrescenta ainda que:

[...] afirmar que o Brasil só pode produzir em condições econômicas o café é pregar a destituição das barreiras aduaneiras com o instituto fantasista de conseguir, em troca, maiores mercados para a colocação desse produto; é admitir a transformação do país num vasto cafezal, com o desmantelamento de muitas de nossas atividades, com o rebaixamento do padrão de vida e com um grande recuo de nossa civilização. (BIELSCHOWSKY, 1995, p. 84).

As vertentes básicas do pensamento econômico brasileiro, no período de 1940 até início dos anos de 1960, eram as Correntes Neoliberais<sup>6</sup>, Desenvolvimentistas<sup>7</sup> e Socialistas<sup>8</sup>.

Na corrente desenvolvimentista, existia a linha ligada ao setor privado e a linha vinculada ao setor público, que caracterizavam, respectivamente, o desenvolvimentismo nacionalista e o não nacionalista.

Nas décadas de 1930 e 1940, o desenvolvimento foi uma ideologia econômica com fortes vínculos com o nacionalismo, quando havia uma inclinação ideológica da maioria para o fato de que o atraso do Brasil seria resolvido pela industrialização. Destaca-se, ainda, que os mais radicais viam o capital estrangeiro como um bloco monolítico de interesses imperialistas, antagônicos ao processo de desenvolvimento. Já entre os moderados predominava uma visão de que pelo menos setores fundamentais para a industrialização, tais como energia, transporte e mineração deveriam estar sob o controle decisório do Estado.

Sendo divergente das duas correntes desenvolvimentistas predominantes nas décadas de 1930 e 1940, a desenvolvimentista “não nacionalista” inicia-se nos anos de 1950, no governo Getúlio Vargas.

A corrente desenvolvimentista “não nacionalista”, na sua fase inaugural, constituiu-se com os principais economistas: Horácio Lafer, Valentim Bouças, Ary Torres, Glycon de Paiva, Lucas Lopes e o Roberto Campos, que foi o que mais se destacou. Nessa corrente, havia duas divergências, de um lado o Estado não atuava nos espaços da iniciativa privada, dando, portanto, preferência ao capital estrangeiro do que ao capital

---

<sup>6</sup> As ideias desenvolvimentistas propostas pela CEPAL encontraram no Brasil uma oposição ferrenha da corrente neoliberal, cujo expoente máximo foi Eugênio Gudim (1886-1986). Enquanto a corrente desenvolvimentista derivada das ideias Cepalinas propunha industrialização do país em substituição por importações, por meio de intensa participação estatal, a corrente neoliberal considerava fundamental, ampla liberdade ao capital estrangeiro e a uma participação mínima do Estado no controle da economia. (SOUZA, 1999, p.212)

<sup>7</sup> Desenvolvimentistas ligados ao setor privado nacional – faziam oposição aos neoliberais, pois a industrialização com alguma forma de planejamento e participação estatal constituía a condição indispensável ao desenvolvimento econômico, destacaram-se Roberto Simonsen, João Paulo de Almeida Magalhães e Nino Figueiredo, teoricamente vinculados a Keynes e a Prebisch – defendiam a substituição de importações, o protecionismo e a existência de crédito abundante e barato. (SOUZA, 1999, p.215). Desenvolvimentista ligado ao setor público - dividiam-se em duas correntes, a nacionalista e a não nacionalista. O ponto comum entre as duas era que a industrialização deveria ter forte apoio estatal, enquanto que o ponto divergente principal era quanto à participação do capital estrangeiro e à ênfase na adoção ou não de políticas de estabilização prévias. (SOUZA, 1999, p. 218).

<sup>8</sup> É o pensamento econômico brasileiro considerado independente de Inácio Rangel. A corrente socialista ligava-se ao Partido Comunista Brasileiro (PCB) e ao Instituto Superior de Estudos Brasileiros (Iseb), tendo como principais representantes Caio Prado Júnior, Nelson Wernerck Sodré, Alberto Passos Guimarães e Aristóteles Moura; buscavam viabilizar o desenvolvimento capitalista no Brasil, a fim de facilitar sua passagem ao socialismo. (SOUZA, 1999, p.223).

estatal. Por outro lado, havia a necessidade de atuação do Estado no intuito de controlar a inflação, com medidas de estabilização monetária.

Simonsen citado por Bielschowsky (1995, p. 105) destaca que Roberto Campos foi nos anos de 1950 um pensador certo, o economista da nova ordem no Brasil, que passava da velha estrutura agrário-exportadora à nova estrutura de economia industrial internacionalizada.

A maior parte das obras intelectuais de Roberto Campos foi publicada pelo Diário Correio da Manhã e pelo periódico Digesto Econômico. Ele assumiu a direção do BNDE de 1952 a 1953, retornando em 1955 com a crítica à política monetária cambial brasileira, o ataque à estatização. De 1956 a 1958, foi superintendente do BNDE e presidente dessa data até 1959, com o discurso desenvolvimentista. No BNDE, Campos foi o autor e principal administrador do Plano de Metas.

A filosofia que norteava a política de Campos em 1952 era a de planejamento seccionado, tendo por ideia planejar o desenvolvimento de determinados setores da economia.

A corrente dos desenvolvimentistas nacionalistas defendia, assim como os demais desenvolvimentistas, a construção de um capitalismo industrial moderno no país, com a intervenção do Estado na economia, com políticas de apoio à industrialização e investimento em setores de infraestrutura. A expansão do modelo fordista de produção e de consumo, segundo Pereira (2010, p. 68), foi um fator que influenciou a política de transportes, especialmente no território brasileiro a partir da década de 1950, com a implantação do complexo automobilístico no Brasil.

Nessa perspectiva desenvolvimentista nacionalista, Celso Furtado foi o grande responsável por implantar no Brasil as técnicas cepalinas, divergindo de Roberto Campos, pois defendia um planejamento integral.

Celso Furtado divergia na sua atuação de outras correntes desenvolvimentistas quando defendia a liderança do Estado na promoção do desenvolvimento, o rompimento com as relações de submissão impostas pelos países desenvolvidos, rompimento da submissão da política monetária e cambial preconizadas pelo Fundo Monetário Internacional (FMI), revelando, por último, um compromisso com reformas de cunho social.

Dessa forma, pode-se fazer uma breve contextualização desde a importação do primeiro automóvel a chegar ao Brasil até o momento de inserção da indústria

automobilística brasileira, como se deu a presença do Estado e as correntes ideológicas pertinentes ao desenvolvimento nesse período.

É importante destacar que no governo de Kubistchek o setor automobilístico foi um dos que mais receberam apoio para se desenvolver. Com a decisão de estabelecer a indústria desse setor no país, foram tomadas algumas medidas, como a criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), com intuito de estudar, planejar e aprovar projetos.

Nesse contexto de implantação da indústria automobilística, era exigido um percentual de nacionalização dos veículos produzidos, sendo que houve uma previsão de que em cinco anos se deveria atingir um índice superior a 95%. Outra medida a ser destacada foi a Instrução 113 da Superintendência da Moeda e do Crédito - SUMOC, considerada o marco institucional que orientou a economia brasileira para a internacionalização. O seu papel é reconhecido na indústria brasileira, especialmente na instalação da indústria no país.

A Instrução 113 da SUMOC foi instituída em 1955, visando à obtenção de divisas sem onerar o balanço de pagamentos, de incentivo à entrada de investimentos diretos no país, atendendo às necessidades do parque industrial brasileiro.

No Brasil, não se fabricavam veículos antes do governo de Kubistchek, existindo montadoras com peças importadas. Havia somente a fabricação de algumas peças e o processo de fabricação como um todo não era possível.

A implantação industrial automobilística, por conseguinte, resultou no número de veículos nas ruas triplicados nas últimas décadas. A tabela 1 demonstra a produção de veículos no Brasil no período de 1957 a 2011.



Tabela 1- Produção de veículos no Brasil no período de 1957 a 2011

Unidades / Units

ANO YEAR	AUTOMÓVEIS CARS	COMERCIAIS LEVES LIGHT COMMERCIALS	CAMINHÕES TRUCKS	ÔNIBUS BUSES	TOTAL TOTAL
1957	1.166	10.871	16.259	2.246	30.542
1958	3.831	26.480	26.998	3.674	60.983
1959	14.495	41.959	36.657	3.003	96.114
1960	42.619	48.735	37.810	3.877	133.041
1961	60.205	54.886	26.891	3.602	145.584
1962	83.876	67.648	36.174	3.496	191.194
1963	94.764	55.397	21.556	2.474	174.191
1964	104.710	54.503	21.790	2.704	183.707
1965	113.772	46.456	21.828	3.131	185.187
1966	128.821	60.735	31.098	3.955	224.609
1967	139.260	54.421	27.141	4.665	225.487
1968	165.045	66.984	40.642	7.044	279.715
1969	244.379	63.073	40.569	5.679	353.700
1970	306.915	66.728	38.388	4.058	416.089
1971	399.431	73.396	38.868	4.393	516.088
1972	465.031	89.200	50.150	5.230	609.611
1973	551.640	106.952	64.828	6.362	729.782
1974	655.130	120.696	75.149	8.262	859.237
1975	677.402	120.528	74.891	10.126	882.947
1976	711.807	119.921	80.885	12.059	924.672
1977	696.804	73.047	99.527	13.588	882.966
1978	822.388	91.687	83.649	13.992	1.011.716
1979	860.276	108.056	89.959	12.809	1.071.100
1980	867.595	111.698	97.463	14.449	1.091.205
1981	512.982	97.817	69.312	13.305	693.416
1982	616.559	126.137	44.000	9.763	796.459
1983	688.059	102.738	33.235	6.037	830.069
1984	600.670	124.942	43.117	5.979	774.708
1985	685.717	125.894	60.266	7.559	879.436
1986	733.548	142.967	78.634	10.134	965.283
1987	597.088	146.697	67.935	11.814	823.534
1988	687.898	194.072	68.880	16.032	966.882
1989	682.578	202.534	57.013	13.408	955.533
1990	602.532	179.716	48.219	12.962	843.429
1991	615.097	178.249	46.715	21.108	861.169
1992	667.229	184.228	30.960	22.621	905.038
1993	910.072	200.146	45.382	17.700	1.173.300
1994	1.026.827	219.118	60.019	15.727	1.321.691
1995	1.147.914	222.029	70.073	19.660	1.459.676
1996	1.299.191	260.204	48.022	15.718	1.623.135
1997	1.496.949	280.750	63.414	20.088	1.861.201
1998	1.119.550	226.756	63.264	20.290	1.429.860
1999	1.050.559	169.909	55.194	14.315	1.289.977
2000	1.284.944	228.489	71.114	21.301	1.605.848
2001	1.376.444	199.408	77.251	21.419	1.674.522
2002	1.371.013	172.973	68.354	21.450	1.633.790
2003	1.374.245	208.206	77.785	24.479	1.684.715
2004	1.685.818	308.559	104.792	25.008	2.124.177
2005	1.869.261	345.908	113.228	29.366	2.357.763
2006	1.914.918	356.061	103.340	29.374	2.403.693
2007	2.270.144	386.361	133.791	34.983	2.825.279
2008	2.410.201	438.547	163.681	38.202	3.050.631
2009	2.487.881	437.104	120.994	30.021	3.076.000
2010	2.584.690	566.982	189.941	40.530	3.382.143
2011	2.519.389	615.711	223.388	49.373	3.407.861

Fonte: ANFAVEA, 2011

Ao analisar a tabela 1, verifica-se que no ano de 1957 o total de veículos é de 30.542 unidades. A partir desse ano até 2011, há uma progressão no crescimento da produção, com exceção da década de 1980, em que houve uma redução no número de veículos produzidos. Nessa mesma análise, é necessário lembrar que a década de 1980, também chamada de “década perdida”, foi marcada pelo retorno gradual da democracia, todavia a economia se encontrava estacionada, com uma inflação crescente, o que justifica a redução da produção. Após a década de 1980, continua o crescimento da produção de veículos, que chega em 2011 a um total de 3.407.861. Houve um aumento de 11057,95% na produção de 1957 para 2011.

Nessa perspectiva de crescimento no setor automobilístico, Granado (1998, p.137) cita que:

La producción mundial anual de automóviles pasó de 11 millones en 1950 a 53 millones en 1995 (1, 2). Según estimaciones recientes (1995), en el mundo circulan más de 600 millones de vehículos automotores, de los cuales, algo más de tres cuartas partes son automóviles y el resto camiones y autobuses.

De acordo com Wright *apud* Ferreira e Ribeiro (2006), verifica-se “ultimamente, que a indústria automobilística assegura o monopólio da circulação e as pessoas estão cada vez mais dependentes de deslocamentos motorizados, chamada de cultura do automóvel”.

Diante do crescimento expressivo da indústria automobilística, é necessário observar os aspectos negativos que podem ser acarretados à sociedade.

Azevedo citado por Ferreira e Ribeiro (2006) chama a atenção para as consequências dessa denominada “cultura de automóvel”, quando escreve que os veículos produzem uma série de impactos negativos, como ameaça à segurança e ao conforto para o pedestre, congestionamentos, acidentes de trânsito, dificuldades para estacionar, poluição ambiental, tempos de vida consumidos nos transportes e destruição dos espaços públicos de convivência.

Após abordar sobre a industrialização automobilística e ideias de desenvolvimento, busca-se entender a sociedade urbana, a sociedade da informação e dos fluxos de interação organizacional, de tecnologia, de imagens e de sons, das redes sociais, do consumo, dos atores sociais nas estruturas políticas, econômicas e simbólicas.

### **1.1 - Sociedade da informação e dos fluxos**

Mediante os incentivos do Estado na década de 1950, teve início a indústria automobilística brasileira, gerando o crescimento da produção em milhares de unidades. É

importante fazer uma análise dos possíveis pontos negativos gerados e que ameaçam a segurança, especialmente acidentes de trânsito com óbito, que é a problemática desta pesquisa. Tendo em vista as mazelas sociais provocadas pela ideia de desenvolvimento como crescimento após a década de 1950, passou-se a priorizar o consumismo de bens materiais, acarretando mudanças de comportamentos e de padrões sociais. Essa postura do indivíduo o deixa mais individualista e competitivo. Nesse contexto, é necessário o estudo das influências que a sociedade recebe através dos fluxos, das redes, das interações na vida social de cada indivíduo e quais as influências externas que favorecem as mudanças sociais.

Quando se refere às ideias e tendências oriundas de fora do indivíduo, pode-se, ainda, mencionar a sociedade como o espaço das relações sociais e dos fluxos:

A família, os espaços ordenados de vizinhança, a escola, os ritos da Igreja (o batismo, a missa, a primeira comunhão), a televisão, o escutismo ou o patronato, o clube de futebol, a festa da aldeia, as férias, o noivado, o serviço militar, o casamento, o arrendamento de uma habilitação, o automóvel, a empresa e o trabalho, o sindicato, a paternidade e a maternidade, o empréstimo hipotecário, a casa, a administração local, o partido, as eleições, a medicina, o hospital, as associações mutualistas, a polícia, o desemprego, a prisão, o asilo, o lar, a assistência pública, os funerais, etc., são alguns dos campos relacionais com que cada indivíduo se depara participando na vida social. É aí que ele pratica, concretamente, as relações sociais instituídas, já presentes, na coletividade onde nasceu. (BAJOIT, 2006, p.140)

Ainda nessa perspectiva, Castells (1996, p. 501) acrescenta que:

[...] nossa sociedade está construída em torno de fluxos: fluxos de capital, fluxos de informação, fluxos de tecnologia, fluxos de interação organizacional, fluxos de imagens, sons e símbolos. (...) o espaço de fluxos é a organização material das práticas sociais de tempo compartilhado que funcionam por meio de fluxos. Por fluxos, entendo as seqüências intencionais, repetitivas, e programáveis de intercâmbio e interação entre posições fisicamente desarticuladas, mantidas por atores sociais nas estruturas econômicas, política e simbólica da sociedade (...).

O contexto dos acidentes de trânsito é imerso nessa cultura de redes de interações, reconhecida como a cultura global da modernidade, distinta da cultura local, em que há uma substituição de valores, de condutas e de padrões sociais. As mazelas sociais advêm da própria humanidade, que induz ao individualismo e à competitividade, adotando uma postura cultural de desregramento e de falta de disciplina. Por outro lado, observa-se a

naturalização das mazelas sociais e, quando se trata de acidente de trânsito, há o mesmo modo tranquilizador das redes sociais ao passar a problemática para a sociedade.

De acordo com Castells (1996, p. 361), informação e entretenimento, educação e propaganda, relaxamento e hipnose, tudo isso está misturado na linguagem televisiva. Como o contexto do ato de assistir é controlável e familiar ao receptor, todas as mensagens são absorvidas no modo tranquilizador das situações domésticas ou aparentemente domésticas.

[...] essa normalização de mensagens em que imagens atrozes de guerra real quase podem ser absorvidas como parte de filmes de ação tem um impacto fundamental: o nivelamento de todo o conteúdo no quadro de imagens de cada pessoa. Portanto, como representa o tecido simbólico de nossa vida, a mídia tende a afetar o consciente e o comportamento como experiência real afeta os sonhos [...]. (CASTELLS, 1996, p. 361).

A vida social é influenciada pelo tecido simbólico e o indivíduo perde a essência da cultura local, adotando a cultura global. Essa interação do espaço e do tempo provoca mudanças no comportamento.

O novo sistema de comunicação transforma radicalmente o espaço e o tempo, as dimensões fundamentais da vida humana. Localidades ficam despojadas de seu sentido cultural, histórico e geográfico e reintegram-se em redes funcionais ou em colagens de imagens, ocasionando um espaço de fluxos que substitui o espaço de lugares. O tempo é apagado no novo sistema de comunicação já que passado, presente, futuro podem ser programados para interagir entre si na mesma mensagem. O espaço de fluxos e o tempo intemporal são as bases principais de uma nova cultura, que transcende e inclui a diversidade dos sistemas de representação historicamente transmitidos: a cultura da virtualidade real, onde o faz-de-conta vai se tornando realidade. (CASTELLS, 1996, p. 397).

Quando há o rompimento da cultura local, o indivíduo passa a ser comandado pela cultura global e, nesse sentido, a simbologia da valorização pelos bens de consumo, do *status quo* é idealizada como forma de comportamento social. A elite da informação propõe um estilo de vida cada vez mais homogêneo, que transcende as fronteiras culturais de todas as sociedades.

Conforme Castells (1996, p.440), as elites são cosmopolitas e as pessoas são locais. O espaço de poder e riqueza é projetado pelo mundo, enquanto a vida e a experiência das pessoas ficam enraizadas em lugares, em sua cultura, em sua história. Portanto, quanto mais uma organização social se baseia em fluxos aistóricos, substituindo a lógica de

qualquer lugar específico, mais a lógica do poder global escapa ao controle sócio-político das sociedades locais/nacionais historicamente específicas.

Segundo Castells (1996, p. 405), a economia global/informacional é organizada em torno de centros de controle e comando capazes de coordenar, inovar e gerenciar as atividades interligadas das redes de empresas.

Nesse sentido, a sociedade passa a ter outra gestora além do Estado, que é a economia global, com a ideia de que há uma nova forma espacial e temporal que domina e molda as práticas sociais. Essas práticas sociais possuem três suportes:

o espaço de fluxos é a organização material das práticas sociais de tempo compartilhado que funcionam por meio de fluxos (...) três suportes materiais que, juntas, constituem o espaço de fluxos. O primeiro suporte material do espaço de fluxos, é realmente constituída por um circuito de impulsos eletrônicos (microeletrônica, telecomunicações, processamento computacional, sistemas de transmissão e transporte em alta velocidade – também com base em tecnologias da informação), formando, em conjunto, a base material dos processos que verificamos serem estrategicamente cruciais na rede da sociedade (...) a segunda camada do espaço dos fluxos é constituída por seus nós (centros de importantes funções estratégicas) e centros de comunicação. E a terceira, espaço dos fluxos refere-se à organização espacial das elites gerenciais dominantes ( e não das classes) que exercem as funções direcionais em torno das quais esse espaço é articulado. (CASTELLS, 1996, p. 436).

O trânsito, nesse contexto social, torna-se um ambiente de competição, aflorando o individualismo e sentimentos derivados, como raiva e medo. O ato de compartilhar o espaço urbano é visto como uma ameaça e um obstáculo. A cultura de poder e de status privilegia os bens materiais. Essa ideologia de um mundo globalizado envolve ainda aqueles mais imaturos e despreparados na sociedade, ou seja, a população jovem. A globalização de aculturação local, de desregramento e de liberdade muda a cultura do respeito às normas e regras.

Após a abordagem sobre a possível influência da sociedade informacional no contexto espacial e temporal dos atores sociais e nos acidentes de trânsitos, percebe-se que a vida social é caracteriza por influências de fluxos, de informação, de interação organizacional, de tecnologias, de imagens e sons. Quando se relaciona a interação das redes sociais com a necessidade de aquisição de bens proposta pelo consumo, observa-se a ideia de progresso social, do *status quo* e do (des) controle social, tendo em vista que a economia global modela as práticas sociais que são elencadas pelo Estado.

Diante dessa perspectiva de influências da sociedade das redes sociais, torna-se viável a abordagem no próximo item, do processo de globalização e da influência do consumismo, da mudança de comportamento, de padrões sociais, do aculturação que

gera a indisciplina e a naturalização dos problemas sociais. Nessa perspectiva de consumo, adota-se a ideia das consequências do aumento da produção de veículos, que no Brasil ocorreu desde a década de 1950 verificando se o crescimento do consumo, posteriormente da frota influencia de forma elementar e atual do maior número de vítimas com óbito no trânsito.

## 1.2-Modernidade e consumismo

Com relação à temática acidente de trânsito, entende-se o processo de industrialização no Brasil relacionado com a ideia de crescimento como desenvolvimento. Em seguida, atrela-se essa ideia com as influências de uma sociedade em rede, com a economia global que modela práticas sociais. Nesse sentido, após o entendimento da sociedade em rede, da informação, da interação, dos símbolos, das imagens e dos sons adentra-se na discussão do mundo global, das ideologias de consumo e de comportamento. Da adesão quase total dos jovens à massa de rótulos, marcas e posturas, a busca pelo *status quo*, pela valorização através da aquisição de bens de consumo, ao invés da valorização do coletivo social, surgem com a valorização individualista no social. Inicia-se a abordagem neste item com a conceituação e problemática referente ao mundo global.

Quando se faz referência ao mundo global, está se fazendo referência nesta pesquisa à complexidade da modernidade. Nesse sentido, é importante abordar a vivência social:

Os modos de vida produzidos pela modernidade nos desvencilharam de todos os tipos tradicionais de ordem social, de uma maneira que não têm precedentes. Tanto em sua extensionalidade quanto em sua intensionalidade, as transformações envolvidas na modernidade são mais profundas que a maioria dos tipos de mudança característicos dos períodos precedentes. Sobre o plano extensional, elas serviram para estabelecer formas de interconexão social que cobrem o globo; em termos intencionais elas vieram a alterar algumas das mais íntimas e pessoais características de nossa existência cotidiana. (GIDDENS, 1991, p.14).

Ao tratar dos modos de vida da modernidade, observa-se o mundo globalizante e sua influência nos padrões sociais geridos pelo consumismo. No plano extensional, as políticas globais sobressaem em relação à política local, o mercado conduz a vida social,

as condutas, com sua simbologia; no plano intencional, é a própria mudança de padrão social influenciada pela simbologia que o consumismo propõe à sociedade.

Nessa perspectiva dos planos extensionais e intencionais da modernidade, reconhecida como mundo globalizante, são trazidos conceitos da globalização com intuito de mostrar as consequências da modernidade, quais os riscos e perigos de viver em um mundo global e em que os sistemas abstratos ditam as normas de conduta. O controle social se torna global, principalmente nas gerações jovens, mais influenciadas pelos símbolos desse mundo globalizante.

No todo, o lado da oportunidade da modernidade foi mais fortemente enfatizada pelos fundadores clássicos da sociologia. Tanto Marx como Durkheim viam a era moderna como uma era turbulenta Mas ambos acreditavam que as possibilidades benéficas abertas pela era moderna superavam suas características negativas. Marx via a luta de classes como fonte de dissidência fundamentais na ordem capitalista (...) Durkheim acreditava que a expansão ulterior do industrialismo estabelecia uma vida social harmoniosa e gratificantes, integrada através de uma combinação da divisão do trabalho e do individualismo moral. Max Weber era o mais pessimista entre os patriarcas fundadores, vendo o mundo moderno como um mundo paradoxal onde o progresso material era obtido apenas à custa de uma expansão da burocracia que esmagava a criatividade e a autonomia individuais. (GIDDENS, 1991, p. 13).

Dentre as abordagens sociológicas apresentadas nesta pesquisa, quando se relaciona a modernidade com a realidade de mortes no trânsito, o aspecto pessimista de Weber, que cita “o lado mais sombrio da modernidade”, é o que se mais se aproxima das mazelas que os acidentes de trânsito com vítima fatal trazem para a sociedade. Essa realidade pode ser verificada quando se menciona a segurança depositada pelos indivíduos no sistema do trânsito: confiança no veículo, quando a mídia diz deve-se correr, a liberdade está na velocidade, ser valorado com esse ou aquele veículo forte, poder conquistar todos os lugares. Essa confiança nos sistemas abstratos está relacionada a natureza dos sistemas peritos:

Por sistemas peritos quero me referir a sistemas de excelência técnica ou competência profissional que organizam área dos ambientes material e social em que vivemos hoje. (...) quando saio de minha casa e entro num carro, penetro num cenário que está completamente permeado por conhecimento perito – envolvendo o projeto de construção de automóveis, estradas, cruzamentos, semáforos e muitos outros itens. Todos sabem que dirigir um automóvel é uma atividade perigosa acarretando o risco de acidente. Ao escolher sair de carro, aceito este risco, mas confio na perícia acima mencionada para me garantir de que ele é o mais minimizado possível Tenho um conhecimento mínimo das técnicas de modalidades de construção de estradas, de manutenção de ruas, ou dos computadores que ajudam a controlar o movimento do trânsito. (...) os

sistemas peritos são mecanismos de desencaixe porque, em comum com as fichas simbólicas, eles removem as relações sociais das imediações do contexto. (GIDDENS, 1991, p. 30-31).

Sobre as condições de confiança geradas tanto pelo sistema perito quanto pelas fichas simbólicas da modernidade, Giddens (1991,p.36) retrata que, em condições de modernidade, a confiança que existe no contexto da consciência geral da atividade humana – incluindo nesta expressão o impacto da tecnologia sobre o mundo material, sendo criada socialmente, não dada pela natureza das coisas ou por influência divina.

A modernidade é inerentemente globalizante – isto é evidente em algumas das mais básicas características das instituições modernas, incluindo em particular sua ação de desencaixe e reflexividade. Mas o que é exatamente a globalização e como pode ser melhor conceituado o fenômeno? Devo aqui considerar estas questões de forma algo extensa, pois a importância central dos processos de globalização hoje. (...) a globalização se refere essencialmente a este processo de alongamento, na medida em que as modalidades de conexão entre diferentes regiões ou contextos sociais se enredaram da superfície da Terra como um todo. (GIDDENS, 1991, p. 60)

Assim como Giddens, que vincula a globalização como inerente à modernidade, faz-se essa relação de conceitos e influências do mundo globalizante da modernidade, em que se entende a complexidade com os autores citados na sequência.

Conforme Ianni (1996, p.1), a globalização do mundo pode ser vista como um processo histórico-social de vastas proporções, abalando mais ou menos drasticamente os quadros sociais e mentais de referências de indivíduos e coletividade. Rompe e cria o mapa do mundo, inaugurando outros processos, outras estruturas e outras formas de sociabilidade, que se articulam ou se impõem aos povos, tribos, nações e nacionalidades.

Sobre a noção de globalização, Wallerstein (2002, p.235) se refere a processos declaradamente novos, cronologicamente recentes, nos quais os Estados, diz-se, já não são mais as unidades principais de decisão política, situando-se agora, somente agora, numa estrutura em que uma coisa chamada “mercado mundial”, entidade certamente retificada e um tanto mística, dita as regras.

O mercado mundial dita regras com uma mística simbologia de valorização pelos bens de consumo. O indivíduo, ao adquirir um veículo, não está adquirindo apenas um bem de consumo, mas influência na valorização e um *status quo*. Aponta a ideia de



liberdade, de superação dos limites, de um poder individual que supera o dever coletivo. A globalização, nesse sentido, gera novas regras moldadas nas práticas sociais.

A influência dos padrões globais liga localidades distantes, criando as novas práticas sociais.

[...] globalização pode assim ser definida como a intensificação das relações sociais em escala mundial, que ligam localidades distantes de tal maneira que acontecimentos locais são modelados por eventos ocorrendo a muitas milhas de distância e vice-versa. Este é um processo dialético porque tais acontecimentos locais podem se deslocar numa direção anversa às relações muito distanciadas que os modelam. A *transformação local* é tanto uma parte da globalização quanto a extensão lateral das conexões sociais através do tempo e do espaço. Assim, quem quer que estude as cidades hoje em dia, em qualquer parte do mundo, está ciente de que o que ocorre numa vizinhança local tende a ser influenciado por fatores — tais como dinheiro mundial e mercados de bens — operando a uma distância indefinida da vizinhança em questão. (GIDDENS, 1991, p.60).

Tendo em vista que a globalização é predominante das sociedades modernas, torna-se viável observar a síntese proposta pelo autor de como se dá o ambiente de confiança e risco nas culturas pré-modernas e modernas:

Quadro 1- Culturas Pré-Modernas e Modernas.

PRÉ-MODERNAS	MODERNAS
<p><i>Contexto geral:</i> importância excessiva na confiança localizada.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Relações de parentesco</i> com um dispositivo de organização para estabilizar laços sociais através do tempo-espaço.</li> <li>2. <i>A comunidade local</i> como um lugar, fornecendo um meio familiar.</li> <li>3. <i>Cosmologias religiosas</i> como modos de crença e práticas rituais, fornecendo uma interpretação providencial da vida humana e da natureza.</li> <li>4. <i>Tradição</i> como um meio de conectar presente e futuro, orientada para o passado em tempo reversível.</li> </ol>	<p><i>Contexto geral:</i> relações de confiança em sistemas abstratos desencaixados.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Relações pessoais</i> de amizade ou intimidade sexual como meios de estabilizar laços sociais.</li> <li>2. <i>Sistemas abstratos:</i> como meios de estabilizar relações através de extensões indefinidas de tempo-espaço.</li> <li>3. Pensamento contrafactual <i>orientado para o futuro</i> como um modo de conectar passado e presente.</li> </ol>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ameaças e perigos emanando da <i>natureza</i>, como a prevalência de doenças infecciosas, insegurança climática, inundações ou outros desastres naturais.</li> <li>2. A ameaça de <i>violência humana</i> por parte de exércitos pilhadores, senhores da guerra locais, bandidos ou salteadores.</li> <li>3. Risco de uma <i>perda da graça</i> religiosa ou de influência mágica maligna.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ameaças e perigos emanando da <i>reflexividade</i> da modernidade.</li> <li>2. A ameaça de <i>violência humana</i> a partir da industrialização da guerra.</li> <li>3. A ameaça de <i>falta de sentido pessoal</i>, derivada da reflexividade da modernidade enquanto aplicada ao eu.</li> </ol>

Fonte: GIDDENS, 1991, p.92

Levando em consideração as novas práticas sociais inseridas pela globalização na modernidade, torna-se viável destacar as mudanças ocorridas na era pré-moderna. Pode-se destacar que no contexto geral, na pré-modernidade, era expressiva a confiança localizada, caracterizada pela relação de parentesco; a comunidade local era tratada como meio familiar; os modos de crença e práticas rituais seguidas como interpretação da vida humana e da natureza; e a tradição como meio de conexão do passado, presente e futuro. As ameaças eram oriundas da natureza, tais como doenças infecciosas e desastres naturais; a violência humana através das guerras locais e dos bandidos. O risco de influência ocorria pelas mágicas malignas.

Por outro lado, no contexto das culturas modernas, as relações de confiança passam a ser em sistemas abstratos, indefinidos de tempo e espaço. A tradição é superada pelo pensamento contratual para a conexão do passado, presente e futuro. As ameaças e perigos surgem das consequências da reflexividade da modernidade, a ameaça da violência humana dá-se com a industrialização da guerra e, por fim, a ameaça da falta de sentido, que é a própria individualização, aplicação do eu.

Analisando as características que Giddens descreve sobre a cultura pré-moderna em comparação a cultura moderna, ficam evidentes as transformações sociais e as mudanças das práticas sociais.

Quando se observa o trânsito e suas sequelas, a vitimização com óbito dentro desse contexto da cultura moderna, podem-se apontar as características que estão presentes nesses novos padrões de comportamento dos indivíduos. As regras são definidas pelos sistemas abstratos, indefinidos em tempo e espaço, ou seja, o mercado global dita as regras de conduta, como a liberdade, a superação de limites, a valorização ao adquirir o veículo. A violência humana aqui se atrela ao próprio processo de crescimento industrial, crescimento do consumo dos bens materiais, tornando a industrialização uma guerra, que leva ao caos da vida social com a mística de um progresso de crescimento e, em contrapartida, com a perda de indivíduos cada vez mais novos, que para essa pesquisa é especificada como acidente de trânsito com óbito. Por fim, a ameaça da falta de sentido que é a aplicação do eu, quando as práticas sociais moldadas pela modernidade e pela informação global superam a normatização da coletividade, a individualização rege os padrões de conduta.

Nessa perspectiva de culturas modernas, com a aplicação do eu, aborda-se que:

tem acesso ao desejo – retomo o termo de Merrheim – cuja condição social de realização é a decolagem em relação à urgência da necessidade, ou seja, essa

forma de liberdade que passa pelo domínio da temporalidade e se satisfaz no consumo de objetos duráveis, não estritamente necessários. O “desejo de bem-estar”, que incide sobre o carro, a moradia – o acesso do mundo operário a um novo registro de existência. (...) Entretanto, é a partir de Ford que se afirma uma concepção da relação salarial segundo a qual “o modo de consumo é integrado nas condições de produção”. (CASTEL, 1998, p.432).

Na mesma perspectiva, retrata ainda que:

Chama-se “fordismo” a articulação, que Henry Ford foi sem dúvida o primeiro a pôr em prática, conscientemente, a produção de massa e o consumo de massa. (...) A fixação do salário da jornada de oito horas em cinco dólares foi uma das mais belas economias que já fiz na vida, mas elevando-o a seis dólares, fiz uma economia melhor ainda. Uma nova relação entre o aumento do salário, o aumento da produção e o aumento do consumo. (CASTEL, 1998, p.431).

A onipresença do tema do consumo durante esses anos – a “sociedade do consumo” – expressa perfeitamente o que se poderia chamar de princípio de diferenciação generalizada. O consumo comanda um sistema de relações entre as categorias sociais, segundo o qual os objetos possuídos não os marcadores das posições sociais, os “indicadores de uma classificação”. Compreende-se, a partir disso, que seu valor seja sobredeterminado: o que os sujeitos põem em jogo aí não é sua aparência, mas sua identidade. Manifestam através do que consomem, seu lugar no conjunto social. (...) o consumo de objetos significa, no sentido forte do termo, o valor intrínseco de um indivíduo em função do lugar que ocupa na divisão do trabalho. (CASTEL, 1998, p.475).

Conforme proposto por Ford, as transformações culturais da modernidade são entendidas como padrão de vida que influencia na qualidade de vida.

De acordo com Granados (1998), “el automóvil privado es un caso paradigmático de un tipo de consumo que causa *disutilidad*:cuanta más gente lo usa, más desagradable se hace la vida, hecho dolorosamente obvio que la doctrina [económica] ortodoxa ha sido incapaz de integrar”.

Milton Santos (2002, p. 139) faz uma crítica, observando as mazelas do processo de globalização na sociedade:

a vontade dessa globalização perversa a que estamos assistindo é reduzir o papel do cidadão. É transformar todo mundo em consumidor, usuário e, se possível, coisa, para mais facilmente se inclinar de soluções anti-humanas. Essa globalização por enquanto não leva em conta o homem. De modo que esse espaço do cidadão tem de ser recriado a partir dos níveis abaixo do mundo. Não é o mundo que vai criar o cidadão. O chamado mundo quer acabar com as cidadanias, mas cada nação e cada espaço e cada cidade é que vai ter a força de recriar esse cidadão – que vai contribuir, creio eu, mais tarde, para sugerir uma outra globalização. (...) O mercado, agindo como mídia, segmenta a sociedade civil, influi sobre o fluxo e a hierarquia do noticiário e aconselha a espetacularização televisiva de certos temas, confundindo os espíritos em nome de uma estratégia de vendas adotada pelos jornais como forma de sobrevivência.

Com relação, ainda, aos padrões comportamentais propostos pelo mercado global, Guy Bajoit (2006, p.120) aborda:

mas que nome dá a esse novo “deus”? parece que essas interpretações do progresso reenviam para a idéia de “qualidade de vida” e que esta noção comporta várias dimensões. As pessoas querem consumir tudo o que os avanços de hoje lhes podem oferecer, mas ao fazê-lo podem também proteger-se contra a manipulação de suas necessidades, consumir produtos sólidos, seguros, éticos e estéticos, que não ponham em perigo nem a saúde, nem o meio ambiente, para eles próprios e para as gerações futuras (...) vê-se surgir presentemente duas interpretações diferentes da qualidade de vida: uma convida ao consumismo, a um consumo desenfreado de todos os “gadgets” disponíveis; a outra, a um consumo previdente e controlado.

Ainda nessa perspectiva de criticidade sobre as práticas sociais moldadas pela globalização, Guy Bajoit (2006, p.170) alerta com o *slogan* “o mundo não é uma mercadoria”, significando igualmente que nem tudo pode ser tratado como mercadoria no mundo. É necessário impor limites no mercado, em nome de exigências mais importante: a justiça social, a ética e a democracia. Conseqüentemente, determinados bens, sobretudo determinados serviços, não podem ser usados para criar lucros: a educação, a saúde, a justiça, a segurança, a política, a assistência social, a administração pública, e até certo ponto, a informação, o transporte, dentre outros. Pode-se falar aqui de uma identidade utente, que reenvia diretamente para a identidade do consumidor: é na qualidade de clientes, detentores de direitos, beneficiários que as pessoas reivindicam.

Na sociedade da informação e dos fluxos proposta pelo mundo global, percebe-se uma forte influência simbólica nos indivíduos jovens e essa perspectiva global tem acarretado tensões.

De acordo com Guy Bajoit (2006, p.226), estão algumas formas de tensões frequentes nos jovens:

Entre a reflexividade (a distância do social e da norma) e a racionalização (a propensão para contar histórias a si mesmo); (...) a autonomia (a recusa do controlo social, o desprezo pelo sistema); (...) a preocupação com a auto-realização (a criatividade, o autotelismo, a paixão, a aventura, o gosto pelo risco) (...); a autenticidade ( a sinceridade na relação) e a instrumentalização dos outros e das instituições (o cálculo estratégico, a distância do mundo, o desligamento, indo por vezes até ao cinismo); a preocupação com a satisfação do instante presente (o *carpe diem*, a qualidade de vida, o bem estar- físico, o culto do corpo, da juventude, do look, da estética (...)) a alienação no ter e no parecer o superconsumo através da manipulação das necessidades e da sedução cultural.

As crianças e os adolescentes, sobretudo, são os mais desprovidos, são os alvos privilegiados da política comercial das grandes empresas de produção e da difusão da cultura do consumo. Ainda com o apoio da publicidade e das mídias, há uma influência extraordinária, e as sociedades contemporâneas adquirem padrões comportamentais infantilizados e inconsequentes.

Ao verificar essa conduta no trânsito, Marín e Queiroz (2000, p. 8) menciona que existe uma preocupação com a abordagem psicanalítica do problema que tem apontado a vulnerabilidade de adolescentes e adultos com personalidade imatura na condução perigosa de veículos motorizados. Para Hilgers *apud* Marín e Queiroz (2000, p. 14), o carro constitui uma compensação para o ego angustiado e apático, tornando-se a segunda pele do indivíduo. Nesse sentido, o automóvel passa a exercer a função de separar o motorista de seus semelhantes, que são visualizados, exclusivamente, como oponentes.

A globalização norteia padrões de vida, de consumo e de comportamento. Um mundo global, uma sociedade de informação e de redes sociais pode mudar um contexto espacial e temporal de atores sociais, mesmo que essas novas relações sociais vislumbrem a naturalização dos efeitos das questões sociais proporcionadas pelas mesmas.

Giddens (1991, p. 63) chama a atenção para os mecanismos de vigilância como uma das principais dimensões institucionais da modernidade. Para esse autor, a concentração administrativa, que caracteriza os estados modernos em geral, depende do desenvolvimento de condições de vigilância voltada para a supervisão das atividades da população, quer por meio da supervisão direta – em instituições como as prisões, as escoltas, os locais de trabalho, etc. – quer por meio indireto, sobretudo a partir do controle da informação.

Acima da vigilância, da disciplina do poder do Estado sobre as condutas e padrões estabelecidos pelo mundo globalizantes, estão os mecanismos de valoração que as fichas simbólicas e os sistemas de perito propõem na vida social.

Para Oliveira (2013, p. 43), a elevação do padrão de vida, a formação de valores de uso, da sensação de inclusão e melhoramento do cotidiano bloqueia a percepção dos efeitos sociais, das ameaças e dos riscos advindos desse propagado progresso. Ainda que as externalidades sejam debatidas, expostas e perceptíveis no meio social, o desenvolvimento da técnica, do capital e do consumo se sobrepõem à crítica.

Ainda citando sobre a influência do mundo global no ser social, correlaciona-se com Giddens (1991, p.111) quando refere que a transformação da intimidade com a modernidade envolve:

1. Uma relação intrínseca entre as *tendências globalizantes* da modernidade e *eventos localizados* na vida cotidiana —uma conexão dialética, complicada, entre o "extensional" e o "intensional".
2. A construção do eu como um *projeto reflexivo*, uma parte elementar da reflexividade da modernidade; um indivíduo deve achar sua identidade entre as estratégias e opções fornecidas pelos sistemas abstratos.
3. Um impulso para a auto-realização, fundamentado na *confiança básica*, que em contextos personalizados só pode ser estabelecida por uma "abertura" do eu para o outro.
4. A formação de laços pessoais e eróticos como "relacionamentos", orientados pela *mutualidade de auto-revelação*.
5. Uma *preocupação com a auto-satisfação*, que não é apenas uma defesa narcisista contra um mundo externo ameaçador, sobre os quais os indivíduos têm pouco controle, mas também em parte uma apropriação positiva de circunstâncias nas quais as influências globalizadas invadem a vida cotidiana.

O conhecimento da sociedade em rede e da informação pode favorecer ao entendimento de como o consumo e a aquisição de bens materiais modificam os padrões sociais e, dessa forma, observar as consequências da modernidade:

A modernidade é inerentemente globalizante, e as consequências desestabilizadoras deste fenômeno se combinam com a circularidade de seu caráter reflexivo para formar um universo de eventos onde o risco e o acaso assumem um novo caráter. As tendências globalizantes da modernidade são simultaneamente extensionais e intensionais – elas vinculam os indivíduos a sistemas de grande escala como parte da dialética complexa de mudança nos pólos local e global. (...) Trata-se de um processo simultâneo de transformação da subjetividade e da organização social global, contra um pano de fundo perturbador de riscos de alta-consequência. (GIDDENS, 1991, p. 156).

Dessa forma, no contexto social, os sistemas de perito, sistemas abstratos e fichas simbólicas mudam os padrões de conduta sociais e favorecem para que o poder do Estado, com controle social pela normatização, seja minimizado.

Na próxima discussão, elucida-se o aumento da frota como fator gerador da política global de consumo e apresenta, juntamente, algumas políticas de segurança no trânsito, para que posteriormente se possa observar a relação do número de veículos, número de óbitos e políticas públicas de segurança no trânsito.

### 1.3-Aumento da frota *versus* política de transporte

Segundo Granados citado por Ramos (2008, p. 17), os acidentes de trânsito podem estar associados diretamente com o crescimento da frota de veículos, em nível mundial, porém, no Brasil, o sistema viário e o planejamento urbano não acompanharam essa evolução, tornando as pessoas mais vulneráveis a esses eventos.

A necessidade de aquisição de bens de consumo pode ser retrata com o expressivo aumento da frota de veículos brasileira. Para ilustrar, cita-se:

A sociedade salarial parece arrebatada por um irresistível movimento de promoção: acumulação de bens e serviços e de riquezas, criação de novas posições e de oportunidade inéditas, ampliação dos direitos e das garantias, multiplicação das seguridades e das proteções. (CASTEL, 1998 p. 417).

Segundo Oliveira (2013, p. 64), a amálgama conflituosa correlacionando o automóvel às conquistas, à bebida alcoólica, às drogas, à velocidade como forma de prazer, validada pela política ideológica do Estado progressista, desenvolvimentista expõe as pessoas a uma dupla perversidade. Primeiro, o poder midiático empresarial e ideológico estatal incute nas pessoas a ideia de crescimento, alienando-as ao instrumental técnico causador de sua própria prisão: congestionamento, endividamento, aumento das distâncias e do tempo. Segundo, as responsabilidades pelo caos, infrações, acidentes e mortes recaem exclusivamente no indivíduo, sendo recorrentes as campanhas educativas promovidas por entes públicos, afirmando que a imensa maioria dos acidentes tem como causador o usuário da via.

As relações sociais podem ser orientadas pelas ideias e tendências propostas pelo consumo e, quando se pensa no trânsito, o aumento significativo das frotas de veículos em circulação pode, conseqüentemente, ser correlacionado com a ausência de controle e a indisciplina.

Nesse mercado global que o consumo do veículo é um item que vem se destacando, o mesmo tornou-se um símbolo de poder, de prazer e de *status quo*. Não se adquire um veículo apenas para mobilidade espacial, mas pelo *status* que ele propõe, cada vez com melhores *designers* e tecnologias avançadas, e muito mais velocidade. É a simbologia da liberdade, do poder, da conquista.

Ainda nessa perspectiva de consumo, instiga saber sobre o controle social, sinônimo de disciplina, de poder do Estado em ordenar os tráfegos de veículos nas vias públicas. Há, ainda, a inquietude de refletir sobre o número de mortes no trânsito e sobre a influência do mercado global, que propõe o veículo como símbolo de poder, de refletir sobre a necessidade de desnaturalizar junto ao indivíduo a problemática da vitimização fatal no trânsito, haja vista que estão inseridas as questões humanas, famílias são atingidas e destruídas, assim como as questões econômicas, sendo que pessoas em idade produtiva ou ativa morrem.

Diante da influência do mercado global na vida social, busca-se informar sobre o aumento do número de automóveis, implicando o aumento da frota de veículo e, de forma geral, se há relação com o aumento de acidente de trânsito com vítima fatal.

Os quadros 2 e 3 mostram, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), acidentes de trânsito nos anos de 1959 e 1963, retratando o período respectivamente durante e posterior a política desenvolvimentista de incentivo à industrialização automobilística de JK



Quadro 2- Acidentes de trânsito no Brasil- 1959

<b>DESASTRES E ACIDENTES DE TRÂNSITO</b>									
<b>I — OCORRÊNCIAS VERIFICADAS POR UNIDADES DA FEDERAÇÃO E MUNICÍPIOS DAS CAPITALS — 1959</b>									
<b>3. NÚMERO DE VÍTIMAS</b>									
UNIDADES DA FEDERAÇÃO E CAPITAIS	NÚMERO DE VÍTIMAS								
	Total	Segundo a idade			Segundo a ocorrência e o sexo				consequências ignoradas
		Menos de 15 anos	De 15 a 55 anos	Mais de 55 anos	Mortas		Feridas		
					Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	
<b>Rondônia</b>	3	1	2	—	1	—	2	—	—
Pôrto Velho	3	1	2	—	1	—	2	—	—
<b>Acre</b>	76	8	67	1	8	1	51	16	—
Rio Branco	74	7	66	1	8	1	49	16	—
<b>Amazonas</b>	261	115	128	18	8	5	183	65	—
Manaus	257	114	125	18	8	5	179	65	—
<b>Rio Branco</b>	2	—	2	—	2	—	—	—	—
Boa Vista	2	—	2	—	2	—	—	—	—
<b>Pará</b>	440	84	349	7	29	2	286	82	41
Belém	401	79	316	6	20	1	262	77	41
<b>Amapá</b>	34	10	23	1	4	2	16	9	3
Macapá	33	10	22	1	3	2	16	9	3
<b>Maranhão</b>	283	71	202	10	37	4	188	54	—
São Luis	196	60	126	10	10	4	140	42	—
<b>Piauí</b>	94	3	85	6	19	4	60	11	—
Teresina	42	1	38	3	3	1	35	3	—
<b>Ceará</b>	553	84	431	38	87	21	331	105	9
Fortaleza	144	36	95	13	29	11	63	32	9
<b>Rio Grande do Norte</b>	218	25	178	15	38	3	142	32	3
Natal	75	8	62	5	3	—	53	18	1
<b>Paraíba</b>	361	40	300	21	72	9	212	67	1
João Pessoa	106	11	86	9	11	1	72	22	—
<b>Pernambuco</b>	1 003	61	918	24	138	32	613	218	2
Recife	646	23	611	12	20	10	437	179	—
<b>Alagoas</b>	120	14	88	18	17	6	81	15	1
Maceió	78	10	52	16	1	5	59	13	—
<b>Sergipe</b>	69	4	60	5	21	3	37	8	—
Aracaju	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Bahia</b>	984	170	731	83	127	65	542	244	6
Salvador	608	122	427	59	55	41	348	164	—
<b>Minas Gerais</b>	3 107	684	2 188	235	363	72	2 078	582	12
Belo Horizonte	1 715	416	1 135	164	99	26	1 219	371	—
<b>Espírito Santo</b>	186	41	126	19	36	2	110	33	5
Vitória	104	30	65	9	8	1	72	18	5
<b>Rio de Janeiro</b>	1 580	223	1 274	83	239	61	1 012	265	3
Niterói	330	36	271	23	38	14	221	57	—
<b>São Paulo</b>	9 540	1 367	7 514	659	701	189	6 639	1 916	95
São Paulo	5 480	764	4 292	424	184	53	4 006	1 237	—
<b>Paraná</b>	909	144	743	22	131	42	564	158	14
Curitiba	423	69	352	2	13	2	315	90	3
<b>Santa Catarina</b>	172	29	130	13	50	11	80	31	—
Florianópolis	10	—	9	1	1	—	2	7	—
<b>Rio Grande do Sul</b>	2 826	460	2 154	212	190	52	1 926	632	26
Pôrto Alegre	1 768	286	1 334	148	30	11	1 283	440	4
<b>Mato Grosso</b>	77	7	67	3	26	4	41	6	—
Cuiabá	13	—	13	—	5	—	8	—	—
<b>Goiás</b>	172	30	120	22	45	5	99	23	—
Goiânia	29	7	21	1	13	—	14	2	—
<b>BRASIL</b>	<b>23 070</b>	<b>3 675</b>	<b>17 880</b>	<b>1 515</b>	<b>2 389</b>	<b>595</b>	<b>15 293</b>	<b>4 572</b>	<b>221</b>
<b>Capitais</b>	<b>12 537</b>	<b>2 090</b>	<b>9 522</b>	<b>925</b>	<b>565</b>	<b>189</b>	<b>8 855</b>	<b>2 862</b>	<b>66</b>

FONTE — Serviço de Estatística Demográfica, Moral e Política. Tabela extraída de: Anuário estatístico do Brasil 1961. Rio de Janeiro: IBGE, v.22, 1961.

NOTA — Os dados referentes ao Estado da Guanabara encontram-se discriminados na tabela II -OCORRÊNCIAS VERIFICADAS NO ESTADO DA GUNABARA - 1960.

No ano de 1959, o número de acidentes de trânsito no Brasil foi de 23.070 (vinte e três mil e setenta), sendo que nas capitais ocorreram 12.537 (doze mil e quinhentos e trinta e sete) acidentes. O registro de óbitos de homens foi de 2.389 (dois mil e trezentos e oitenta e nove) e de mulheres constava 595 (quinhentos e noventa e cinco). Verifica-se, também, que o índice de acidentes por faixa etária apresentou um número mais elevado na idade produtiva de 15 a 55 anos, um total de 17.880 (dezessete mil oitocentos e oitenta) vítimas.

Para a possibilidade de averiguação quanto ao aumento desse número de vítimas após o período de inserção da indústria automobilística, que coincide com fim do governo de JK em 1961, a tabela 2 traz dados de acidentes de trânsito das unidades de Federação e das Capitais brasileiras no ano de 1964.

Quadro: 3- Acidente de trânsito no Brasil-1964

II — SINISTROS E ACIDENTES										
2. DESASTRES E ACIDENTES DE TRÂNSITO — 1964										
b) Pessoas vitimadas, por Unidades da Federação e Municípios das Capitais, segundo a idade, sexo e as conseqüências.										
UNIDADES DA FEDERAÇÃO E CAPITAIS	NÚMERO DE VÍTIMAS									
	Total	Segundo a idade				Segundo a conseqüência e o sexo				De conseqüências ignoradas
		Menos de 15 anos	De 15 a 55 anos	Mais de 55 anos	Ignorada	Mortas		Feridas		
						Homens	Mulheres	Homens	Mulheres	
Rondônia	8	—	4	—	4	1	—	7	—	—
Pôrto Velho	7	—	3	—	4	—	—	7	—	—
Acre	26	2	24	—	—	3	—	23	—	—
Rio Branco	25	2	23	—	—	2	—	23	—	—
Amazonas	435	119	296	15	5	10	214	183	25	3
Manaus	425	116	289	15	5	7	214	177	24	3
Roraima	10	—	10	—	—	—	—	6	4	—
Boa Vista	10	—	10	—	—	—	—	6	4	—
Pará	1 202	265	326	24	587	51	14	818	182	137
Belém	1 129	244	275	23	587	39	13	765	175	137
Amapá	60	20	40	—	—	2	—	48	10	—
Macapá	60	20	40	—	—	2	—	48	10	—
Maranhão	526	82	368	19	57	21	9	399	97	—
São Luís	395	64	309	15	7	5	2	322	66	—
Piauí	129	15	109	3	2	31	7	77	14	—
Teresina	53	3	49	1	—	7	—	43	3	—
Ceará	1 136	214	833	36	53	156	31	723	198	28
Fortaleza	821	163	625	31	2	84	22	547	166	2
Rio Grande do Norte	210	32	112	9	57	34	6	126	39	5
Natal	118	23	36	3	56	9	—	77	27	5
Paraíba	286	43	214	14	15	68	14	159	41	4
João Pessoa	73	12	48	4	9	12	2	49	10	—
Pernambuco	1 668	197	1 308	116	47	269	89	996	291	23
Recife	1 172	141	930	82	19	143	51	757	201	20
Alagoas	255	44	194	16	1	39	6	148	60	2
Maceió	160	30	127	3	—	8	2	98	50	2
Sergipe	33	4	27	2	—	6	3	16	8	—
Aracaju	19	3	15	1	—	1	1	11	6	—
Bahia	1 491	243	1 043	41	164	156	69	868	309	89
Salvador	983	162	650	22	149	52	46	613	211	61
Minas Gerais	5 733	1 206	4 122	282	123	560	100	3 654	1 365	54
Belo Horizonte	4 487	983	3 275	229	—	221	32	3 083	1 151	—
Espírito Santo	279	40	201	8	30	44	13	164	58	—
Vitória	124	20	81	3	20	7	3	80	34	—
Rio de Janeiro	2 294	319	1 838	72	65	307	75	1 494	407	11
Niterói	114	12	95	6	1	14	2	82	16	—
Guanabara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
São Paulo	25 627	3 651	18 357	1 537	2 082	1 249	416	17 655	6 042	265
São Paulo	15 536	2 173	10 738	1 066	1 559	225	79	11 069	4 039	124
Paraná	1 418	208	1 065	29	116	194	51	864	202	27
Curitiba	830	117	613	13	87	50	20	563	191	6
Santa Catarina	421	65	320	8	28	88	21	236	75	1
Florianópolis	26	9	12	2	3	1	1	18	5	1
Rio Grande do Sul	4 362	760	3 138	242	222	264	234	2 753	1 050	61
Pôrto Alegre	2 445	491	1 675	180	99	39	63	1 659	665	19
Mato Grosso	149	24	115	3	7	38	9	78	23	1
Cuiabá	22	2	19	1	—	10	1	8	3	—
Goiás	324	50	187	15	72	92	29	137	52	14
Goiânia	165	23	72	8	62	64	20	55	16	10
Distrito Federal	503	99	335	29	40	49	23	262	159	10
<b>BRASIL</b>	<b>48 585</b>	<b>7 702</b>	<b>34 586</b>	<b>2 520</b>	<b>3 777</b>	<b>3 732</b>	<b>1 433</b>	<b>31 894</b>	<b>10 791</b>	<b>735</b>
<b>Capitais (1)</b>	<b>29 702</b>	<b>4 912</b>	<b>20 344</b>	<b>1 737</b>	<b>2 709</b>	<b>1 051</b>	<b>597</b>	<b>20 422</b>	<b>7 232</b>	<b>400</b>

**FONTES** — Serviço de Estatística Demográfica, Moral e Política.

Tabela extraída de: Anuário estatístico do Brasil 1966. Rio de Janeiro: IBGE, v. 27, 1966.

(1) Inclusive o Estado da Guanabara e o Distrito Federal. — (2) Inclusive o Distrito Federal.

Ao analisar o número de acidentes, verifica-se que ocorreu um aumento do número de vítimas, sendo um total de 23.070 (vinte e três mil e setenta) no ano de 1959 para

48.585 (quarenta e oito mil e quinhentos e oitenta e cinco) no ano de 1964. Percebe-se que no período de cinco anos houve um aumento superior a 100%. O número de homens mortos passou de 2.389 (dois mil trezentos e oitenta e nove) para 3.732 (três mil e setecentos e trinta e dois) e o número de mulheres mortas de 595 (quinhentos e noventa e cinco) para 1.433 (mil quatrocentos e trinta e três).

De acordo com Marín e Queiroz (2000, p.3), o aumento da mortalidade por acidente de trânsito (AT), bem como a gravidade das lesões que eles causam, começaram a ser destacados pelos pesquisadores de países desenvolvidos a partir da década de 1960.

A ideia de desenvolvimento proposta em meados da década de 1950 era do desenvolvimento como crescimento, de um capitalismo industrial. Pode-se fazer uma reflexão quanto ao crescimento do consumo, que implica compra de veículos, aumento de frota e, por outro lado, acarreta o aumento do número de vitimização por acidentes de trânsito.

Essa reflexão faz pensar que se a proporção do número de mortes for a mesma apresentada em cinco anos, a partir do plano de metas do JK, há necessidade de uma inquietude por parte de pesquisadores, no intuito de desnaturalização desse processo de consumo *versus* vitimização com óbito em acidentes de trânsito.

E para esse estudo alguns conceitos inerentes ao tema acidente de trânsito, tais como o que é trânsito, acidente de trânsito e quais os tipos de acidentes são necessários para melhor entendimento sobre a discussão da temática.

#### **1.4-Alguns conceitos sobre acidentes de trânsito**

Para esta pesquisa, buscou-se selecionar conceitos para melhor especificar a temática acidente de trânsito (AT), a saber:

De acordo com CTB - Lei 9.503/97:

**Art. 1º** O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

§ 1º 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 ou descarga.

§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

Conforme Honorato *apud* Oliveira (2013, p.19), trânsito não significa apenas utilizar a via terrestre. Trata-se, na verdade, de fenômeno complexo que exige estudos científicos, decisões dos tribunais, eficiência médica, e um conjunto de habilidades executadas simultaneamente pelos condutores de veículos, que precisam estar atentos e em condições de perceber, avaliar e agir, adequadamente a cada nova situação surgida.

Carmo e Simões citado por Oliveira (2013, p.38) definem: “trânsito se assemelha a trajecto, a circulação, diáspora, uma definição de itinerários, percursos ou rotas, pressupondo um deslocamento, um movimento ligando um ponto a outro.” Trânsito, então, nada mais é que o caminho que leva pessoas, coisas e objetos de um local a outro, inexistindo qualquer tipo de interações entre esses e a comunidade. É o meio físico estabelecido de um local a outro, fazendo uso ou não de um instrumento (a pé, automóvel, bicicleta, etc.). Medeiros *apud* Almeida et al (2008, p. 39) expõe que o trânsito, por definição, é tido como um espaço físico comum a toda sociedade, “(...) um movimento essencialmente social (...)”.

De acordo com Código de Trânsito Brasileiro de 1997, adotam-se as seguintes definições para os seguintes termos:

Automóvel - veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, com para até oito pessoas, exclusive o condutor.

Estrada - via rural não pavimentada.

Fiscalização - ato de controlar o cumprimento das normas estabelecidas na legislação de trânsito, por meio do poder de polícia administrativa de trânsito, no âmbito de circunscrição dos órgãos e entidades executivos de trânsito e de acordo com as competências definidas neste Código.

Perímetro Urbano - limite entre área urbana e área rural.

Rodovia - via rural pavimentada.

Trânsito - movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.

Via - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

Via Rural - estradas e rodovias.

Via Urbana - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão.

De acordo com Oliveira (2013, p. 39), o trânsito tratado de forma científica leva em consideração a engenharia do tráfego em suas análises sobre a segurança dos usuários e a fluidez, sendo imprescindível o estado das vias e dos veículos. Considera-se, também, a questão comportamental ou a educação consciente dos usuários, o cumprimento das normas de segurança no trânsito, a adoção do princípio da confiança e da reciprocidade – aquele que cumpre as normas de trânsito confia que os demais usuários também cumprirão.

No artigo 96 do CTB, os veículos classificam-se em:

I - quanto à tração:

- a) automotor;
- b) elétrico;
- c) de propulsão humana;
- d) de tração animal;
- e) reboque ou semi-reboque;

II - quanto à espécie:

a) de passageiros:

- 1 - bicicleta;
- 2 - ciclomotor;
- 3 - motoneta;
- 4 - motocicleta;
- 5 - triciclo;
- 6 - quadriciclo;
- 7 - automóvel;
- 8 - micro-ônibus;
- 9 - ônibus;
- 10 - bonde;
- 11 - reboque ou semi-reboque;
- 12 - charrete;

b) de carga:

- 1 - motoneta;
- 2 - motocicleta;
- 3 - triciclo;
- 4 - quadriciclo;
- 5 - caminhonete;
- 6 - caminhão;
- 7 - reboque ou semi-reboque;
- 8 - carroça;
- 9 - carro-de-mão;

c) misto:

- 1 - camioneta;
- 2 - utilitário;
- 3 - outros;

d) de competição;

e) de tração:

- 1 - caminhão-trator;
- 2 - trator de rodas;
- 3 - trator de esteiras;
- 4 - trator misto;

f) especial;

g) de coleção

III - quanto à categoria:

a) oficial;

b) de representação diplomática, de repartições consulares de carreira ou organismos internacionais acreditados junto ao Governo brasileiro;

c) particular;

d) de aluguel;

e) de aprendizagem.

De acordo com o Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, acidente de trânsito é um evento não intencional, envolvendo pelo menos um veículo, motorizado ou não, que circula por uma via para trânsito de veículo.

Sobre acidente de trânsito, o IPEA/DENATRAN/ANTP (2006, p. 25) retrata a necessidade de se verificar a anatomia, a saber:

A anatomia de um acidente de trânsito, assim entendida como a identificação dos componentes básicos, compreende:

- a(s) **pessoa(s)** envolvida(s) — feridos, mortos e pessoas sem ferimento algum, incluindo-se pedestres e transeuntes que venham a participar do acidente;
- o(s) **veículo(s)** envolvido(s) — parcial ou totalmente destruídos; com pequenos problemas ou, ainda, sem dano algum;
- a **via** e o **ambiente** — mobiliário, bens e propriedades públicas e privadas, além da via e seus equipamentos complementares, bem como as condições climáticas, iluminação, vegetação e tudo o mais que compõe o ambiente;
- o **aparato institucional** e os **aspectos socioambientais** — legislação, fiscalização e gestão da circulação de bens e pessoas e administração da via e de seu entorno, bem como as “regras” não escritas e não oficiais aceitas pela maioria dos usuários, que venham a fazer parte de cultura regional e que possam influenciar nos acidentes.

Melo e Koizumi (2006, p. 14) dizem que a Organização Mundial da Saúde (9ª Revisão da CID) define acidente de trânsito como todo acidente com veículo ocorrido na via pública (originando-se, terminando ou envolvendo um veículo parcialmente situado na via pública).

Na Classificação Internacional de Doenças – 10ª Revisão, a (OMS, 1993) passou a prever um grupo maior de eventos – o dos acidentes de transporte – definido como todo acidente que envolva veículo destinado (ou usado no momento do acidente), sobretudo, para o transporte de pessoas ou de mercadorias de um lugar para outro. Esses acidentes estão especificados nas categorias V01 a V99 da CID-10, obedecendo aos seguintes agrupamentos:

- V01-V09 – Pedestre traumatizado em acidente de transporte
- V10-V19 – Ciclista traumatizado em um acidente de transporte
- V20-V29 – Motociclista traumatizado em um acidente de transporte

- V30-V39 – Ocupante de triciclo motorizado traumatizado em um acidente de transporte
- V40-V49 - Ocupante de um automóvel traumatizado em um acidente de transporte
- V50-V59 – Ocupante de uma caminhonete traumatizado em um acidente de transporte
- V60-V69 – Ocupante de um veículo de transporte pesado traumatizado em um acidente de transporte
- V70-V79 – Ocupante de um ônibus traumatizado em um acidente de transporte
- V80-V89 – Outros acidentes de transporte terrestre
- V90-V94 – Acidentes de Transporte por água
- V95-V97 – Acidentes de transporte aéreo e espacial
- V98-V99 – Outros acidentes de transporte e os não especificados  
(MELO JORGE et al, 2006, p.15,16)

Nesse contexto, faz-se importante citar o significado da morte prematura, com ênfase em dados de mortalidade, com destaque às causas externas:

A mortalidade prematura é entendida como a expressão do valor social da morte, pois, quando a morte ocorre numa etapa em que a vida é potencialmente produtiva, não afeta somente o indivíduo e o grupo que convive diretamente com ele, mas a coletividade como um todo, que é privada de seu potencial econômico, intelectual e do vir a ser do sujeito na sociedade. (SOUZA, 1999, p.18).

O desenvolvimento como crescimento industrial, com a intervenção do governo mediante o plano de metas e outras medidas favoráveis, influenciou no quantitativo de produção de veículos, havendo uma explosão industrial no setor automobilístico. O aumento da produção de veículos influencia no aumento do consumo, aumentando a frota. Assim, o mercado global molda as práticas sociais através da aquisição de bens materiais.

Tendo em vista o crescimento das cidades, o grande número do tráfego de informações, de interações, de pessoas, de veículos motorizados e não motorizados que circulam nas vias públicas se torna importante verificar o controle social desses fluxos no contexto espacial e temporal.

Entre os fatores responsáveis pelos acidentes de trânsito são citados a precariedade das estradas, falhas na sinalização, mas ao contrário do que se pensa, o que se destaca como causa dos acidentes de trânsito são dois aspectos. Primeiro, a ineficiência do poder público, tratando-se nessa temática da falta de controle social na aplicação das leis. Segundo, a falta de atenção quanto à formação de todos aqueles envolvidos no trânsito, condutor e pedestre.

Dessa forma, é necessário especificar no próximo capítulo qual a ideia de normatização, de controle social e de coerção social no trânsito brasileiro, uma vez que



podem ser mecanismos para tratar as mazelas do trânsito: a coerção social que aplica ao controle social pelo Estado, através da normatização, e por outro lado a escolarização sob o horizonte da socialização.

## 2 - NORMATIZAÇÃO NO TRÂNSITO: COERÇÃO SOCIAL E CONTROLE SOCIAL

### 2.1- A coerção social na normatização de trânsito

A prerrogativa trânsito seguro, em que o Estado tem o dever de assegurar aos cidadãos a segurança, instiga a buscar como se dá a coerção social perante a normatização de trânsito.

De acordo com Edward citado por Colombo (2005, p.29), com o surgimento do Estado, num sentido *lato*, a coerção ganhou norma positiva, que compõe o universo do direito. Contudo, o direito não se resume à norma, pois ele está para além da legalidade, decorrendo das práticas de si, prática do poder e do governo ao longo de séculos.

Com o intuito de explicar sobre a definição de coerção social, apresenta-se Durkheim (1999, p.10), que define:

um fato social é toda maneira de agir, fixa ou não, capaz de exercer sobre o indivíduo uma **coerção** exterior, ou ainda, que é **geral** no conjunto de uma dada sociedade tendo, ao mesmo tempo, uma existência própria, ou seja, **exterior**, independente de suas manifestações individuais. (...) a coerção externa que exerce ou é capaz de exercer sobre os indivíduos, e a presença desse poder se reconhece por sua vez, seja pela existência que o fato opõe a toda tentativa individual de fazer-lhe violência. (...) a coerção é fácil de constatar quando se traduz externamente por alguma reação direta da sociedade, como é o caso em relação ao direito, à moral, às crenças, aos costumes, inclusive às modas. Mas quando é apenas indireta, como a que exerce uma organização econômica, ela nem sempre se deixa perceber tão bem.

A sociologia de Durkheim privilegia os problemas relativos à manutenção da ordem social. Essa preocupação está presente tanto nas formulações metodológicas gerais, como no livro *As Regras do Método Sociológico*, quanto em conceitos que desenham um diagnóstico acerca da sociedade moderna, como, por exemplo, o conceito de “anomia”. Detém-se igualmente em fenômenos como o crime e a pena, que dizem respeito aos mecanismos empregados pela sociedade no momento em que alguém desobedece às normas sociais e ameaça a ordem social.

Durkheim foca a discussão tanto nos mecanismos gerais de manutenção da ordem social quanto nos fenômenos ou instituições específicas, que buscam fortalecer a integração e garantir a ordem social quando ameaçada.

Em contrapartida, sobre a coerção social proposta por Durkheim, Foucault (1987, p.26) afirma:

Para estudar, como fez Durkheim, apenas as formas sociais gerais, corremos o risco de colocar como princípio da suavização punitiva processos de individualização que são antes efeitos das novas táticas de poder e entre elas dos novos mecanismos penais.

O presente estudo obedece a quatro regras gerais:

- 1) Não centrar o estudo dos mecanismos punitivos unicamente em seus efeitos “repressivos”, só em seu aspecto de “sanção”, mas recolocá-los na série completa dos efeitos positivos que eles podem induzir, mesmo se à primeira vista são marginais. Conseqüentemente, tomar a punição como uma função social complexa.
- 2) Analisar os métodos punitivos não como simples conseqüências de regras de direito ou como indicadores de estruturas sociais; mas como técnicas que têm sua especificidade no campo mais geral dos outros processos de poder. Adotar em relação aos castigos a perspectiva da tática política.
- 3) Em lugar de tratar a história do direito penal e a das ciências humanas como duas séries separadas cujo encontro teria sobre uma ou outra, ou sobre as duas talvez, um efeito, digamos, perturbador ou útil, verificar se não há uma matriz comum e se as duas não se originam de um processo de formação “epistemológico jurídico”; em resumo, colocar a tecnologia do poder no princípio tanto da humanização da penalidade quanto do conhecimento do homem.
- 4) Verificar se esta entrada da alma no palco da justiça penal, e com ela a inserção na prática judiciária de todo um saber “científico”, não é o efeito de uma transformação na maneira como o próprio corpo é investido pelas relações de poder.

Na definição de coerção social segundo Durkheim, um fato social é capaz de exercer sobre o indivíduo uma coerção exterior, de uma forma geral, no conjunto de uma dada sociedade. Diante dessa caracterização de coerção social, Foucault, conforme citado, propõe que se deve adotar a coerção como função social complexa, não apenas como efeitos repressivos, de sanção.

Os métodos punitivos devem ser tratados como indicadores de estruturas sociais, sendo necessário reconhecer a história do direito penal e das ciências humanas, de forma que a tecnologia do poder proponha a humanização da penalidade, bem como o conhecimento do homem. Além disso, deve-se verificar a constituição da justiça penal. Foucault alega, ainda, que deve ser verificado se essa transformação ocorreu na justiça penal, se houve a inclusão da humanização e do reconhecimento da complexidade social.

a coerção é a atuação de mecanismos de punição, vigilância, controle e correção, sobre um comportamento, crime ou infração. Podem agir como estímulo positivo, por meio de elogios, prêmios, recompensas ou oferecendo privilégios. Podem ser por estímulos negativos, por meio da repreensão, constrangimento, suplício ou retenção. Estes mecanismos foram desenvolvidos ao longo do tempo, tornaram-se mais eficientes e econômicos, menos intensos, com aparente humanização e mudando o objetivo de tal forma que atinja mais a alma que o corpo (REVEL, 2005, p. 29).

É necessário adotar o controle social como processo civilizador, tratar o controle social como instrumento capaz de mudar o padrão social, de mudar comportamentos, favorecendo para a relação social favorável. O controle social é o mecanismo capaz de gerar padrões sociais favoráveis para coletividade.

Nas pesquisas desenvolvidas sob o rótulo da expressão controle social, deve-se ultrapassar uma visão por demais instrumentalista e funcionalista do controle social como uma misteriosa racionalidade voltada para a manutenção da ordem social e buscar, em contrapartida, formas mais multidimensionais de pensar o problema, capazes de dar conta dos complexos mecanismos que não propriamente controlam, mas sobretudo produzem comportamentos considerados adequados ou inadequados com relação a determinadas normas e instituições sociais. (ALVAREZ, 2004, p.3).

Foucault, quando analisou as práticas punitivas na modernidade, não adotava somente as teorias penais e/ou apenas das formas estatais dominantes, nem de uma genérica dominação de classe. Adotava as instituições que melhor corporifica a tecnologia de poder na modernidade, a prisão e a tecnologia de poder, a disciplina aplicada. Procura mostrar que práticas disciplinares da prisão ultrapassam os muros da instituição quando se transformam em tecnologia de poder, expandindo, assim, das práticas prisionais para toda sociedade, em outras instituições, como hospitalais, fábricas, escolas e outras.

A proposta do poder disciplinar será voltada para o adestramento dos indivíduos, em que são usados algumas técnicas ou mecanismos, tais como o olhar hierárquico, a sanção das normas. Os efeitos da vigia hierárquica são a sensação do indivíduo estar permanentemente vigiado, já a sanção normalizadora produz micropenalidades, que podem estar ligadas ao tempo, à atividade, à maneira de ser, ao corpo físico, com intuito de sanar os comportamentos indisciplinados.

De acordo com Alvarez (2004, p.3), embora tenha sido tomado por diversas vezes como autos por excelência dos estudos sobre os mecanismos de controle social na modernidade, Foucault na verdade não utiliza essa expressão do modo significativo, mas busca uma perspectiva mais complexa, que visa justamente pensar as práticas de poder que não se reduzem às formas instrumentais e funcionais de controle social (Lacombe *apud* Alvarez, 1996, p. 171) – como produtoras de comportamentos, de forma de saber e de formas de subjetividade.

Durkheim constitui sua análise de coerção social da sociedade centrada no coletivo, já para Foucault as discussões sobre coerção social estão relacionadas pelo intermediário, entre sociedade e sujeito ou agente social.

Colombo (2005, p. 31), ainda sobre as definições de coerção social, cita o sociólogo Norbert Elias, num estudo chamado *O processo civilizador*, em que integra a história, a teoria social e a psicanálise, apontando para um processo evolutivo da coerção sutil sobre os costumes, mudando a constituição psíquica das pessoas, mudando regras sociais, a percepção do indivíduo sobre elas, modificando comportamentos e sentimentos.

Outra forma de conceituar a coerção social é correlacionar a teoria social com a psicanálise, propondo a mudança de comportamentos através dessa conjuntura que se integra na história social.

Diante da precariedade analítica sobre o conceito de controle social, pesquisadores contemporâneos buscam abrir debates, discussões sobre possíveis mecanismos de regulação e controle dos comportamentos nas sociedades.

Para Deleuze citado por Alvarez (2004, p. 174), apontava-se para uma ruptura dos mecanismos de regulação dos comportamentos na modernidade, pois considerava que as sociedades contemporâneas não seriam mais as “sociedades disciplinares” propostas por Foucault, mas que seria a “sociedade controlada”, com os mecanismos de confinamento substituídos por novas tecnologias eletrônicas e informacionais de supervisão e controle dos indivíduos e da sociedade em geral.

Há uma diferenciação no conceito de controle social, pois no final do século XIX ele tinha o papel positivo de integração social e posteriormente adquiriu a forma negativa de dominação, o que implicou uma avaliação crítica sob os próprios dispositivos do Estado.

Alvarez (2004, p. 174) comenta ainda que outros autores ao discutir o controle social apontam que há mudança quanto às políticas criminais e de segurança na modernidade, ocorrendo a substituição do projeto de um Estado Social para o projeto de um Estado Penal.

Conforme Santos *apud* Oliveira (2013, p. 65), as penas de crimes de trânsito ainda são brandas diante da gravidade dos acidentes e a justiça ainda trata delitos de trânsito como fatalidade provocada pelo destino e não por responsabilidade de quem estava ao volante. Os processos são longos, a sentença pronunciada cabe recursos, o que permite a ideia de impunidade.

Em contrapartida, não se pode simplesmente apontar como sendo o motorista o único responsável pelo acidente de trânsito, haja vista outros fatores, como condições das vias, do tempo, e mesmo do próprio veículo.

Conforme Lacombe citado por Alvarez (2004, p.173), ao enfatizar o poder como rede de relação de força, como mecanismo que tanto obriga quanto habilita para a ação, ao colocar igualmente a resistência no cerne das práticas de poder, ao negar que os efeitos do poder sejam uniformizadores ou unitários, Foucault distancia-se das teses simplistas acerca da intensificação crescente do controle social.

Sobre a normatização de trânsito, Honorato (2011, p. 35) considera que:

O Trânsito Seguro, reconhecido como garantia fundamental implícita na Constituição da República Federativa do Brasil (junto aos art. 5º, inc. XV, 6º e 144, *caput*), recebe reforço da norma internacional (art. III, da Declaração Universal de Direitos do Homem) e poderá ser exigido do Estado brasileiro como dever legal, sob pena de a violação ser analisada pela Comissão de Direitos Humanos (da ONU), sujeitando o Estado a sanções internacionais.

Nessa discussão de normatização, aborda-se a crítica de coerção social retratada por Foucault. Com a conceituação sugerida, procura-se observar a legislação brasileira sobre o trânsito, tendo em vista os dados de ocorrência de acidentes de trânsito, especialmente no número de mortes e, posteriormente, analisa-se a noção de controle social.

## **2.2 - Legislação de trânsito vigente sob uma perspectiva social**

A sociedade, através do clamor público, sempre implementou as leis. Dessa maneira, é que o ser humano aplica instrumentos de controle social com o intuito de pôr limites nas relações interpessoais. Temos os seguintes instrumentos de controle social: a lei, a moral<sup>9</sup>, a religião e a etiqueta. A lei tende a sobressair quanto ao cumprimento desse papel de reger, devido à sua força coercitiva. A lei é o meio para se tornar possível a

---

<sup>9</sup> Uma distinção entre o Direito e a Moral não pode se encontrar naquilo que as duas ordens sociais prescrevem ou proíbem, mas na forma como elas prescrevem ou proíbem uma determinada conduta humana. O Direito só pode ser distinguido essencialmente da Moral quando – como já mostramos, concebe-se como uma ordem de coação, isto é, como uma ordem normativa que procura obter uma determinada conduta humana, ligando a conduta oposta a um ato de coerção socialmente organizado, enquanto a Moral é uma ordem social que não estatui quaisquer sanções desse tipo, visto que as suas sanções apenas consistem na aprovação da conduta conforme as normas e na desaprovação da conduta contrária as normas. (KELSEN, 2003, p.70).

convivência e o progresso social. Quando se trata de direito no sentido de reger, limitar, de estabelecer normas<sup>10</sup> de conduta social, aborda-se o direito objetivo.

De forma mais específica, o direito positivo que é o conjunto de normas ou a própria lei elaborada pelo homem para um dado contexto histórico e social, diferente das normas de conduta que não são criadas pelo homem, mas existentes no direito natural. As normas passam a ser positivadas, passando do natural para o positivo pela inexistência da sanção natural, sendo, assim, inseridas no ordenamento jurídico criado pelo ser humano.

Para melhor entendimento sobre as normas de conduta oriundas do direito positivo, é viável que fique claro o sentido sanção ou a interpretação de coerção dentro do direito, proposto como:

O direito é uma ordem coativa, não no sentido de que ele – ou, mais rigorosamente, a sua representação – produz coação psíquica; mas, no sentido de que estatui atos de coação, designadamente a privação coercitiva da vida, da liberdade, de bens econômicos e outros, como consequência dos pressupostos por ele estabelecidos. (KELSEN, 2003, p.38).

No caso do trânsito, não foi diferente, pois através de mobilização adquiriu *status*, modelaram conceitos, tiveram elementos de interpretação de sua realidade e dimensionaram uma política mais forte, no sentido de diminuir as sequelas provocadas pelo trânsito. Notoriamente, o aumento do trânsito urbano ao longo das décadas, seguramente, provocou impactos nas agências de contenção e controle da ordem pública.

É importante destacar que para a normatização na gestão do trânsito com a Política Nacional de Trânsito-PNT, datada de setembro de 2004, foram envolvidos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, tendo também a participação da sociedade na sua elaboração. Dessa forma, as normas foram implementadas pelas unidades de federação, com debates e discussões coordenadas pelo Ministério das Cidades e pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

A Política Nacional de Trânsito tem por fim eleger a preservação da vida, da saúde e do meio ambiente e, ainda, a educação contínua para o trânsito como os objetivos prioritários das políticas públicas sobre o assunto, definindo as metas a serem alcançadas até o ano de 2014, que objetivam o aumento na segurança, promoção da educação para o

---

<sup>10</sup> Norma: um ato específico de um ato intencional dirigido à conduta de outrem; é qualquer coisa de diferente do ato de vontade, cujo sentido ela constitui. Na verdade, a norma é um dever-ser e o ato de vontade de que ela constitui o sentido é um ser (KELSEN, 2003, p.6). Deve-ser é o sentido subjetivo de todo o ato de vontade de um indivíduo que intencionalmente visa à conduta de outro. Somente quando esse ato tem também esse objetivo de dever-ser é que designamos o dever-ser como “norma”. (KELSEN, 2003, p.8).

trânsito, garantia da mobilidade e acessibilidade com segurança, da qualidade ambiental, promoção da cidadania e outros.

Com o advento do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) políticas prioritárias foram adotadas objetivando aumentar a segurança no trânsito, promover a educação para o trânsito, dentre outras. Neste sentido normas gerais de circulação e conduta foram adotadas. (...) destaca-se no CTB a ideia inovadora da busca efetiva pelo comprometimento de todos na redução dos elevados números de acidentes, das transgressões às normas de circulação e da inobservância dos cuidados básicos com a segurança pessoal e patrimonial. (OLIVEIRA, 2013, p.20).

O Código de Trânsito Brasileiro, as resoluções e as portarias são instrumentos de normatização para que o trânsito possa ser sinônimo da maturidade de cidadãos que zelam pela segurança individual e coletiva como valor fundamental na mobilidade. A legislação de trânsito dita as condutas sociais no trânsito e o Estado tem o papel de exercer a coerção social sobre os que não cumprem as normas. A legislação é vasta e dita os limites para as inter-relações no trânsito. As normas são objetivas e positivas quanto à aplicação de sanções. Para uma análise, pode-se citar alguns artigos da legislação para exemplificar sobre as condutas sociais normatizadas para o trânsito.

Sobre a normatização no trânsito com fim de segurança individual e coletiva, o artigo 2º do CTB descreve que: “§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito”.

Em relação às normas de circulação e conduta, o CTB cita no art. 26 – “Os usuários das vias terrestres devem: I - abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos, de pessoas ou de animais, ou ainda causar danos a propriedades públicas ou privadas”.

Verifica-se que a lei é um dos elementos no encaminhamento das condutas sociais. As normas de trânsito, ou melhor, a legislação de trânsito brasileira é puramente objetiva e positiva, cabendo ao Estado aplicar o ordenamento jurídico com a aplicabilidade da coerção social.

Quando se verifica a postura dos usuários proposta pelo CTB, observa-se que:

o Trânsito Seguro ainda não foi incorporado à cultura e ao modo de agir dos brasileiros; fazendo-se necessário, em primeiro lugar, *reconhecer* a existência e a natureza (ou seja, a essência) desse direito fundamental, de modo a evitar erros de interpretação e conclusões precipitadas. Três, portanto, são os desafios ao



fenômeno trânsito, no Brasil do século XXI ao início da *Década de Ações para a Segurança Viária*: *reconhecer* (internalizando no fundo da alma e do coração do povo brasileiro) a seriedade e a natureza (social e coletiva) da utilização das vias terrestres; *revelar* ao Estado sua função de *Enforcement* e, como tal, seu dever de *promover ações* visando assegurar todos os direitos inerentes aos seres humanos e garantir a realização do trânsito em condições seguras. (BOBBIO *apud* HONORATO, 2011, p.3).

De acordo com Queiroz e Oliveira (2003, p.20), 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.

Segundo Honorato (2011, p. 9):

o sociólogo Roberto Da Matta, em sugestiva obra intitulada *Fé em Deus e Pé na Tábua (ou como e por que o trânsito enlouqueceu no Brasil)*, esclarece como “acedemos à individualização”, por que violamos o princípio da igualdade de todos perante a lei e, ainda, tentamos justificar nosso “estilo aristocrático-fascista de dirigir”, segundo o autor: [...] todos, no fundo de suas consciências, se sentem especiais, superiores e com direitos a regalias e prioridades (...).

O comportamento no trânsito é a proposta de conduta da modernidade, em que as formas abstratas sobressaem à normatização local, a aplicação do eu, do individualismo sobre o bem coletivo, em que se observa apenas o bem-estar social, o prazer, a sensação de liberdade e de superação dos limites.

Então, além da ausência de outros instrumentos de normatização na própria aplicação da ordem, aponta-se outro indicador para a ausência de controle é o padrão cultural da própria modernidade. Importante destacar que essa modernidade no contexto mundial e no caso brasileiro não é linear, tendo em vista que quando se retrata o Brasil nem todos os estados e municípios estão inseridos nesse padrão de modernidade.

No padrão de cultura moderna, Honorato (2011, p.9) relata ainda sobre a visão individualista do indivíduo no trânsito:

Essa visão individualista (em que se sustenta a *supremacia do indivíduo*), decorrente do modelo não-intervencionista de Estado, produziu suas marcas na Constituição de 1988, em que os Constituintes afirmaram (de forma explícita, junto ao art. 5º, inc. XV) a *Liberdade de Circulação* no território nacional. Como se percebe, já no Título II da Carta Magna brasileira, foi declarada e

reconhecida uma espécie de Liberdade Pública (ou Direito Fundamental de Primeira Dimensão) diretamente relacionada ao fenômeno trânsito: “XV - é livre a circulação no território nacional em tempo de paz, [...]”. O *trânsito*, portanto, foi reconhecido, em nível constitucional, como uma *liberdade*, ou seja, a faculdade de realizar uma atividade sem intervenção estatal ou, ainda, "a possibilidade de escolha de um comportamento."

A ausência da normatização como moral, cultura e ética, mais o comportamento individualista proposto pelo padrão moderno, atinge a segurança no trânsito e contraria a normatização de segurança pública proposta pelo CTB e pela Constituição Federal de 1988, que é o ordenamento jurídico proposto pelo Estado. Exemplifica-se de forma específica a normatização proposta pelo artigo 144 da Constituição de 1988:

**Art. 144.** A segurança pública, dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, é exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, através dos seguintes órgãos:

- I - polícia federal;
- II - polícia rodoviária federal;
- III - polícia ferroviária federal;
- IV - polícias civis;
- V - polícias militares e corpos de bombeiros militares.

O comportamento que visa à coletividade dentro dos padrões regidos pelas normas é dever do Estado, direito e responsabilidade de todos. Nessa reflexão, o padrão social proposto pelo mercado global prega características intoleráveis para a permanência de um trânsito seguro.

Com relação ao conceito de segurança no trânsito, Pavon *apud* Honorato (2011, p.10) cita nos seguintes termos: “Podemos, en consecuencia, decir que la seguridad del tránsito es el conjunto de condiciones garantizadas por el ordenamiento jurídico en su totalidad, para hacer que la circulación de vehículos de motor por las vías públicas no presente riesgos superiores a los permitidos.”

Nessa prerrogativa de trânsito seguro, faz-se necessário retratar o Direito à Segurança, aferindo a relação quanto à utilização das vias terrestres do território nacional como dever do Estado, direito e responsabilidade de todos. Assim, o art. 6º da Constituição Federal de 1988 trata: “São direitos sociais a educação, a saúde, o trabalho, o lazer, a *segurança*, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição”.

Conforme Honorato (2011, p.18), por se tratar de Direito Fundamental de Segunda Dimensão, o Trânsito Seguro exige que o Estado (por meio dos representantes

legislativos) crie normas reguladoras do uso das vias terrestres, visando “tornar útil” e “empregar com utilidade” esse espaço coletivo; exige que o Estado (por meio dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito) fiscalize e faça cumprir a legislação de trânsito; e exige do Estado (de cada um de nós) o fiel cumprimento das normas de circulação e de segurança no trânsito. Eis os papéis do Estado Social (é intervencionista) para a realização do Trânsito Seguro: regulamentar o uso das vias, realizar diuturnamente o policiamento ostensivo e a fiscalização do cumprimento das normas e promover ações visando proteger todos os Direitos Humanos relacionados ao fenômeno trânsito.

Ainda nessa abordagem de perspectivas sociais, direitos e deveres, comportamentos, condutas e normatização, cita-se a publicação *100 anos de Legislação de Trânsito no Brasil 1910-2010*, editada pelo Ministério das Cidades, CONTRAN e DENATRAN, quando aponta a legislação de trânsito brasileira como sendo vasta e rica em leis, decretos, resoluções, portarias, publicados no decorrer de 100 anos. Mesmo assim, com o passar do tempo, os costumes, as pessoas e as sociedades mudam e novas demandas devem ser atendidas.

A normatização brasileira que viabiliza o trânsito seguro pode ser caracterizada como vasta e rica, sendo interessante fazer algumas referências a ela.

A legislação de trânsito brasileira que norteia e disciplina o tráfego de veículos se inicia com o Decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1910, - que regulava o serviço subvencionado de transportes de passageiros ou mercadorias, por meio de automóveis industriais, ligando os estados da União.

Segue trecho da regulamentação do Decreto nº 8.324, de 27 de outubro de 1910, como primeira normatização de trânsito, tendo como presidente da república Nilo Peçanha:

DECRETO N. 8.324 — DE 27 DE OUTUBRO DE 1910

Approva o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização constante do art. 28 § 1º da lei n. 2.221 de 30 de dezembro de 1909 e do art. 22 n. X da lei n.1.841 de 31 de dezembro de 1907 e tendo em vista a necessidade de facilitar os transportes no paiz, decreta: Artigo único. E’ approvedo o regulamento que com este baixa assignado pelo Ministro e Secretario de Estado da Viação e Obras Publicas, para o serviço subvencionado dc transporte de passageiros ou mercadorias por meio de automóveis industriaes, ligando dous ou mais Estados da União ou dentro de um só Estado.

Rio de Janeiro, 27 de outubro de 1910, 89º da Independência e 22º da Republica NILO PEÇANHA.

Francisco Sá

Dentre a diversidade de leis para o trânsito, cita-se a publicação 100 anos de legislação no Brasil (2010, p.5), que:

Se, há 100 anos, os poucos “motorneiros” que transportavam passageiros e mercadorias em automóveis industriais eram considerados, legalmente, “senhores da velocidade de seu veículo”, hoje os 45 milhões de condutores habilitados em nosso país não são mais “os senhores das ruas”, mas aqueles que, segundo o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), são os “responsáveis pela incolumidade dos pedestres”.

Interessante observar os artigos 21 e 22 do Decreto Lei 8324/1910, quando trata os “motorneiros” como “senhores da velocidade de seu veículo”:

Art. 21. O motorneiro deve estar constantemente senhor da velocidade de seu vehiculo, devendo diminuir a marcha ou mesmo parar o movimento, todas as vezes que o automóvel possa ser causa de accidentes. A velocidade deverá ser reduzida o mais possível nos pontos da estrada, onde, por qualquer obstáculos, não se possa estender a distancia o raio visual, ou quando atravessar caminhos ou ruas de povoados.

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

Indaga-se como era a normatização para aquele contexto social, como se dava a necessidade da lei para regular e regradar as condutas sociais. Interessante frisar que eram os motoneiros que conduziam os veículos, os quais eram chamados de senhores da velocidade. Outro aspecto importante era a velocidade de 6 km para transporte de mercadorias e de 12 km para o transporte das pessoas. Não se percebia nesse período a simbologia global de ultrapassar os limites e de superação, sentindo-se que a aplicação da sanção era manifesta, tendo em vista os próprios padrões de conduta de velocidade mínima, 12 km, pensando que, se um veículo batesse nessa velocidade, os prejuízos seriam menores do que um veículo que se desloca a 80, 90 ou 110 km/ hora.

Nessa perspectiva de mudanças de padrões, até mesmo pela normatização para atender ao clamor público diante das catástrofes no trânsito, foram sendo criadas as leis, resoluções e portarias.

Diante dos males causados pelos acidentes de trânsito, diante dessa mudança de comportamento proposto pelo mundo global, da adoção do individualismo, do aumento da frota, consequência, do aumento dos acidentes de trânsito, menciona-se a Resolução de nº 297 de 21 de Novembro de 2008, que estabelece o relatório de avarias para a classificação

dos danos decorrentes de acidentes e os procedimentos para a regularização ou baixa dos veículos:

Art. 2º Concomitantemente à lavratura do Boletim de Ocorrência de Acidente de Trânsito – BOAT, o agente fiscalizador de trânsito deverá avaliar o nível dos danos sofridos pelo veículo, enquadrando-o em uma das seguintes categorias:

I – Danos de pequena monta, quando o veículo sofrer danos que afetem peças externas e/ou peças mecânicas e estruturais, mas que, quando substituídas ou recuperadas, permitem que o veículo volte à circular sem requerimentos adicionais de verificação;

II – Danos de média monta, quando o veículo sofrer danos em suas peças externas, peças mecânicas e estruturais, mas que, quando substituídas ou recuperadas, permitem que o veículo volte à circular após a realização de inspeção de segurança veicular e a obtenção do Certificado de Segurança Veicular – CSV;

III – Danos de grande monta, quando o veículo sofrer danos em suas peças externas, peças mecânicas e estruturais que o classifiquem como veículo irrecuperável.

Posteriormente, a Resolução nº 322, de 17 de julho de 2009, altera a redação do artigo 12 da Resolução nº 297/08, estabelecendo o relatório de avarias para a classificação dos danos decorrentes de acidentes e os procedimentos para a regularização ou baixa de veículos.

Ainda sobre acidente de trânsito, a Resolução nº 208, de 26 de Outubro de 2006, estabelece as bases para a organização e o funcionamento do Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito – RENAEST, a saber:

Art. 2º O RENAEST é o sistema de registro, gestão e controle de dados estatísticos sobre accidentalidade no trânsito, integrado ao sistema de Registro Nacional de Veículos Automotores – RENAVAM, ao Registro Nacional de Condutores Habilitados – RENACH e ao Registro Nacional de Infrações – RENAINF.

Importante citar a conduta no trânsito mediante a alcoolemia. Diante da presença de bebida entre o número de condutores acidentados e os impactos da falta de norma, surge a necessidade de criação da Resolução de nº 206 de 20 de outubro de 2006, que dispõe sobre os requisitos necessários para constatar o consumo de álcool, substância entorpecente, tóxica ou de efeito análogo no organismo humano e estabelece ainda os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito:

Art. 1º A confirmação de que o condutor se encontra dirigindo sob a influência de álcool ou de qualquer substância entorpecente ou que determine dependência física ou psíquica, se dará por, pelo menos, um dos seguintes procedimentos:

I - teste de alcoolemia com a concentração de álcool igual ou superior a seis decigramas de álcool por litro de sangue;

II - teste em aparelho de ar alveolar pulmonar (etilômetro) que resulte na concentração de álcool igual ou superior a 0,3mg por litro de ar expelido dos pulmões;

III - exame clínico com laudo conclusivo e firmado pelo médico examinador da Polícia Judiciária;

IV - exames realizados por laboratórios especializados, indicados pelo órgão ou entidade de trânsito competente ou pela Polícia Judiciária, em caso de uso de substância entorpecente, tóxica ou de efeitos análogos.

A alcoolemia é um fator que influencia o número de acidentes de forma crescente. Assim, a implantação da Lei nº 11.705, de 19 Junho de 2008, que altera a Lei nº 9.503 de 23, de setembro de 1997, que “institui o Código de Trânsito Brasileiro”, e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumígenos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor e dá outras providências.

Após a implantação da Lei nº 11.705, de 19 Junho de 2008, surge a nova Lei Seca nº 12.760, de 20 de Dezembro de 2012, que altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, nos artigos 165, 262, 276, 277 e 306. Vale-se destacar nas alterações o artigo 306, em que:

Art. 306. Conduzir veículo automotor com capacidade psicomotora alterada em razão da influência de álcool ou de outra substância psicoativa que determine dependência:

§ 1º As condutas previstas no caput serão constatadas por:

I - concentração igual ou superior a 6 decigramas de álcool por litro de sangue ou igual ou superior a 0,3 miligrama de álcool por litro de ar alveolar; ou

II - sinais que indiquem, na forma disciplinada pelo Contran, alteração da capacidade psicomotora.

§ 2º A verificação do disposto neste artigo poderá ser obtida mediante teste de alcoolemia, exame clínico, perícia, vídeo, prova testemunhal ou outros meios de prova em direito admitidos, observado o direito à contraprova.

Com a mudança de conduta, há maior ausência de moral, ética e culturas favoráveis ao trânsito seguro. Em contrapartida, aumenta o número das legislações com fim de coerção social pelo Estado. Mas mesmo com um aparato de normas e legislações que norteiam o comportamento no trânsito, ainda assim existe uma crítica quanto à fiscalização por parte do Estado e do cumprimento por parte dos indivíduos. Há uma

crítica de Foucault sobre a coerção social, pois aplica a disciplina observando a complexidade social, contudo apenas com efeitos repressivos, de sanção, já que a normatização brasileira apresenta métodos punitivos, havendo apenas a presença do direito positivo. É necessário pensar na forma de poder aplicada pelo Estado no sentido que proponha a humanização da penalidade e o conhecimento do homem social, tendo em vista que os agentes fiscalizadores não operam de forma eficaz para o controle da permanência do trânsito seguro.

Desde a primeira normatização instruída no Brasil, datada de 27 de outubro de 1910, há uma vasta quantidade de leis, portarias, resoluções e outros, conforme Hilgers citado por Marín e Queiroz (2000, p.8). Entretanto, a falta de fiscalização nas estradas denota ainda um descaso das autoridades em relação ao perigo dos acidentes de trânsito. A negação do perigo inerente ao carro também se manifesta na ausência de políticas de transporte adequadas.

Sobre a implantação, fiscalização da normatização no trânsito, Marín e Queiroz (2000, p. 12) cita que, no contexto de países desenvolvidos ou em desenvolvimento, a grande diferença nos níveis de acidente de trânsito está estreitamente vinculada à responsabilidade que o poder público tem de implementar políticas adequadas e fazer cumprir a lei. No Brasil, os índices calamitosos de AT estão associados à falta tanto de uma legislação como de políticas públicas adequadas em relação a esse fenômeno.

Apesar da vasta legislação sobre a normatização para o trânsito seguro, ainda assim há um questionamento sobre a falta de legislação pertinente. O que falta na normatização brasileira? Se por um lado a legislação abarca o contexto social, a aplicação e fiscalização não atingem a amplitude do contexto de um trânsito seguro. Por outro lado, aponta-se que não há presença de outros instrumentos de controle social, moral, cultura e ética, existindo o direito positivo.

Freitas *apud* Santos, Gobbi e Ferreira (2005, p. 266) diz que desde 1998 o Brasil dispõe de um Código Nacional de Trânsito, que pode contribuir para a redução dos mortos e feridos, bem como para a instauração de uma convivência mais civilizada entre motoristas e pedestres. Mas, somente uma lei que regulamente o trânsito não basta. É necessário que o cidadão se conscientize da pertinência do cumprimento da legislação, que o Executivo fiscalize e que o Judiciário garanta a agilidade na concretização da justiça.

Santos, Gobbi e Ferreira (2005, p. 266) ressalta que é imprescindível que o conjunto de órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito seja mais rigoroso no que se refere ao planejamento, à administração, à normatização, à pesquisa, ao

registro e licenciamento de veículos, à formação, à habilitação e à reciclagem de condutores, à educação, à engenharia, à operação do sistema viário, ao policiamento, à fiscalização, ao julgamento de infrações e de recursos e à aplicação de penalidades. A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, diz que cabe ao Sistema Nacional de Trânsito o exercício de todas essas funções.

É importante pensar na presença do Estado como aplicador de uma coerção social que abarque a complexidade social, em que estão inseridos todos os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em prol de um trânsito seguro e não apenas num Estado punitivo e repressivo. Sendo o direito positivo um dos instrumentos do controle social, torna-se viável citar alguns teóricos e definições sobre o controle social.

### **2.3 - O controle social na normatização de trânsito**

Num estudo que tem como tema acidente de trânsito, é viável analisar a coerção social, algumas normatizações vigentes e conceitos relacionados ao controle social, tendo em vista o entendimento de que a coerção social gera o controle social na sociedade.

A noção de controle é citada com a essência do Código de Trânsito Brasileiro - Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997, que é instrumento de controle e disciplina,<sup>11</sup> tornando-se fonte de consulta frequente dos cidadãos que zelam pela segurança individual e coletiva perante o ato de mobilidade. Diante dessa observação sobre o controle social na normatização de trânsito brasileira, faz-se necessário a discussão sobre as definições do que é controle social.

Conforme Boudon *apud* Alvarez (2004, p.2), no âmbito da sociologia, a expressão “controle social” geralmente é caracterizada nos dicionários como circunscrevendo uma temática relativamente autônoma da pesquisa, voltada para o estudo do “conjunto dos recursos materiais e simbólicos de que uma sociedade dispõe para assegurar a conformidade do comportamento de seus membros a um conjunto de regras e princípios prescritos e sancionadas”.

---

<sup>11</sup> A disciplina não pode se identificar com uma instituição nem com um aparelho; ela é um tipo de poder, uma modalidade para exercê-lo, que comporta todo um conjunto de instrumentos, de técnicas, de procedimentos, de níveis de aplicação, de alvos; ela é uma física ou uma anatomia do poder, uma tecnologia. (FOUCAULT, 1987, p. 177).



Segundo Damata citado por Oliveira (2013, p.20), o acatamento às normas de trânsito, o pensar no outro, a ideia de alteridade, de maturidade e de responsabilidade são fatores imprescindíveis para a existência do trânsito seguro, podendo ser identificadas nesses modos peculiares de circulação a formação cultural, a cidadania e os valores do povo.

Nos estudos sobre o controle social de Foucault, se verifica a ambiguidade de conceitos em que trata no primeiro momento como disciplina e posteriormente como aplicação de poder. Diante dessa reviravolta aplicada:

o termo “controle” aparece no vocabulário de Foucault de maneira cada vez mais freqüente a partir de 1971-72. Designa, num primeiro momento, uma série de mecanismos de vigilância que aparecem entre os séculos XVII e XIX e que têm como função não tanto punir o desvio, mas corrigi-lo e, sobretudo, preveni-lo: Toda a penalidade do século XIX transforma-se em controle, não apenas sobre aquilo que fazem os indivíduos – está ou não em conformidade com a lei? – mas sobre aquilo que eles podem fazer, que eles são capazes de fazer, daquilo que eles estão sujeitos a fazer, daquilo que eles estão na iminência de fazer”. Essa extensão do controle social corresponde a uma “nova distribuição espacial e social da riqueza industrial e agrícola”: é a formação da sociedade capitalista, isto é, a necessidade de controlar os fluxos e a repartição espacial da mão de obra, levando em consideração necessidades da produção e do mercado de trabalho, que torna necessária uma verdadeira ortopedia social, para a qual o desenvolvimento da polícia e da vigilância das populações são os instrumentos essenciais (REVEL, 2005, p.29).

O controle social está presente, além da justiça, em outros poderes laterais, como as instituições psicológicas, psiquiátricas, criminológicas, médicas, pedagógicas, a gestão dos corpos, a política da saúde, da assistência, as associações filantrópicas, os patrocinadores e outros. Dessa forma, estruturam-se as populações com a seguinte definição do controle:

O controle é essencialmente uma economia do poder que gerencia a sociedade em função de modelos normativos globais integrados num aparelho de Estado centralizado-; mas, de outro, trata-se igualmente de tornar o poder capilar, isto é, de instalar um sistema de individualização que se destina a modelar cada indivíduo e a gerir sua existência. (...) (REVEL, 2005, p.29).

A reestruturação do conceito de controle social é apresentada por Foucault, segundo Revel, dessa forma:

Toda a ambigüidade do termo “controle” deve-se ao fato de que, a partir dos anos 80, Foucault deixa subentender que ele o entende como um mecanismo de aplicação do poder diferente da disciplina. (...) “o controle do comportamento sexual tem uma forma completamente diferente da forma disciplinar que se encontra, por exemplo, nas escolas. Não se trata de modo algum do mesmo assunto”. A interiorização da norma, patente na penetração extremamente fina do poder nas malhas da vida e à sua subjetivação. A noção de controle, uma vez tomada independentemente das análises disciplinares, conduz então Foucault ao mesmo tempo em direção a uma “ontologia crítica da atualidade”. (REVEL, 2005, p. 29).

Segundo Revel (2005, p. 36), o modelo disciplinar foi, sem dúvida, em parte construído em torno da experiência que Foucault teve, a partir de 1971, no interior do Grupo de Informação sobre as Prisões - GIP. É somente entre a publicação de *Vigiar e Punir* (1975) e os cursos do Collège de France, de 1978-1979, que Foucault começa a trabalhar num outro modelo de aplicação do poder: o controle; trabalhando ao mesmo tempo a descrição da interiorização da norma e das técnicas de assujeitamento, a gestão das populações e as técnicas de si.

Dessa forma, ainda quando se pensa em relações sociais e controle social, torna-se importante considerar as palavras de Guy Bajoit:

A vida colectiva implica a participação de todo o indivíduo em redes de relações sociais de domínio, de poder, de autoridade, de influência e de hegemonia. Trata-se da sua sobrevivência (sem essas relações, ele não é nada) e da do colectivo (sem exercer imposições, ele não pode durar). (...) De modo que cada sujeito/e/ou objecto de imposição, é “tomado” sob o controlo social”, esse condicionamento da conduta dos indivíduos pelos outros no quadro das relações sociais instituídas. A eficácia desse controlo assenta na força do constrangimento aquele que se tenta livrar dela arriscar por vezes a sua vida, frequentemente a sua liberdade, mais frequentemente ainda a protecção dos outros e pelo menos a sua aprovação. Veremos, com a proposição seguinte, que ela não assenta somente na força, mas também na persuasão. (BAJOIT, 2006, p. 64)

Conforme o referido autor, chama-se “controle social” esse condicionamento da conduta dos indivíduos pelos outros, no quadro de relações sociais instituídas.

Para Guy Bajoit (2006, p.122), a sociedade disciplinar, baseada no Dever (com “D” grande), está também a desaparecer pouco a pouco. A uma concepção da integração social, baseada na submissão do indivíduo ao controle social, no sentido do dever e do sacrifício, no mérito, no esforço, na educação, na violência contra si mesmo para dominar os seus instintos e as suas pulsões, para adiar o seu prazer, opõe-se uma outra baseada no Direito (sempre com “D” grande) dos indivíduos à autorrealização da sua identidade

peçoal. Daí a importância do bem-estar físico (o culto do corpo, dos sentidos, da juventude, da estética, da aventura, do risco, do look), da felicidade efetiva (as emoções, a autenticidade, a sinceridade, a convivência, a generosidade) e da sanidade mental (o equilíbrio “psi”, a relaxação, o humor, o jogo, a descontração).

[...] Essa preocupação do indivíduo por si mesmo não deve ser confundida como se faz sistematicamente, com o individualismo (no sentido de egoísmo). Significa que a realização pessoal (a sua, mas também a dos outros) está a tornar-se o valor principal, o princípio último de sentido que estabelece a legitimidade das condutas em todos os campos relacionais da vida social (BAJOIT, 2006, p.134).

Nessa perspectiva de controle social, Norbert Elias, em sua obra *O Processo Civilizador*, aborda a diferença entre um processo bem-sucedido e outro mal sucedido. O controle social, que resulta num processo civilizador bem-sucedido, seria aquele em que, após as dores causadas pelas restrições e os conflitos entre condutas favoráveis e desfavoráveis, atinge-se e proporciona um padrão de conduta, um conjunto de hábitos favoráveis às relações sociais, no contexto das funções sociais. Já no processo civilizador mal sucedido, o autocontrole necessário para as adaptações sociais e para a renúncia não é alcançado por completo.

O controle social implica a modelagem individual e social do indivíduo, tratada assim:

É muito difícil a modelação social de indivíduos de acordo com a estrutura do processo civilizador que hoje chamamos de Ocidente. A fim de ser razoavelmente bem-sucedida, ela requer dada a estrutura da sociedade ocidental, uma diferenciação muito alta, uma regulação muito intensa e estável de paixões e sentimentos, de todas as pulsões humanas mais elementares. Por isso mesmo geralmente exige mais tempo, sobretudo nas classes média e alta, do que a modelagem social de indivíduos em sociedades menos complexas. A resistência à adaptação, essa transformação profunda de toda a personalidade custa ao indivíduo, é sempre considerável. (ELIAS, 1993, p.206).

O processo civilizador consegue modelar o indivíduo, proporcionando uma nova postura no trânsito quando ocorre a modelação espontânea das emoções, o controle de sentimentos individuais, o hábito relacionando aos fatos em efeito causa e efeito resultando numa interdependência social, numa mudança civilizadora do comportamento. Essa é a ideia de modelagem social aplicada por Norbert Elias, que nesta pesquisa pode-se associar à necessária mudança de comportamento e de conduta do indivíduo para um trânsito seguro. Quando as relações sociais resultam em interdependência entre os

indivíduos, há uma conduta favorável oposta à postura do individualismo (competição, superação, desregramento e falta de controle), sugerida pela modernidade.

A ideia de controle social, entendida como autocontrole, se fosse transferida para o trânsito seguro, teria como resultado a inversão dos padrões sociais apresentados pela modernidade do individualismo. Esse padrão social, adquirido através de restrições, é o processo civilizador bem adquirido, com hábitos sociais favoráveis.

Além do controle social e da coerção social viabilizada pela normatização, deve-se adotar a socialização na educação no trânsito, com a escolarização que viabilize a postura adequada do cidadão no trânsito, cidadão de direitos e deveres sociais, que preserva a vida. Há urgência na aplicação de mecanismos que viabilizem a socialização no trânsito.

É necessário destacar que o próprio conceito de controle social é vasto, mas para essa temática se considera o controle social abordado por Norbert Elias, quando propõe o controle social através do autocontrole individual e social. Quando se insere esse autocontrole no contexto de trânsito, a normatização, leis, resoluções e portarias têm essa dimensão de regular as condutas seguras do cidadão. A coerção social nesse aspecto ultrapassa a forma geral proposta por Durkheim para abarcar a estruturante social sugerida por Foucault.

O processo de socialização, de forma geral, ocorre de forma primária e secundária. A primeira de forma informal e emocional; a segunda de forma institucional. Deve-se criar uma cultura de trânsito seguro. E como pensar em uma cultura de trânsito seguro? Que seja em contrapartida ao individualismo, à competitividade. A educação no trânsito deve ser inserida com solidariedade, cooperação, respeito, colaboração e disciplina. A educação tem por fim reconstruir uma cultura de vivência social, tratando-se de aculturar, de instruir com padrões de sentimentos e valores que favoreçam o cumprimento das normas vigentes.

Ao se pensar numa sociedade disciplinar, podem-se mencionar nessa discussão as possíveis formas de socialização. Com essa pesquisa, não se pretende elucidar todas as problemáticas relacionadas a ausência de controle social. Mas, procurar entender o que evidentemente seria a definição desse controle para a temática acidente de trânsito com mortes. Busca-se, também, abordar sobre como se dá o processo de socialização e para isso adota-se a definição de Berger e Luckman (1985), da socialização primária e da secundária, no próximo subitem.

## 2.4 - Socialização primária e secundária

A socialização é outro mecanismo que favorece o processo de conscientização no trânsito. Nessa perspectiva, conceitua-se a socialização primária e secundária.

Sobre o processo de socialização do indivíduo, pode mencionar que:

a forma de organização da família é um elemento relevante no modo como ela conduz o processo de socialização dos imaturos, transmitindo-lhes valores, normas e modelos de conduta e orientando-os no sentido de tornarem-se sujeitos de direitos e deveres no universo doméstico e no domínio público. (...) certamente a socialização não ocorre apenas na família, sendo realizada, simultaneamente, pela escola, pela igreja, pela mídia, além da imensa influência exercida sobre os imaturos pelo grupo dos pares, constituído por iguais (...) a socialização doméstica ancora-se ainda, nas relações efetivas cujo conteúdo e modalidades de expressão se diversificam conforme o gênero e a idade de seus componentes, e de acordo com as relações existentes entre eles. (ROMANELLI *apud* PRATTA e SANTOS, 2007, p. 248-250).

Nessa perspectiva de mecanismos de aprendizagem, cita-se o processo de socialização primária e secundária, sendo que a primeira se refere à socialização informal, enquanto a segunda aborda a socialização institucionalizada.

De acordo com Berger e Luckman (1985, p.175):

a socialização primária é a primeira socialização que o indivíduo experimenta na infância, e em virtude da qual torna-se membro da sociedade. A socialização secundária é qualquer processo subsequente que introduz um indivíduo já socializado em novos setores da sociedade. (...) a socialização primária em geral para o indivíduo tem o valor mais importante, é a estrutura básica de toda socialização secundária.

Berger e Luckman (1985, p. 174-176) definem que:

o indivíduo não nasce membro da sociedade. Nasce com a predisposição para a socialização e torna-se membro da sociedade. (...) a interiorização, a saber a apreensão ou interpretação imediata de um acontecimento objetivo como dotado de sentido, isto é, como manifestação de processos subjetivos de outrem, que desta maneira torna-se subjetivamente significativo para mim.

A criança absorve os papéis e as atitudes dos outros significativos, isto é, interioriza-os como sendo os seus. Por meio dessa identificação com os outros

significativos, a criança se torna capaz de identificar a si mesma, de adquirir uma identidade subjetivamente coerente e plausível.

A socialização primária cria na consciência da criança uma abstração progressiva dos papéis e atitudes dos outros particulares para os papéis e atitudes em geral. Por exemplo, na interiorização das normas há uma progressão que vai da expressão “mamãe está zangada comigo agora” a esta outra “mamãe fica zangada comigo toda vez que eu derramo a sopa”. Desde que mais outras pessoas significativas ( pai, avó, irmã mais velha, etc.) apoiam a atitude negativa da mãe com relação ao ato de derramar a sopa, a generalidade da norma é estendida subjetivamente. O passo decisivo ocorre quando a criança reconhece que todos são contra o fato de entornar a sopa, e a norma generaliza-se tomando a ex-parte de uma generalidade que inclui, em princípio, toda a sociedade, na medida em que é significativa para a criança. Esta abstração dos papéis e atitudes dos outros significativos concretos é chamada o outro generalizado. Sua formação na consciência significa que o indivíduo identifica-se agora não somente com os outros concretos mas com uma generalidade de outros, isto é, com uma sociedade. (BERGER e LUCKMAN, 1985, p.178)

Para Berger e Luckman (1985, p. 180-184):

na socialização primária não há problema de identificação. Não há escolha dos outros significativos. A sociedade apresenta ao candidato à socialização um conjunto antecipadamente definido de outros significativos, que ele tem de aceitar como tais sem possibilidade de optar por arranjo. (...) a socialização secundária é a interiorização de “submundos” institucionais ou baseados em instituições.

O mundo interiorizado na primeira infância, através da socialização primária, é absorvido e mantido fortemente pela consciência, ocorrendo, posteriormente, no decorrer da vida, novas interiorizações que ocorrem com a socialização secundária, a qual contribui para que o indivíduo consiga se inserir em vários papéis sociais.

Nesse sentido, o exame do processo de socialização requer um olhar primeiro para a família, sendo que a ela é a primeira instituição que socializa o indivíduo.

Sobre a socialização considera-se que:

a família não é o único canal pelo qual se pode tratar a questão da socialização, mas é sem dúvida, um âmbito privilegiado, uma vez que este tende a ser o primeiro grupo responsável pela tarefa socializadora. Sob esse prisma a família não só interioriza aspectos ideológicos dominantes na sociedade, como projeta, ainda, em outros grupos os modelos de relação criados e recriados dentro do próprio grupo. (VITALE, 1995, p.90).

Sobre a socialização secundária, Berger e Luckman (1985, p.185) citam: a aquisição de vocabulários específicos de funções, o que significa em primeiro lugar a interiorização de campos semânticos que estruturam interpretações e condutas de rotina em adquiridas “compreensões tácitas”, avaliações e colaborações afetivas desses campos semânticos.

Os “submundos” interiorizados na socialização secundária são geralmente realidades parciais, em contraste com o “mundo básico” adquirido na socialização primária. Contudo, eles também são realidades mais ou menos coerentes, caracterizadas por componentes normativos e afetivos assim como cognoscitivos.

Ainda sobre o processo formal da socialização secundária, é visto que o mesmo é determinado por seu problema fundamental, haja vista a suposição de um processo precedente de socialização primária, ou seja, de estar se tratando com uma personalidade ou juízo de valores já formados e um mundo concreto e interiorizado. Sendo assim, não se pode construir a socialização secundária de forma informal, pois ela é institucionalizada, ou seja, a realidade subjetiva existente na socialização primária já interiorizada tem a tendência a persistir.

Ainda, se não for considerado o processo útil na prática que permite o aprendizado implicar o racional e emocionalmente controlado, haverá a possibilidade de se tornar nulo. O processo educativo institucional, tais como a engenharia e cursos de formação profissional de modo geral, são exemplos que podem efetuar-se eficientemente mediante procedimentos formais, extremamente racionais e emocionalmente neutralizados.

De acordo com Vitale (1995, p. 89), o mundo social integra o processo de construção da subjetividade. Esse processo é entendido no contexto dessa apresentação como socialização e foi muito bem estudado por Berger e Luckman (1985). Esses autores definem a relação homem-sociedade como dialética. Essa relação supõe três momentos, ou seja, interiorização, objetivação e exteriorização. Através da interiorização, o mundo objetivo é reintroduzido na consciência pelo processo de socialização.

Nesse processo de socialização institucional, observa-se que o relacionamento do indivíduo com o socializador está arraigado de “significação”, sendo que o socializador apresenta significantes em face de quem está submetido ao processo de socialização. Assim, o socializado se abstém da nova realidade, ocorrendo, por exemplo, na formação

do indivíduo para a musicalização, para a revolução e a fé não se dá apenas parcialmente, mas de forma que atinja a subjetividade na totalidade de vida do socializado.

Sobre educação no trânsito, com ênfase no trânsito seguro:

O Trânsito Seguro, como dever coletivo decorrente da necessidade de “defesa do Estado e das instituições democráticas”, impõe uma nova forma de perceber e realizar a circulação em vias terrestres. Essa “nova filosofia consiste em mudança de atitude, incorporando-se comportamentos mais seguros e comprometidos com este ideal. Mudanças que não são impostas verticalmente, mas que passam a ser concretizadas com a exteriorização de novas condutas mais adequadas e seguras, de modo a incentivar os demais, de forma horizontal. *O trânsito em condições seguras* não consiste em uma filosofia vertical, imposta de soberano a súdito, mas de comportamentos de concidadãos, como usuários das mesmas vias terrestres”, compartilhando o mesmo espaço, em igualdade de condições e mediante respeito às normas gerais de circulação e de segurança. (HONORATO, 2011, p. 13).

Quando se pensa em socialização, é o mesmo que pensar sobre os princípios que possibilitam a monopolização dos saberes do Estado. Os padrões sociais não podem ser definidos dentro dos padrões determinados de racionalidade, estabelecendo uma ou outra instituição como a única padrão. Na perspectiva da educação, a escola não pode ser tratada, em seu espaço físico, a exclusiva forma de difusão de uma formação universal. Para privilegiar a educação que socializa, deve-se contrariar a lógica racionalizadora dos processos de escolarização, que estabelece a escola como único espaço de educação. É preciso observar que a construção de uma ação educativa se faz por via de outras redes, que podem ser identificadas na proposta de educação, tanto primária quanto secundária (a família, a igreja, a comunidade, a sociedade e outras).

#### **2.4.1 - Aprendizado segundo Vygotsky**

A psicologia de Vygotsky é baseada no método e nos princípios do materialismo dialético, uma teoria marxista do funcionamento intelectual humano, que incluía a formação e desenvolvimento das funções psicológicas como especificação do contexto social em que ocorre o desenvolvimento.

Neves e Damiani (2006), a fim de compreender as contribuições do pensamento vygotskyano para a educação, diz que é necessário levar em consideração os fundamentos



filosóficos subjacentes às suas ideias, reconhecer o caráter marxista que fundamenta suas investigações, em que, assumidamente, construiu uma psicologia marxista para explicar a formação da mente.

O Materialismo Histórico, de Marx e Engels, postula que cada modo de produção possui relações de produção, meios de produção, superestruturas e classes sociais correspondentes ao seu tipo de formação social. O modo de produção capitalista é baseado em relações fundadas na divisão social do trabalho; os meios de produção são a terra e a mecanização da indústria; o Estado possui a ideologia liberal-conservadora, sendo a sociedade dividida em burguesia e proletariado. O Materialismo Histórico vem a ser uma síntese filosófica elaborada por Marx, a partir de três tradições teóricas existentes até então: a Economia Política Inglesa (Smith – séc. XVII), a Política Francesa (Comuna de Paris, Iluminismo Francês – séc. XVIII) e a Filosofia Alemã (Hegel – séc. XVIII). Além de elaborar uma síntese dessas três tradições, Marx também reformulou conceitos como “valor”, “Estado”, “classes sociais”, “dialética”, entre outros. (NEVES; DAMIANI, 2006, p.07).

Consta-se que na abordagem vygotskyana o homem é visto como alguém que transforma e é transformado nas relações de uma determinada cultura, ocorrendo uma interação dialética, que se dá desde o nascimento, entre o ser humano e o meio social e cultural em que se insere, sendo possível abordar, dessa forma, que no ponto de vista de Vygotsky o desenvolvimento humano é como o produto de trocas recíprocas que se estabelecem durante toda a vida, entre indivíduo e meio, cujos aspectos influenciam sobre o outro.

Segundo Neves e Damiani (2006, p . 06), Vygotsky e seus colaboradores visando a desenvolver uma psicologia materialista, se empenham em recuperar o estudo da consciência, inserindo as contribuições de Pavlov (que era empirista) numa perspectiva mais ampla de investigações, contrapondo-se às ideias vigentes no período de seus estudos. Rego citado por Neves e Damiani (2006, p. 6) aparece afirmando sobre a teoria de aprendizagem de Vygotsky, que o meio social é determinante do desenvolvimento humano e que isso acontece fundamentalmente pela aprendizagem da linguagem, que ocorre por imitação.

Luci (2006) cita que os objetivos da teoria de Vygotsky são: caracterizar os aspectos tipicamente humanos do comportamento e elaborar hipóteses de como essas características se formam ao longo da história humana e de como se desenvolvem durante a vida do indivíduo.

Deste modo, as assertivas de sua teoria são:

- a) o homem é um ser histórico-social ou, mais abrangentemente, um ser histórico-cultural; o homem é moldado pela cultura que ele próprio cria;
- b) o indivíduo é determinado nas interações sociais, ou seja, é por meio da relação com o outro e por ela própria que o indivíduo é determinado; é na linguagem e por ela própria que o indivíduo é determinado e é determinante de outros indivíduos;
- c) a atividade mental é exclusivamente humana e é resultante da aprendizagem social, da interiorização da cultura e das relações sociais;
- d) o desenvolvimento é um longo processo marcado por saltos qualitativos que ocorrem em três momentos: da filogênese (origem da espécie) para a sociogênese (origem da sociedade); da sociogênese para a ontogênese (origem do homem) e da ontogênese para a microgênese (origem do indivíduo único);
- e) o desenvolvimento mental é, em sua essência, um processo sociogenético;
- f) a atividade cerebral superior não é simplesmente uma atividade nervosa ou neuronal superior, mas uma atividade que interiorizou significados sociais derivados das atividades culturais e mediada por signos;
- g) a atividade cerebral é sempre mediada por instrumentos e signos;
- h) a linguagem é o principal mediador na formação e no desenvolvimento das funções psicológicas superiores;
- i) a linguagem compreende várias formas de expressão: oral, gestual, escrita, artística, musical e matemática;
- j) o processo de interiorização das funções psicológicas superiores é histórico, e as estruturas de percepção, a atenção voluntária, a memória, as emoções, o pensamento, a linguagem, a resolução de problemas e o comportamento assumem diferentes formas, de acordo com o contexto histórico da cultura;
- k) a cultura é interiorizada sob a forma de sistemas neurofísicos que constituem parte das atividades fisiológicas do cérebro, as quais permitem a formação e o desenvolvimento dos processos mentais superiores. ( LUCI, 2006, p. 05)

Com a teoria de Vygotsky, todas as atividades cognitivas básicas do indivíduo ocorrem conforme sua história social e acabam se constituindo no produto do desenvolvimento histórico-social. As habilidades cognitivas do indivíduo não são determinadas por fatores congênitos, mas resultado das atividades de acordo com os hábitos sociais e culturais que se desenvolve.

Na corrente teórica de Vygotsk, destaca-se a zona de desenvolvimento proximal que representa a diferença entre a capacidade da criança de resolver problemas por si própria e a capacidade da resolução de problemas contando com a ajuda de outras pessoas (pais, responsável, professores e outros).

A zona de desenvolvimento proximal é de grande relevância para as áreas educacionais, haja vista que o aprendizado humano é de natureza social e é parte de um processo em que o indivíduo desenvolve seu intelecto por mediação daqueles que o cercam.

A ideia básica de Vygotsky sobre o processo de aprendizagem foi expressa, de forma geral, como do desenvolvimento cultural, segundo a qual todas as funções cognitivas aparecem por duas vezes no processo desenvolvimento cultural do indivíduo: no nível social (entre pessoas, interpsicologicamente) e no individual

(intrapicologicamente); dando-se através da seguinte ordem de processo: atenção voluntária, memória lógica e formação de conceitos.

O desenvolvimento consiste num processo de aprendizagem do uso das ferramentas intelectuais (como a linguagem), com a interação social de indivíduos mais experientes com o uso das ferramentas.

Sobre a interação entre as pessoas para o desenvolvimento, Mehan *apud* Fino (1981) aborda que a atividade socialmente organizada é importante para a construção da consciência, que se forma através da capacidade que os humanos têm de se empenharem em formas sociais de atividade produtiva e construtiva. As estruturas cognitivas e sociais são compostas e residem na interação entre pessoas.

Com a abordagem sobre o processo de socialização, tanto informal quanto institucional do indivíduo, adotando a teoria da corrente histórico-cultural do desenvolvimento de Vygotsky, procura-se entender quais as possibilidades de se pensar em propostas de inserção de projetos ou mesmo políticas públicas de âmbito municipal ou mesmo estadual para o processo de conscientização quanto às normatizações para o trânsito seguro.

Sobre as teorias de aprendizagem, Moreira (1995, p.18) as classifica em três modalidades: comportamentalismo, cognitivismo e humanismo. A teoria de Vygotsky está inserida na modalidade cognitivista, também conhecida como construtivista, cuja ideia central é que o conhecimento é construído. Então, porque não se abordou outro teórico dessa modalidade construtivista? Essa indagação pode ser respondida, porque Vygotsky, diferente de outros teóricos, destaca as contribuições da cultura, da interação social e a dimensão histórica do desenvolvimento mental.

Em síntese, a palavra-chave para Vygotsky é interação social, o eixo da sua teoria é a mediação simbólica que dá com instrumentos e signos na zona de desenvolvimento proximal; a relação do indivíduo com o mundo acontece da parte para o todo, ou seja, é um processo de socialização; o papel de quem media a relação de ensino é de intervir na zona de desenvolvimento proximal, entre o que já é dominado e o que poderá ser aprendido. A teoria de Vygotsky apresenta o aprendiz como sendo participante do processo de construção do conhecimento, na postura de co-autor, ativo e crítico.

Após a apresentação conceitual e construtiva do processo de socialização como forma de controle social, alarga-se a discussão da análise sobre acidentes de trânsito com morte ao direcionar para o contexto social e para os possíveis indicadores encontrados.

O processo da socialização, que é desde a primária até a secundária, implica na escolarização como um dos mecanismos de socialização para o trânsito seguro, pois se entende que, ao se abordar a socialização primária até a secundária, está se tratando da socialização que se inicia com a família indo até a institucional. Por esse motivo, a instituição escolar não deve ser a única forma socializadora, pois diante das mazelas sociais causadas pelos acidentes de trânsito é percebido que não há intervenções eficazes dessa instituição para amenizar ou erradicar o problema social.

## **2.5 - Educação para o trânsito seguro**

Para a educação no trânsito, deve-se privilegiar a escolarização, o educar que acultura os valores e sentimentos, aplicando a cooperação, a solidariedade, a colaboração, o respeito em substituição ao individualismo, a competição, numa forma de educação para o cidadão que construa uma sociedade mais consciente no que diz respeito à convivência em um trânsito seguro.

A educação é a ação exercida, pelas gerações adultas, sobre as gerações que não se encontram ainda preparadas para a vida social: tem por objeto suscitar e desenvolver, na criança, certo número de estados físicos, intelectuais e morais, reclamantes pela sociedade política, no seu conjunto, e pelo meio espacial a que a criança, particularmente, se destine (DURKHEIM, 1973, p.41).

Nesse sentido, Durkheim sugere que a criança deve aprender os padrões sociais adequados, com o auxílio dos adultos. Quando se pensa no trânsito seguro, essa temática deve estar inserida no âmbito das relações sociais desde a infância, seja na família, na escola, seja na comunidade.

Ainda nessa perspectiva sobre o processo da educação, aborda-se:

[...] o homem não é humano senão porque vive em sociedade. (...) é a sociedade que nos lança fora de nós mesmos, que nos obriga a considerar outros interesses que não os nossos, que nos ensina a dominar as paixões, os instintos e dar-lhes lei, ensinando-nos o sacrifício, a privação, a subordinação dos nossos, sensação que mantém em nós a idéia e o sentimento da lei, da disciplina interna ou externa, é instituído pela sociedade. (DURKHEIM, 1973, p.35).

O homem se torna um ser social, adquire as condutas e os comportamentos adequados conforme o meio em que vive.

Sobre o processo educativo, verifica-se que as campanhas educativas sobre o trânsito seguro têm sido ofuscadas ou desconsideradas, havendo uma naturalização quanto à problemática dos acidentes de trânsito. Ainda, há o endeusamento do consumismo e da valorização dos bens materiais. Assim, especificamente, parece que não penetram na consciência do cidadão, tornando-se campanhas isoladas e atemporais.

Segundo Oliveira (2013, p. 63), as incipientes e voláteis campanhas educativas de paz no trânsito têm sido ofuscadas pelo grande poder da mídia difusora do uso do automóvel como ferramenta de *status*, de transformação social e de melhorias na mobilidade urbana.

As campanhas publicitárias promovidas pelo governo não são suficientes para diminuir o número de vítimas fatais no trânsito, sendo que elas são feitas de forma temporal e rápidas, sendo ineficientes para a educação para o trânsito seguro. É necessário pensar na educação no trânsito como forma de socialização, de preparação dos cidadãos envolvidos no trânsito.

Backx (2009, p. 122) defende:

a concepção de educação que tem por finalidade a formação dos bens culturais produzidos socialmente enfim de indivíduos que assumam suas condições de sujeito na dinâmica da vida social, sem perder de vista um projeto coletivo de sua transformação. (...) Educar significa preparar para a vida de cidadão, processo que ultrapassa os limites da escola. A escola, portanto devendo ser pública, democrática, igual para todos.

Com relação à família e à escola, tanto uma como a outra são sistemas abertos, que se relacionam com outros sistemas.

O caráter de sistema aplica-se também aos processos de ensino e de aprendizagem. Os conceitos de intencionalidade, organização, causalidade circular, mudança e equilíbrio e contexto – entre outros – ajudam a entender as relações que se estabelecem entre os protagonistas do ato educacional e os diversos elementos e variáveis que neles intervêm. (SOLÉ, 1998, p. 64)

É necessário pensar sobre os princípios que possibilitam a monopolização dos saberes do Estado. Os padrões sociais não podem ser definidos dentro dos padrões determinados de racionalidade, estabelecendo a escola como sendo, em seu espaço físico, a forma de difusão de uma formação universal. Para privilegiar a educação que socializa, deve-se contrariar a lógica racionalizadora dos processos de escolarização, que estabelece

a escola como único espaço de educação. É preciso observar que a construção de uma ação educativa se faz por via de outras redes que podem ser identificadas na proposta de educação, tanto primária quanto secundária.

Com relação ao processo de ensino aprendizagem, Pain (1994, p. 15) diz o seguinte:

coincidem um momento histórico, um organismo, uma etapa genética da inteligência e um sujeito associado a outras tantas estruturas teóricas (...) que se inscreve na dinâmica da transmissão da cultura, que constitui a definição mais ampla da palavra educação.

Para Durkheim (1977, p. 32), a educação é a ação exercida pelas gerações adultas sobre as gerações que não se encontram ainda preparadas para a vida social, tendo por objeto suscitar e desenvolver na criança certo número de estados físicos, intelectuais e morais, reclamados pela sociedade política no seu conjunto e pelo meio especial a que a criança, particularmente, destina-se.

No processo de escolarização, Durkheim destaca a importância da socialização primária na fase infantil, quando se aprende com o meio histórico social. Para ele, a educação consiste numa socialização metódica das novas gerações, quando são disseminadas as crenças religiosas, as crenças culturais, as práticas morais e as tradições nacionais que formam o ser social.

Se as crianças vivem ouvindo críticas, aprendem a condenar.  
 Se convivem com a hostilidade, aprendem a brigar.  
 Se as crianças vivem com medo, aprendem a ser medrosas.  
 Se as crianças convivem com a pena, aprendem a ter pena de si mesmas.  
 Se vivem sendo ridicularizadas, aprendem ser tímidas.  
 Se convivem com a inveja, aprendem a invejar.  
 Se vivem com vergonha, aprendem a sentir culpa (...)  
 Se as crianças vivem com segurança, aprendem a ter confiança em si mesmas e naquelas que a cercam.  
 Se as crianças convivem com a afabilidade e a amizade aprendem que o mundo é um bom lugar para se viver. (NOLTE e HARRIS, 2003, p.8)

De acordo com Beauclair (2013, p.18), a aprendizagem é um processo que passa pela construção do sujeito e sua interação com o mundo, acontecendo quando estamos abertos e receptivos diante do novo.

O processo de ensino-aprendizagem construtivista leva em consideração a cognição, afetividade e o meio histórico, social e cultural. O discente aprende com o meio

em que vive, havendo a socialização, sendo os adultos mediadores na construção da aprendizagem.

Nesse mesmo sentido de mediação do saber, Teixeira (2010, p.29) aponta que o processo educativo deve se basear no conjunto das experiências sociais dos sujeitos da educação, já que essas vivências conferem sentido e significado à sua relação com o mundo e, conseqüentemente, com o processo de conhecimento sobre o mundo. Já não se trata de um aluno idealizado, abstrato, mas de um aluno cidadão, inserido num ambiente repleto de diversidades e de valores contraditórios.

Para Teixeira (2010, p. 30), ainda nessa abordagem de socialização, a finalidade da educação será, então, conhecer a realidade em diferentes dimensões social, cultural e natural. Então, o ato de ensinar a ler será ensinar a ler o mundo, letrado será entendido como aquele que domina e utiliza a linguagem escrita, conseguindo interpretar e compreender a vida social e seus mecanismos.

Ao tratar da socialização secundária, que é institucional, deve-se abordar “a escolarização como dispositivo” e não a “escola como dispositivo”, numa ideia de gerar a conscientização social.

Segundo Teixeira (2010, p.31), a ideia de transformação social está implícita na concepção de cultura como parte integrante da ação dos homens no mundo, sendo, então, passível de recriação. Os conteúdos escolares adquirem assim uma nova função, isto é, a de situar os sujeitos em seu contexto social, entendendo os mecanismos de organização, poder, hierarquização, integração e produção.

Ao se tratar do processo da educação no trânsito, o Código de Trânsito Brasileiro diz que:

**Art. 74.** A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.

§ 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

A educação para o trânsito, um aspecto fundamental dessas políticas públicas, está apenas começando a ser promovida no país.

Conforme Almeida et al (2008, p.39), muitos estudiosos consideram que a educação para o trânsito é mais efetiva quando aplicada a crianças, pois elas já cresceriam com esse conhecimento e ainda seriam multiplicadoras do conhecimento adquirido,

exigindo dos adultos atitudes corretas. Chiarato citado por Almeida et al (2008) diz que para ser significativa a educação para o trânsito na escola deve ser concebida como uma prática que tem a possibilidade de criar condições para que todos os alunos desenvolvam suas capacidades e aprendam os conteúdos necessários para construir instrumentos de compreensão da realidade e de participação em relações sociais, políticas e culturais diversificadas.

Segundo Santos *apud* Almeida et al (2008, p. 42), a educação para o trânsito é:

o processo de conhecimento intelectual, física e moral voltado para a segurança do trânsito. Intelectual quando se prende as normas de trânsito e outras decorrentes como cidadania e meio ambiente, primeiro socorros, etc. Físicas quando se exercitam de alguma forma os conhecimentos adquiridos, praticando nos deslocamentos como pedestres, ou como condutores. São as habilidades adequadas ao deslocamento com segurança. O homem ao exceder a sua velocidade natural (andar e correr), precisa ser treinado para saber usar a sua capacidade visual e todas outras habilidades que envolvem o movimento e direção. (...) a aplicação de todo conhecimento (teórico e habilidades) no exercício do trânsito seguro.

#### Cabe ressaltar que Educação para o Trânsito

não deve limitar-se ao conhecimento, compreensão e respeito às normas de circulação, com vistas à formação do cidadão responsável; mas, como parte da educação ético-social, deve facilitar a “compreensão e respeito ativo às normas e aos princípios que as regem”, de modo a favorecer atitudes que impliquem na convivência harmônica das pessoas e grupos. A Educação para o Trânsito deve ser um instrumento de socialização do indivíduo e de construção de valores sociais. Para isso, o aluno tem de aprender a construir uma visão de mundo que lhe permita orientar-se teórica e praticamente no seu contexto e na sociedade. (HOFFMANN citado por PINHEIRO et al, 2006, p. 9195).

Diante do processo de educação para o trânsito, não querendo elucidar todas as problemáticas propostas para a conscientização de um trânsito seguro. Na realidade, propõe-se a socialização por via da escolarização, sendo ela a socialização primária e a socialização secundária ainda para a criança; uma aprendizagem que forme a consciência para o trânsito seguro.

Pinheiro et al (2006), sobre a educação, cita a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB) (Lei nº 9.394), de 20 de maio de 1996, em seu art. 2º, a qual estabelece que “a educação [...] tem por finalidade o pleno desenvolvimento do educando, seu preparo para o exercício da cidadania [...] e sua qualificação para o trabalho” (BRASIL, 1996, p. 1). Em seu art. 27º, inciso I, estabelece como diretrizes a serem



observadas pela educação básica “a difusão de valores fundamentais ao interesse social, aos direitos e deveres dos cidadãos, de respeito ao bem comum e à ordem democrática”.

No Código de Trânsito Brasileiro, art. 76, a educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio do planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.

Em contrapartida, quando se pensa nessa análise que reflete apenas a escola como dispositivo, é o mesmo que abordá-la como sendo redentora, com sentido da instituição que resolve, que salva e resguarda a complexidade da sociedade.

Nesse sentido, Saviani (2001, p.33) afirma que:

educação compensatória compreende um conjunto de programas destinados a compensar deficiências de diferentes ordens: de saúde e nutrição, familiares, emotivas, cognitivas, motoras, lingüísticas etc. Os programas acabam colocando sob a responsabilidade da educação uma série de problemas que não são especificamente educacionais, o que significa, na verdade, a persistência da crença ingênua no poder redentor da educação em relação a sociedade.(...) atribui-se à educação um conjunto de papéis que no limite abarcam as diferentes modalidades de política social.

Nessa forma de envolvimento em prol de um trânsito seguro, podem-se verificar os termos do Código de Trânsito que norteiam o envolvimento de outros ministérios na prevenção de acidentes, abordando, dessa maneira, o art. 78: “os Ministérios da Saúde, da Educação e do Desporto, do Trabalho, dos Transportes e da Justiça, por intermédio do CONTRAN, desenvolverão e implementarão programas destinados à prevenção de acidentes”.

Então, sobre a proposta de envolvimento de outros ministérios pelo Código de Trânsito nas ações de prevenções de acidentes de trânsito, pensa-se na abrangência para além da instituição escolar, buscando o envolvimento e a responsabilidade de todos os povos no processo de controle do tráfego nas vias públicas.

A abrangência da conscientização sobre a adesão das normas como forma de controle social ultrapassa os muros da escola, abarcando amplamente todas as instituições sociais. Não com a pretensão de resolução de toda a problemática sobre a educação para o trânsito seguro apenas nos espaços escolares, pois se verifica que não existem ações educativas nesse espaço institucional em prol das mudanças comportamentais, da mudança

cultural dos aprendizes. Mas, ainda assim, sugere-se que nas escolas tenha espaço para que seja ministrada pelo corpo escolar a socialização sobre trânsito seguro. A socialização, nessa perspectiva de educação para o trânsito seguro, deve ser viabilizada por toda a complexidade social.

Ao propor a escolarização como dispositivo de socialização, é pertinente citar o processo de ensino-aprendizagem proposto por Vygotsky, da construção do conhecimento pelo meio social e histórico-cultural.

Nesse estudo sobre acidente de trânsito com vítimas fatais, o controle social e a escolarização são considerados como mecanismos capazes de reger as condutas sugeridas pela modernidade. A realidade dos impactos dessas condutas modernistas no trânsito é observada com o número de vítimas. No próximo capítulo, mostra-se o número de óbitos causados pelo trânsito, no Norte de Minas, a identificação dos locais e o perfil das vítimas.

### 3 - ACIDENTES DE TRÂNSITO COM VÍTIMAS FATAIS: do global ao local

No mundo, cerca de um milhão e trezentas mil pessoas morrem anualmente por acidentes de trânsito, aproximadamente três mil e quinhentos óbitos diários. O Relatório Mundial sobre Prevenção de Acidentes de Trânsito, elaborado pela Organização Mundial de Saúde (OMS) e pelo Banco Mundial em 2004, esclarece que, se não houver intervenções, a previsão é que de 2000 a 2020 o número de óbitos por acidente de trânsito mundial crescerá 65%, e que nos países de renda baixa e média, tais como o Brasil, a estimativa é de um aumento de 80% do número de vítimas fatais.

Bachieri (2011, p.960) diz que os ATs representavam a nona mais importante causa de morte em todo o mundo, com 1,2 milhão de vítimas. A OMS estima que os acidentes serão a quinta principal causa de morte em 2030, atingindo mais de dois milhões de pessoas.

Documentos da OMS e do Ministério da Saúde destacam que no ano 2000 cerca de 1,2 milhões de pessoas morreram por acidentes de trânsito, sendo essa a décima causa de óbito e a nona a contribuir com a carga de doença em todo o mundo. Estima-se que o custo anual dos acidentes de trânsito é em torno de 1% do PIB de países em desenvolvimento e 2% do PIB dos países altamente motorizados. Do total das vítimas que sofreram lesões e traumas, de 20 a 50 milhões ficaram incapacitadas parcial ou totalmente. Cerca de 90% das mortes no trânsito se concentraram, em 2000, nos países com baixa e média rendas e, do conjunto dos acidentes, 11% ocorreram nas Américas. As vítimas de lesões e traumas ocuparam 10% dos leitos hospitalares no ano 2000. Na América Latina, o custo das mortes e das incapacitações por causas ligadas ao trânsito foi de 18,9 bilhões e, nos países altamente motorizados, seria de 453,3 bilhões (SOUZA, 2007, p. 20).

A respeito de uma análise feita com o objetivo de avaliar o desempenho de diversos países quanto à segurança no trânsito, tem-se que:

- 1) os países industrializados (que já implementaram várias medidas para conter a violência no trânsito, principalmente a partir da segunda metade da década de 70 têm conseguido estabilizar o problema, mas os custos têm sido crescentes;
- 2) nos países em um nível intermediário de desenvolvimento, os AT estão entre as principais causas de mortalidade, principalmente entre jovens. Nesses países, os custos com problemas decorrentes de AT representam cerca de 1% do Produto Nacional Bruto (PNB);
- 3) em último lugar, os países em desenvolvimento, apesar das preocupações com os problemas gerados pelos acidentes de trânsito, não conseguem implantar políticas ou programas destinados à diminuição da mortalidade ou dos custos dos problemas decorrentes dos AT, os quais representam até 2% do PNB (SODERLUND e ZWI, apud MARIN; QUEIROZ, 2000, p.11)

De acordo com WHO, citado por Ramos (2008, p. 29), se não forem desenvolvidos mecanismos incentivadores de prevenção, ocorrerá um aumento dos acidentes nos próximos 20 anos, em torno de 65%. Ainda conforme Murray e Lopez *apud* Ramos (2008), caso não sejam tomadas as atitudes apropriadas, no ano de 2020, os AT's serão responsáveis pela terceira colocação geral das causas de mortalidade. Estima-se que entre os anos 2000 e 2020 as mortes por ATs sofrerão um declínio de aproximadamente 30% nos países desenvolvidos, mas terão um aumento substancial nos países subdesenvolvidos e em desenvolvimento.

A partir das estimativas da OMS, originou-se o projeto mundial de segurança no trânsito, definindo o período de 2011 a 2020 como sendo a Década Mundial de segurança no Trânsito, projeto que mobiliza os governantes e toda a sociedade civil em prol dessa problemática social. Segundo a OMS, as perdas provocadas pela violência no trânsito representam uma das maiores preocupações da entidade, caracterizando-se como um problema de saúde pública, com proporções epidêmicas.

Em 2009, foi realizada uma pesquisa mundial referente à Segurança Viária em 178 países, em que se constatou os dez países que são responsáveis por quase metade das mortes provocadas pelo trânsito. Esses países receberam o nome de *Road Safety in 10 countries*- RS 10, englobando o Brasil, Camboja, China, Egito, Índia, Quênia, México, Rússia, Turquia e Vietnã.

A partir da pesquisa Mundial, formulou-se o Projeto Mundial de Segurança no Trânsito, com a finalidade de subsidiar gestões nacionais no fortalecimento de políticas de prevenção a lesões e mortes no trânsito, por meios da qualificação, planejamento, monitoramento, acompanhamento e avaliação das ações. No Brasil, esse projeto recebeu o nome de Vida no Trânsito.

De acordo com o Ministério das Cidades (2010), o Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020 é um conjunto de medidas que visam contribuir para a redução das taxas de mortalidade e lesões por acidentes de trânsito no país, através da implementação de ações de fiscalização, educação, saúde, infraestrutura e segurança veicular, a curto, médio e longo prazo.

No Brasil, foram selecionadas cinco cidades para ingressarem no projeto de Segurança Viária, sendo uma por região, para implantação do projeto conforme se segue: Belo Horizonte/MG (Região Sudeste), Campo Grande/MS (Região Centro Oeste), Curitiba/PR (Região Sul), Palmas/TO (Região Norte) e Teresina/PI (Região Nordeste).

Segundo o informe mundial sobre o Estado de Segurança Viária (OMS, 2009), a situação no Brasil é muito preocupante, posicionando-se no 5º lugar em taxa de mortalidade por acidente de trânsito e transporte – ATT.

Oliveira (2010) menciona que o Brasil está entre os países que têm registrado as maiores frequências de indivíduos feridos por acidentes de trânsito, com taxas que em 2002 alcançaram 219,5 vítimas por 100 mil habitantes e de 19,0 mortes por 100 mil habitantes. Ao lado da grande importância social desses agravos, estima-se que o impacto econômico para o país seja de aproximadamente 5,3 bilhões de Reais, o que equivale a 1% do Produto Interno Bruto (PIB) nacional por ano.

Conforme o Ministério das Cidades (2010)<sup>12</sup>, as ações do Plano Nacional de Redução de Acidentes e Segurança Viária para a Década 2011-2020 estão fundamentadas em cinco pilares:

- I – Fiscalização
- II – Educação
- III- Saúde
- IV- Infraestrutura
- V - Segurança Veicular

De acordo com Queiroz (2003, p. 120), em escala mundial, de cada 100 mortes em AT, 70 são habitantes de países subdesenvolvidos. Entre esses 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.

Conforme Souza et al (2007), em 2003 ocorreram 33.619 óbitos devidos às violentas relações no trânsito brasileiro, perfazendo a taxa de 26,5 mortes por acidentes de transporte por 100 mil habitantes. Grande parte desses eventos (30%) está constituída por atropelamentos de pedestres, seguidos dos ocupantes de veículos (19,3%). Desrespeito à sinalização, excesso de velocidade e consumo de bebida alcoólica, tanto por parte do condutor como do pedestre, além do péssimo estado de conservação das estradas e vias, são alguns dos fatores responsáveis pela elevada mortalidade brasileira no trânsito.

Mello-Jorge e Latorre *apud* Marin e Queiroz (2000) observaram que, no Brasil, apenas nas áreas geográficas de melhor qualidade de informação, os atropelamentos ocupam entre 50% e 85% das mortes por AT. No Rio de Janeiro Klein (1994) verificou

---

<sup>12</sup> Disponível em <http://www.denatran.gov.br>

que os atropelamentos, em 1990, representaram 55% dos óbitos por AT no grupo de 20 a 39 anos, e 86% no dos maiores de 65 anos.

Dentre os acidentes de transporte, os atropelamentos são uma das causas que mais determinam lesões graves, ainda que o veículo esteja em baixa velocidade. Mello Jorge; Gawryszewski; Koizumi (2004) comentam que um estudo com pacientes, vítimas de traumatismo craniano, admitidos em centro de trauma no Município de São Paulo mostraram taxa de mortalidade mais alta para os pedestres do que para as outras vítimas. Esses respectivos autores destacam que o estabelecimento de medidas de prevenção pode ajudar na redução desses óbitos, e citam que os Estados Unidos conseguiram reduzir em 43,0% as taxas de mortalidade de pedestres entre os anos de 1975 e 1998, pois melhoraram as calçadas, aumentaram a quantidade de passagens de pedestres nas ruas, dentre outras intervenções. Mello Jorge e Latorre (1994) constataram, ainda, que os atropelamentos ocupavam, no Brasil, entre 50% e 85% das mortes por acidentes de transporte. Klein (1994) verificou que, no Rio de Janeiro em 1990, os atropelamentos representaram 55% dos óbitos por acidentes de transporte no grupo de 20 a 39 anos, e 86% nos grupos maiores de 65 anos. Este elevado valor de atropelamentos para o grupo etário maior que 65 anos se deve à questão da velocidade nos passos e da percepção e audição, que geralmente diminuem a partir dessa idade. O DETRAN (2003) diz que a lei determina que o pedestre tem preferência e não pode ser apressado sob a ameaça de movimentação do veículo. O motorista deve aguardar a conclusão da travessia já iniciada pelo pedestre, evitando apressá-lo, pois o mesmo pode ter reações imprevisíveis, podendo levar aos atropelamentos. (SANTOS; GOBBI; FERREIRA, 2005, p. 264)

É importante citar as vítimas no trânsito por condutores de duas rodas, mesmo não sendo o enfoque principal dessa pesquisa, pois houve um aumento de 300% na frota de motos no Brasil mais do que o número de carros. Retrata-se que não é o foco dessa pesquisa, pois não foi possível identificar os tipos de veículos envolvidos nos acidentes de trânsito com vítimas fatias registrados no PML da 1ª DRPC. Nas declarações de óbitos haviam apenas especificado acidente de trânsito, o tipo de veículo não foram registrado. Esse veículo costuma ser o primeiro meio de transporte por parte dos brasileiros, sendo que o aumento de sua frota se dá em razão do menor valor do veículo, maior facilidade de aquisição por meio de financiamentos, consórcios e outros benefícios que o mercado propõe. Além de que esse veículo pode ser ainda um meio de trabalho para muitos que estão na informalidade, tais como mototáxi e entregadores, passando a ser o “ganha pão” de muitos brasileiros. Desde o ano de 2000, o número de vítimas fatais por acidente por veículo de duas rodas triplicou.

De acordo com Mello Jorge et al (2001), o fenômeno do uso de motocicletas é um pouco mais recente. O aumento da mortalidade por essa modalidade passou a ser mais bem visualizado e estudado nos Estados Unidos da América, a partir dos anos de 1970.

Sobre os acidentes de trânsito com motociclista, Souza et al (2007, p.1217) comenta que um ponto a ser destacado é o surgimento de uma categoria que está sendo extremamente vitimizada no trânsito brasileiro - o motociclista, representando 12,9% dos acidentes de trânsito. Suas taxas, que partiram de zero em 1980, em 2003 já representam 4,4 e 0,5 óbitos por 100 mil para os sexos masculino e feminino, respectivamente. Colaboraram para a intensificação desses acidentes categorias de trabalhadores que atuam como motofretistas e mototaxistas.

Sobre a problemática dos acidentes de trânsito no Brasil, alguns autores registram que eles foram intensificados após a mudança no contexto político, econômico, social e cultural a partir da década de 1950, com a implantação da indústria automobilística no governo de JK.

Oliveira (2010, p.1) destaca que no movimento de reorganização do espaço urbano foram projetadas modificações que tiveram o propósito de facilitar o fluxo e a circulação dos veículos, em número crescente, decorrente da marcada industrialização e expansão das atividades comerciais e do conseqüente aumento da frota de veículos, que ocorreu no século XX, especialmente a partir da década de 1950. Para isso, adotou-se um modelo de planejamento que privilegiou o automóvel, como ocorreu em alguns países desenvolvidos, a exemplo dos Estados Unidos.

Historicamente, o trânsito no Brasil passou a se constituir em sério problema social para a saúde pública na década de 60, época em que a industrialização do País acelerou. As profundas transformações socioeconômicas foram acompanhadas por intenso aumento populacional, pelas migrações do campo rumo às cidades e pela rápida e não planejada urbanização. No centro do modelo de desenvolvimento, três elementos foram responsáveis pela elevação das mortes no trânsito, que, desde então, passaram a ocupar o primeiro lugar no quadro das chamadas causas externas, cedendo sua primazia nos anos 80 para os homicídios: a instalação das montadoras de automóvel como ponta de lança do desenvolvimento industrial; a troca das estradas de ferro pelo modelo rodoviário de integração nacional; o aumento veloz do número de carros em todo o território, principalmente nos grandes centros urbanos e, sobretudo, a escassa regulação, controle, educação das relações sociais que se desenvolvem no trânsito. Desde então, o crime de trânsito tem sido um dos maiores vilões no conjunto das formas de delinquência que ocorrem no País. Junto com os homicídios, ele conforma o perfil dos preconceitos, prepotências, intolerâncias, descasos e negligências sociais no Brasil. (MYNAIO, 2005, p. 282).

Anjos et al (2007, p.262) citam que nas últimas décadas ocorreram grandes transformações no Brasil, principalmente os avanços nas indústrias automobilísticas, que geraram efeitos multiplicadores de transformações urbanas e sociais. Todos esses avanços e mudanças tecnológicas fizeram com que o crescimento da cidade acontecesse de forma

desordenada, sem infraestrutura adequada, e os centros urbanos não acompanharam o crescimento da frota de veículos. Os acidentes de trânsito possuem as variáveis que os circundam, comportamento humano, tecnologia, engenharia de tráfego, entre outras, e têm sido foco de preocupação social.

Sobre a resolução para a problemática dos acidentes de trânsito no Brasil, são apresentados alguns fatores de dificuldade, a saber:

A meta aspirada pelo Parlamento Sueco, por exemplo, de reduzir ao marco zero o número de lesões, traumas e mortes, é de difícil alcance no Brasil, visto que os fatores de segurança no trânsito dependem essencialmente de: 1) eliminação de erros humanos e de falhas nas vias; 2) controle de risco dos veículos; 3) qualidade dos serviços hospitalares; 4) fiscalização e rigorosa punição pelo descumprimento das normas legais, fatores esses que ainda se encontram bastante distanciados do nível satisfatório no país (TINGVALL, 2000). Mas, é possível e viável pactuar um compromisso ético e político com a redução da violência no trânsito. Ao contrário da violência dos homicídios, os fatores que promovem um trânsito seguro estão descritos no CTB e são mapeados universalmente. (MINAYO, 2005, p.297).

Estudo do IPEA (2011) fez a estimativa de que 40 bilhões de reais é o prejuízo anual causado pelos acidentes, levando em conta as despesas hospitalares, os danos ao patrimônio, os benefícios previdenciários pagos às vítimas e aos seus dependentes e, principalmente, a perda do potencial econômico dessas vítimas, que estão no auge da produtividade, pois segundo o DPVAT, dentre o total de mortos, 58% apresenta idade de 18 a 44 anos. O número de inválidos permanentes (paraplégicos, tetraplégicos, mutilados, perda de movimento e lesões neurológicas) deixados pelos acidentes de trânsito atingiu um número de 239.738 em 2011 e 352.495 em 2012.

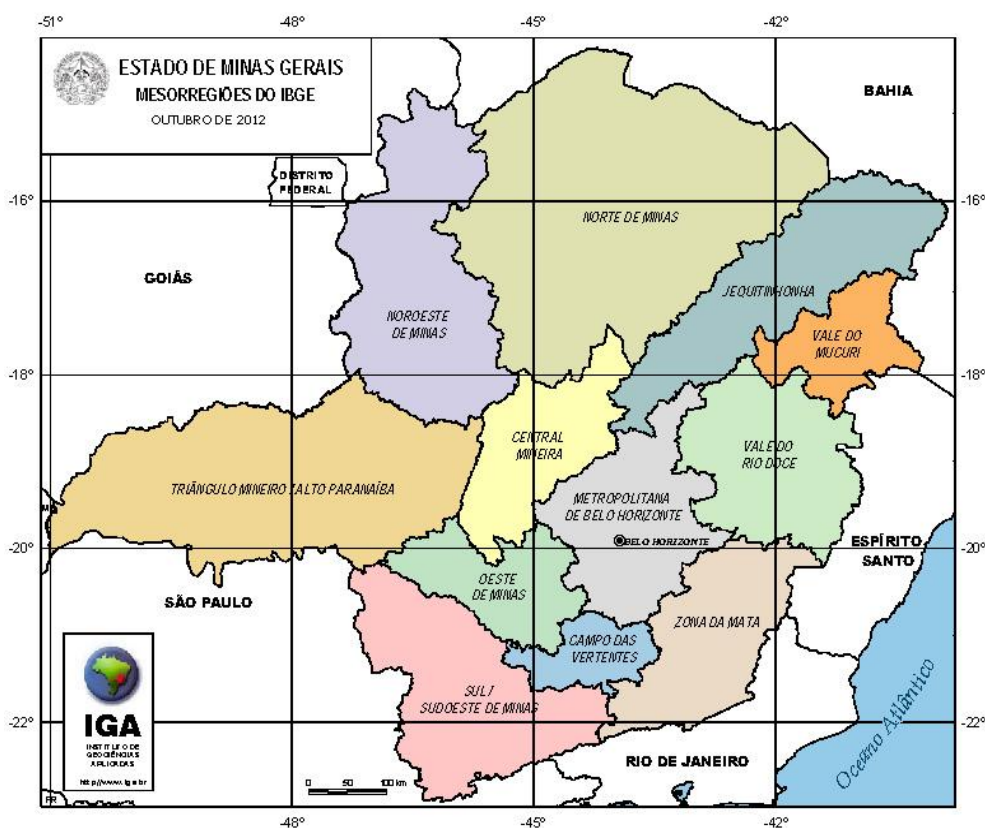
Assim como no Brasil, no Norte de Minas as estatísticas de acidente de trânsito são significantes, o que torna relevante o estudo. Para essa pesquisa sobre acidentes de trânsito, busca-se fazer então um recorte espacial em alguns municípios do Norte de Minas, em que se justifica mostrar a localização e a divisão do estado de Minas Gerais em Mesorregiões e Microrregiões, instituídas em 1990, para posteriormente se fazer as referências das análises dos dados estatísticos da área estudada.



### 3.1 - Acidentes de Trânsito no Norte de Minas Gerais

O IBGE divide Minas Gerais em 12 mesorregiões e 66 microrregiões. Esse sistema de divisão tem aplicações importantes na elaboração de políticas públicas e no subsídio ao sistema de decisões quanto à localização de atividades econômicas, sociais e tributárias. Contribuem, também, para as atividades de planejamento, estudos e identificação das estruturas espaciais de regiões metropolitanas e outras formas de aglomerações urbanas e rurais. As 12 mesorregiões estabelecidas pelo IBGE para Minas Gerais (mapa 1) são as seguintes: Noroeste de Minas, Norte de Minas, Jequitinhonha, Vale do Mucuri, Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, Central Mineira, Metropolitana de Belo Horizonte, Vale do Rio Doce, Oeste de Minas, Sul e Sudoeste de Minas, Campos das Vertentes e Zona da Mata.

**Mapa 1 - Mesorregiões de Minas Gerais.**

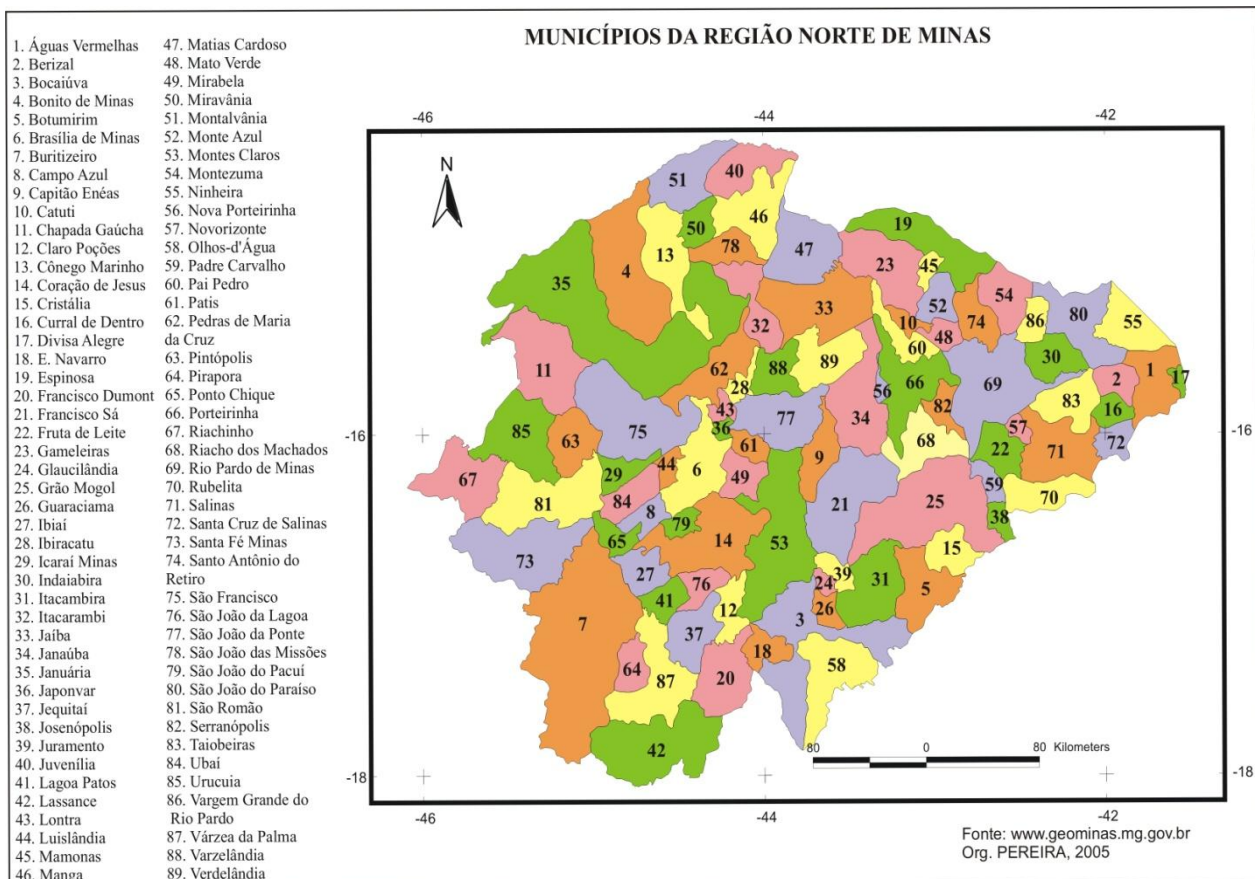


Fonte: [www.mg.gov.br](http://www.mg.gov.br)

Segundo Pereira correlacionar alguns conceitos que tratam da normatização no trânsito (2006), a região Norte de Minas é composta por 89 municípios, cuja área e densidade populacional são bastante diversificadas. De acordo com o IBGE (2010), o

Norte de Minas possui uma extensão territorial de 128.389 km<sup>2</sup>, onde vive uma população de 1.610.413 habitantes. O mapa 2 apresenta a divisão municipal da região do Norte de Minas.

**Mapa 2 - Mesorregião do Norte de Minas**



A ocupação do Norte de Minas esteve associada à expansão das atividades pecuaristas e mineradoras na segunda metade do século XVII, quando vieram correntes do norte, atrelados à expansão dos currais de gado ao longo do rio São Francisco e ao sul pelas bandeiras paulistas.

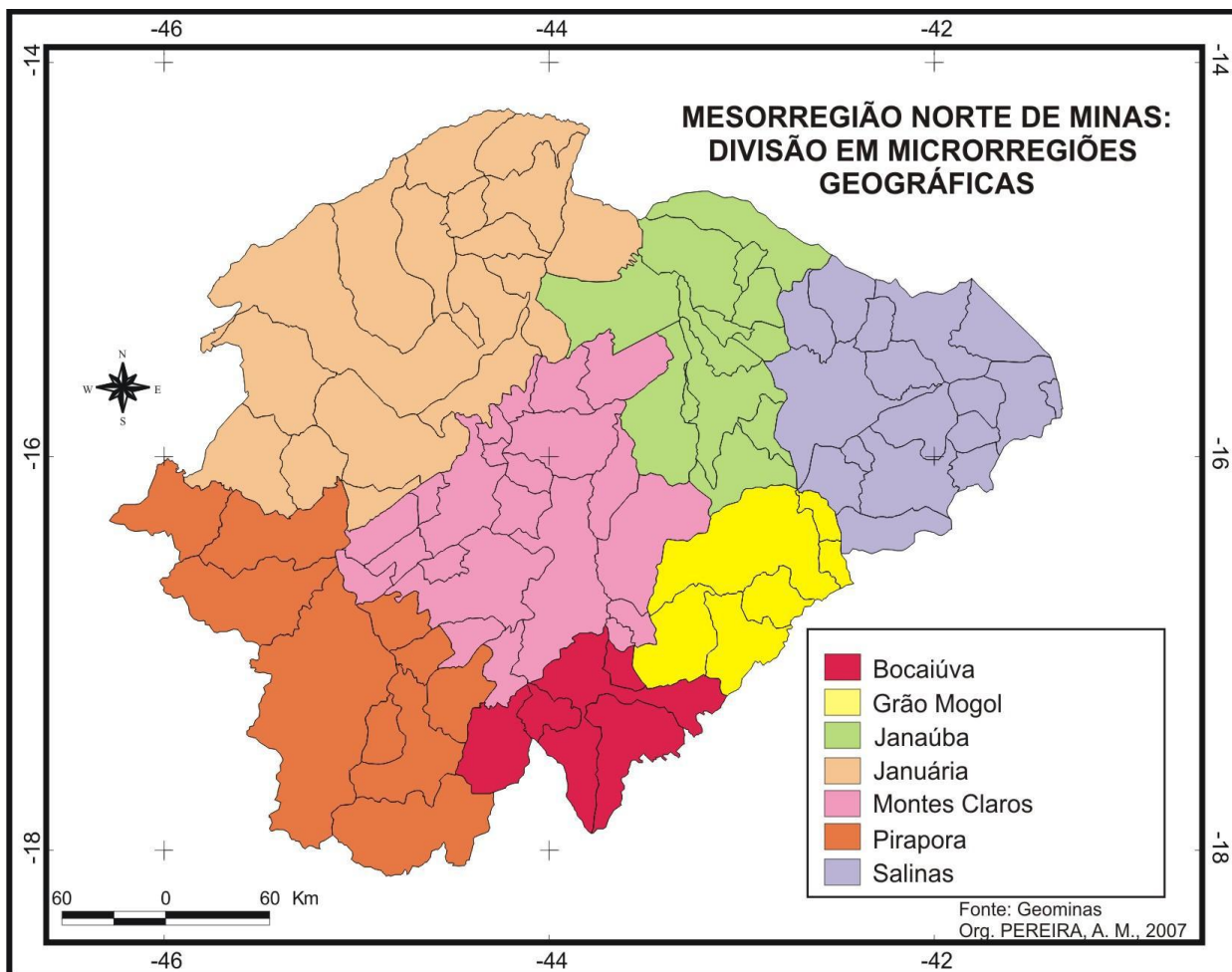
Historicamente, a região tem sido reconhecida pelas suas características climáticas associadas a condições socioeconômicas típicas de áreas subdesenvolvidas. A ocorrência de secas prolongadas e o fraco dinamismo econômico são alguns dos aspectos que individualizam a região no contexto mineiro. Em virtude disso, foi foco de diversificadas políticas públicas de caráter desenvolvimentistas ao longo da segunda metade do século XX. Todavia, continua apresentando baixos indicadores econômicos e sociais, bem como disparidades intrarregional.

Na economia, predominam as atividades ligadas à agropecuária, com poucas áreas de modernização. A população, em sua maioria concentrada nas cidades, também se dedica a atividades de comércio e serviços.

Dentro do contexto do Norte de Minas, a cidade de Montes Claros se consolida como principal núcleo urbano, concentrando as principais atividades industriais, comerciais e prestação de serviços. Com essa posição de destaque, encontra-se interligada, por importantes rodovias, a diversas outras cidades do país.

A mesorregião do Norte de Minas se apresenta dividida em sete microrregiões de extrema importância, sendo elas: Bocaiuva, Janaúba, Januária, Salinas, Montes Claros, Pirapora e Grão Mogol (mapa 3). Segundo Pereira (2007), “as divisões em mesorregiões e microrregiões foram adotadas pelo IBGE, de acordo com a Resolução PR n.11, de 05 de junho de 1990. Ambas respeitam os limites político-administrativos estaduais e municipais [...]”.

**Mapa 3** - Microrregiões geográficas do Norte de Minas.



### 3.2 - Acidentes de trânsito com vítimas fatais em municípios da área do Posto Médico Legal (PML) – 1ª Delegacia de Polícia Civil de Montes Claros/MG-DRPC

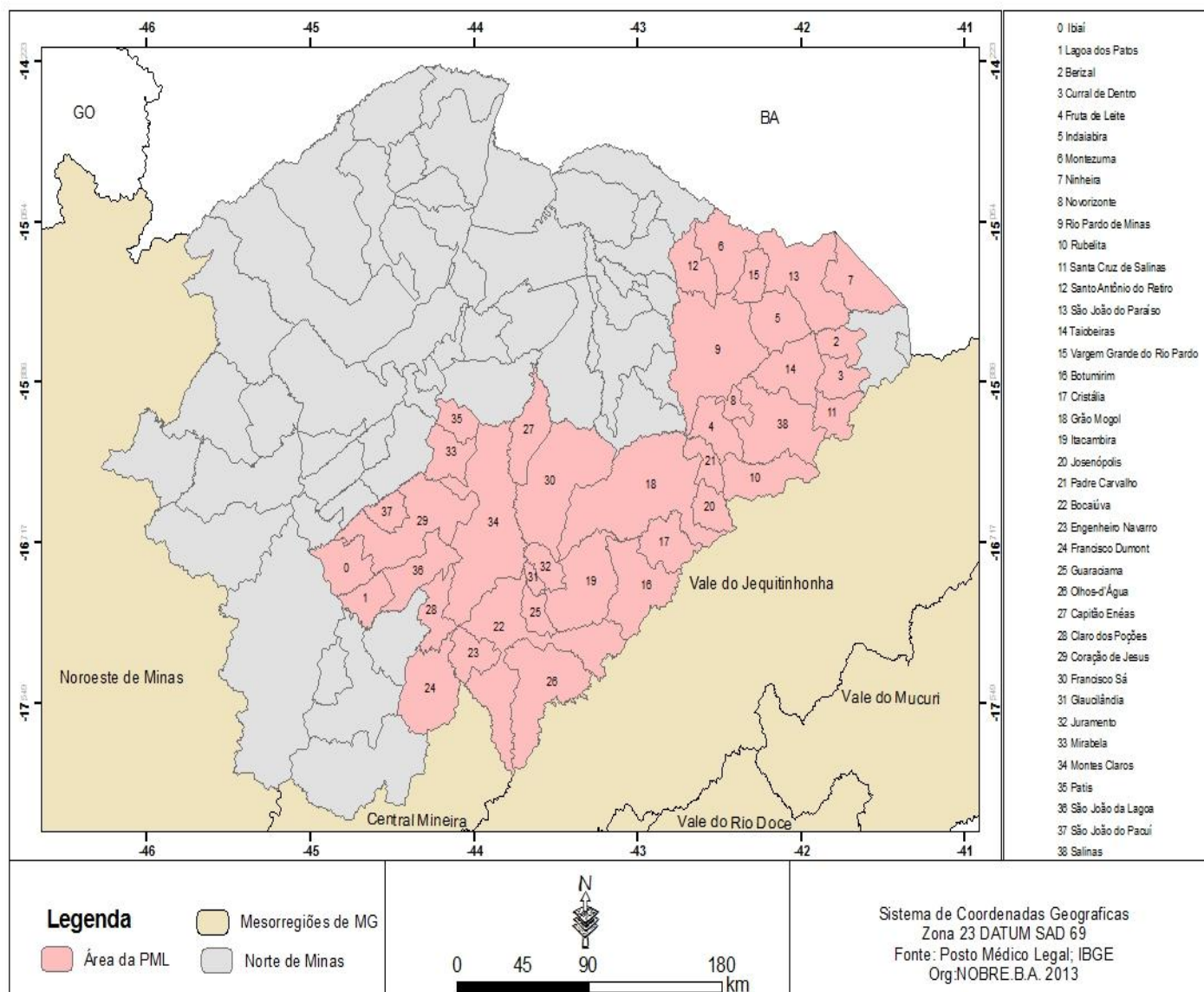
Os dados empíricos que sustentam esta pesquisa são do Posto Médico Legal – PML, pertencente à área da 1ª Delegacia Regional de Montes Claros/MG, cuja sede é em Montes Claros. Torna-se importante apresentar os 39 municípios e a localização dentro do Norte de Minas, conforme o mapa 4.

A referida área abrange cerca de 46.862 km<sup>2</sup>, englobando municípios das microrregiões de Montes Claros, Salinas, Bocaiuva, Grão Mogol e apenas dois da microrregião de Pirapora, conforme demonstrado no quadro 4. A população da área é de

782.9502 habitantes, o que equivale a quase metade da população norte mineira (IBGE, 2010). Cabe ressaltar que Montes Claros é o município mais populoso e Glaucilândia ocupa a posição oposta.

Do ponto de vista fisiográfico, a região de abrangência do PML tem a Serra do Espinhaço como um destaque, havendo a ocorrência de ramificações, de serras com denominações locais nas imediações de Bocaiuva, Montes Claros, Francisco Sá e Salinas. A ligação rodoviária entre essas cidades é feita pela área serrana, fato que implica em declives acentuados e estreita ligação com a ocorrência de acidentes com vítimas fatais. O mapa 5 mostra as principais rodovias da área em questão.

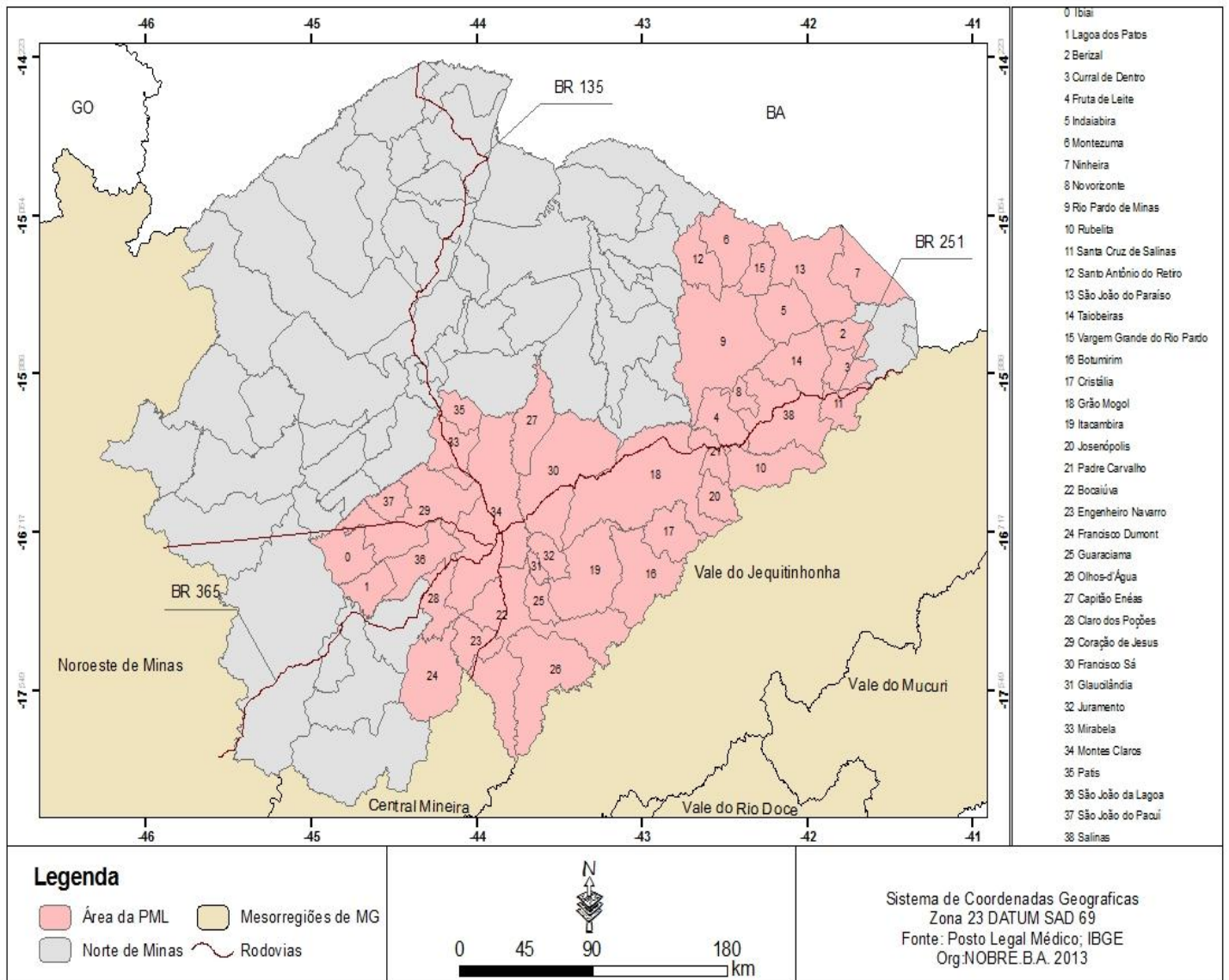
Mapa 4: Municípios da área do PML



Quadro 4 - Municípios pertencentes à área do PML

MICRORREGIÃO	MUNICÍPIOS	MUNICÍPIOS – ÁREA PML
Montes Claros	Brasília de Minas Campo Azul Capitão Enéias Claro dos Poções Coração de Jesus Francisco Sá Glaucilândia Ibiracatu Japonvar Juramento Lontra Luislândia Mirabela Montes Claros Patis Ponto Chique São João da Lagoa São João da Ponte São João do Pacuí Ubaí Varzelândia Verdelândia	1-Montes Claros 2-Capitão Enéias 3-Claro dos Poções 4-Coração de Jesus 5-Francisco Sá 6-Glaucilândia 7-Juramento 8-Mirabela 9-Patis 10-São João da Lagoa 11-São João do Pacuí
Bocaiuva	Bocaiuva Engenheiro Navarro Francisco Dumont Guaraciama Olhos-d'Água	12-Bocaiuva 13-Engenheiro Navarro 14-Francisco Dumont 15-Guaraciama 16-Olhos-d'Água
Grão Mogol	Botumirim Cristália Grão-Mogol Itacambira Josenópolis Padre Carvalho	17-Grão-Mogol 18-Botumirim 19-Cristália 20-Itacambira 21-Josenópolis 22-Padre Carvalho
Salinas	Águas Vermelhas Berizal Curral de Dentro Divisa Alegre Fruta de Leite Indaiabira Montezuma Ninheira Novorizonte Rio Pardo de Minas Rubelita Salinas Santa Cruz de Salinas Santo Antônio do Retiro São João do Paraíso Taiobeiras Vargem Grande do Rio Pardo	23-Salinas 24-Berizal 25-Curral de Dentro 26-Fruta de Leite 27-Indaiabira 28-Montezuma 29-Ninheira 30-Novorizonte 31-Rio Pardo de Minas 32-Rubelita 33-Santa Cruz de Salinas 34-Santo Antônio do Retiro 35-São João do Paraíso 36-Taiobeiras 37-Vargem Grande do Rio Pardo
Pirapora	Buritizeiro Ibiaí Jequitaiá Lagoa dos Patos Lassance Pirapora Riachinho Santa Fé de Minas São Romão Várzea da Palma	38-Ibiaí 39-Lagoa dos Patos

Mapa 5: Principais Rodovias da área do PML



Fonte: Pesquisa direta, 2013. ORG. MENDES, ACC



O mapa 5 apresenta as principais rodovias que interligam os municípios pertencentes à área do Posto Médico Legal – PML da 1ª Delegacia Regional de Montes Claros - DRPC/MONTES CLAROS/MG. É importante apresentar as rodovias e algumas MGs para que seja possível localizar as áreas de maior índice de acidentes nessa região.

De forma geral, nota-se que a infraestrutura das rodovias do Norte de Minas é importante para implementar a discussão sobre acidentes de trânsito. Conforme Pereira e Lessa (2009, p. 167), no ano de 1947, ocorreu a implantação do Departamento de Estradas de Rodagens de Minas Gerais – DER/MG em Montes Claros, favorecendo a construção de rodovias no Norte de Minas:

[...] impulsionando o “desenvolvimento” do transporte rodoviário regional. No final dos anos de 1950, o discurso era que o sistema rodoviário promoveria a “integração nacional”, o mesmo discurso é reafirmado no governo militar (1964-1985) que priorizou os investimentos na construção e na pavimentação de rodovias. Nesse contexto, são pavimentadas as primeiras rodovias no Norte de Minas. Em 1972, foi pavimentada a primeira rodovia na região, a BR 135, que interliga Montes Claros ao trevo da BR 040 – Belo Horizonte. Em 1973/1974, foi pavimentada a BR 365 no trecho Montes Claros – Uberlândia, fazendo a ligação entre o Norte de Minas e o Triângulo Mineiro. Posteriormente, ocorreu a construção e pavimentação de outras rodovias, entre elas a BR 251 que fez a conexão com a BR 116 (Rio-Bahia), interligando a região norte-mineira as outras regiões do Estado de Minas Gerais e do Brasil.

Segundo Pereira e Lessa (2009, p. 167), o Norte de Minas possui uma malha rodoviária de 26.432 km, sendo que 2.433 km são pavimentados, o equivalente a 9,2 %. Das 89 cidades do Norte de Minas, 56 dispõem de acesso direto à malha rodoviária pavimentada. Enquanto 33 cidades ainda não dispõem dessa infraestrutura (DER-MG, 2008). No Norte de Minas, observa-se que os investimentos no setor de infraestrutura rodoviária foram realizados pelas ações estatais, favorecendo a expansão desse sistema na região.

No que se refere à infraestrutura do estado, o estudo de Minas Gerais no Século XXI, diagnóstico socioeconômico realizado pelo BDMG (2002), mostra as desigualdades regionais na provisão de infraestrutura de transportes rodoviário, a saber:

Quadro 5: a densidade de rodovias pavimentadas – Minas Gerais e regiões de planejamento, 2002.<sup>13</sup>

Estado	Área (1.000 Km <sup>2</sup> )	Extensão (Km)	Densidade (Km/1000 Km <sup>2</sup> )
Norte de Minas	128,73	1.914	14,9
Jequitinhonha/ Mucuri	62,89	1,217	19,3
Noroeste	62,89	1,258	20,0
Rio Doce	41,73	1,545	37,0
Triângulo	54,08	2.131	39,4
Alto Paraíba	37,03	1.649	44,5
Central	80,53	3.745	46,5
Centro Oeste	31,74	1.732	54,6
Sul de Minas	52,90	3.061	57,9
Mata	35,85	2.195	61,2
<b>Minas Gerais</b>	<b>588,38</b>	<b>20.447</b>	<b>34,8</b>

Fonte: Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais (2002, p. 54)

Ao observar o quadro 5, percebe-se que o Norte de Minas Gerais tinha uma malha rodoviária inferior à média estadual. Tendo em vista essa deficiência na infraestrutura de transportes do estado, o governo elaborou o Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado (PMDI), que é um conjunto de estratégias a serem realizadas no período de 2003 a 2023.

Segundo Medrado et al (2009 p. 75), para se alcançar o objetivo estratégico da área de resultados, Rede de Cidades e Serviços, prevista no PMDI, o governo implementou, a partir de 2004, o Programa de Melhoria de Acessibilidade a Municípios de Pequeno Porte do Estado de Minas Gerais (PROACESSO), com o intuito de ampliar a acessibilidade da população dos municípios de pequeno porte aos serviços sociais básicos e aos mercados. Com o fim de aumentar a malha rodoviária estadual em boas condições de conservação e assegurar condições de segurança e trafegabilidade, foi implantado a partir de 2003 o Programa de Recuperação e Manutenção Rodoviária do estado de Minas Gerais (PROMG).

Em 2007, foi publicado o Plano Estratégico de Logística de Transportes – PELT Minas, cujo plano se associa ao PMDI no que tange ao conjunto de intervenções prioritárias, quanto à infraestrutura de transportes do estado.

<sup>13</sup> Os dados utilizados são do livro de BRANDÃO, E. Redução das desigualdades: uma das faces do choque de geração. Belo Horizonte: SEDVAN/IDENE, 2009.

No PELT-Minas, existem alguns projetos rodoviários para a região do Norte de Minas, a saber:

Projeto Rodoviário BR 135: Montes Claros – Januária: a restauração e a manutenção da BR 135, no trecho compreendido entre Montes Claros e Januária é o principal objetivo desse projeto que tem extensão de 171,6 Km (...) As zonas de tráfego de Montes Claros e Januária serão as mais favorecidas economicamente com o projeto merecendo destaque o alto impacto na região de Januária sobre a redução da pobreza e da desigualdade regional.

Projeto Rodoviário BR 251: Montes Claros – Entroncamento BR 116: revela a necessidade de recuperação em toda sua extensão e também a construção da 3ª faixa no trecho indicado beneficiária 110 km. Este projeto deverá reduzir a desigualdade regional na provisão de infraestrutura de transporte e impactar positivamente no PIB, nas proximidades dos municípios de Grão Mogol, Montes Claros, Januária e Salinas.

Projeto Rodoviário de Concessão Estadual Montes Claros: este projeto corresponde a um lote do programa PPP/ Concessão Estadual estando planejada a construção de 3ª faixa em 124,9 Km na BR 135, no trecho Joaquim Felício – Montes Claros, e em 45 Km na BR 496, trecho Várzea da Palma – Pirapora. Contempla ainda as seguintes intervenções de recuperações: 2,6 Km na AMG 0630, trecho entrada BR 135 Joaquim Felício; 12 Km na AMG 0905, entrada BR 135- Santa Bárbara; 212,4 Km na BR 135, Montes Claros- BR 496; 137,5 Km na BR 496, Pirapora- entrada BR 135, 42 km na MG 208, entrada BR135-Francisco Dumont e 30 Km na MG 220, Corinto –Santo Hipólito. A concessão 436,5 Km beneficiará as áreas de Januária, Janaúba, Salinas, Bocaiuva, Pirapora e Montes Claros. (MEDRADO, 2009, p. 82,83,85).

Essas obras são muito importantes, considerando que os municípios com maior incidência de acidentes de trânsito com óbito são Francisco Sá, Bocaiuva, Grão Mogol, Salinas e Montes Claros, cidade onde a sede PML está localizada. Devido a ocorrência dos acidentes de trânsito nessa área será feita uma breve caracterização dos referidos municípios considerando a extensão territorial, a população e a frota de veículos.

O município de Montes Claros possui uma área de 3.568,94 km<sup>2</sup>, com uma população de 361.915 habitantes (IBGE/2010), apresentando cerca de 95% da população inserida na área urbana. A cidade de Montes Claros é a 6ª mais populosa de Minas Gerais, destacando-se como principal polo da região Norte de Minas.

Foto 1 - Parte da cidade de Montes Claros



Fonte: <http://www.montesclaros.mg.gov.br/cidade>.

Como base da economia montes-clarense tem-se:

[...] o setor de serviços, principalmente o comércio varejista, que tem absorvido grande quantidade de mão-de-obra. (...) a infraestrutura criada para a industrialização passa a ser utilizada por outros setores econômicos. Assim, embora o ritmo de desenvolvimento tenha diminuído para o setor secundário, o que se percebe é que em Montes Claros, nas últimas décadas, tem-se firmado como um centro comercial e de prestação de serviços, principalmente no que se refere ao setor educacional e de saúde. O comércio e a prestação de serviços são as atividades importantes para a economia montesclarenses, em que está inserida a PEA- População Economicamente Ativa da Cidade. (LEITE et al, 2010, p. 109).

Essa importância do setor terciário na economia tem relação com o papel de polo regional exercido pela cidade no contexto norte mineiro, conforme destacado por França (2006).

Montes Claros aparece numa posição que a qualifica como “ cidade média de nível superior”, ao lado de outras importantes cidades, como, por exemplo Uberlândia e Governador Valadares, dentre outras. Tal posição pode ser reafirmada com própria análise dos autores quando destacaram o papel de cidade polarizadora que Montes Claros consegue exercer na região onde está

inserida, que é o norte de Minas Gerais. Nesse caso, a cidade polariza os centros emergentes desta região, como Januária, Janaúba, Bocaiúva e Pirapora.

Sendo Montes Claros uma cidade média de nível superior, ela polariza seu entorno. Essa polarização ocorre através de trocas e relações, podendo ser essa inter-relação com centros maiores, como metrópoles nacionais e regionais e também com pequenas cidades.

Nessa perspectiva de cidade média<sup>14</sup>, com o setor terciário<sup>15</sup>, Montes Claros atende não somente ao município, mas também à região, notadamente no que se refere ao setor de comércio e prestação de serviços, com ênfase na saúde e educação.

Outro ponto de destaque dessa inter-relação de Montes Claros é que nessa cidade se localizam as sedes regionais de órgãos públicos, tais como: Departamento Nacional de Obras Contra a Seca- DNOCS; a Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e Parnaíba – CODEVASF; o Banco do Nordeste – BNB; Departamento Estadual de Estradas e Rodagens – DER; Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Estado de Minas Gerais – EMATER; entre outras.

Já o município de Francisco Sá possui uma área de 2759,89 km<sup>2</sup> tem uma população de 24912 habitantes (IBGE 2010) tendo a maior parte da população urbana (59,80%). Sendo a densidade demográfica de 9,03 hab/km<sup>2</sup>. O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – (IDHM) em 2010 é de 0,654(PNUD, IPEA E FJP, 2013). No ano de 2010, das pessoas ocupadas na faixa etária de 18 anos ou mais, 39,41% trabalhavam no setor agropecuário, 1,45% na indústria extrativa, 3,01% na indústria de transformação, 7,76% no setor de construção, 0,48% nos setores de utilidade pública, 11,49% no comércio e 33,14% no setor de serviços. Tem uma economia baseada na agropecuária e possui forte dependência em relação a Montes Claros, principalmente no que diz respeito aos serviços de saúde. Há um intenso fluxo de veículos entre as duas cidades.

---

<sup>14</sup> Segundo Pereira (2007, p. 23), o termo cidade média, apesar de largamente utilizado, não possui definição teórica muito precisa. É comum encontrar estudos que utilizam as expressões “cidades intermediárias”, “cidade de médio porte”, “centros regionais e sub-regionais” com o mesmo significado de cidade média. Trata-se, na verdade, de uma noção, mais do que um conceito.

<sup>15</sup> Segundo França (2006), o setor terciário é o que mais gera emprego no município. Dentre as atividades que movimentam esse setor, destacam-se o comércio, a educação, as telecomunicações, a informática e o transporte. Esse setor apresenta-se bastante complexo e dinâmico, bem como desenvolvido e diversificado. Sem dúvida alguma, é o setor de maior relevância para a economia do município.

Foto 2 - Parte da cidade de Francisco Sá/MG



Fonte: <http://mw2.google.com>

O município de Bocaiúva possui uma área de 3245,23 km<sup>2</sup> onde vive uma população de 46654 habitantes (IBGE, 2010). A densidade demográfica é de 14,36 hab/km<sup>2</sup> e a maior parte da população é urbana (78,45%). Considerando os aspectos sociais, apresenta um IDH de 0,700, classificado como alto (PNUD, IPEA E FJP, 2013). A população ocupada, segundo os dados do IBGE (2010), trabalha no setor de serviços (34,15%), seguido da agropecuária (27,19%), indústria (14%), do comércio (13,23%) e do setor de construção (8,68%). Além de gerar maior quantidade de empregos, o setor de serviços é o que mais contribui para o PIB municipal. Bocaiúva polariza os pequenos municípios que o circundam como Engenheiro Navarro, Guaraciama, Olhos D'Água e Francisco Dumont. Dada a proximidade com a cidade de Montes Claros, há um fluxo de veículos na BR 135, pois pessoas se deslocam diariamente para estudar ou trabalhar.

Foto 3 - Parte da cidade de Bocaiuva/MG



Fonte: <http://www.bocaiuvamg.com.br/bocaiuva/>

O município de Grão Mogol possui uma área de 3903,62 km<sup>2</sup>, possui uma população de 15024 habitantes (IBGE 2010). A densidade demográfica é de 3,85 hab/km<sup>2</sup> e a maior parte da população é rural (64,12%). O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de Grão Mogol é 0,604, em 2010. O município está situado na faixa de Desenvolvimento Humano Médio (IDHM entre 0,6 e 0,699). (PNUD, IPEA E FJP, 2013). Em 2010, das pessoas ocupadas na faixa etária de 18 anos ou mais, 38,63% trabalhavam no setor agropecuário, 0,88% na indústria extrativa, 2,56% na indústria de transformação, 6,59% no setor de construção, 0,53% nos setores de utilidade pública, 10,59% no comércio e 35,81% no setor de serviços.

Foto 4 - Parte da cidade de Grão Mogol /MG

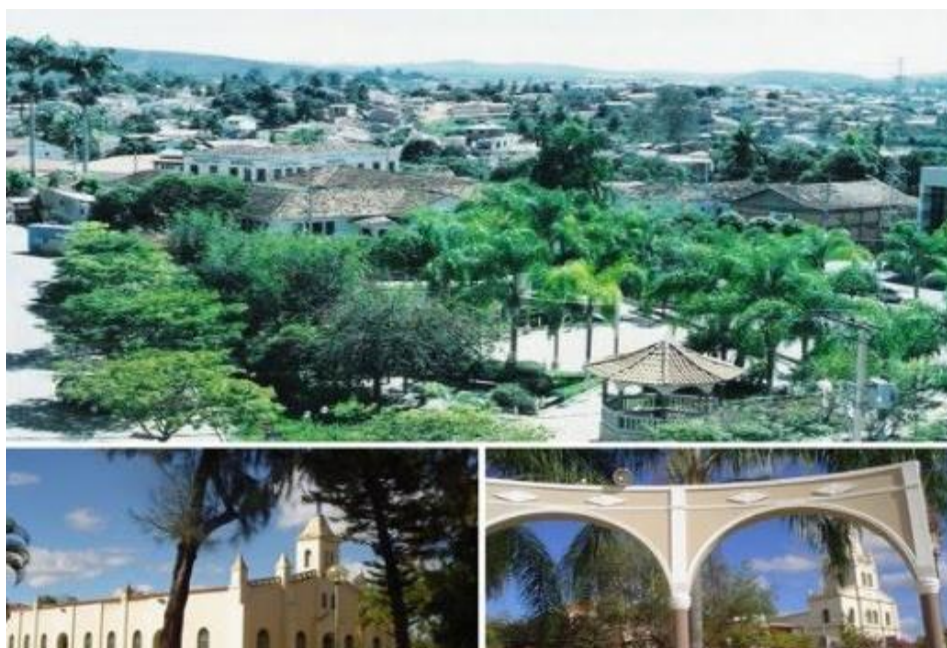


Fonte:<http://www.google.com.br>

A área do município de Salinas é de 1904,79 km<sup>2</sup>. Possui uma população de 39178 habitantes (IBGE 2010), maior parte da população é urbana (78,40%). O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – (IDHM) em 2010 é de 0,679(PNUD, IPEA E FJP, 2013). Consta-se que em 2010, das pessoas ocupadas na faixa etária de 18 anos ou mais, 25,96% trabalhavam no setor agropecuário, 0,49% na indústria extrativa, 8,61% na indústria de transformação, 9,13% no setor de construção, 0,86% nos setores de utilidade pública, 14,78% no comércio e 37,90% no setor de serviços.



Foto 5 - Parte da cidade de Salinas/MG



Fonte: <https://www.google.com.br/search?q=foto+de+cidade+de+salinas>

Pertinente à temática de estudo é interessante destacar a frota de veículos desses municípios (tabela 2) e a relação veículo/habitante.

Tabela 2 – Frota de veículos por município

Tipo	Montes Claros	Francisco Sá	Bocaiuva	Grão Mogol	Salinas
Automóvel	72.160	1503	5672	737	4066
Caminhão	4417	142	460	82	428
Caminhonete	11.385	365	1064	202	1015
Trator	635	0	63	0	35
Camioneta	3261	57	191	47	121
Ciclomotor	146	2	9	0	2
Micro-Ônibus	290	0	0	0	0
Motocicleta	62.410	1928	5039	948	6431
Motoneta	10.019	76	327	13	342
Ônibus	1039	85	147	70	121
Reboque	697	43	137	13	185
Side-car	5	71	67	3	71
Outros	106	1	2	0	1
Trator Estel	1	0	4	0	1
Trator rodas	12	0	1	0	16
Triciclo	57	1	10	0	5
Utilitário	663	6	10	1	32
<b>Total</b>	<b>170.184</b>	<b>4339</b>	<b>13250</b>	<b>2135</b>	<b>12918</b>

Fonte: [www.denatran.gov.br](http://www.denatran.gov.br)/abril,2013

O indicador veículo/100 (cem) habitantes<sup>16</sup> é o método que poderia verificar a quantidade de veículos pelo número de cem habitantes. Montes Claros possuía em 2013, uma frota que totalizava 170.184 veículos e o número populacional de 361.915 habitantes. A média é de 47,02 de veículos a cada 100 habitantes, conforme análise posterior.

O número de habitantes no município de Francisco Sá é de 24.912 e a frota de veículos de 4.339. Dessa forma, com o método supracitado tem-se uma média de 17,42 veículos a cada 100 habitantes.

O número de habitantes no município de Bocaiuva é de 48.974 e a frota de veículos de 13.250. Dessa forma tem-se uma média de 27,6 veículos a cada 100 habitantes.

Em Grão Mogol o número de habitantes é de 15.667 e a frota de veículos de 2.135. Utilizando o método citado anteriormente tem-se uma média de 13,67 veículos a cada 100 habitantes.

Já no município de Salinas o número de habitantes é de 40.942 e a frota de veículos de 12.918. Com o método indicado tem-se uma média de 31,55 veículos a cada 100 habitantes.

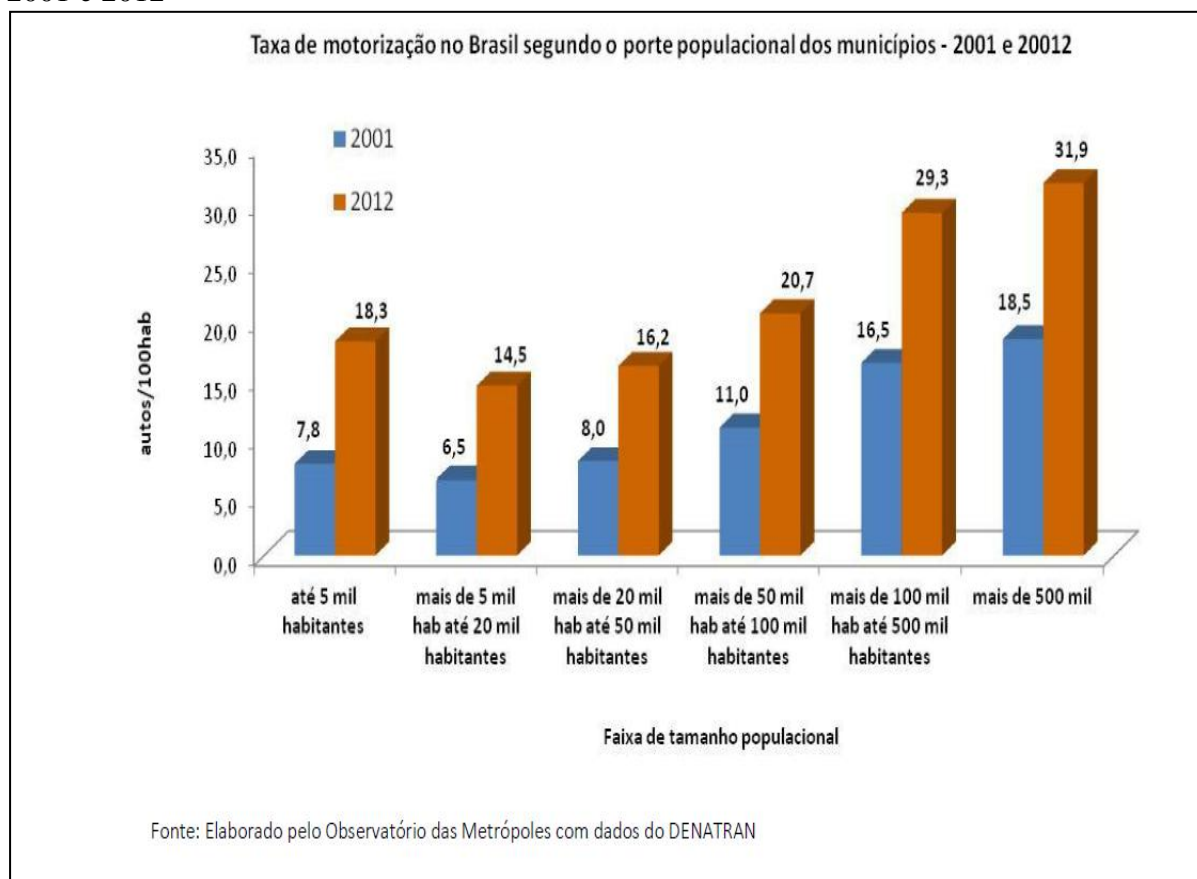
Conforme o relatório do observatório das metrópoles do DENATRAN (2013), faz-se uma comparação da taxa de motorização, que é a relação do número de veículos para cada cem habitantes.

O Gráfico 1 retrata a taxa de motorização no Brasil segundo o porte populacional, para que posteriormente possa ser feita uma análise com os indicadores dos municípios de maior incidência de acidente de trânsito na área do PML.

---

<sup>16</sup> Análise proposta pelo artigo *Taxa de mortalidade de acidentes de trânsito e frota de veículos*. Disponível em [www.scielo.com.br](http://www.scielo.com.br).

Gráfico 1 - Taxa de motorização no Brasil segundo o porte populacional dos municípios - 2001 e 2012



Fonte: [http://www.observatoriodasmetrolopes.net/download/auto\\_motors2013.pdf](http://www.observatoriodasmetrolopes.net/download/auto_motors2013.pdf)

O gráfico mostra que houve uma progressão na taxa de motorização por habitantes do ano de 2001 para 2012, tanto nos municípios de menor porte quanto nos de maior porte. Utilizam-se os dados do ano de 2012 acima para se fazer uma comparação com os indicadores de alguns municípios da área do PML.

Ao observar os municípios de maior incidência de acidentes de trânsito na área do PML, que são em ordem decrescente, Montes Claros, Francisco Sá, Bocaiuva, Grão Mogol e Salinas. Feitos os cálculos obtêm-se a seguinte taxa de motorização:

Tabela 03– Taxa de motorização de alguns municípios da área do PML

Município	População	Taxa (Veículos/100hab)
Montes Claros	361.915	47,02
Francisco Sá	24.912	17,42
Bocaiuva	48.974	27,06
Grão Mogol	15.667	13,63
Salinas	40.942	31,55

Fonte: IBGE, 2013, Org. MENDES, A.C.C

Com os indicativos de taxa de motorização desses municípios, verifica-se que:

- Montes Claros se enquadra nos municípios que possui de 100 mil até 500 mil habitantes, pois possui uma população de 361.915 habitantes. O índice nacional para esse grupo de município foi de 29,3 veículos para cada 100 habitantes. O índice de Montes Claros é de 47,02 veículos por 100 habitantes, sendo maior 60,48%. Ainda, deve-se mencionar o indicativo taxa de motorização no fluxo de veículos flutuantes, pois o mesmo pode resultar na irrealidade dessa taxa de motorização.
- Francisco Sá enquadra-se nos municípios que possuem de 20 mil até 50 mil habitantes. O índice para esses municípios é de 16,2. Esse município apresenta a taxa de 17,42, ou seja, 7,5% maior que a taxa brasileira.
- Bocaiuva, com 48.974 habitantes, possui uma taxa de 27,6. Também está inserida na relação de municípios de 20 mil até 50 mil habitantes. Entretanto encontra-se maior que a taxa brasileira de 16,2 em 67,3%.
- Grão Mogol possui uma população de 15.667, classificando-se entre os municípios de mais de 5 mil e até 20 mil habitantes. A taxa desse município é de 13,63, sendo menor que a média brasileira de 14,5.
- Em Salinas, a população é de 40.942, enquadrando-se entre os municípios de 20 mil até 50 mil habitantes, com média brasileira de 16,2. Esse município apresenta uma taxa de motorização de 31,55, sendo, portanto, maior que a taxa brasileira em 94,8%.

Com o número populacional faz-se ainda a análise do indicador da taxa do número de  $\boxed{\text{óbitos}/100.000 \text{ mil habitantes}^{17}}$ . O estudo empírico desta pesquisa se deu na área do Posto Médico Legal da 1ª Delegacia Regional de Montes Claros, local onde foi feito o levantamento nas Declarações de óbito, considerando o período de 2008 a 2012. Após o levantamento dos dados, fez-se a análise dos índices de vítimas fatais, causadas pelo trânsito nessa área que engloba 39 municípios do Norte de Minas.

A maior dificuldade detectada para a elaboração do estudo de acidentes de trânsito no Posto Médico Legal foi a conhecida “cifra negra”<sup>18</sup>, ou seja, somente registram-se as

---

<sup>17</sup> Análise proposta pelo artigo KILSZTANJN, S. et al. *Taxa de mortalidade de acidentes de trânsito e frota de veículos*. Disponível em [www.scielo.com.br](http://www.scielo.com.br). (2001).

<sup>18</sup> Termo utilizado pelos Policiais Militares ao se referirem às vítimas em estado grave de acidentes de trânsito, que são encaminhadas para atendimento médico hospitalar. Nesse sentido, a cifra negra é a falta de informação se houve óbito ou sobrevivência das vítimas nos hospitais. Havendo óbito, as causas de morte não são incluídas como acidente de trânsito.

mortes ocorridas no local do acidente. Assim, os casos em que as vítimas são atendidas nos hospitais e morrem posteriormente não entram nas estatísticas. Como se fez para essa pesquisa uma observação em outras fontes de dados, como DATASUS, dados da PMMG e BMMG, chegou-se à conclusão, também, da dificuldade quanto às fontes de informações, haja vista a falta de uniformização entre as instituições, pois não há um banco de dados padrão sobre vítimas de acidentes de trânsito.

A pesquisa foi feita com os registros de mortes por acidente de trânsito constante em 873 declarações de óbitos (D.O), no posto médico legal da 1ª Delegacia Regional de Montes Claros/MG. Desse total, em 225 D.O não constava o município onde ocorreu o acidente de trânsito. Importante destacar que dentre os 39 municípios os que apresentaram maior índice de acidentes foram: Montes Claros, com o número de 220 e a porcentagem de 25,01%; Francisco Sá, com 79 e porcentagem 9,03%; Bocaiuva, com 73 e porcentagem de 8,34%; Grão Mogol, com 62 e porcentagem de 7,09%; e Salinas, com 41 e porcentagem de 4,7%.

A tabela 4 demonstra a área do PML, a frequência e a porcentagem dos óbitos por acidente de trânsito no período indicado.

Tabela 4 – Ocorrência de acidente de trânsito nos Municípios na área do PML - 2008 a 2012

<b>Municípios<sup>19</sup></b>	<b>Frequência</b>	<b>%</b>
<b>Montes Claros</b>	<b>220</b>	<b>25,01</b>
<b>Francisco Sá</b>	<b>79</b>	<b>9,0</b>
<b>Bocaiuva</b>	<b>72</b>	<b>8,2</b>
<b>Grão Mogol</b>	<b>62</b>	<b>7,1</b>
<b>Salinas</b>	<b>41</b>	<b>4,7</b>
Mirabela	20	2,39
Engenheiro Navarro	21	2,39
Capitão Éneas	16	1,8
Claro dos Poções	13	1,48
Taiobeiras	11	1,3
Coração de Jesus	10	1,1
Juramento	9	1,0
Padre Carvalho	8	0,9
Olhos D'água	8	0,9
São João do Paraíso	7	0,8
Fruta de Leite	7	0,7
Cristália	6	0,6
Ibiaí	6	0,6
Janaúba	6	0,7
Rio Pardo de Minas	4	0,5
Curral de Dentro	4	0,5
Januária	3	0,3
Lagoa dos Patos	3	0,3
Botumirim	3	0,3
Brasília de Minas	3	0,3
Jequitaí	3	0,3
Indaiabira	3	0,3
São João da Lagoa	3	0,3
Engenheiro Dolabela	2	0,2
Glaucilândia	2	0,2
São João do Pacuí	2	0,2
Manga	1	0,1
Montalvânia	1	0,1
Montezuma	1	0,1
Monte Azul	1	0,1
Japonvar	1	0,1
Catuni	1	0,1
São João da Ponte	1	0,1
Joaquim Felício	1	0,1
Francisco Dumont	1	0,1
Itacambira	1	0,1
Ninheira	1	0,1
Novorizonte	1	0,1
São Francisco	1	0,1
Santa Cruz de Salinas	1	0,1
Berizal	1	0,1
Verdelândia	1	0,1
<b>Total</b>	<b>677</b>	<b>74,06</b>
não consta	196	25,94
<b>Total D.O</b>	<b>873</b>	<b>100</b>

Fonte: Pesquisa direta, 2013

<sup>19</sup> Alguns municípios registrados com acidentes de trânsito, com vítimas fatais, no período de 2008 a 2012, não pertencem à área do PML de Montes Claros/MG, que são: Janaúba, Brasília de Minas, Jequitaí, Manga, Montalvânia, Monte Azul, Japonvar, São João da Ponte, Joaquim Felício, São Francisco e Verdelândia.

É importante ressaltar que se calculou o indicador óbitos por habitantes, com  $\boxed{\text{óbitos}/100.000 \text{ mil habitantes}}$  e os dados obtidos são apresentados nos resultados em sequência.

Segundo Waiselfisk (2013), no mapa da violência, a taxa brasileira de óbito por acidente de trânsito para cada 100 mil habitantes é de 22,5, registrada no ano de 2011. O estudo mais recente do mapa da violência tem a análise de 2011, que apresentou um número total de óbitos de 43.256 por acidente de trânsito no Brasil. Ao analisar os indicativos dos municípios acima citados, faz-se a comparação com o indicativo brasileiro. Constatam-se os seguintes resultados para as taxas de óbitos por 100.000 mil habitantes no período de 2008 a 2012:

- Montes Claros a taxa é de 60,79, maior que a média brasileira 170,18%.
- Para análise calcula-se a taxa de óbito por 100 mil habitantes, mesmo nos municípios que apresentam índice populacional inferior em sequência:
  - Francisco Sá, taxa de 317,12.
  - Bocaiuva, a taxa é 147,02.
  - Grão Mogol, taxa de 395,74.
  - Salinas, taxa de 100,14.

Entretanto, essa é uma análise de óbitos de um período de cinco anos (2008 a 2012), compreendendo-se que:

- o comparativo de período (2008 a 2012) supracitado não é válido para ser comparativo com a taxa brasileira anual, obtida com dados de 2011 (22,5);
- a taxa brasileira não serve de comparativo para os municípios devido ao porte populacional diferenciado;
- é necessário observar indicativos de municípios de mesmo porte. Entretanto, se ocorrer um acidente de trânsito, por exemplo, envolvendo um veículo como ônibus, vitimando fatalmente várias pessoas, haverá um aumento significativo de óbitos e os mesmos municípios terão um quantitativo diferenciado para um mesmo período.
- Mesmo constituindo realidades tão díspares, verifica-se que Montes Claros, município de porte médio, apresenta uma taxa de óbitos superior aos demais municípios da área do PML, que são considerados, em termos populacionais, como pequenos.

Torna-se necessário apresentar o número de vítimas fatais nesses municípios por ano, bem como a taxa de óbito inferior a 100. habitantes por ano.

A região Sudeste apresenta taxa de óbitos por 100 mil habitantes de 14,8 e a taxa da capital mineira, Belo Horizonte, é de 25,6. Esses indicativos também não servem de parâmetros para análise dos indicativos desses municípios citados.

Quando se aborda esse indicador de taxa de óbito por 100.000 mil habitantes, é importante ainda destacar que não se pode afirmar que esses óbitos se tratam de vítimas oriundas dessas localidades, pois a maioria dos acidentes de trânsito ocorre nas rodovias e o fluxo de veículos que transita nas BRs tem pessoas de diversos locais. Então, os óbitos ocorreram nessas localidades, mas há a possibilidade de as vítimas serem de outras localidades.

Outro indicador que pode ser utilizado nesse estudo é o óbito por veículos, sendo a fórmula de cálculo  $\frac{\text{óbitos}}{10.000 \text{ mil veículos}}$ . Consideram-se para essa análise, ainda, os cinco municípios de maior incidência de óbitos na área do PML, Montes Claros, Francisco Sá, Bocaiuva, Grão Mogol e Salinas. Obtêm-se os resultados em sequência:

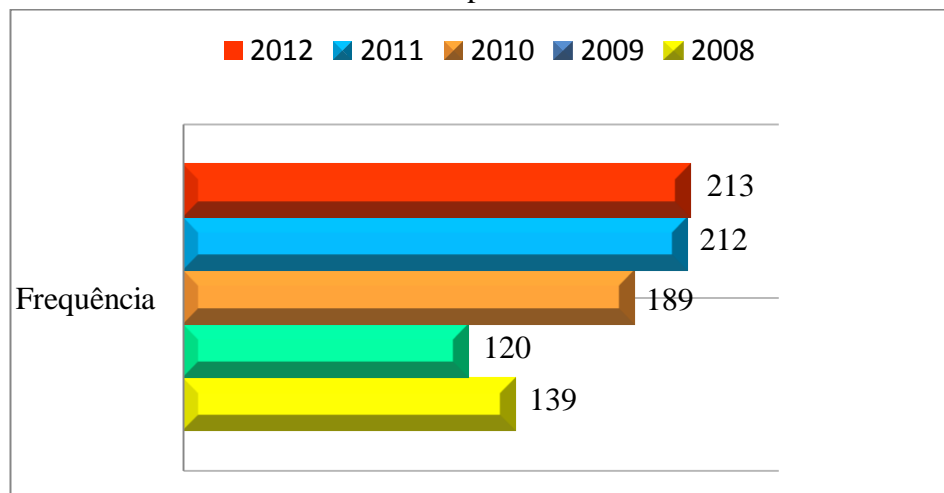
- em Montes Claros, taxa de 0,013
- em Bocaiuva, taxa de 0,05
- em Salinas, taxa de 0,032
  
- Municípios com frota inferior a 10.000 mil veículos
- ✓ em Francisco Sá, taxa de 182,07
- ✓ em Grão Mogol, taxa de 267,36

Destacam-se, aqui, dificuldades em analisar esse indicativo de óbitos por 10 mil veículos. Primeiramente, não se tem o número de óbitos por 10 mil veículos atual. Têm-se resultados atuais de óbitos por 100 mil veículos, portanto o número da estimativa é muito grande para se tratar do número de veículos dos municípios da área do PML. Há municípios na área de abrangência do PML com frota menor que 10 mil veículos. Portanto, não foi possível identificar um parâmetro brasileiro para análise.

Ao analisar o número de vítimas fatais por acidente trânsito por ano, no período de 2008 a 2012, obteve-se o resultado conforme demonstrado no gráfico 2.



Gráfico 2 – Índice de vítimas fatais por A.T na área do PML - 2008 a 2012



Fonte: Pesquisa direta, 2013. Org. MENDES, A.C.C.

O gráfico 2 mostra a incidência dos óbitos por acidente de trânsito, sendo que no ano de 2008 ocorreram 139 mortes por acidente de trânsito; em 2009, ocorreram 120; em 2010, foram registrados 189; no ano de 2011, houve um número 212 mortes; e em 2012, foram registrados 213 óbitos por acidente de trânsito. Diante dessa frequência, observa-se que a percentagem desse período é progressiva, havendo um aumento no número de vítimas fatais.

**Tabela 5- Acidente de Trânsito por Declarações de óbito anual**

Ano	Total D.O	Total AT	%
2008	453	139	30,7%
2009	390	120	30,8%
2010	577	189	32,7%
2011	527	212	40,2%
2012	442	213	48,2%
<b>Total</b>	<b>2389</b>	<b>873</b>	<b>36,5%</b>

Fonte: pesquisa direta. Org. MENDES, A.C.C.

Conforme a tabela 5, verifica-se que houve uma diminuição na percentagem de acidentes de trânsito no ano de 2009. Entretanto, quando se verifica o número de declarações de óbitos analisadas ano a ano, observa-se que não há diminuição, mas uma progressão. Em 2008, houve um número no total de registros de mortes de 453; em 2009, de 390; em 2010, 577 óbitos; em 2011, 527 registros; e em 2012, 442 mortes. Percebe-se que há uma oscilação no número total de registros de mortes no PML, assim em 2009 há uma redução no número total de mortes, não somente por vítimas fatais em acidente de trânsito, mas também por outras causas de morte não consideradas para esse estudo.

Quando se observa somente os índices de vítimas fatais por acidente de trânsito, nota-se que em 2008 constam 30,70%; em 2009, 30,80%; em 2010, 32,70%; em 2011, 40,20%; e em 2012, constam 48,20% no número de óbitos na área dos municípios do PML. Logo, há uma progressão na incidência dessas vítimas fatais por acidente de trânsito.

Diante desse crescimento do número de vítimas fatais por acidente de trânsito, o senso comum trata como se fosse imprudência, negligência, e até as autoridades de trânsito enfatizam esse discurso como resposta à sociedade. Afirmam que os condutores de veículos estão imprudentes, negligentes no trânsito, retratam as condições das vias e a falicidade de aquisição de veículos, justificando, dessa forma, o número de acidentes e as consequências que eles trazem. As falas de agentes da PM denotam isso:

Evidentemente, a consciência no seu valor absoluto não atingiu a todos os motoristas que transita diuturnamente, da mesma forma. A evolução das indústrias automobilísticas se processou de tal forma que o governo federal não deixou de continuar a dá [sic]apoio político e financeiro para manter o crescimento da indústria. Inversamente no nosso país e em especial nas estradas e ruas do Norte de Minas as tragédias causadas por acidentes de trânsito resultam em nossas estatísticas em fato alarmante com vítimas fatais. A partir do momento que um cidadão se informa de que a compra de um veículo passou a ser natural, ou seja, não é necessário ter habilitação para adquirir e dirigir.

Hoje com o desenvolvimento existente em nosso Estado, ficou patenteado que uma nação só poderá tornar-se grande, nos campos econômicos, social e político, na medida e que desenvolva, através de planejamento adequado, bases sólidas, para a consecução das mudanças estruturais desejadas em todos os sentidos. Cito como exemplo sobre a indústria automobilística que ao mesmo tempo faz um veículo percorre de 0 a 100 km em 30 segundos. Não é o mesmo dinamismo das engenharias que constrói ruas e rodovias, não há um bom senso progressivo neste sentido, pois são péssimos os serviços prestados, razão pela qual há um aumento exacerbado em acidente com vítimas fatais.

A importância de uma boa rua e rodovia sinalizada bem feita é, portanto, uma figura importante para a redução de acidentes. Ela é um fator de segurança e instrumentos de desenvolvimento de qualquer país que deseja reduzir o número de acidentes em seu Estado. Tal fato é de conhecimento de toda Polícia Rodoviária Federal e Estadual, bem como a Polícia Militar de Trânsito urbano. É interessante ressaltar, portanto que somente a coerção não resolve, pois existem vários meios de burlar as multas entrando com pedidos de anulação, através de recursos no setor do JARI.

A comunidade em geral é carente em conhecimento das leis, por conseguinte não consegue manter a velocidade conforme e expressas nas placas de sinalizações, com isso ela é imprudente, negligente. Quanto à velocidade, cada dia a indústria produzem os veículos com mais velocidade, mas esquecem que as ruas e rodovias não comportam tal velocidade e desrespeito a sinalização.” (Depoimento de PM/MG que atuou na Polícia Rodoviária Estadual).

Os acidentes de trânsito ocorrem por diversos fatores: condições das vias, pelo próprio condutor. Existe uma cultura de que o acidente de trânsito só ocorre com o outro. Os condutores acreditam que não vão se envolver com acidentes e quando ocorre um acidente de trânsito foi por fatalidade. (Depoimento de PM MG).

Essa inobservância do dever objetivo de cuidado é reconhecida como a quebra do dever de cuidado imposto a todos e manifesta por meio de três modalidades de culpa<sup>20</sup>: imprudência, negligência e imperícia. Para esse estudo, é importante destacar os conceitos de imprudência e negligência, entendidos como:

Imprudência é a culpa de quem age, ou seja, aquela que surge durante a realização de um fato sem o cuidado necessário. Pode ser definida como a ação descuidada. Implica sempre um comportamento positivo. Como diz Magalhães Noronha: “ A imprudência tem forma ativa. Trata-se de um agir sem a cautela necessária. É forma militante e positiva da culpa, consistente no atuar o agente com precipitação, insensatez ou inconsideração, já por não atentar para a lição dos fatos ordinários, já por não perseverar no que a razão indica”. Uma característica fundamental da imprudência é a de que nela a culpa se desenvolve paralelamente à ação. Desse modo, enquanto o agente pratica a conduta comissiva, vai ocorrendo simultaneamente a imprudência. Exemplos: ultrapassagem proibida, excesso de velocidade, trafegar na contramão, manejar arma carregada etc. Em todos esses casos, a culpa ocorre no mesmo instante em que se desenvolve a ação.

Negligência: é a culpa na sua forma omissiva. Consiste em deixar alguém de tomar o cuidado devido antes de começar a agir. Ao contrário da imprudência, que ocorre durante a ação, a negligência dá-se sempre antes do início da conduta. Implica, pois a abstenção de um comportamento que era devido. O negligente deixa de tomar, antes de agir, as cautelas que deveria. Novamente, Magalhães Noronha é preciso: “No sentido do código, ela é a inação, inércia e passividade. Decorre de inatividade material (corpórea) ou subjetiva (psíquica). Reduz-se a um comportamento negativo. Negligente é quem, podendo e devendo agir de determinado modo, por indolência ou preguiça mental, não age ou se comporta de modo diverso.” Exemplos: deixar de reparar os pneus e verificar os freios antes de viajar, não sinalizar devidamente perigoso cruzamento, deixar arma ou substância tóxica ao alcance de criança etc. (CAPEZ, 2011, p.233).

O senso comum trata as consequências dos acidentes de trânsito puramente como imprudência e negligência, o que vem causando a naturalização das mortes no trânsito. Nesse estudo, propõe-se que as consequências causadas pela conduta dos motoristas são o resultado da ausência de controle social, que implica na falta de conduta normal<sup>21</sup>.

<sup>20</sup> Conforme Capez (2011, p. 230), culpa é o elemento normativo de conduta. A culpa é assim chamada, porque sua verificação necessita de um prévio juízo de valor, sem o qual não se sabe se ela está ou não presente.

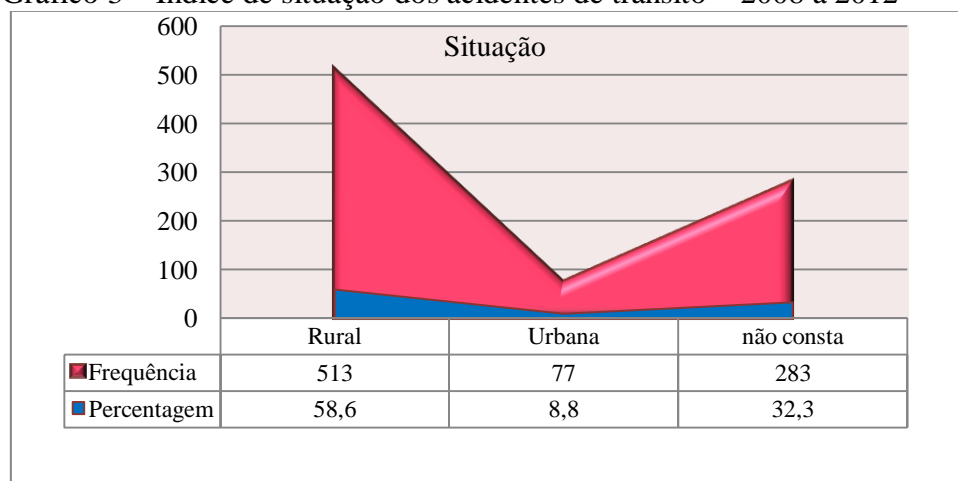
<sup>21</sup> Conforme Capez (2011, p. 230), a conduta normal é aquela ditada pelo senso comum e está prevista na norma, que nada mais é do que o mandamento não escrito de uma conduta normal. Assim, se a conduta do agente afasta-se daquela prevista na norma (que é a normal), haverá a quebra do dever de cuidado e, conseqüentemente, a culpa.

É o padrão social e a conduta não desenvolvida por um processo civilizador, como propõe Nobert Elias, em que o processo de restrição, de limitar com punição, muda os padrões para que sejam favoráveis às relações sociais. São os dois mecanismos que poderiam minimizar as mazelas no trânsito: a socialização e o controle social. A socialização que se inicia na família e estende para o meio institucional, inserindo a escola e outras instituições como igreja, e mesmo a comunidade de forma geral. Ao tratar da escolarização, que no entendimento aqui defendido não ocorre somente na escola, mas por meio da socialização primária e secundária. É importante destacar para a educação segura no trânsito a teoria de aprendizagem de Vygostky.

Com base na referida teoria, a aprendizagem para o trânsito seguro ocorre pela construção histórico-social, pela cultura. O aprendiz constrói, é ativo, co-autor do seu conhecimento, e a cultura do trânsito seguro deve ser criada e repassada pensando-se na solidariedade, na colaboração. Dessa forma, distancia-se o discurso do senso comum, quando se verifica que acidente de trânsito é causado por imprudência, negligência, entendendo acidente de trânsito como ausência de controle social.

No que diz respeito à situação desses acidentes de trânsito com vítimas fatais, verifica-se que a maioria deles ocorreu em áreas rurais, conforme demonstra o gráfico 3.

Gráfico 3 – Índice de situação dos acidentes de trânsito – 2008 a 2012



Fonte: Pesquisa direta, 2013. Org. MENDES, A.C.C.

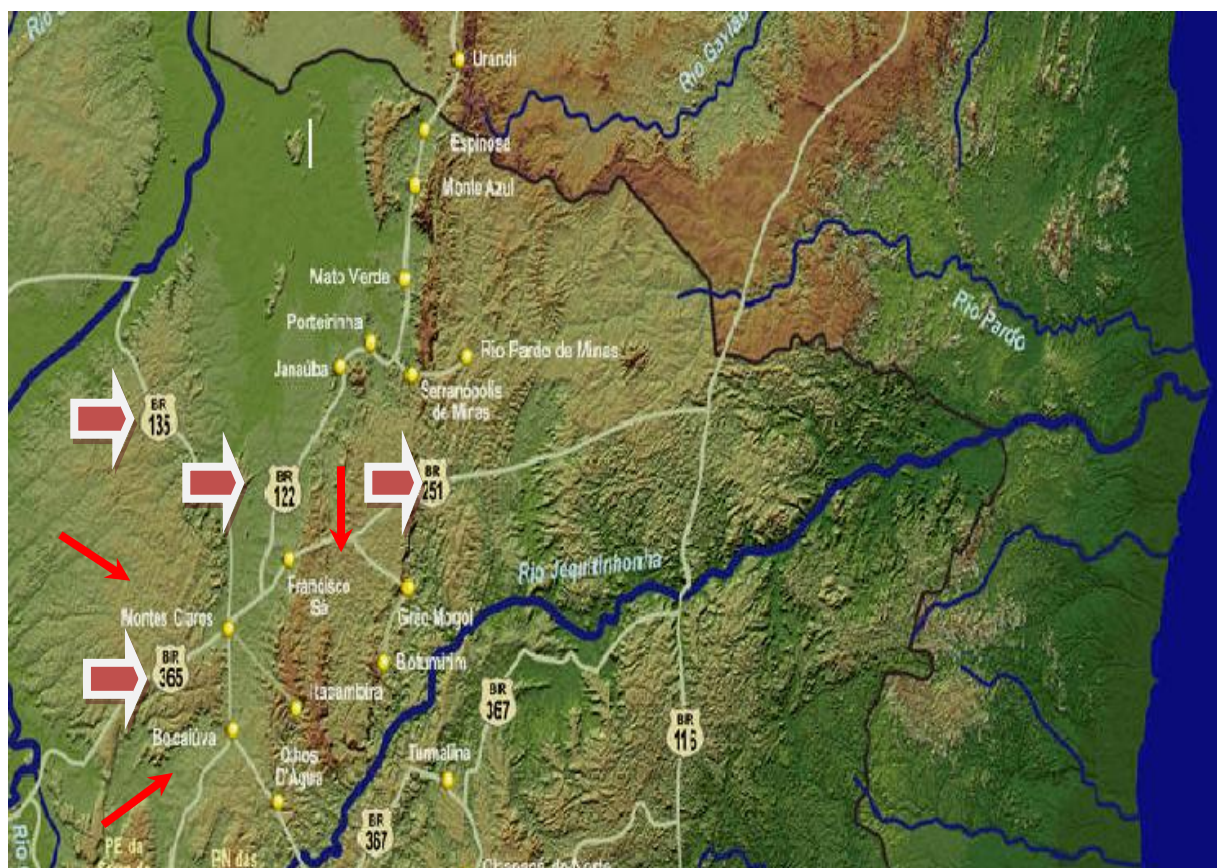
A maioria dos registros de acidentes com vítimas fatais no período de 2008 a 2012 ocorreu na zona rural, com um número de 513. Em contrapartida, a zona urbana teve o número de 77. Tem-se a incidência de 58,6% dos acidentes de trânsito ocorridos na zona rural, 8,8% na zona urbana e um total de 32,3% de declarações de óbito em que não se

constava a situação. Percebe-se que a maioria dos acidentes de trânsito com vítimas fatais ocorreu nas BRs, que se encontram na zona rural.

Houve uma dificuldade muito grande para levantar os dados das declarações de óbito no PML, no que se refere aos locais de maior incidência dos acidentes, pois os dados são preenchidos manualmente e muitos não estavam legíveis, outros inexistentes. Havia uma confusão para especificar as vias, sendo que nos registros constavam BR, MGT, MG, MGC e outras denominações para identificar uma mesma área.

O mapa 6 mostra as BRs que cortam a região do PML, como a 251, 135 e 365, que ligam Montes Claros a outras cidades do Norte de Minas. Como destacado anteriormente, verifica-se que trechos do traçado das BRs coincidem com as unidades que caracterizam o relevo e as serras.

Mapa 6 - BR's que interligam Montes Claros e região de entorno



Fonte: [www.denatran.gov.br/](http://www.denatran.gov.br/)

A partir das informações que constam nas declarações de óbitos, os locais<sup>22</sup> de maior incidência de acidentes de trânsito com vítimas fatais foram as BR's 251, 135, 365, 122 .

Em primeiro lugar, aparece com maior incidência de locais de mortes a BR 251, que liga Montes Claros à cidade de Salinas e, na sequência, a região Nordeste. De acordo com Jornal Estado de Minas, de 20/12/11, trata-se de “uma das rodovias mais movimentadas de Minas Gerais, com um fluxo diário de 10 mil veículos e liga Montes Claros à BR-116 (Rio-Bahia)”. Os municípios com maior frequência de acidentes em seu território foram Francisco Sá, Grão Mogol, Montes Claros, Salinas. Já os municípios com menor frequência foram Curral de Dentro e Padre Carvalho. O registro de Bocaiúva e Coração de Jesus como locais de acidentes constitui um equívoco, uma vez que a referida BR não corta os territórios desses municípios.

Tabela 06 – Incidência de óbitos por local BR 251

<b>Município</b>	<b>Nº de óbitos</b>
Bocaiuva	3
Coração de Jesus	2
Curral de Dentro	1
Francisco Sá	72
Fruta de Leite	3
Grão Mogol	58
Montes Claros	20
Padre Carvalho	4
Salinas	22
<b>Total</b>	<b>187</b>

Fonte: Pesquisa direta, 2013. Org. MENDES, A.C.C

Na sequência algumas fotos mostram acidentes de trânsito ocorridos na BR 251. Tais imagens foram retiradas de jornais que também descreviam o acidente, bem como o número de óbitos. A foto 6 retrata um acidente envolvendo duas carretas e um carro de passeio, na serra de Francisco Sá no dia 01/12/12. Houve a morte do motorista de uma das carretas. Já a foto 7 mostra outro acidente ocorrido no dia 03/01/2011, na mesma BR na altura de Grão Mogol, que vitimou 5 pessoas.

<sup>22</sup> Os locais de maior frequência dos acidentes de trânsito foram organizados nas tabelas conforme as informações das declarações de óbito por BR's.

Foto 6 – Acidente de trânsito na BR 251



Foto 7 – Acidente de trânsito na BR 251



Fonte: <http://g1.globo.com/mg/grande-minas>,

Fonte: <http://www.perfilnews.com.br>.

Outro eixo rodoviário importante é a BR 135, que interliga as regiões Sul e Sudeste do Brasil ao Norte e Nordeste. No Norte de Minas essa BR liga Bocaiúva a Montes Claros e, na sequência, a Januária. Caracteriza-se, nessa pesquisa, como o segundo local de ocorrência de acidentes com vítimas fatais. Não se tem dados do real fluxo de veículos nessa rodovia. “As condições de tráfego da BR-135, no Norte de Minas Gerais, estão sendo avaliados em uma pesquisa realizada durante sete dias na rodovia. Segundo a Polícia Rodoviária Federal, durante a pesquisa foi constatado que cerca de cinco mil veículos passam diariamente por este trecho da rodovia” (<http://g1.globo.com>, 15/11/13).

Os dados referentes aos acidentes de trânsito com óbitos nessa BR são apresentados na tabela 07.

Tabela 07 – Incidência de óbitos por local BR 135

<b>Município</b>	<b>Nº de óbitos</b>
Bocaiuva	57
Engenheiro Navarro	22
Japonvar	1
Joaquim Felício	1
Mirabela	32
Montes Claros	19
Padre Carvalho	1
Salinas	1
<b>Total</b>	<b>134</b>

Fonte: Pesquisa direta, 2013. Org. MENDES, A.C.C

No período analisado ocorreram na BR 135 um total de 134 registros de vítimas de acidentes de trânsito, o que representa a percentagem de 15,43%. Os municípios que apresentam maior incidência são Bocaiuva, Engenheiro Navarro, Mirabela e Montes Claros. Surgem, também, com menor frequência os municípios de Japonvar, Joaquim Felício, Padre Carvalho e Salinas<sup>23</sup>. Há que se ressaltar que além do fluxo de veículos, o traçado dessas rodovias corta uma região de serra entre os municípios de Montes Claros e Bocaiuva trecho no qual é comum a ocorrência de acidentes.

As imagens a seguir mostram acidentes ocorridos nessa BR, que possui um intenso tráfego de veículos, notadamente os de carga sendo o eixo de ligação da região com a capital mineira, Belo Horizonte. A foto 8 retrata um acidente ocorrido na referida BR, no dia 4/3/2012, em Engenheiro Navarro, envolvendo um caminhão e um carro com 5 pessoas, que se tornaram vítimas fatais e foram enviadas ao PML de Montes Claros. Um outro acidente nessa BR chocou os moradores de Montes Claros, quando um soldado do Corpo de Bombeiros que prestava socorro a veículos acidentados foi atingido por um caminhão que perdeu os freios na descida da serra. Esse acidente vitimou 4 pessoas.

<sup>23</sup> Os municípios Padre Carvalho e Salinas não são cortados pela BR 135.



Foto 8 – Cinco morrem na BR 135



Fonte: <http://www.correiodolago.com.br>.

Foto 09 - Acidente na BR 135



Fonte: <http://montesclaros.com>

A BR 365 é uma rodovia diagonal que liga o Triângulo Mineiro ao Norte de Minas interligando Uberlândia a Montes Claros, duas importantes cidades no contexto mineiro. Trata-se de outro local onde os acidentes de trânsito são recorrentes, conforme tabela 08.

Tabela 08– Incidência de óbitos por local BR 365

Município	Nº de óbitos
Claro dos Poções	5
Jequitaiá	3
Montes Claros	15
<b>Total</b>	<b>23</b>

Fonte: Pesquisa direta, 2013. Org. MENDES, A.C.C

Com um registro de 23 óbitos a BR 365 ocupa a terceira posição de incidência de acidentes com mortes registrados na área do PML. O trecho que faz parte da área deste estudo abrange os municípios de Claro dos Poções, Jequitaiá e Montes Claros.

A foto 10 mostra um acidente ocorrido na BR 365, em 14/04/2011, no município de Montes Claros, que ocasionou a morte de duas pessoas.

Foto 10 – Acidente na BR 365



Fonte: <http://noticias.terra.com.br/>

A MGT 122, conforme levantamento nas declarações de óbito do PML, aparece como sendo o quarto local por número de acidentes de trânsito com vítimas fatais. Nela foram registrados 19 acidentes, que ocorreram nos municípios de Capitão Éneas, Janaúba, Francisco Sá e Grão Mogol (tabela 9)

Tabela 09 – Incidência de óbitos por local MGT122

<b>Município</b>	<b>Nº de óbitos</b>
Capitão Enéas	13
Francisco Sá	4
Grão Mogol	1
Janaúba	1
<b>Total</b>	<b>19</b>

Fonte: Pesquisa direta, 2013. Org. MENDES, A.C.C

Um desses acidentes ocorreu no km 167, na MGT 122, entre Montes Claros e Janaúba, no dia 10 de junho de 2012, deixando quatro pessoas mortas e uma ferida. A notícia desse acidente foi divulgada pela mídia, conforme foto 11.

Foto 11 – Acidente na MGT 122



Fonte: <http://g1.globo.com/minas-gerais>

Os acidentes de trânsito na área urbana dentro dessa área que abrange o PML são mais comuns em Montes Claros, a cidade polo dessa região. Pode-se confirmar essa realidade conforme dados da tabela 10.

Tabela 10 – Incidência de mortes na zona urbana

Município	Nº de óbitos
Bocaiuva	3
Coração de Jesus	2
Janaúba	1
Mirabela	1
Montes Claros	70
<b>Total</b>	<b>77</b>

Fonte: Pesquisa direta, 2013. Org. MENDES, A.C.C

A tabela 10 apresenta a ocorrência de acidentes na zona urbana em alguns municípios da área do PML, sendo Montes Claros o de maior incidência. Esse quantitativo é justificado pelo fato dessa ser a maior e mais populosa cidade da região, na qual transitam diariamente milhares de veículos. As condições das vias e a atitude dos motoristas e pedestres também são fatores que interferem.

É importante ressaltar que houve um aumento no período de 2008 a 2012 nos registros na área urbana de Montes Claros, conforme a tabela 11.

Tabela 11 – Incidência de vítimas fatais no município de Montes Claros

Montes Claros	Rural		Urbano	
	Qtde	%	Qtde	%
2008	45	20,45%	0	0%
2009	26	11,82%	12	5,45%
2010	18	8,18%	14	6,36%
2011	21	9,55%	18	8,18%
2012	32	14,55%	17	7,73%

Fonte: Pesquisa direta, 2013. Org. MENDES, A.C.C

Do total de 220 registros de óbitos por acidente de trânsito no município de Montes Claros, em 17 não constavam de forma específica os locais.

A foto 12 mostra um acidente de trânsito, ocorrido na Av. Plínio Ribeiro em Montes Claros envolvendo um veículo que colidiu com um poste. Havia sete pessoas, duas morreram no local, sendo dois jovens um de 31 e outro de 17 anos e outras cinco pessoas ficaram feridas.

Foto 12 – Acidente na área urbana em Montes Claros



Fonte: <http://www.montezulmg.com>

Ao verificar os números apresentados nas tabelas de acidentes de trânsito com mortes, busca-se analisar o controle social, cuja norma é um dos seus instrumentos. Verifica-se que o Brasil é um país que apresenta uma vasta legislação referente a trânsito seguro. Entretanto, a indagação que se pode fazer ao analisar os índices de mortes é: o que falta então?

É nesse sentido que se deve analisar esse mecanismo. Aqui se propõe que o controle social a ser adotado seja o defendido por Elias Norbert, que sugere que o indivíduo cria posturas favoráveis para a civilização. O homem é civilizado através de intervenções externas, cuja punição o disciplina.

Então, nessa perspectiva de controle social com o fim de civilizar o ser sociável, pensam-se quais as medidas devem ser adotadas pelo Estado. O senso comum diz que deve haver maior rigidez na fiscalização por meio das instituições de segurança pública, com maior aplicabilidade de punições. Pensa-se que as estimativas são indicadores do contexto social e os altos índices de mortalidade no trânsito são dados que apontam o controle social. Assim, com a pesquisa, constata-se que o alto número de mortes implica de fato a ausência de controle social pelo Estado, sobre a segurança no trânsito. O que se pode estabelecer nesse contexto de tantas mortes é a necessidade efetiva de coerção social proposta pelas normas.

Destacam-se, nesse contexto social, os mecanismos de controle social e escolarização, numa tentativa para minimizar a realidade do número de óbitos causados pelos acidentes de trânsito. Entende-se, também, que não há nessa perspectiva de socialização uma ou outra instituição específica para tratar de trânsito seguro, ou seja, a questão da problemática do trânsito não deve ser tratada somente pela segurança pública, mas deve envolver toda a complexidade social. Ações que promovam a conscientização isolada, como campanhas temporárias de segurança pública, contribuem, mas não são muito efetivas para esse processo de socializar.

O processo civilizador do indivíduo ocorre, segundo Norbert Elias, por intervenções externas, exigências e imposições de posturas que contribuem para a elaboração de condutas sociais favoráveis. Com a mesma perspectiva, Vygotsky cita que o aprendizado se dá no contexto sócio-cultural, com a mediação entre o aprendiz e quem ensina. Reforça-se, nessa perspectiva de civilizar e reger, a importância de escolarizar para o trânsito seguro. A escolarização se torna um mecanismo para minimizar o número de mortes nesse cenário alarmante.

É necessário distanciar a simbologia do veículo para o cidadão, de forma que a realidade social individualista seja substituída pelo trânsito civilizado, como proposto a seguir.

Segundo Queiroz (2003, p.120), os problemas do trânsito se relacionam direta ou indiretamente com modo de produção econômico-social e somente o desenvolvimento de um pensamento crítico voltado para esse modo de produção pode apontar meios de promover consciência, cidadania e, conseqüentemente, um trânsito mais civilizado, cabendo ressaltar que:

[...] a amputação da cidadania e da solidariedade social através de um modelo político, o incentivo ao individualismo através de um modelo econômico que tornou os indivíduos mais consumidores do que cidadãos e a alienação provocada por um processo de fragmentação do homem e do conhecimento, fizeram com que o país chegasse a uma profunda crise de valores onde o respeito ao indivíduo não tem espaço e onde a vida vale muito pouco. (FARIA *et al*, 1999, p. 12),

Os autores fazem referência também à dificuldade acerca da implantação de políticas públicas que favorecem a educação, fiscalização, infraestrutura e outros aspectos, propostos, a saber.

Oliveira (2010, p.07), sugere que, ao lado do fortalecimento das intervenções já adotadas, sejam implementadas melhorias no espaço urbano, adequando-o de acordo com o crescimento da frota de veículos ao longo do tempo e uma redistribuição mais racional para os diferentes usuários, o que proporcionaria a redução da exposição a esses agravos.

Mynaio (2005, p. 281) destaca que a rápida urbanização e a concomitante motorização nos países em desenvolvimento contribuíram para o crescimento dos acidentes de trânsito e isso não foi seguido por uma engenharia apropriada de estradas e por programas de sensibilização, educação, prevenção de riscos e repressão das infrações. Diante da magnitude do problema, a atuação do setor tem sido incipiente e pouco eficaz.

O aumento dos acidentes de transporte no Brasil é um fato cada vez mais preocupante para a saúde pública, pois, na maioria das vezes, produzem vítimas fatais ou deixam seqüelas irreversíveis. Outro problema está relacionado com os gastos despendidos com morbidades ocasionadas por esse tipo de evento, que geralmente são elevadas e, muitas vezes, permanentes. Constata-se que, apesar das campanhas desenvolvidas com o intuito de reduzir os acidentes de transporte, ainda não tem havido uma conscientização da população com relação aos agravos que esse fenômeno pode trazer. Há constantes referências ao “não dirija embriagado” ou “não dirija se estiver com sono”, e, ainda, “cuidado ao atravessar a rua” e tantos outros, mas, apesar

disso, ainda tem sido elevado o número de mortes e morbidades ocasionadas por esse tipo de evento. (FERREIRA e SANTOS, 2005, p. 262)

Outro aspecto que pode ser relacionado, diante desses índices de acidentes na zona rural, registrados especificamente nas BRs 251, 135, 365, é que eles acabam ocorrendo em função da interligação dos municípios de Montes Claros, Bocaiuva, Pirapora, Francisco Sá, Grão Mogol e Salinas. Dada a centralidade que Montes Claros exerce na região, há o deslocamento de pessoas que consomem diversos produtos e serviços na referida cidade, criando um fluxo constante nas rodovias. Ressalta-se ainda o fato de Montes Claros ser um local de conexão entre essas BR's o que amplia ainda mais o quantitativo de veículos em trânsito, situação que aliada a outros fatores como as condições das vias e do relevo, interferem na ocorrência dos acidentes.

Verifica-se em relação aos altos índices de acidentes nas BRs que cortam os municípios supracitados a mesma caracterização de relevo, em que há a presença de serras<sup>24</sup>. Fato que é frequentemente destacado pela mídia é número de acidentes de trânsito com óbitos, nas serras de Francisco Sá e de Bocaiuva. As rodovias passam por áreas montanhosas e cheias de curva por onde trafegam caminhões de transporte dos mais diversos produtos, bem como ônibus e automóveis.

As serras com curvas podem contribuir para o aumento de acidentes de trânsito, mas não são a única responsável. É preciso levar em conta o cumprimento das normas sociais de convivência no trânsito, o controle social, discutido anteriormente. Quando se diz relações sociais, frisa-se a própria sociedade dos fluxos, que envolve a interação, a própria mobilidade de capitais.

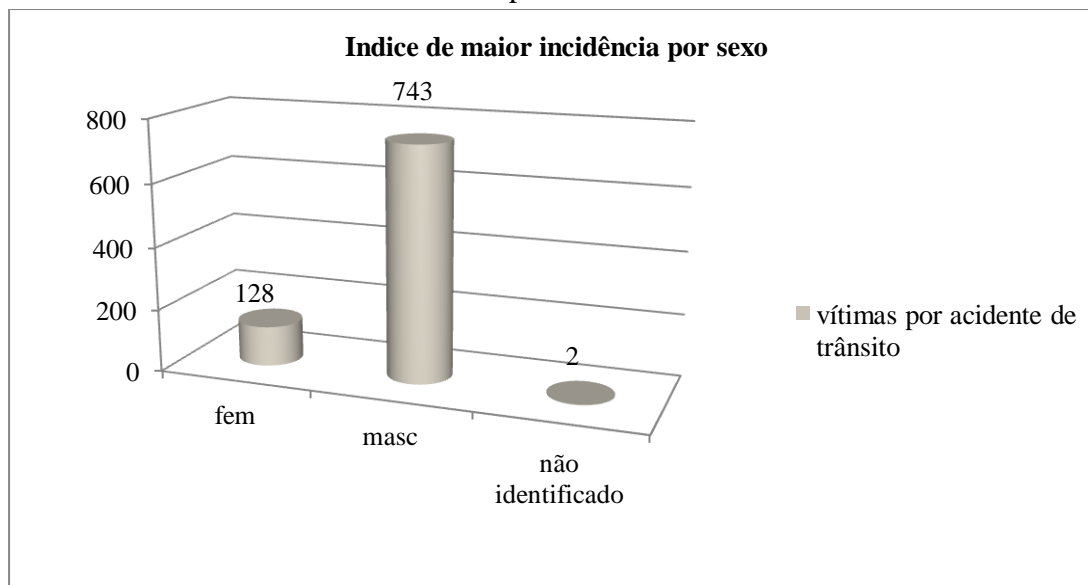
Pode-se inferir, ainda, que os motivos pelos quais isso vem ocorrendo estejam relacionados à ausência de controle social em prol de um trânsito seguro, por parte do cidadão em não se civilizar, e por parte do Estado por não fiscalizar, aplicar a restrição, o limitar com a dor, como propõe Nobert Elias. Também, nas BRs com maior intensidade de fluxos, há a necessidade de um maior controle sobre a circulação e o cumprimento das normas.

---

<sup>24</sup> Ao mostrar a caracterização do relevo dessa área, é importante citar as Categorias de Perfil das rodovias: Plano – nesse caso, não ocorrem aclives ou declives com grandes inclinações. Nesse perfil, o alinhamento permite que os veículos pesados mantenham a mesma velocidade que veículos de passeio. As rampas possuem baixa declividade, não mais que 2%. Ondulado ou montanhoso – ocorre grande variação no perfil da rodovia, apresentando aclives e declives com inclinações maiores. Comumente, verifica-se a presença de cortes nas montanhas para a construção da via e/ou a presença de barrancos. O perfil ondulado ou montanhoso causa redução substancial da velocidade dos veículos pesados em relação aos carros de passeio. Fonte: <http://pesquisarodovias.cnt.org.br/>.

Além dos aspectos gerais relacionados à ocorrência dos acidentes na região do PML, foi feito um levantamento de dados, no propósito de traçar um perfil das vítimas fatais. Foram analisadas as variáveis sexo, idade, cor, estado civil e ocupação. Apresentam-se alguns aspectos do perfil desse cidadão, iniciando com a variável frequência por sexo (gráfico 4), tendo como fonte as declarações de óbitos do PML, no período de 2008 a 2012.

Gráfico 4 - Índice de maior incidência por sexo



Fonte: Pesquisa direta, 2013. Org. MENDES, A.C.C.

Nota-se que da totalidade de 873 registros de mortes o maior percentual refere-se as vítimas do sexo masculino, 84,91%. O número de mulheres representaram 14,63% e em 2% foram considerados não identificados<sup>25</sup>. O Ministério da Saúde, através de pesquisa realizada em 2009, apontou que no Brasil, o número de homens que morrem no trânsito é quatro vezes maior do que o de mulheres. Segundo essa pesquisa a morte de pessoas do sexo masculino pode ser justificado pelos padrões socioculturais cristalizados nas relações de gênero. O homem é, em muitas situações mais agressivo ao dirigir e se expõe mais a favores de risco como o excesso de velocidade ou o uso de bebidas alcoólicas.

Outro indicador para análise foi a variável cor (tabela 12), sendo que a maior parte das vítimas foram identificadas na declaração de óbito como pardas, um total de 607, o equivalente a 69,38% do total.

<sup>25</sup> Não identificados devido ao estado de mutilação e/ou putrefação que as vítimas são encontradas.



Tabela 12- Incidência de acidente de trânsito por cor, 2008 a 2012

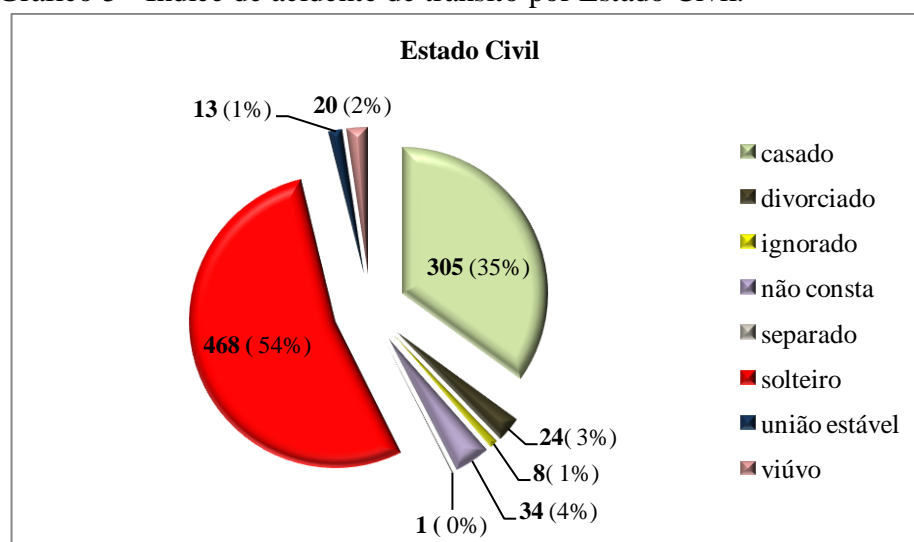
Cor	Frequência	Porcentagem (%)
Amarela	2	0,23
Branca	147	16,8
Parda	607	69,38
Preta	22	2,51
Não consta	97	11,08
<b>Total</b>	<b>875</b>	<b>100</b>

Fonte: Pesquisa direta, 2013. Org. MENDES, A.C.C.

Esse não é um dado relevante considerando que a população brasileira se enquadra nessa categoria. Agregando as duas variáveis percebe-se que a maioria das vítimas eram homens de cor parda.

Outra variável que consta nas declarações de óbito, mas que não é significativa para essa pesquisa é o estado civil das vítimas. O estado civil não implica necessariamente a inferência de existência de filhos, valores de pensão, custos para o Estado, dentre outros. Por isso, não serão tecidas aqui muitas considerações sobre esse indicador, apenas será elencado o quantitativo de vítimas, conforme apresentado no gráfico 05, a seguir

Gráfico 5 - Índice de acidente de trânsito por Estado Civil.



Fonte: Pesquisa direta, 2013. Org. MENDES, A.C.C.

O número de vítimas fatais por estado civil é representado pelo número de óbitos e, respectivamente, percentagem: os solteiros com 468 e 53,49%; os casados com 305,

sendo 34,86%; divorciados com 24 e 2,74%; viúvos são 19, com 2,17%; e união estável com 13 e 1,49%. Registra-se, ainda, o número de 8 ignorados com 0,91% e não consta estado civil em 34 registros, o equivalente a 3,89%.

A pesquisa foi efetuada dentro do Posto Médico legal e, como o espaço é pequeno, durante as consultas e/ou análises nos arquivos que continham as declarações de óbito assistiu-se a muitos procedimentos de necropsias realizadas. Destaca-se, aqui, que nesse período foi também vivenciado o procedimento, dentro do PML, de muitas necropsias realizadas em jovens, vítimas fatais de acidentes de trânsito. Essa percepção da grande quantidade de vítimas fatais por acidente de trânsito em jovens foi confirmada com a tabela 13.

Tabela 13- Incidência de vítimas fatais por faixa etária

Faixa Etária	Frequência	Porcentagem
<b>1 a 15 anos</b>	51	5,84%
16 a 30 anos	<b>332</b>	<b>38,03%</b>
31 a 45 anos	225	25,77%
46 a 60 anos	157	17,98%
61 a 80 anos	69	7,90%
acima de 80 anos	5	0,57%
não consta	34	3,89%
<b>Total</b>	<b>873</b>	<b>100%</b>

Fonte: Pesquisa direta, 2013. Org. Mendes, A.C.C

A tabela 13 mostra que do número de 873 declarações de óbito foram registradas 557 mortes entre pessoas com idade produtiva, ou seja, morte prematura, pessoas em idade ativa de produção. Desse número, 332 com idade de 16 a 30 anos e 225 entre 31 e 45 anos, com incidência de 63,8% dos óbitos.

Nota-se que a realidade da área PML é a mesma da brasileira, pois os maiores índices brasileiros de vítimas fatais causadas pelo trânsito ocorrem em pessoas do sexo masculino, cuja idade está entre 15 e 30 anos. Esse perfil de vítima se tornou um padrão nas estatísticas de trânsito. Uma das possíveis justificativas para essa vitimização, sem desconsiderar outras, é a influência do padrão da modernidade, com a simbologia do automóvel, de “tenha liberdade”, “seja mais veloz”, “supere seus limites”. Tudo que implica a ausência de controle social e desrespeito às normas. Outro aspecto importante é que a maioria dos motoristas, principalmente nas estradas, é do sexo masculino.

Dentre as consequências, além do dano social provocado nos grupos aos quais as vítimas pertenciam, há também um impacto econômico para a sociedade em termos de

perda de rendimento destes indivíduos. Não se pretende aqui mensurar a renda de trabalho média que esse indivíduo teria caso permanecesse vivo em todo o seu período produtivo, mas apenas chamar a atenção para essa questão. Vale destacar que as perdas são significativas, do ponto de vista da PEA, pelo fato de as vítimas serem predominantemente do sexo masculino (com rendimentos de trabalho mais altos) e os óbitos terem maior incidência nas vítimas de faixa etária mais baixa.

Tendo em vista as mortes prematuras quando o indivíduo se encontra em idade produtiva, é importante analisar a ocupação por atividade das vítimas fatais. Para essa análise dividiu-se as ocupações em agrupamento de atividade<sup>26</sup>, contendo 04 categorias, a saber:

1. Superior – profissionais urbanos e rurais qualificados;
2. Baixo Superior – trabalhadores urbanos e rurais não qualificados
3. Médio Inferior – trabalhadores qualificados e não qualificados
4. Médio médio: trabalhadores não-manuais, profissional de nível baixo e pequenos proprietários.

A dimensão de agrupamento por atividades é apresentada, em síntese, conforme quadro 6.

---

<sup>26</sup> O agrupamento de atividades foi elaborado conforme ROSA, Tereza Raquel Silveira. Beneficiário do Programa Bolsa Família de Montes Claros – MG: onde estão e como vivem. **Dissertação** (Mestrado) Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social, UNIMONTES, Montes Claros, 2010.

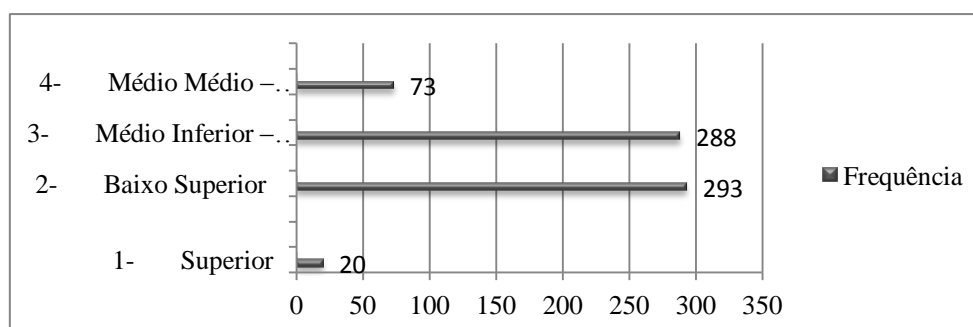
Quadro 06 – Estratos Ocupacionais

<b>Agrupamento de atividades</b>	<b>Frequência</b>	<b>(%)</b>
<b>1- Superior - profissionais urbanos e rurais qualificados</b> (Engenheiro Civil, Médico, Enfermeiro, Farmacêutico, Pedagoga, Professor(a), e outros).	20	2,29%
<b>2- Baixo Superior – trabalhadores urbanos e rurais não-qualificados</b> (recepcionistas, serviços gerais, operador de máquinas, lavrador, produtor rural, jardineiro, carvoeiro, servente, doméstica, motoboy e outros).	293	33,56%
<b>3- Médio Inferior – trabalhadores qualificados e semiqualeificados</b> (metalúrgico, eletricitista, pedreiro, vendedor(a), açougueiro, frentista, auxiliar administrativo, bancário, funcionário público, motorista e outros).	288	32,99%
<b>4- Médio Médio – trabalhadores não manuais profissionais de níveis baixos e pequenos proprietários.</b> (Construtor, autônomo, comerciante, empresário, policiais)	73	8,36%
<b>Total</b>	<b>674</b>	<b>100</b>

Fonte: Pesquisa direta, 2013. Org Mendes, A.C.C

No gráfico 6 é apresentado o quantitativo de vítimas de acordo com o referido agrupamento de atividades.

Gráfico 6 - Distribuição de vítimas por agrupamentos de atividades



Fonte: Pesquisa direta, 2013. Org. MENDES, A.C.C

Conforme o gráfico, os acidentes vitimaram um total de 293 trabalhadores que se enquadravam na categoria 2, a dos profissionais urbanos e rurais qualificados (recepcionistas, serviços gerais, operador de máquinas, lavrador, produtor rural,

jardineiro, carvoeiro, servente, doméstica, motoboy). Verificou-se na declaração de óbito de 288 vítimas que elas se inseriam na categoria 3, eram trabalhadores qualificados e semiquilificados (metalúrgico, eletricista, pedreiro, vendedor(a), açougueiro, frentista, auxiliar administrativo, bancário, funcionário público, motorista. Nas ocupações de categoria 4, trabalhadores não manuais profissionais de níveis baixos e proprietários (Construtor, autônomo, comerciante, empresário, policiais) foram vitimadas 73 pessoas. Foram encontrados apenas 2 registros da categoria 01 dos profissionais urbanos e rurais qualificados (Engenheiro Civil, Médico, Enfermeiro, Farmacêutico, Pedagoga, Professor).

Dentre os 873 óbitos por causa de acidente de trânsito, 674 exerciam atividades nas categorias de ocupação. Mostra-se nos registros também o número relevante de pessoas que enquadravam-se na condição de desocupado.

Quadro 07 – Desocupados(as)

<b>Grupamento de atividades</b>	<b>Atividades</b>	<b>Frequência</b>	<b>(%)</b>
Desocupado(a)	Aposentado (a)	36	4,11
Desempregado(A)	Desempregado	1	0,11
	<b>Total</b>	<b>37</b>	<b>4,11</b>

Fonte: Pesquisa direta, 2013. Org Mendes, A.C.C

Quadro 08 - Estudante

<b>Grupamento de atividades</b>	<b>Atividades</b>	<b>Frequência</b>	<b>(%)</b>
Estudante	Estudante	84	9,62
	<b>Total</b>	<b>84</b>	<b>9,62</b>

Fonte: Pesquisa direta, 2013. Org Mendes, A.C.C

Conforme os registros 84 vítimas eram estudantes o que nos faz pensar sobre o número de pessoas jovens prematuramente em acidente de trânsito.

Em 78 declarações de óbito não constava a ocupação das vítimas. Com a análise dos estratos de agrupamento das atividades, pode-se inferir que houve maior incidência de vitimização com os trabalhadores urbanos e rurais não qualificados. As atividades rurais destacam como sendo de maior incidência entre o número de vítimas fatais dentro da área do PML

A atividade de lavrador (a) teve maior índice, com um total de 157 registros nas declarações de óbito. Uma das justificativas para esse índice, no caso dessas vítimas serem da região Norte de Minas, é fato da maior parte da população regional, mesmo residindo em cidades, exercer atividades ligadas ao rural (PEREIRA, 2006). A autora acrescenta ainda que não há como negar que a base econômica dessa região sempre esteve calcada nas atividades primárias.

Em segundo apresenta-se a atividade de motorista com 137 registros, pertencente à categoria dos qualificados e semiquilificados. Uma possível justificativa é o maior número de motoristas profissionais serem do sexo masculino, profissão tradicionalmente ocupada por esse gênero, se expondo mais aos acidentes de trânsito.

Quanto à relação ocupação/escolaridade, não se pode afirmar que as vítimas foram pessoas sem escolaridade, pois os dados de escolaridade foram ignorados, ou em sua maioria não constam nas D.O, conforme dados da tabela 14.

Tabela 14 – Escolarização das vítimas fatais

Escolaridade	Nº de óbito	Porcentagem
12 e mais anos	1	0,11
De 1 a 3 anos	1	0,11
De 8 a 11 anos	2	0,22
Fundamental	2	0,23
Ignorada	662	75,86
Médio	2	0,23
Não consta	197	22,57
Nenhuma	2	0,23
Superior completo	3	0,33
Superior incompleto	1	0,11
<b>Total</b>	<b>873</b>	<b>100</b>

Fonte: Pesquisa direta, 2013. Org Mendes, A.C.C

A tabela 14 mostra a dificuldade de trabalhar com os dados das declarações de óbitos. Do total de 873 registros, em 662 os dados de escolarização da vítima foram ignorados, e em 197 declarações de óbito não consta o grau de escolaridade.

Essa realidade sobre o banco de dados que trata de acidente de trânsito com vítimas é destacada por OMS *apud* Marin e Queiroz (2000).

[...] recomende que se incluam nas estatísticas as mortes em decorrência de AT ocorridas após trinta dias do acidente, alguns países só consideram os óbitos até o sétimo dia (OMS, 1984). Em descompasso com a orientação da OMS, a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) recomenda que a morte seja registrada até três dias após o acidente (Clark, 1995). Sendo assim, no Brasil, muitas das vítimas de AT vão a óbito sem que este seja registrado como consequência de AT. Há que se considerar ainda que muitos dos acidentados admitidos em hospitais não são identificados como vítimas de AT, mas como de acidentes em geral. Esses motivos explicam por que o registro oficial de mortos no trânsito, especialmente no caso de países em desenvolvimento como o Brasil, não aponta um número real (Braga & Santos, 1995). De acordo com Clark (1995), no caso brasileiro, o sub-registro é bastante elevado, variando de 35% a 100%, conforme a região do País.

Nessa perspectiva da análise dos dados, outro fator de dificuldade é a falta de informação nas declarações de óbito sobre o veículo, se é carro, moto, caminhão. Ainda, tem-se dificuldade na verificação da forma como ocorrência se deu: se houve uma colisão, atropelamento ou tombamento. Em poucos registros, é citado de forma clara que houve um atropelamento. No caso específico desse estudo sobre os acidentes com vítimas no Norte de Minas, verifica-se que ocorre situação idêntica à da esfera nacional.

Minayo (2005, p. 284) relata que os dados de mortalidade carecem de esclarecimentos relativos à causa básica do óbito, o que gera sub-registros, pois não se identifica adequadamente o tipo de acidente de trânsito – se foi por atropelamento, por colisão ou outro tipo de evento, nem se caracteriza devidamente a vítima – se foi um pedestre, ocupante de veículo ou outro. Do ponto de vista da morbidade, não se registram, rotineiramente, os atendimentos ambulatoriais.

Diante do resultado obtido nessa pesquisa, indaga-se: qual o motivo de tantas pessoas morrerem no trânsito? Nessa reflexão, considera-se, diante do referencial teórico proposto, que o fato de tantas pessoas se envolverem em acidentes de trânsito é também devido à falta de socialização para o trânsito seguro.

E quando se trata de consequências, no contexto social, não se pode deixar de verificar as consequências da modernidade conforme Giddens (1991), pois o próprio mundo global é inerente da modernidade, sendo a mudança dos padrões sociais favoráveis à individualização, em vez da coletividade. A globalização gera condutas que priorizam o global sobre o local, os sistemas abstratos sobre a vida em comunidade. A sociedade passa a acreditar em normas regidas pelos sistemas abstratos. A sociedade da informação promulga as normas do mercado. A necessidade de consumo prevalece e, quando se fala em aquisição de veículos, é o mesmo que falar de uma ideologia do consumo. O ser social deixa de adquirir um simples bem, passando a adquirir o valor social, o reconhecimento, a liberdade e a superação dos limites.

Essa ideologia do mundo global atinge com maior intensidade o cidadão jovem, ainda em estado de formação e, quando se observa a influência do consumismo no público jovem, atrelada ao número de vítimas de trânsito em idade produtiva, é visível essa realidade. A ausência de controle social ditado pelo mundo global, a ausência de coerção social pelo Estado, como a inexistência da socialização para o trânsito seguro, podem proporcionar o aumento das mortes entre o público jovem do cenário do trânsito. Apesar de não se poder informar que essa realidade é linear de forma geral, pode-se afirmar que na área dos municípios pertencentes ao PML é evidenciado pela frequência dos registros de mortes.

Para uma análise do número de óbitos do trânsito como uma das consequências da modernidade, apresenta-se a frota de veículos no período de 2008 a 2013 e verifica-se se há um aumento. Posteriormente, verifica-se se há uma relação com o aumento de óbitos nos municípios de maior incidência na área do PML.

Tabela 15 – Número total da frota de veículos entre 2008 a 2013, nos municípios de maior incidência de óbitos por acidente de trânsito, na área do PML.

<b>Município</b>	<b>Frota 2008</b>	<b>Frota 2009</b>	<b>Frota 2010</b>	<b>Frota 2011</b>	<b>Frota 2012</b>	<b>Frota 2013</b>
Montes Claros	115.976	125.760	137.637	151.976	166.127	170.184
Francisco Sá	3.740	2920	3295	3.740	4.171	4.339
Bocaiuva	8.326	9.166	10.272	11.570	12.837	13.250
Grão Mogol	1198	1408	1.584	1798	2041	2.135
Salinas	7403	8.429	9.679	10.883	12347	12.918

Fonte: <http://www.denatran.gov.br/frota.htm>

Não se pode afirmar nessa pesquisa que há linearidade quanto ao aumento do consumo de veículos e aumento de mortes no trânsito na área atendida pelo PML. Ao analisar a frota nos municípios que apresentaram maior registro de óbitos por acidentes de trânsito, percebe-se, conforme a tabela 15, que todos apresentam um aumento da frota. Entretanto, há outras variáveis que devem ser observadas e não se pode afirmar que na área do PML há uma relação linear entre o consumo de veículos, aumento da frota e



aumento de óbitos no trânsito. Todavia se há mais veículos circulando, evidentemente os riscos podem ser maiores.

Outras variáveis são importantes no contexto do PML:

- a maior incidência de acidentes de trânsito ocorrem nas BRs e os números de veículos que circulam são oriundas também de outras localidades;
- o acidente de trânsito registrado na área de um determinado município não implica que o veículo e a vítima pertencem a essa área, podendo os veículos e passageiros serem transeuntes;
- Montes Claros é uma cidade de médio porte, inter-relacionando com a região Norte de Minas. Isso significa que o número de veículos flutuantes e pessoas variam, circunstancialmente, num dado período;
- a cifra negra, pois dos óbitos no trânsito apenas são registradas as vítimas com mortes nos locais. Quem vai para os hospitais e morre posteriormente não entra na estatística de óbito no trânsito.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo sobre acidente de trânsito com vítimas fatais em municípios do Norte de Minas buscou verificar as áreas onde ocorre a maior quantidade de acidentes de trânsito com vítimas fatais, tendo como recorte espacial o território do PML de Montes Claros. Além disso, procurou-se delinear o perfil das vítimas, com ênfase nas variáveis, idade, sexo, ocupação.

A pesquisa mostrou que no período de 2008 a 2012 houve um aumento no número de registros de vítimas fatais, ocasionado por acidente de trânsito em relação ao número total de óbito por outras causas, como homicídios, crimes violentos e outros. Ocorreu portanto, uma progressão no número de mortes por acidente de trânsito.

Sobre os locais de maior incidência na área de abrangência do PML, constatou-se que a maioria ocorre na zona rural, em trechos das BR's que cortam a região. Em ordem decrescente os maiores índices foram encontrados nas BR 251, 135 e 365. Os municípios que apresentam maior índice de acidentes com vítimas foram Montes Claros, Francisco Sá, Bocaiuva, Grão Mogol e Salinas.

Diante do número de vítimas nas áreas supracitadas, algumas inferências acerca dos fatores que contribuem para essa situação podem ser aqui elencadas, como as condições das rodovias, tanto nos trechos serranos (como as serras de Bocaiuva e de Francisco Sá) que exigem dos motoristas um cuidado maior, quanto nas áreas planas, nas quais geralmente o limite de velocidade é ultrapassado. A falta de manutenção das rodovias, com muitos trechos com buracos, falta de sinalização, entre outros, também são indicados como causas de acidentes. Outro fator relaciona-se com o não cumprimento da legislação de trânsito e com a fiscalização ineficiente, ressaltando que há apenas um posto policial para atendimento de toda a área.

Na zona urbana verificou-se um aumento no registro de óbitos na cidade de Montes Claros. Considerando que essa cidade polariza a região de entorno, nela circula diariamente uma população flutuante e isso implica maior fluxo de veículos e pessoas de outras localidades em busca de serviços como saúde, educação ou comércio. Esse fato associado a falta de observância das normas do trânsito, falta de educação para o trânsito e a ineficiente fiscalização pode contribuir para a vitimização de maior quantidade de pessoas em acidentes.

Com relação ao perfil das vítimas constatou-se que a maioria das vítimas era do sexo masculino, jovens em plena idade produtiva (16 a 30 anos). Diante desse resultado

duas justificativas são possíveis: a influência do simbolismo da modernidade entre os jovens, que gera o desrespeito, e a falta de controle para o trânsito seguro. Outro ponto é que a maior incidência de acidentes ocorrem nas BR's e a maioria dos condutores de veículos são homens. Quanto a ocupação, pessoas que se dedicavam a atividade de lavrador foram as principais vítimas. Para a análise ocupação por escolaridade não se pode afirmar que as vítimas eram pessoas sem escolaridade, pois os dados de escolaridade foram ignorados, ou em suas maioria não constam nas DO.

Outras variáveis que devem ser mencionadas considerando o contexto de atendimento do PML. Não foi possível informar se as vítimas eram do Norte de Minas pois a maior incidência de acidentes de trânsito se deu nas BR's, nas quais circulam veículos e pessoas de vários lugares do país. Com os dados dessa pesquisa não se mensura o número de veículos das BR's de cada localidade da área do PML, nem os veículos envolvidos nos acidentes, bem como a forma de ocorrência dos mesmos. Há que chamar a atenção para a cifra negra dos óbitos no trânsito, uma vez que são registrados apenas as vítimas com mortes nos locais dos acidentes. Quem vai para os hospitais e morre posteriormente não entra na estatística de óbito no trânsito.

Conclui-se que as causas de mortes no trânsito são complexas e não se pode apontar somente o motorista como único culpado, mas devem ser consideradas, também, as condições de segurança das vias e dos veículos, a engenharia de tráfego, o relevo e outros aspectos.

Esta pesquisa buscou analisar o controle social e a socialização como mecanismos, no intuito de minimizar a problemática de mortes no trânsito.

A ideia de controle social adotada nesta pesquisa é a de Nobert Elias, em que se constrói no indivíduo condutas favoráveis para a coletividade, e esse papel de construção cabe não somente a uma ou outra instituição, não sendo somente papel da segurança pública, mas de toda a sociedade, tendo em vista que a socialização para o trânsito deve se iniciar desde os primeiros anos de vida, quando se aprende com a família, informalmente com a emoção e, posteriormente, com a socialização secundária, a institucional. Dessa forma, enfatiza-se a escolarização para o trânsito seguro, com ênfase no processo de ensino-aprendizagem proposto por Vygotsky, em que o indivíduo aprende com seu contexto sociocultural, através das mediações de outros indivíduos.

Na perspectiva de Nobert Elias, de se criar condutas favoráveis com a punição, trata-se da própria coerção social aplicada pelo Estado. É pensar em substituir a conduta gerida pela modernidade, caracterizada pelo individualismo. No padrão proposto pela

modernidade, o indivíduo passa a ser conduzido pelos sistemas abstratos, as regras do mercado conduzem, há ausência de controle social, desregramento e falta de limites. Então, é necessária a substituição desse comportamento social individualista pela construção de um comportamento social, pela coletividade, por meio do controle social e da socialização em prol de um trânsito seguro.

Nessa realidade de mortes por acidente de trânsito no Norte de Minas, assim como no Brasil, o número de óbitos é alto, pessoas, em sua maioria em idade produtiva, morrem, e o Estado tem uma perda tanto em questões humanas quanto em questões econômicas.

Essa realidade mostra que, apesar da vasta legislação brasileira sobre trânsito, o cumprimento da mesma pela sociedade ainda fica à mercê de poucos. O poder do Estado no cumprimento das leis permanece ainda fraco. Percebe-se que, além do controle social, deve-se criar a cultura da socialização para o trânsito seguro. Sabe-se, também, que essa inversão cultural é algo para longo prazo, sendo que a cultura para o trânsito seguro ocorrerá de forma gradativa.

Estudar óbitos por acidente de trânsito no Posto Médico Legal da 1ª DRPC de Montes Claros/MG é sentir a realidade de mortes prematuras. Estar dentro de um PML, buscando informações nas declarações de óbito de vítimas fatais, mostra a realidade do descaso. O Posto Médico Legal em questão apresenta-se totalmente desprovido de recursos logísticos, humanos, não apresentando a infraestrutura necessária para as atividades de necropsias. O PML, com sede no município de Montes Claros, está totalmente à mercê de uma gestão estatal. Nesse local de descaso, ocorreu a pesquisa empírica sobre acidente de trânsito com vítimas fatais, não existindo lá instrumentos necessários para se fazer os procedimentos, nem mesmo para os auxiliares de necropsia, tendo em vista que faltam até luvas. O mesmo funcionário que executa a necropsia é quem atende os telefonemas, faz o serviço de recepção e recebe os corpos a serem necropsiados.

Ao ver essa realidade de atendimento no PML, não se pode deixar de retratá-la, haja vista a importância desse serviço em prol da comunidade.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Emerson Gervásio de; RESENDE, Luiza de, FERREIRA, William Rodrigues. Educação para o trânsito: circulação de pedestres pelas calçadas e faixas de rolamento em frente às escolas. **Revista Caminhos de Geografia**. Uberlândia v. 9, n. 26 Jun/2008 p. 38 – 37

ALVAREZ, Marcos César. CONTROLE SOCIAL notas em torno de uma noção polêmica. **São Paulo em Perspectiva**, 18(1): 168-176, 2004.

ALVAREZ, Carlos Alfaro; COLLER, Carlos Diaz. Los Accidentes de Tránsito: creciente problema para la salud pública. **Boletín de oficina sanitaria panamericana**, octubre, 1977.

ANJOS, Kátia Campos dos; EVANGELISTA, Maria Rosa Barral; SILVA, Jorge dos Santos; ZUMIOTTI, Arnaldo Valdir. Paciente vítima de violência no trânsito: análise do perfil socioeconômico, características do acidente e intervenção do Serviço Social na emergência. **Acta ortop. bras.** vol.15 n. 5, São Paulo, 2007.

BACHIERI, Giancarlo; BARROS, Aluísio. J. D. Acidente de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados. **Rev. Saúde Pública** vol.45 no.5 São Paulo Oct. 2011 Epub Sep 16, 2011.

BACKX, S. O serviço social na educação. In: REZENDE, V. I.;CAVALCANTI, L. F. **Serviço Social e políticas sociais**. 3. ed. Rio de Janeiro: UFRJ, p. 121-137, 2009.

BAJOIT, Guy. **Tudo Muda: proposta teórica e análise de mudança sociocultural nas sociedades ocidentais contemporâneas**. Ijuí: Unijuí, 2006.

BARROS, Aluísio J. D et al. Acidentes de trânsito com vítimas: sub-registro, caracterização e letalidade. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 19(4): 979-986, jul-ago, 2003.

BEAUCLAIR, João. Psicopedagogia on line Educação e Saúde **Mental**. O que é psicopedagogia. Disponível em <http://www.psicopedagogia.com.br>. Acesso em: 20/03/2013.

BDMG. **Minas Gerais no século XXI**. Belo Horizonte: Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais, Rona Editora, 2002.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. **Pensamento econômico brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimento**. 2ª edição. Rio de Janeiro: Contraponto, 1995.

BERGER, L. Peter, LUCKMANN, Thomas. **A construção social da realidade: tratado de sociologia do conhecimento**. Petrópolis: Vozes, 1985.

BRANDÃO, Elbe. (org) **Redução das desigualdades: uma das faces do choque de gestão**. Belo Horizonte: SEDVAN/IDENE; Crisálida, 2009.

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise de Situação em Saúde. **Mortalidade por acidentes de transporte terrestre no Brasil**, Secretaria de Vigilância em Saúde, Departamento de Análise de Situação em Saúde. – Brasília, 2007.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 1988.

**BRASIL**. Departamento Nacional de Trânsito. 100 anos de Legislação de Trânsito no Brasil: 1910 - 2010 / Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito, **Conselho Nacional de Trânsito**. Brasília: Ministério das Cidades, 2010.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23-9-97. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília: 2008.

BRASIL. Lei Nº 9.294, de 15 de julho de 1996. Dispõe sobre as Restrições ao Uso e à Propaganda de Produtos Fumíferos, Bebidas Alcoólicas, Medicamentos, Terapias e Defensivos Agrícolas, nos Termos do § 4º do art.220 da Constituição Federal. Disponível em <http://www.camara.gov.br/sileg/integras/306163.pdf>.

BRASIL. [Lei Nº 12.760, de 20 de dezembro de 2012](#). Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12760.htm)

BRASIL. Decreto nº 8.324 de 27 de outubro de 1910. Aprova o regulamento para o serviço subvencionado de transportes por automóveis. Rio de Janeiro, 1910. Disponível <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaTextoIntegral.action?id=42474&norma=58210>

BRASIL. Lei nº 11.705 de junho de 2008. Altera a Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que ‘institui o Código de Trânsito Brasileiro’, e a Lei nº 9.294, de 15 de julho de 1996, que dispõe sobre as restrições ao uso e à propaganda de produtos fumíferos, bebidas alcoólicas, medicamentos, terapias e defensivos agrícolas, nos termos do § 4º do art. 220 da Constituição Federal, para inibir o consumo de bebida alcoólica por condutor de veículo automotor, e dá outras providências. Brasília, 2008.

BRASIL. DENATRAN. Resolução nº 300, de 04 de Dezembro de 2008. Estabelece procedimento administrativo para submissão do condutor a novos exames para que possa voltar a dirigir quando condenado por crime de trânsito, ou quando envolvido em acidente grave, regulamentando o art. nº 160 do Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em [http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_300.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_300.pdf)

BRASIL.CONTRAN. Resolução nº 166 de 15 de Setembro de 2004. Aprova as diretrizes da Política Nacional de Trânsito. Disponível em [www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao166\\_04.doc](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/resolucao166_04.doc)

BRASIL. CONTRAN. Resolução nº 208, de 26/10/06. Estabelece as bases para a organização e o funcionamento do Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito - RENAEST e dá outras providências.

BRASIL. CONTRAN. Resolução Nº 322, de 17 de julho de 2009. Altera a redação do artigo 12 da Resolução nº 297/08, que estabelece o relatório de avarias para a classificação dos danos decorrentes de acidentes e os procedimentos para a regularização

ou baixa de veículos. Disponível em [http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_322\\_09.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_322_09.pdf)

BRASIL. CONTRAN. Resolução nº 297 de 21 de novembro de 2008. Estabelece o relatório de avarias para a classificação dos danos decorrentes de acidentes e os procedimentos para a regularização ou baixa dos veículos e dá outras providências. Disponível em [http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO\\_CONTRAN\\_297.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_297.pdf)

BRASIL. CONTRAN. Resolução Nº 206 de 20 de outubro de 2006. Dispõe sobre os requisitos necessários para constatar o consumo de álcool, substância entorpecente, tóxica ou de efeito análogo no organismo humano, estabelecendo os procedimentos a serem adotados pelas autoridades de trânsito e seus agentes. Disponível em [http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao206\\_06.pdf](http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/Resolucao206_06.pdf)

BRUM, Argemiro. J. **O desenvolvimento econômico brasileiro**. 20ª ed. Ijuí: Editora UNIJUÍ, 1999, 571 p.

BOURDIEU, Pierre. **Contrafogos 2: por um movimento social europeu: tradução, André Telles**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

CASTEL, R. **As metamorfoses da Questão Social. Uma Crônica do Salário**. Petrópolis: Vozes, 1998.

CASTELLS, M. **A Sociedade em Rede**. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1996.

CAPEZ, Fernando. **Curso de direito penal**, volume 1, parte geral. 15 ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

COLOMBO, Irineu. **A linguagem do poder: o fenômeno histórico-social da coerção**. Revista de Filosofia, Curitiba, v. 18 n. 21, p. 27-44, jul./dez. 2005.

CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. (orgs). **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003. P..105.109.

DENATRAN, **Departamento Nacional de Trânsito**. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br>. Acesso em: Maio de 2011.

DOMINGUES, Joelza Ester. **História: o Brasil em foco**. São Paulo: FTD, 1996.

DURKHEIM, Émile. **As Regras do Método Sociológico**. 2ª ed – São Paulo: Martins Fonseca, 1999.

ELIAS, Norbert. **O processo Civilizador**. Tradução autorizada da versão inglesa Ruy Jungman. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

FARIA, Eloir de Oliveira; BRAGA, Marilita Gnecco de Camargo. Propostas para minimizar os riscos de acidentes de trânsito envolvendo crianças e adolescentes. **Ciência e saúde coletiva**. Rio de Janeiro, 1999.

FERREIRA, Denise Labrea; RIBEIRO, Lindioneza Adriano (org). **Acidente de Trânsito em Uberlândia: ensaios da epidemiologia e da geografia**. Uberlândia: Aline, 2006.

FIUZA, César. **Direito Civil: curso completo**. 12. Ed. Revista, atualizada e ampliada. Belo Horizonte: Del Rey, 2008. 1108p.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. Org. e trad. Roberto Machado. Rio de Janeiro: Graal, 1979. p. 295.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e Punir**. Nascimento da prisão. Tradução de Raquel Ramallete. Petrópolis: Editora Vozes, 1987.

FRANÇA, Iara Soares. A cidade média e suas centralidades: o exemplo de Montes Claros no Norte de Minas Gerais. **Dissertação** (Mestrado). Programa de Pós-graduação em Geografia. Uberlândia, 2007.

FURTADO, Celso. **O mito do desenvolvimento econômico**. São Paulo: Paz e Terra, 1974.

GRANADOS, José A Tapia. La reducción del tráfico de automóviles: una política urgente de promoción de la salud. **Rev Panam Salud Publica/Pan Am J Public Health** 3(3), 1998.

GIDDENS, Anthony. **As conseqüências da modernidade**: tradução de Raul Fiker. – São Paulo: Editora UNESP, 1991.

HOFFMANN, M. H.; LUZ, S. S. da Filho. A educação como promotora de comportamentos socialmente significativos no trânsito. In Hoffmann, M. H; CRUZ, R. M.; ALCHIERI J. C. (Org.) **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

HONORATO, Cássio Mattos. **Trânsito Seguro: Direito Fundamental de Segunda Dimensão**. RT 911, ano 100, p. 107-169, set. 2011.

IANNI, Octávio. **As ciências sociais na Época da Globalização**. São Paulo: Cortez Editora, 1996.

IBGE. **Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística**. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em: Outubro de 2011.

\_\_\_\_\_ Censo demográfico 2010. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em outubro 2013.

\_\_\_\_\_ IBGE@idades. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em outubro 2013.

\_\_\_\_\_ Anuário estatístico do Brasil 1966. Rio de Janeiro: IBGE, v. 27, 1966.

\_\_\_\_\_ Anuário estatístico do Brasil 1961. Rio de Janeiro: IBGE, v.22, 1961.

INSTITUTO PESQUISA ECONÔMICAS APLICADAS – IPEA. **Dinâmica urbano-regional: rede urbana e suas interfaces**. Brasília: Ipea, 2011. p. 25 (Bases conceituais da rede urbana brasileira: análise dos estudos de referência).

IPEA. DENATRAN. ANTP. Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras – **Relatório Executivo** – Brasília : IPEA/DENATRAN/ANTP, 2006.



Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia. Observatório das metrópoles. Evolução da frota de automóveis e motos no Brasil 2001 – 2012 (**Relatório 2013**). Rio de Janeiro, out. 2013. Disponível em [http://www.observatoriodasmetrolopes.net/download/auto\\_motos2013.pdf](http://www.observatoriodasmetrolopes.net/download/auto_motos2013.pdf) Acesso em

Jornal Estado de Minas, de 20/12/11

KELSEN, Hans. **Teoria pura do Direito**: tradução João Baptista Machado. 6ª edição. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

KILSZTAJN, Samuel; SILVA César Roberto Leite da; SILVA, Dorivaldo Francisco da; MICHELIN, André da Cunha; CARVALHO, Aissa Rendall de; FERRAZ, Ivan Lopes Bezerra. Taxa de mortalidade por acidentes de trânsito e frota de veículos. **Rev Saúde Pública**. 2001; 35(3):262-8. São Paulo.

LEITE, Marcos Esdras; BATISTA, Ramony Pereira; CLEMENTE, Carlos Magno Santos. Segregação espontânea na cidade de Montes Claros/MG: uma análise auxiliada pelo sensoriamento remoto. **Geoambiente**, Jataí-GO, n.15 jul-Dez/2010

LEITE, M. E; PEREIRA, A.M. A expansão urbana de Montes Claros a partir do processo de industrialização. In: PEREIRA, A, M.; ALMEIDA, M. I.S. de (Org.). **Leituras Geográficas sobre o Norte de Minas Gerais**. Montes Claros: Editora UNIMONTES, p. 33-51, 2004.

LÉON, Letícia Marín. **Acidente de trânsito um problema de saúde pública**. Disponível em [http://www.unicamp.br/unicamp/unicamp\\_hoje/jornalPDF/234pag04.pdf](http://www.unicamp.br/unicamp/unicamp_hoje/jornalPDF/234pag04.pdf). Acesso em 20 set 2011.

LESSA, Simone Narciso. Trem de Ferro: Do cosmopolitismo ao sertão. **Dissertação** (Mestrado em História) Departamento de História, Universidade Estadual de Campinas, 1993.

LIMA, Luiza C. de; XIMENES, Ricardo. Violência e morte: diferenciais da mortalidade por causas externas no espaço urbano do Recife. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 14(4):829-840, out-dez, 1998.

MALTA, Deborah Carvalho; SOARES FILHO, Adauto Martins; MONTENEGRO, Marli de Mesquita Silva; MASCARENHAS, Márcio Dênis Medeiros; SILVA, Marta Maria Alves da; LIMA, Cheila Maria; MORAIS NETO, Otaliba Libânio de; TEMPORÃO, José Gomes; PENNA, Gerson Oliveira. Análise da mortalidade por acidentes de transporte terrestre antes e após a Lei Seca – Brasil, 2007-2009. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**. Brasília, 19(4):317-328, out-dez 2010.

MARÍN, L., QUEIROZ, M. S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v.16, n.1, p.7-21, jan./mar. 2000.

MELLO JORGE, M. H. P. LATORRE, M. R. D. O. Acidentes de trânsito no Brasil: dados e tendências. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v.10, p. 19-44, 1994.

MELLO JORGE, M. H. P.; GAWRYSZEWSKI, V. P.; KOIZUMI, M. S. As causas externas no Brasil no ano 2000: comparando a mortalidade e a morbidade. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v.20, n.4, p. 995-1003, jul./ago. 2004.

MELLO JORGE, M. H. P.; GAWRYSZEWSKI, V. P.; KOIZUMI, M. S. Panorama dos Acidentes de Trânsito/Transporte no Brasil.in: FERREIRA, Denise Labrea, RIBEIRO, Lindioneza Adriano (org). **Acidentes de Trânsito de Uberlândia: ensaios de Epidemiologia e da Geografia**.Uberlândia: Aline, 2006

MELO, Victor Andrade de. O Automóvel, o Automobilismo, e a Modernidade no Brasil (1891- 1908). **Rev. Bras. Cienc. Esporte**, Campinas, v. 30, n. 1, p. 187-203, set. 2008.

MESQUITA, Marcos, Filho; JORGE, Maria Helena Prado de Melo. Características da morbidade por causas externas em serviço da urgência. **Revista brasileira de epidemiologia**. vol.10 n.4 São Paulo Dec. 2007

MINAYO, Maria Cecília de S. A Violência Social sob a perspectiva da saúde pública. **Caderno de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 10 (supl. 1): 07-18, 1994.

MOREIRA, Marco Antônio. **Teorias de Aprendizagem**. São Paulo: EPU, 1995.

NEVES, Ilca; SIQUEIRA, Olgair. **Dinâmica de Orientação Educacional**, 5 ed. Porto Alegre: Globo. 1978.

NEVES, Rita de Araujo; DAMIANI, Magda Florianiana. Vygotsky e as teorias da aprendizagem. **UNI revista** - Vol. 1, nº 2: (abril 2006).

NOLTE, Dorothy Law; HARRIS, Rachel. **As crianças aprendem o que vivenciam: o poder do exemplo dos pais na educação dos filhos**. 7. edição. Rio de Janeiro: Sextante, 2003.

OMS - Organización Mundial de la Salud. **Accidentes del Tráfico en los Países en Desarrollo**. Serie de Informes Técnicos 703. Ginebra: WHO, 1984.

ONU. Resolución 66/260. **Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo**, aprobada por la Asamblea General [sin remisión previa a una Comisión Principal (A/66/L.43 y Add.1)].

OPS - Organización Panamericana de la Salud. **Las Condiciones de Salud en las Americas**. Washington, D.C.: OPS, 1994.

OLIVEIRA, Flávio Mário Alves. O sistema de transporte urbano e os reflexos sobre a (in)segurança no trânsito. **Dissertação** (Mestrado) Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social, UNIMONTES, Montes Claros, 2013.

OLIVEIRA, Flávio Mário Alves. **A política dos transportes na mesorregião Norte de Minas e suas interfaces com o trânsito urbano na cidade de Montes Claros/MG**. Anais do IX Encontro Regional de Geografia. UNIMONTES, Montes Claros, 2012. Disponível em [http://www.unimontes.br/arquivos/2012/geografia\\_ixerg/](http://www.unimontes.br/arquivos/2012/geografia_ixerg/)

PAIN, Sara. **Diagnóstico e Tratamento dos Problemas de Aprendizagem**. Porto Alegre: Ed. Artes Médicas, 1994.

PEREIRA, Anete Marília. Múltiplos olhares sobre a região norte de Minas. **Revista Cerrados**, Montes Claros, MG: Unimontes, v. 4, n. 1, p. 23-41, jan./dez. 2006.

PEREIRA, Anete Marília. Cidade média e região: o significado de Montes Claros no Norte de Minas Gerais. 347f. 2007. **Tese** (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2007.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. Planejamento e desenvolvimento: Logística de transportes e exportações na mesorregião norte de Minas Gerais. **Dissertação** (Mestrado) Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social, UNIMONTES, Montes Claros, 2010.

PINHEIRO, Ana Lúcia da Fonseca Bragança; PILEGGI, Gisele Castro Fontanella; GAUBEUR, Ivanise; FORTES, Rita Moura. Educação para o trânsito e Responsabilidade Social. **Anais do XXXIV COBENGE**. Passo Fundo: Ed. Universidade de Passo Fundo, Setembro de 2006.

PRATTA, Elisângela Maria Machado; SANTOS, Manoel Antonio dos. Família e adolescência: a influência do contexto familiar no desenvolvimento psicológico de seus membros. *Psicol. estud.* [online]. 2007, vol.12, n.2, pp. 247-256. ISSN 1413-7372.

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

RAMOS, Cristiane de Silva. Caracterização do acidente de trânsito e gravidade do trauma: um estudo em vítimas de um Hospital de Urgência em Natal/RN. **Dissertação** (Mestrado) Programa de Pós-Graduação em Enfermagem. Rio Grande do Norte, 2008.

ROSA, Tereza Raquel Silveira. Beneficiário do Programa Bolsa Família de Montes Claros –MG: onde estão e como vivem. **Dissertação** (Mestrado) Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social, UNIMONTES, Montes Claros, 2010.

REVEL, Judith. Michel Foucault: **Conceitos Essenciais**. Trad. Maria do Rosário Gregolin, Nilton Milanez, Carlos Piovesani. São Carlos: Claraluz, 2005.

RODRIGUES, Luciene. Itinerário da Construção das Abordagens de Desenvolvimento – **Revista Argumentos**. Departamento de Ciências Sociais – v.3, n.1, Ed. UNIMONTES. Montes Claros 2005.

SANTOS, Milton. **O país distorcido: o Brasil, a globalização e a cidadania**. São Paulo: Publifolha, 2002.

SANTOS, Márcia Andréia Ferreira; GOBBI, Wanderléia A. de Oliveira; FERREIRA, William Rodrigues. Análise temporal da morbi-mortalidade por acidentes de transporte no município de Uberlândia (MG): Uma questão de saúde pública. **Revista Caminhos da Geografia**. 23 (16) 254 - 267, out/2005 Uberlândia, 2005.

SAVIANI, Dermerval. **Escola e democracia: teorias da educação, curvatura da vara, onze teses sobre a educação política**. 34ª edição. Revista Campinas, SP: Autores Associados, 2001.

SOLÉ, Isabel. **Orientação Educacional e Intervenção Psicopedagógica**. Porto Alegre; Artmed. 1998.

SOUZA, Nali de Jesus. **Desenvolvimento econômico**. 4ª edição. São Paulo: Editora Atlas, 1999.

SOUZA, Vanessa dos Reis de; CAVENAGHI, Suzana; ALVES, José Eustáquio Diniz; MAGALHÃES, Mônica de Avelar Figueiredo Mafra. Análise espacial dos acidentes de trânsito com vítimas fatais: comparação entre o local de residência e de ocorrência do acidente no Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Estudos Populacionais*, São Paulo, v. 25, n. 2, p. 353-364, jul./dez. 2008.

SOUZA, Ednilsa Ramos de; MINAYO, Maria Cecília de Souza; FRANCO, Letícia Gastão. Avaliação do Processo de Implantação e implementação do Programa do Programa de Redução da Mortalidade por Acidente de Trânsito. **Epidemiologia e Serviços de Saúde**. Volume 16. Nº 1. Jan/mar.2007.

TEIXEIRA, Adla Betsaida Martins (org). **Temas atuais em Didática**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010.

VITALE, Maria Amalia Faller. Socialização e família: uma análise intergeracional. In: CARVALHO, Maria do Carmo Brandt (coord.). *A família contemporânea em debate*. São Paulo: EDUC/Cortez, 1995. p. 89-96

WALLERSTEIN, Immanuel Maurice. **O fim do mundo como o concebemos: ciência social para o século XXI**: tradução, Renato Aguiar. Rio de Janeiro: Revan, 2002.

WASELFISZ, Júlio Jacobo. **Mapa da violência: caderno complementar acidente de trânsito**. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em [http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2012/mapa2012\\_transito.pdf](http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2012/mapa2012_transito.pdf)

WASELFISZ, Júlio Jacobo. **Mapa da violência: acidentes de trânsito e motocicleta**. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em [http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013\\_transito.pdf](http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_transito.pdf)

YUNES, J.; RAJS, D. Trends in Mortality Due to Violent Causes in the Overall Population and Among Adolescents and Young People in the Americas. **Cad. Saúde Públ.**, Rio de Janeiro, 10 (supplement 1): 88-125, 1994.

## SITES

<http://www.estadao.com.br>, 21/11/2013)

<http://www.otempo.com.br>

<http://www.g1.globo.com>

<http://www.montesclaros.mg.gov.br/cidade>

<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:FTWPVbZv4VUJ:congresso.escuelayviolencia.com.ar/>

[http://www.cnm.org.br/images/stories/Links/21112013\\_mapa2013\\_transito.pdf](http://www.cnm.org.br/images/stories/Links/21112013_mapa2013_transito.pdf)

[http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2012/mapa2012\\_transito.pdf](http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2012/mapa2012_transito.pdf)

[http://www.observatoriodasmetroles.net/download/auto\\_motos2013.pdf](http://www.observatoriodasmetroles.net/download/auto_motos2013.pdf)

<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>

<http://g1.globo.com>

<http://www.montezulmg.com.br>

[http://www.der.mg.gov.br/images/stories/der\\_docs/rede\\_rodoviaria/sre.pdf](http://www.der.mg.gov.br/images/stories/der_docs/rede_rodoviaria/sre.pdf)

<http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Downloads/Edicoes//2012/Relat%C3%B3rio%20Gerencial/RelatorioGerencial%202012.pdf>


[http://www.psicopedagogia.com.br/new1\\_artigo.asp?entrID=933#.UwY5uGOYbIU](http://www.psicopedagogia.com.br/new1_artigo.asp?entrID=933#.UwY5uGOYbIU)

[http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/pdf/2002/GT\\_SAU\\_ST20\\_Assis\\_texto.pdf](http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/pdf/2002/GT_SAU_ST20_Assis_texto.pdf)

<http://www.fflch.usp.br/sociologia/temposocial/site/images/stories/edicoes/v021/foucault.pdf>

ANEXO

Modelo de Declaração de óbito


**República Federativa do Brasil**  
**Ministério da Saúde**  
**1ª VIA - SECRETARIA DE SAÚDE**

### Declaração de Óbito

<b>I</b>	<b>Cantão</b>	1 Cantão	Código	2 Registro	3 Data		
	<b>Identificação</b>	4 Município	5 UF	6 Cemitério			
<b>II</b>	<b>Identificação</b>	7 Tipo de Óbito <input type="checkbox"/> 1 - Nat. <input type="checkbox"/> 2 - Nat. <input type="checkbox"/> 3 - Mat. <input type="checkbox"/> 4 - Esporadicamente	8 Código Data Hora	9 RIC	10 Naturalidade		
		11 Nome do falecido					
	12 Nome do pai		13 Nome da mãe				
	14 Data de nascimento	15 Idade Anos meses de 1 ano Dias Horas Minutos Ignorado	16 Sexo <input type="checkbox"/> M. Masc. <input type="checkbox"/> F. Feme. <input type="checkbox"/> Ignorado	17 Raça/cor <input type="checkbox"/> 1 - Branca <input type="checkbox"/> 2 - Preta <input type="checkbox"/> 3 - Amarela <input type="checkbox"/> 4 - Parda <input type="checkbox"/> 5 - Indígena			
<b>III</b>	<b>Residência</b>	18 Estado civil <input type="checkbox"/> 1 - Solteiro <input type="checkbox"/> 2 - Casado <input type="checkbox"/> 3 - Viúvo <input type="checkbox"/> 4 - Separado judicialmente <input type="checkbox"/> 5 - União consensual <input type="checkbox"/> 6 - Ignorado	19 Escolaridade (Em anos de estudos concluídos) <input type="checkbox"/> 1 - Nenhuma <input type="checkbox"/> 2 - De 1 a 3 <input type="checkbox"/> 3 - De 4 a 7 <input type="checkbox"/> 4 - De 8 a 11 <input type="checkbox"/> 5 - 12 e mais <input type="checkbox"/> 6 - Ignorado	20 Ocupação habitual e ramo de atividade (Se aposentado, indicar a ocupação habitual anterior)	Código		
		21 Logradouro (Rua, praça, avenida etc.)	Código	Número	Complemento	22 CEP	
		23 Bairro/Distrito	Código	24 Município de residência	Código	25 UF	
<b>IV</b>	<b>Ocorrência</b>	26 Local de ocorrência do óbito <input type="checkbox"/> 1 - Hospital <input type="checkbox"/> 2 - Outras salas saúde <input type="checkbox"/> 3 - Domicílio <input type="checkbox"/> 4 - Via pública <input type="checkbox"/> 5 - Outras <input type="checkbox"/> 6 - Ignorado	27 Estabelecimento	Código			
		28 Endereço de ocorrência, se fora do estabelecimento ou da residência (Rua, praça, avenida, vid.)	Número	Complemento	29 CEP		
<b>V</b>	<b>Fetal ou menor que 1 ano</b>	30 Bairro/Distrito	Código	31 Município de ocorrência	Código		
		32 UF					
<b>VI</b>	<b>Condições e causas do óbito</b>	<b>PREENCHIMENTO EXCLUSIVO PARA ÓBITOS FETAIS E DE MENORES DE 1 ANO</b>					
		33 Idade	34 Escolaridade (Em anos de estudos concluídos) <input type="checkbox"/> 1 - Nenhuma <input type="checkbox"/> 2 - De 1 a 3 <input type="checkbox"/> 3 - De 4 a 7 <input type="checkbox"/> 4 - De 8 a 11 <input type="checkbox"/> 5 - 12 e mais <input type="checkbox"/> 6 - Ignorado	35 Ocupação habitual e ramo de atividade da mãe	Código	36 Número de filhos tidos (Use 0 para ignorado) Nascidos vivos: <input type="checkbox"/> Nascidos mortos: <input type="checkbox"/>	
		37 Direção da gestação (Em semanas) <input type="checkbox"/> 1 - Menos de 22 <input type="checkbox"/> 2 - De 22 a 27 <input type="checkbox"/> 3 - De 28 a 31 <input type="checkbox"/> 4 - De 32 a 36 <input type="checkbox"/> 5 - De 37 a 41 <input type="checkbox"/> 6 - 42 e mais <input type="checkbox"/> 7 - Ignorado	38 Tipo de Gravidez <input type="checkbox"/> 1 - Útero <input type="checkbox"/> 2 - Duplo <input type="checkbox"/> 3 - Tripla e mais <input type="checkbox"/> 4 - Ignorado	39 Tipo de parto <input type="checkbox"/> 1 - Vaginal <input type="checkbox"/> 2 - Cesáreo <input type="checkbox"/> 3 - Ignorado	40 Morte em relação ao parto <input type="checkbox"/> 1 - Antes <input type="checkbox"/> 2 - Durante <input type="checkbox"/> 3 - Depois <input type="checkbox"/> 4 - Ignorado	41 Peso ao nascer	42 Num. da Declar. de Nascidos Vivos
		<b>ÓBITOS EM MULHERES</b>					
		43 A morte ocorreu durante a gravidez, parto ou aborto?	44 A morte ocorreu durante o puerpério?	<b>ASSISTÊNCIA MÉDICA</b>			
		<input type="checkbox"/> 1 - Sim <input type="checkbox"/> 2 - Não <input type="checkbox"/> 3 - Ignorado	<input type="checkbox"/> 1 - Sim até 42 dias <input type="checkbox"/> 2 - Sim de 43 dias a 1 ano <input type="checkbox"/> 3 - Não <input type="checkbox"/> 4 - Ignorado	45 Recebeu assist. médica durante a doença que ocasionou a morte? <input type="checkbox"/> 1 - Sim <input type="checkbox"/> 2 - Não <input type="checkbox"/> 3 - Ignorado			
		<b>DIAGNÓSTICO CONFIRMADO POR:</b>					
		46 Exame complementar?	47 Cirurgia?	48 Necropsia?			
		<input type="checkbox"/> 1 - Sim <input type="checkbox"/> 2 - Não <input type="checkbox"/> 3 - Ignorado	<input type="checkbox"/> 1 - Sim <input type="checkbox"/> 2 - Não <input type="checkbox"/> 3 - Ignorado	<input type="checkbox"/> 1 - Sim <input type="checkbox"/> 2 - Não <input type="checkbox"/> 3 - Ignorado			
		<b>CAUSAS DA MORTE</b>					
<b>PART I</b> Doença ou estado médico que conduziu diretamente à morte							
a) Doença ou estado médico que conduziu diretamente à morte							
b) Doença ou estado médico que conduziu diretamente à morte							
c) Doença ou estado médico que conduziu diretamente à morte							
d) Doença ou estado médico que conduziu diretamente à morte							
<b>PART II</b> Outras condições significativas que contribuíram para a morte, e que não eram causas primárias de cada uma.							
<b>VII</b>	<b>Médico</b>	49 Nome do médico	50 CRM	51 O médico que assinou atendeu ao falecido? <input type="checkbox"/> 1 - Sim <input type="checkbox"/> 2 - Substituído <input type="checkbox"/> 3 - IML <input type="checkbox"/> 4 - SVD <input type="checkbox"/> 5 - Outros			
		52 Meio de contato (Telefone, fax, e-mail etc.)	53 Data do atestado	54 Assinatura			
<b>VIII</b>	<b>Causas externas</b>	<b>PROVÁVEIS CIRCUNSTÂNCIAS DE MORTE NÃO NATURAL</b> (informações de caráter estritamente epidemiológico)					
		55 Tipo <input type="checkbox"/> 1 - Acidente <input type="checkbox"/> 2 - Suicídio <input type="checkbox"/> 3 - Homicídio <input type="checkbox"/> 4 - Outras <input type="checkbox"/> 5 - Ignorado	56 Acidente de trabalho <input type="checkbox"/> 1 - Sim <input type="checkbox"/> 2 - Não <input type="checkbox"/> 3 - Ignorado	57 Fonte de informação <input type="checkbox"/> 1 - Registro de óbito <input type="checkbox"/> 2 - Hospital <input type="checkbox"/> 3 - Família <input type="checkbox"/> 4 - Outros <input type="checkbox"/> 5 - Ignorado			
		58 Descrição sumária do evento, incluindo o tipo de local de ocorrência					
<b>IX</b>	<b>Localid. s/ Médico</b>	SE A OCORRÊNCIA FOR EM VIA PÚBLICA, ANOTAR O ENDEREÇO					
		59 Logradouro (Rua, praça, avenida etc.)	Código				
		60 Declarante	61 Testemunhas				

Versão 09/98-01

Fonte: <http://www.google.com.br/imgres?imgurl=http://gamba.epm.br/pub/atestado/images/atestado.gif&imgrefurl>