

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE EDUCAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM EDUCAÇÃO**

Alessandra Dartora da Silva

**Rua da Passagem: acidentes de trânsito como espaços de (re)produção e
práticas de masculinidades**

PORTO ALEGRE

2014

Alessandra Dartora da Silva

**Rua da Passagem: acidentes de trânsito como espaços de (re)produção e
práticas de masculinidades**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Educação da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Linha de Pesquisa Educação, Sexualidade e Relações de Gênero, como requisito parcial para obtenção do grau de Doutor em Educação.

Orientador: Prof. Dr. Fernando Seffner

PORTO ALEGRE

2014

Alessandra Dartora da Silva

**Rua da Passagem: acidentes de trânsito como espaços de (re)produção e
práticas de masculinidades**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Educação da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Linha de Pesquisa Educação, Sexualidade e Relações de Gênero, como requisito parcial para obtenção do grau de Doutor em Educação.

Aprovada em 18 de julho de 2014

Examinadores/as

Dr. Fernando Seffner
Presidente da Banca – Orientador
Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFGRGS/PPGEDU

Dra. Dagmar Elisabeth Estermann Meyer
Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFGRGS/PPGEDU

Dr. Ricardo Burg Ceccim
Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFGRGS/PPGEDU

Dr. Joel Rolim Mancia
Hospital de Pronto Socorro de Porto Alegre – HPS

Dra. Débora Fernandes Coelho
Universidade Federal de Ciências da Saúde de Porto Alegre – UFCSPA

CIP - Catalogação na Publicação

Silva, Alessandra Dartora da
Rua da Passagem: acidentes de trânsito como espaços
de (re)produção e práticas de masculinidades /
Alessandra Dartora da Silva. -- 2014.
234 f.

Orientador: Fernando Seffner.

Tese (Doutorado) -- Universidade Federal do Rio
Grande do Sul, Faculdade de Educação, Programa de Pós-
Graduação em Educação, Porto Alegre, BR-RS, 2014.

1. Corpo. 2. Gênero. 3. Produção de masculinidade.
4. Acidente de trânsito . 5. Saúde. I. Seffner,
Fernando, orient. II. Título.

AGRADECIMENTOS

Ao finalizar esta etapa, é possível olhar para os caminhos percorridos, para os encontros e desencontros que aconteceram ao longo deste percurso e para os efeitos que esses deslocamentos produziram. Esses efeitos estão materializados nas formas e nos modos de ser e estar hoje em diferentes espaços, fazendo coisas que antes talvez fossem pouco imaginadas e outras tantas inimagináveis. Pode-se dizer que os encontros e desencontros alteram as rotas. Também vale lembrar que uma tese não é feita sozinha. Quero agradecer a todos os (des)encontros e a todos/as que fizeram e viveram a tese comigo.

Agradeço à professora Dagmar Meyer pelos encontros que deram visibilidade às relações de gênero ordenadoras de posições de sujeito. Essas “descobertas” instigaram-me a voltar o meu olhar e os meus interesses à temática de gênero.

A partir desses encontros, fui buscar conhecer mais e ingressei no PPGEDU, primeiramente como aluna ouvinte, quando encontrei o professor Fernando Seffner, que adicionou uma dose de curiosidade pelo tema das masculinidades, tema que circundou minha dissertação de mestrado e que agora ancora a tese de doutorado. Os encontros com o professor Fernando deram suporte e orientação à minha trajetória do mestrado ao doutorado. Muito obrigada!

Os encontros com o professor Ricardo Ceccim desafiaram-me a pensar e fazer saúde de outros modos, incluindo outros conceitos, mas principalmente mantendo vivos os pressupostos teóricos na prática, além de contribuírem para outra dobra em minha atuação profissional.

Ao professor Joel Rolim Mancia, agradeço pelos encontros em que entravam em pauta a prática docente, os projetos de TCC, as publicações e as viagens.

À professora Débora Fernandes Coelho por aceitar participar deste momento, que marca um novo encontro.

Aos meus pais, sou grata pela força, incentivo e orações. Agradeço à Isabelle, que pesquisava as notícias sobre os acidentes de trânsito. Ao Rafael, meu irmão, que me ajudou a escolher as campanhas publicitárias e a dar nomes aos meus interlocutores. À Lisia, que conferia as minhas tabelas. Ao Adriano, que suportou todas as ausências, (im)possibilidades e momentos de mau humor e que leu, pesquisou, procurou músicas e letras e me incentivou e apoiou.

Agradeço ao grupo de orientação, aos/às meus/minhas amigos/as e alunos/as, que me ouviam falar e me ajudavam a pensar. Em especial, agradeço ao Luiz Felipe, ao Claudio, ao(s) Gustavo(s), ao Oscar, à Lara, à Gabriela, à Adrizza, à Laura, ao Pablo e a todos/as que foram chegando e partindo ao longo do percurso.

Agradeço pelas viagens para Encantado, com os congestionamentos na saída de Porto Alegre, as obras de duplicação da BR 386, as (inter)ações e as comunicações ao longo do percurso de 150 Km, praças de pedágio, Polícia Rodoviária Federal e Estadual.

Ao HPS, que abriu suas portas e suas informações, acolheu minha pesquisa e me possibilitou circular por seus espaços. Agradeço especialmente à Maria Augusta.

Aos homens participantes desta pesquisa, que me ajudaram a pensar em coisas que eu não havia pensado sobre o acidente de trânsito.

À Lene, que organiza as minhas ideias na linguagem escrita.

Agradeço pelos (des)encontros que adicionam sabores e contornos ao caminho.

EPÍGRAFE

 Finais de semana, noite e madrugada, na cidade
Em Porto Alegre, a EPTC informa que mais de 70% dos envolvidos em acidentes são home
 Chora gaiteiro!
A EPTC diz ainda que mais de 20% dos envolvidos em acidentes na capital têm entre 18 e 29
 Essa vai para todo pai e mãe que não dormem, esperando o filho que saiu, foi pra noite
 Voltam tarde! Com quem será que eles andam?
 Vão de carro! Com quem será que eles voltam?
Eu vi um pai falar assim: “Escuta, filho, quem sabe eu te levo e te busco! Eu prefiro!
 O mundo tá bem louco e injusto! Cuida o tiro!
 Só quero ter certeza que tu vais voltar tranquilo”.
 Eu admiro quem zela por seu filho ou filha
 A guerra do trânsito já faz parte da rotina
 Pega uma carona imprudente, imagina!
 Bebe todas, quer dirigir, fica a dica!
Cuidado, cara bebe até cair, depois pega o carro e quer dirigir
 A vida é uma só! Consciência aí!
Esse é o som do Borghettinho com o NITRO DI!
 Vou! Com muita calma!
 Eu sei que vou!
 Vou Voltar! Voltar pra casa!
 Eu sei que vou!
Vou voltar! Com muita calma!
 Eu sei que vou
 Vou voltar! Voltar pra casa!
 Eu sei que voooooooouuuu...
 Então, se for pra curtir
 Se beber, não dirige,
Responsabilidade nunca é demais, acredite!
 Vou dar um palpite!
 Pegue um táxi, carona ou busão!
Pra evitar tragédia, pra evitar confusão!
 Malucão! Malucona!
 Cuidado com este!
 Não te emociona!
Se não souber beber, vai à lona, entra em coma!
 Não deixe o que é de ruim vir à tona!
Senão, tu perdes a festa e ainda passa vergonha!
 Não é papo de coroa! É quente!
 Depois de nego velho o cara entende!
Gosto de sair, mas volto sempre consciente!
 Não erra pra aprender!
 Conheço quem perdeu parente e dói!
 Vejo órfãos, os pais!
A violência do cotidiano mata demais!
 Tu podes até sair, mas volta na paz!

Consciência nunca é demais!
Por isso, vou!
Vou! Com muita calma!
Eu sei que vou!
Vou Voltar! Voltar pra casa!
Eu sei que vou!
Vou! Voltar! Com muita calma!
Eu sei que vou
Vou voltar! Voltar pra casa!
Eu sei que voooooooouuuu...
Mesmo de cara, o trânsito já mata!
Acidentes!
Tem um corpo preso na lata!
Olha só!
Eu vou te dar um toque, uma barbada!
Amanhã, tem mais um novo dia nesta longa estrada!
Não estraga!
Vai com calma!
O que tu achas!
Diminui a marcha!
Não marcha, racha!
Faça então no Veloparque ou Tarumã, meu bom!
Não esquece o dia de amanhã
Vou que vou!
Vou! Com muita calma!
Eu sei que vou!
Vou Voltar! Voltar pra casa!
Eu sei que vou!
Vou voltar! Com muita calma!
Eu sei que vou
Vou voltar! Voltar pra casa!
Eu sei que voooooooouuuu...
Chora gaiteiro!

A Associação Brasileira de Estudos sobre o Álcool disse
que a bebida está ligada à metade dos acidentes de trânsito em todo o Brasil.
As estatísticas envolvendo álcool ao volante continuam assustando.
A Delegacia de Trânsito de Porto Alegre informou
que foram registradas 15 ocorrências diárias de embriaguês ao volante
nos cinco primeiros meses deste ano!
Quem morre no trânsito por causa do álcool é o jovem que bebeu naquela noite!

NITRO DI – Álbum “Era Era”
Música: Muita Calma – Autor: Nitro Di e participação especial de Renato Borgetti

RESUMO

Esta tese busca mapear e analisar elementos e tecer redes de significados relacionados à produção de corpos, masculinidades e suas relações em exercício no espaço do trânsito para conhecer o(s) modo(s) como os homens habitam esse espaço. Para isso, corpo(s) e gênero(s) são instrumentos condição para a constituição de relações entre homens, veículos, vias e o espaço do trânsito em suas coexistências. Interessa-me não somente analisar como se constroem as posições de sujeito e suas relações, tanto com outros sujeitos quanto com as regras desse espaço, mas também como elas incidem no acidente de trânsito. Os acidentes de trânsito são uma condição um tanto paradoxal em que exercícios de masculinidade aproximam homens e serviços de saúde. Esta tese tem como questões norteadoras: que construções corporais são produzidas nas e pelas relações entre corpo, gênero, masculinidade, veículos, seus deslocamentos e suas coexistências e ao mesmo tempo são produtoras dessas relações? Como as relações entre masculinidade e o espaço do trânsito incidem sobre o acidente de trânsito e o produzem? Para construir respostas ao longo dos capítulos, trabalhei com informações do Estado, notícias relacionadas ao trânsito e aos acidentes de trânsito, bem como com campanhas publicitárias de automóveis, articuladas aos dados sobre atendimentos realizados por causa de acidentes de trânsito no HPS e aos tipos de acidentes, para o que foram utilizadas as informações do banco de dados do HPS. Também foram realizadas entrevistas com homens internados no HPS cujo motivo tenha sido o envolvimento em acidentes de trânsito. Tudo isso foi somado à minha experiência como sujeito – condutora de veículo no espaço do trânsito, em deslocamentos urbanos e em rodovias, e pesquisadora desse espaço. Este trabalho cria um espaço singular para problematizar algumas questões relacionadas aos acidentes de trânsito e à (re)produção e exercício de masculinidades no espaço do trânsito e corrobora a tese de que os diferentes modos como os homens são produzidos e fazem uso dos seus corpos e veículos no espaço do trânsito constituem arranjos de masculinidade que configuram uma racionalidade biomecânica para a ocorrência do acidente de trânsito.

DESCRITORES: Acidente de trânsito, corpo, gênero, produção de masculinidade, saúde.

ABSTRACT

This thesis is an attempt to map and analyze elements and weave networks of meanings related to the production of bodies, masculinities and their relationships in the traffic environment in order to know the way(s) that men have inhabited that space. Body(ies) and gender(s) are tools for the constitution of relationships among men, vehicles, pathways and the traffic environment in their coexistence. I am not only interested in analyzing how positions of subject and relationships with other subjects and rules in that environment have been constructed, but also how they have operated on the traffic accident. Traffic accidents are a quite paradoxical situation in which the exercise of masculinity approximates men to health care services. The guiding issues of this thesis are the following: which body constructions have been produced in and by relationships among body, gender, masculinity, vehicles, their displacements and their coexistences, and produced such relationships at the same time? How have the relationships between masculinity and the traffic environment operated on the traffic accident and produced it? To find answers, along the chapters, I worked with State information, news about traffic and traffic accidents, as well as car advertising campaigns, articulated with data about health assistance provided by HPS due to traffic accidents and types of accidents by using information from the HPS database. I also performed interviews with men hospitalized because of traffic accidents. All that was added to my experience as a subject – a driver in the traffic environment, both in urban streets and roads, and a researcher of that space. This study has generated a singular space to problematize some issues concerning traffic accidents and the (re)production and exercise of masculinities in the traffic environment. Furthermore, it corroborates the thesis that the different ways men have been produced as well as the ways they have used their bodies and vehicles in the traffic environment constitute masculinity arrangements that shape a biomechanical rationality for the occurrence of traffic accidents.

Keywords: Traffic accident, body, gender, masculinity production, health.

SUMÁRIO

1 PREPARANDO-SE PARA SAIR	11
2 O GPS COMO UM RECURSO TECNO-METODOLÓGICO UTILIZADO PARA INDICAR OS SENTIDOS DOS DESLOCAMENTOS E OS CAMINHOS PERCORRIDOS NO ESPAÇO DO TRÂNSITO	19
2.1 Pontos de posicionamento.....	21
2.2 O GPS em uso	27
2.3 Considerações éticas.....	38
3 SAINDO DE CASA	40
4 CHEGANDO À RUA: O ESPAÇO DO TRÂNSITO E OS SEUS HABITANTES	45
4.1 Os sujeitos habitantes	51
4.1.1 Os corpos, gênero e masculinidades.....	52
4.1.2 Os sujeitos desta pesquisa	61
4.2 Habitantes velozes e furiosos – os veículos	67
4.2.1 Os automóveis – habitantes ilustres	72
4.2.2 Os sujeitos da pesquisa e os seus veículos.....	86
4.3 O habitante soberano – o Estado	90
4.3.1 A biopolítica do espaço do trânsito	95
4.3.2 Da biopolítica ao processo de normalização dos sujeitos no espaço do trânsito	100
4.3.3 Dos condutores anônimos aos sujeitos condutores da pesquisa.....	109
4.4 Circular é preciso, mas viver também é preciso – o espaço do trânsito e seus percalços	116
5 OUTRO ELEMENTO DO ESPAÇO DO TRÂNSITO: O HOSPITAL DE PRONTO SOCORRO DE PORTO ALEGRE E SUA HISTÓRIA	122
5.1 O HPS como hospital de atendimento a urgências por trauma	126
5.1.1 O funcionamento deste espaço e sua organização.....	128
5.2 Alterando a rota – o HPS e o acidente de trânsito	139
5.2.1 Caracterização dos atendimentos aos envolvidos em acidentes de trânsito no HPS.....	143
5.2.2 Caracterização dos acidentes atendidos no HPS.....	153
5.2.3 Caracterização por período de ocorrência	160
5.3 Os números e as conexões entre homens e acidente de trânsito	165

6 EM CENA, OS ACIDENTES DE TRÂNSITO E SUAS RELAÇÕES	172
6.1 Os acontecimentos inesperados: os acidentes de trânsito na experiência dos informantes.....	174
6.2 Como os homens veem os acidentes de trânsito e a sua relação com as masculinidades	194
6.3 Masculinidades e os acidentes de trânsito	203
7 VOLTANDO PARA CASA.....	210
7.1 Rua da Passagem (trânsito).....	215
REFERÊNCIAS	217
APÊNDICE A.....	231
APÊNDICE B.....	232
APÊNDICE C.....	234

1 PREPARANDO-SE PARA SAIR

Diariamente, ou quase isso, preparamo-nos para sair de casa e dirigirmo-nos para outros lugares. Dependendo do lugar para onde vamos, vamos de um jeito ou de outro. Quando vou trabalhar, uso um tipo de roupa e de sapato, carrego comigo uma bolsa e alguns pertences necessários para a atividade que vou realizar. Quando vou ao supermercado ou à feira de hortifrutigranjeiros, não necessariamente vou com o mesmo tipo de roupa e com os mesmos utensílios. O mesmo acontece quando saio para caminhar, passear ou ir a uma festa. Entre a casa e o destino, há um percurso, um deslocamento necessário para se chegar a outro lugar – há uma circulação pelo espaço do trânsito. Os meios de transporte com os quais realizo esses deslocamentos também são variáveis. Em algumas situações, posso sair de carro, moto, ônibus, táxi, metrô ou até mesmo a pé. Nem sempre que saio de carro sou eu quem dirige. O horário e as condições climáticas também interferem nas minhas escolhas.

Ao fechar-se a porta e adentrar-se no espaço da rua, se estabelece ou pelo menos deveria se estabelecer uma transição entre os comportamentos, as atitudes e os gestos que diferenciam o espaço da casa e o espaço da rua. No espaço da casa, as posições de sujeito e as suas implicações nas relações diferenciam-se das posições de sujeito e suas relações no espaço da rua e no trânsito. Habitar os espaços dá-se por meio da materialidade da linguagem, do corpo, dos gestos, das verdades, vontades, necessidades e desejos, efeitos das relações estabelecidas com os regimes de verdade de cada cultura que operam com um conjunto de regras de comportamentos e funcionamentos, permitindo que os sujeitos se reconheçam e sejam reconhecidos. No espaço público do trânsito, as práticas sociais individuais interagem continuamente com outras práticas nos diversos encontros que ocorrem nesse espaço.

Esta tese justamente faz um convite para um passeio pelo espaço do trânsito, um espaço que talvez nos seja muito familiar. É um convite para transitarmos pelo espaço da rua de outro modo, talvez como turistas atentos a alguns detalhes, realizando certos deslocamentos para conhecer mais minuciosamente o local, atentar para a linguagem, as paisagens e alguns acontecimentos nesse espaço, como os

acidentes de trânsito. Os acidentes de trânsito compõem o cenário do trânsito e tornaram-se acontecimentos tão presentes no cotidiano que é possível que os tenhamos vivenciado por termos nos envolvido neles ou por conhecermos alguém que se envolveu; podemos ter presenciado acidentes, passado ao lado ou simplesmente acompanhado as estatísticas dos finais de semanas e feriados divulgadas pelos meios de comunicação; podemos, ainda, ter ficado trancados em congestionamentos devido à ocorrência de acidentes de trânsito.

No capítulo “O GPS como um recurso tecno-metodológico utilizado para indicar os sentidos dos deslocamentos e os caminhos percorridos no espaço do trânsito”, utilizo o GPS como uma metáfora para apresentar alguns pontos de posicionamento e intencionalidades imbricados com o modo de desenhar os caminhos investigativos para a realização desta pesquisa. O GPS é um equipamento móvel que, a partir das informações fornecidas pelos sujeitos, como localização de partida e destino, analisadas a partir do seu banco de dados apresenta possíveis caminhos a serem seguidos para se chegar ao destino, que podem ser modificados (“recalculados”) ao longo do percurso. Na analogia do GPS com um recurso tecno-metodológico, considero-o como um equipamento que me permite ligar pontos relacionados à posição de sujeito da própria pesquisadora, à construção do problema e dos objetivos de pesquisa e ao referencial teórico como indicações de sentidos para os deslocamentos. Esses elementos configuram saberes e práticas mediante a utilização de métodos e técnicas de pesquisa como caminhos investigativos possíveis para conhecer e analisar a (re)produção e os exercícios de masculinidades nas relações entre homens, veículos e seus modos de circular e relacionar-se com os outros no espaço do trânsito, considerando sua geodinâmica e a biomecânica do acidente de trânsito.

O local escolhido para a realização desta pesquisa foi o Hospital de Pronto Socorro de Porto Alegre (HPS), instituição de referência para atendimento a urgências e emergências em trauma na cidade de Porto Alegre e Região Metropolitana. Esta tese constrói um espaço singular para análise do acidente de trânsito e de sua relação com os arranjos de masculinidades a partir dos dados do Sistema de Registros e Informações Hospitalar do HPS e de entrevistas realizadas com homens internados no

HPS cujo motivo da internação foi o acidente de trânsito. A multifatorialidade e a complexidade desses acontecimentos fizeram com que eu recorresse a outras fontes, como campanhas publicitárias, notícias de jornais e informações oficiais sobre número de condutores, frota de veículos, legislação e infrações de trânsito, no *site* do DENATRAN e DETRAN-RS, para compor o quadro de análise.

Depois de traçar os rumos de meu caminho, sigo para a rua, no capítulo “Saindo de casa”, onde passo a apresentar o espaço do trânsito constituído e expresso na e pela linguagem estabelecida mediante um conjunto complexo de elementos, em que sujeitos, veículos, a legislação e os sinais de trânsito, entre outros, interagem entre si, constituindo a geodinâmica desse espaço. A linguagem se constitui como o *lócus* privilegiado de (re)produção e circulação de relações entre discursos e práticas sociais, por meio dos ditos e não-ditos, articulados a conjuntos de saberes, que se inscrevem em formações discursivas e produzem regimes de verdades. Estas, por sua vez, fornecem aos falantes conhecimentos e um conjunto regras, que se reconhecem materializadas no corpo, gestos e comportamentos como efeitos de um processo de significação. A linguagem coloca em operação processos pedagógicos que funcionam como modos de subjetivação, materializados nas posições de sujeito ocupadas na relação com os discursos, consigo e com os outros. Esses processos pedagógicos ensinam sobre modos de ser homens e habitar o espaço de trânsito e sobre a relação com os veículos.

No capítulo “Chegando à rua: o espaço do trânsito e os seus habitantes”, faço um deslocamento da linguagem do espaço do trânsito para caracterizá-lo como um território geográfico, político, institucionalizado, marcado pelo movimento, pela circulação, pela parada provisória. Um espaço de múltiplos encontros, cruzamentos e justaposições. Há um constante exercício de individualidade em um espaço coletivo regido por uma economia biopolítica de Estado em que o indivíduo é foco com regras iguais para todos. São os sujeitos e suas relações que dão vida e movimento a esse território singular do espaço do trânsito, onde corpo, gênero e subjetividades são condição para a constituição de posições de sujeito e das relações com outros sujeitos, objetos e o território, configurando a geodinâmica de funcionamento deste. Considero o

corpo como um fragmento de espaço ambíguo, construído na e pela cultura, cuja materialidade se expressa na constituição do próprio corpo, suas formas, seus gestos e comportamentos, assim como em seu entorno, roupas, acessórios, objetos, veículos, em articulação com o tempo vivido.

O corpo é submetido ao mesmo tempo em que submete ao processo de generificação por meio de uma matriz de gênero. Esta opera com a produção de masculinidades e feminilidades, entre outras coisas, por relações diferenciadoras e de normalização cujos efeitos não são restritos aos corpos, mas aos usos dos corpos, objetos, racionalidades, instituições e espaços sociais. Trata-se de processos continuamente reiterados que marcam a existência de discordâncias e de multiplicidade. Corpo e gênero estão mutuamente implicados na construção de masculinidades. Falar de homens e masculinidades nas e pelas relações com veículos, vias e outros no espaço do trânsito requer considerar esse processo dinâmico, provisório e contingente construído e materializado em múltiplas relações. Nesse capítulo, também apresento os interlocutores desta pesquisa e os seus marcadores sociais e identitários que materializam a pluralidade e a provisoriedade da constituição dos sujeitos.

Os veículos também compõem esse processo de construção e significação de interações entre corpos, gênero, máquinas e masculinidades e marcam as relações de circulação no espaço do público do trânsito. Os veículos e o espaço público são importantes elementos na construção de arranjos de masculinidade. Os veículos foram incorporados ao transporte e mudaram a paisagem dos deslocamentos e suas relações. Os veículos particulares possibilitaram a individualização e a personalização do transporte, gerando benefícios e facilidades relacionadas aos deslocamentos, ao mesmo tempo em que estabeleceram processos de diferenciação e hierarquização entre os seus habitantes, e também estão envolvidos em congestionamentos e acidentes de trânsito. Atualmente, o Brasil ocupa o quinto lugar no *ranking* de países com a maior frota de veículos do mundo. Recorro às campanhas publicitárias de automóveis por compreendê-las como produzidas (e produtoras) na e pela relação que produzem entre homens, veículos e os modos de conduzir e como pedagogias culturais

que propõem diferentes modos de fusão corpo-máquina, “homem-carro”, ativando modos de subjetivação. Apresento os efeitos dos modos de subjetivação mediante as relações que os homens participantes desta pesquisa têm com os veículos e seus modos de dirigir.

Sujeitos e veículos circulam por territórios organizados e regulados pelo Estado por intermédio do grande apanágio profissional e técnico de governo, com seus órgãos e instituições, que regulamentam, normalizam o território, seu funcionamento e a conduta dos seus habitantes, em um processo contínuo de vigilância, controle, fiscalização e punição. O espaço do trânsito é uma grande engrenagem estatal na qual o Estado toma para si as ações de governo, estas não estão restritas ao território, abrangendo também indivíduos, bens e serviços. Assim a governamentalidade biopolítica do espaço do trânsito divide o corpo social inteiro, colocando cada um de nós num campo ou no outro, indivíduo e população, onde as ações individuais produzem efeitos na população. As ações e práticas de governo estão microscopicamente distribuídas pelo tecido social de forma multifacetada.

Os acidentes de trânsito são acontecimentos que envolvem sujeitos, veículos e o Estado e marcam tensões, divergências, conflitos e/ou inconformidades nessas interações. Atualmente, os acidentes de trânsito são considerados problemas de saúde pública em nível mundial. Isso é tão significativo que a ONU declarou a “Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020”, a fim de mobilizar esforços para redução desses acontecimentos.

Os acidentes de trânsito configuram-se como alterações do estado regular dos deslocamentos no espaço do trânsito, situações geralmente não-intencionais que podem causar danos materiais, lesões e até mesmo a morte de pessoas. Em virtude disso, acionam a rede de atenção às urgências, envolvendo o atendimento pré-hospitalar, hospitalar e pós-hospitalar. Esses acontecimentos instituem o HPS como um elemento do espaço do trânsito. O HPS tem uma legitimidade histórica e social enquanto serviço de saúde referência para atendimentos de urgência e emergência em trauma. O HPS pode ser considerado como uma instituição biopolítica com marcas de

gênero no governo de corpos institucionalizados, tanto de profissionais quanto de usuários, na medida em que propõe ações em saúde com vistas ao funcionamento do corpo institucional e do corpo individual. As características dos atendimentos de situações de urgência, como prontidão, agilidade, objetividade e resolutividade, relacionam-se a marcas de gênero e podem ser identificadas como da ordem do masculino, o que pode contribuir para que os homens busquem serviços de saúde assim caracterizados.

Recortando-se a cena e focando-se especificamente nos atendimentos realizados a pessoas envolvidas em acidentes de trânsito, foi possível mapear alguns marcadores identitários das pessoas envolvidas, como sexo e idade, o período de ocorrência (mês, dia da semana, hora) e os tipos de acidentes, de veículo e de vítima. Também foram estabelecidas conexões entre os acidentes de trânsito e os arranjos de masculinidade.

O capítulo “Em cena os acidentes de trânsito e suas relações” ocupa-se com as narrativas dos homens envolvidos em acidentes de trânsito. São caracterizados os acidentes em que estiveram envolvidos, bem como os fatores que contribuem para a ocorrência de acidentes de trânsito e as suas relações com as masculinidades. Singularizar os acidentes de trânsito permitiu-me analisar algumas das posições de sujeito nas relações com os veículos, com os outros e com o próprio espaço do trânsito. Os acidentes de trânsito surgem como práticas sociais, efeitos dos modos de subjetivação que marcam as maneiras como os sujeitos se relacionam com regimes de saber, relações de poder e os modos como se reconhecem. Foi possível apresentar racionalidades envolvidas nos acidentes de trânsito que evidenciam que cada caso não é um caso, possibilitando a construção de uma biomecânica do acidente de trânsito, ou seja, uma racionalidade que envolve homens e veículos e resulta em acidentes de trânsito. Pode-se considerar que as práticas sociais dos homens no espaço do trânsito são efeitos das construções de masculinidade.

Com esse exercício analítico, tornou-se possível caracterizar o espaço do trânsito e as relações de homens e veículos como espaço e relações que incitam

processos pedagógicos referentes à (re)produção e ao exercício de masculinidades a partir de múltiplas interações entre as práticas dos sujeitos. Também foram mapeados possíveis caminhos para corroborar a tese de que os diferentes modos como os homens são produzidos e fazem uso dos seus corpos e veículos no espaço do trânsito constituem arranjos de masculinidade que incidem sobre a ocorrência do acidente de trânsito. Assim, considera-se o acidente de trânsito como problema de posicionamento, ou seja, as posições de sujeito que os indivíduos ocupam na relação com os veículos, os outros e o espaço do trânsito. Não se trata de culpabilizar as construções de masculinidades como causadoras dos acidentes de trânsito, mas de problematizar e complexificar esses acontecimentos a partir de um viés de gênero.

2 O GPS COMO UM RECURSO TECNO-METODOLÓGICO UTILIZADO PARA INDICAR OS SENTIDOS DOS DESLOCAMENTOS E OS CAMINHOS PERCORRIDOS NO ESPAÇO DO TRÂNSITO

O GPS (Global Positioning System) é um equipamento que permite identificação de pontos de posicionamento a partir de informações de satélite, em um sistema de mapas. Esse equipamento móvel ou disponível nos automóveis passa a ser amplamente utilizado no espaço do trânsito, na contemporaneidade, por possibilitar que, a partir da determinação de um ponto de posicionamento, se localize(m) outro(s), bem como se mostrem os possíveis caminhos para ir de um ponto a outro, respeitando as vias de trânsito. O equipamento também identifica a distância entre os diferentes posicionamentos, o tempo aproximado de percurso, a velocidade e o sentido do deslocamento a partir da definição de possíveis caminhos, trajetos e/ou rotas. Esses são serviços proporcionados pelo GPS (MONICO, 2000).

Recorro ao uso do GPS como metáfora e amplio os serviços prestados por ele, transformando-o em um equipamento de pesquisa com recursos tecno-metodológicos que, a partir de um sistema de informações (conhecimentos, referencial teórico e dados de pesquisa) que configura e estabelece pontos de posicionamento, vai contribuir para indicar sentidos para os deslocamentos e possibilidades de caminhos a serem percorridos para realização desta pesquisa no espaço do trânsito. O GPS indica caminhos, diversos, nunca apenas um, e no meio deles fui fazendo os meus próprios trajetos, mas respeitando algumas regras de trânsito.

Como transformar o GPS em um tecno-método? Pensar o GPS como um recurso tecnológico e metodológico pressupõe considerar a tecnologia como um trabalho, uma ação, uma prática, uma técnica e uma arte que conjugam o saber e o fazer para um determinado fim, com espaço para criatividade e inovação. “Com efeito, estudar as técnicas ou tecnologias consiste em situá-las em um campo que se define pela relação entre meios (táticas) e fins (estratégias)” (CASTRO, 2009, p.412). Tecnologia não se refere ao equipamento máquina, bastante presente na nossa

compreensão, o que dificulta a compreensão de tecnologia relacionada aos modos de fazer algo que envolve conhecimento, racionalidade e práticas visando a determinados resultados (MEHRY, 1998). Saberes e práticas, articulados e implicados em modos e métodos, seguem algumas normas que os configuram como tal e permitem sua construção e sua identificação simultaneamente, mas também abrindo espaço para a criação e inovação nos seus usos como meios para chegar a determinados modos de conhecer. A proposta de associação entre tecnologia e método é configurar saberes e modos de pesquisar, considerando que estes implicam um modo de olhar. Utilizar um tecno-método para conhecer e analisar a geodinâmica do espaço do trânsito e do acidente de trânsito, ao mesmo tempo em que a constitui como um acontecimento, também a transforma em um problema de pesquisa e produz saberes a partir de um ponto de posicionamento, este também provisório e parcial.

O GPS é um equipamento dotado de recursos tecno-metodológicos que requer conhecimentos para ser operado, o que permite considerar pontos de posicionamento e “pressupostos que trazemos conosco” (VICTORA; KNAUTH; HASSEN, 2000, p.33). Os pontos de posicionamento não necessariamente são o início, mas pontos de partida, lugares situados, com suas marcas e intencionalidades, com sua dimensão ética e política.

Esses pontos de posicionamento, conjugados, constituem uma trama que envolve uma multiplicidade de elementos – sujeitos (pesquisadora/interlocutores) e marcadores sociais e identitários, somados a desejos, necessidades, saberes, tempos, deslocamentos, modos de circulação, veículos, o Estado. Tais elementos devem ser considerados e implicados no desenho dos caminhos a serem percorridos, no sentido dessas rotas e no deslocamento a outros pontos de posicionamento, pois a todo instante se cruzam, interagem e se articulam em uma geodinâmica de circulação pelo espaço do trânsito. No entanto, não há a rigidez de um único caminho como o único modo de chegar a outro ponto de posicionamento, tampouco o trajeto pode ser definido a priori, sem considerar essa geodinâmica. Estão abertas possibilidades, inclusive de alteração de rota a partir do início do percurso ou de chegada a outro ponto de posicionamento.

Acredito que o GPS, como um tecno-método, auxilia na criação de condições de possibilidade para a construção de caminhos a serem percorridos, interligando e articulando diversos pontos de posicionamento entre a pesquisadora, o referencial teórico-metodológico e o problema de pesquisa com os limites e potencialidades de seus recursos. Ele só se torna um recurso útil e até, em algumas vezes, indispensável quando se sabe onde se está e para onde se quer ir. Caso não importe muito aonde, nesse caso, também não importa por qual caminho se vai, e o GPS torna-se dispensável. Neste capítulo, descrevo os pontos de posicionamento e os caminhos que foram percorridos para a construção tecno-metodológica desta pesquisa.

2.1 Pontos de posicionamento

Um dos pontos de posicionamento importantes é o da própria pesquisadora. Ele é delineado, entre outras coisas, a partir do *desejo de saber* e vai se articulando, se conectando a outros tantos. A expressão *desejo de saber* refere-se à vontade que me move e me faz continuar embrenhada nesta jornada de estudos em uma perspectiva teórica fundamentada em estudos foucaultianos, situada na intersecção entre estudos de gênero, estudos culturais e do campo da saúde, para analisar questões relacionadas ao espaço do trânsito, a construção e o exercício de masculinidades nesse espaço e seus atravessamentos com o acidente de trânsito e a saúde. Esse referencial delimita um campo teórico-metodológico a partir do qual certas questões podem ser elaboradas, alguns desenhos metodológicos são possíveis e o *corpus* de análise é produzido (MEYER, 2012). Entretanto, no decorrer do percurso, foram sendo articuladas técnicas de pesquisa a partir da necessidade de construção de caminhos para chegar a outros pontos de posicionamento, considerando a complexidade do acontecimento. A pesquisadora, o campo teórico-metodológico e o percurso desenhado para a pesquisa também assumem um caráter ético-político, em que a intencionalidade da pesquisa tende a ser explicitada e sinalizada na minha implicação, no que estou me propondo a estudar, conhecer e compartilhar (MEYER, 2012). Somados ao fato de que os acidentes de trânsito se constituem como uma questão relevante do regime de

desigualdade vigente no Brasil, considerando as relações hierarquizantes que ocorrem no espaço do trânsito, materializando relações de poder e de mudança social, implicadas na geodinâmica desse espaço de circulação e deslocamento.

O desejo é um sentimento polissêmico que vai além da academia, de um lugar instituído de investigação e produção de saberes, para as práticas cotidianas, a micropolítica da vida e tantos outros lugares. Meus desejos inscrevem-se e são escritos em e a partir de escolhas e traduzem os efeitos de múltiplas, complexas, contingentes, por vezes contraditórias e temporais relações em minha trajetória de vida pessoal, acadêmica e profissional. Considero que as escolhas não são neutras; elas estão mergulhadas em um conjunto de regras e modos de subjetivação, constituindo e sendo constituídas na e pela cultura. Algumas curiosidades e inquietações existem entre ser mulher, enfermeira, profissional da área da saúde, estar na docência e transitar em diversos cenários e serviços de saúde, com discentes, profissionais, gestores e usuários. Também as discussões feitas na linha de pesquisa Educação, Sexualidade e Relações de Gênero ao longo dos anos, os conceitos, as preocupações políticas com as masculinidades, tudo isso produz e posiciona o meu olhar e constrói o meu caminho de pesquisadora. Esses múltiplos encontros instigam-me desejos de pesquisadora (LOURO, 2004). Isso, inclusive, configura os sistemas de informação e alguns pontos de posicionamento que organizam e constituem os modos de funcionamento do GPS como um equipamento tecno-metodológico. Saliento que não são pontos dados e que o GPS é uma construção.

Os (des)encontros vividos e significados no campo de atuação em saúde enquanto profissional da atenção, gerenciamento do cuidado, educação no campo do ensino da saúde e pesquisadora incitam-me a explorar os campos da educação e da saúde como instâncias de produção de sujeitos, saberes e condutas, permeados por relações de poder que diferenciam, hierarquizam e incidem sobre o corpo e a vida dos sujeitos. O desejo de pensar *outros* atravessamentos, como as questões de gênero, corpo e sexualidade que operam na produção de corpos e posições de sujeitos, tanto de profissionais quanto de usuários, desdobra-se para a organização dos serviços de saúde, a realização do cuidado e os processos de saúde, adoecimento e morte,

questões que se interceptam e que complexificam ainda mais essas áreas do conhecimento e esses setores, seja na formação, seja na atuação profissional.

O desejo de exercitar o pensar sobre *essas questões* moveu-me para estudos na área da educação, na sua interface e intersecção com educação, gênero, saúde e políticas públicas. O engendramento entre as áreas do conhecimento da saúde e da educação ocorre de muitas maneiras. Tanto o campo da educação quanto o campo da saúde têm o corpo como um elemento central de conhecimento e intervenção. O corpo é o elemento que possibilita esses cruzamentos e oscila entre as verdades biopsicológicas e da saúde e os atravessamentos de gênero, sexualidade, raça, etnia, geração e classe social, entre outros. É o lócus privilegiado de significação, regulação e controle – o corpo como um construto cultural, situado igualmente na tensão entre forças e poderes (SEFFNER, 2004).

A educação, como área de produção de saberes e práticas pedagógicas relacionadas aos modos pelos quais se ensina e se aprende, em um conceito mais amplo, também produz e detecta processos de ensino-aprendizagem relacionados à vida, à saúde, à doença, à morte, à cultura, à sociedade, aos modos de ser homens e mulheres, à individualidade e à coletividade (CECCIM, 2008). A educação é como um “conjunto de processos pelos quais indivíduos se transformam ou são transformados em sujeitos de uma cultura” (MEYER, 2012, p.50) e sujeitos de uma cultura da saúde.

Na saúde, assim como na educação, diversas instâncias atuam sobre os corpos, dentre elas, a educação em saúde e a educação para a saúde, por meio da atuação profissional. O trabalho dos profissionais de saúde traduz-se na produção de ações voltadas para o cuidado em saúde – tanto de promoção e prevenção quanto de tratamento, cura e reabilitação –, incidindo na vida e nas escolhas dos sujeitos. Essas ações configuram-se como recursos tecnológicos¹ de cuidado, ou seja, são acionados e articulados conhecimentos, técnicas, instrumentos e equipamentos capazes de intervir

¹*Tecnologias* refere-se ao processo de trabalho em saúde que utiliza tecnologias leves, leves-duras e duras. As tecnologias leves referem-se à escuta, ao acolhimento e ao vínculo e são tecnologias de relações; as tecnologias leves-duras pautam-se pela organização das ações em saúde no saber científico e nos protocolos, rotinas; a tecnologia dura refere-se à utilização de máquinas e equipamentos (MERHY, 1998).

nos corpos e nos problemas de saúde. A utilização de recursos tecnológicos para o cuidado coloca em exercício uma prática pedagógica que pressupõe um encontro, uma interação em “um processo educativo incorporado ao cotidiano” das ações em saúde (CECCIM, 2005, p.161). Essa prática pedagógica de produção de atos de saúde pode gerar resultados que variam desde a realização de procedimentos pura e simplesmente até a produção de saúde com maior autonomia, resultando na melhoria da qualidade de vida, em uma positivação dos atos de saúde. No entanto, em algumas situações, também pode resultar no adoecimento e na morte.

A educação tornou-se um elemento constitutivo da atuação profissional na área da saúde (CECCIM, 2008; MERHY, 1998). Tanto a educação quanto a saúde incitam a produção de práticas pedagógicas destinadas à produção, à regulação, à vigilância, ao controle e à correção de corpos de homens e mulheres por meio de instituições, como escolas, hospitais e clínicas, mas também na micropolítica das relações sociais (LOURO, 2012).

O espaço do trânsito, os sujeitos, os veículos, a linguagem, os códigos, os comportamentos, o Estado e os acidentes de trânsito são acontecimentos que guardam múltiplas relações entre educação e saúde. Os sujeitos são ensinados sobre o funcionamento desse espaço e suas práticas, e o desequilíbrio dessa engrenagem múltipla produz, entre outras coisas, a biomecânica do acidente de trânsito. O acidente de trânsito é um dos acontecimentos que englobam os serviços de saúde a essa dinâmica de circulação, assim como o Estado no governo desse espaço.

Os encontros e as relações entre os sujeitos tanto no espaço do trânsito quanto em outros espaços, institucionalizados ou não, como no caso dos serviços de saúde, são permeados por marcadores identitários e sociais, e seus atravessamentos de gênero, sexo e idade, entre outros, os constituem e são constituídos por eles. A diversidade de elementos que se encontram e interagem, onde “um atua sobre o outro e (...) se opera um jogo de expectativas e produções” (MERHY, 1998, p.3) e relações de poder, está expressa nas práticas, na organização dos espaços e nos modos de funcionamento. Múltiplos elementos, sujeitos, discursos, ditos, não-ditos, estruturas

arquitetônicas e organizacionais e práticas colocam-se em cena, implicados na produção e no governo de si, dos espaços e dos outros.

Em virtude disso, esta tese tem como questões norteadoras: que construções corporais são produzidas na e pelas relações entre homens, veículos, seus deslocamentos e suas coexistências e ao mesmo tempo são produtoras dessas relações? Como as relações entre masculinidade e o espaço do trânsito incidem sobre o acidente de trânsito e o produzem? E qual a caracterização dos sujeitos envolvidos, dos atendimentos e dos tipos de acidentes de trânsito no HPS? O HPS foi o local escolhido para capturar os acidentes de trânsito e os sujeitos desta pesquisa.

Esta tese busca mapear e analisar elementos e tecer redes de significados relacionados à produção de corpos, masculinidades e suas relações em exercício no espaço do trânsito para conhecer o(s) modo(s) como os homens habitam esse espaço. Para isso, corpo(s) e gênero(s) são instrumentos para a constituição de relações entre homens, veículos, vias e o espaço do trânsito em suas coexistências. Interessa-me não somente analisar como se constroem as posições de sujeito e suas relações, tanto com outros sujeitos quanto com as regras desse espaço, mas também como elas incidem no acidente de trânsito. Os acidentes de trânsito são uma condição um tanto paradoxal onde um exercício de masculinidade aproxima homens e serviços de saúde. Neste caso específico, conduz homens ao HPS. O estudo também visa a conhecer as características dos tipos de acidentes de trânsito, bem como as dos sujeitos envolvidos e dos atendimentos realizados no HPS.

Também se trata da construção de saberes que têm consequências políticas (MONTERO, 2002), e estas análises podem contribuir para contextualizar e problematizar o funcionamento do espaço do trânsito e construir a biomecânica do acidente de trânsito e contribuir para pensar estratégias que pretendem criar possibilidades de redução dos agravos de saúde e das mortes decorrentes de acidentes de trânsito. Entretanto, este estudo não pretende buscar a causa, nem a solução da problemática do acidente de trânsito. Esta tese analisa a história presente da relação entre masculinidades e os acidentes de trânsito, pois lida “com a mobilidade,

com as alterações que o tempo carrega e que imprimem novas e variadas modificações nos seus objetos” (VICTORA; KNAUTH; HASSEN, 2000, p.28). O tema é analisado em relação aos atendimentos realizados no HPS e aos homens internados por causa de acidentes de trânsito. Isso pode apresentar-se como uma potência deste estudo, pois são poucos os estudos realizados sobre acidentes de trânsito não-fatais (OMS, 2013).

Outra questão que me parece importante destacar refere-se à visibilidade dos corpos e comportamentos de homens e suas relações no acidente de trânsito, pois vários estudos (citados ao longo da tese) indicam a maior prevalência do sexo masculino, contudo, homens e masculinidade(s) raramente são contextualizados a partir de uma perspectiva de gênero como uma problemática na discussão sobre os acidentes de trânsito, “como uma presença real, mas oculta” (WELZER-LANG, 2004, p.108). Essa situação pode estar associada ao fato de que, por um longo período da história, os homens foram sinônimos de humanidade e ocuparam posições de governo nas suas múltiplas possibilidades e espaços, assim como de governo, constituindo-se como referências – imagens de corpo na televisão, na vida pública e na política. Em virtude de ocuparem posições presumidamente privilegiadas, os homens propunham – muito mais do que sofriam – intervenções e mecanismos reguladores para os outros, também usufruindo de maior autonomia.

Esta tese conecta-se à educação pelo fato de a construção das masculinidades implicar pedagogias culturais de corpo, gênero e sexualidade cotidianas, constantes e inacabadas. Essas pedagogias também estão presentes na construção dos modos de ser habitante do espaço do trânsito, de ser motorista e de conduzir-se no trânsito. Essas operações são acionadas por múltiplos discursos e práticas que podem produzir, entre outras coisas, conflitos e tensões entre os modos de ser dos homens construídos e valorados culturalmente e os modos de ser habitante do espaço do trânsito proposto pelo Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 2012a). O Código pode ser considerado um dispositivo pedagógico “oficial”, em um espaço público institucionalizado, que define modos de agir de acordo com regras para assegurar o funcionamento e a segurança no espaço de trânsito; ao mesmo tempo, há uma diferenciação de algumas produções de masculinidades que estabelecem relações entre homens, veículos e os seus modos de

conduzir. O resultado frequente dessas divergências, que às vezes produzem tensões, é o que chamamos de acidente de trânsito, fatal ou não, e aqui trabalho com os acidentes não-fatais. Isso pode levar a pensar que os acidentes de trânsito não são fatalidades, mas estão inseridos em uma lógica que ao mesmo tempo alimenta essas tensões e é alimentada por elas, a considerar sua frequência e regularidade. Ao governo de todos proposto pelas políticas públicas do espaço do trânsito, soma-se a institucionalização desse espaço pela saúde mediante o atendimento pré-hospitalar realizado pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU). As intervenções das práticas de saúde também podem ser consideradas como processos pedagógicos inerentes às atividades do Estado e dos profissionais de saúde. A educação perpassa a produção de saberes, os regimes de verdade, a organização social, as práticas cotidianas e as ações em saúde no exercício do poder, o que envolve os eixos desta tese (SEFFNER, 2003; LOURO, 2004).

2.2 O GPS em uso

Faz-se necessário recorrer ao uso de um equipamento tecno-metodológico como o GPS para mapear caminhos investigativos, a fim de criar condições de possibilidade para viabilizar os deslocamentos necessários para execução desta proposta de pesquisa. Opto pelo uso de *caminhos investigativos* não simplesmente usando essa expressão como sinônimo de procedimentos metodológicos, mas por considerar que, no percurso, também vão acontecendo coisas que contribuem para a escolha de alguns caminhos, e não de outros, sendo o GPS também o recurso que permite recalculá-la rota. Caso contrário, o método pode parecer como algo exterior, que pode ser aplicado em qualquer processo investigativo. No entanto, isso não é possível para todas as questões de pesquisa, para todos os lugares, nem para todos os referenciais teóricos. Busco abandonar o caráter normativo do método (GASTALDO, 2012; MEYER; PARAÍSO, 2012).

Este trabalho cria um espaço singular para problematizar algumas situações relacionadas aos acidentes de trânsito e à produção e exercício de masculinidades no espaço do trânsito. Dessa forma, “é um território singular, criado por um olhar próprio.

Portanto, não representa a aproximação da verdade, mas uma de suas múltiplas possibilidades” (COSTA, 2007, p.9) de compreender as relações cotidianas entre os habitantes do espaço do trânsito e os acidentes de trânsito.

Gostaria de salientar que o problema de pesquisa foi construído, localizado e datado. O problema de pesquisa é construído a partir de uma questão de saúde pública, que é ao mesmo tempo um problema social e político, conferindo uma possibilidade histórica e provisória, entre outras, de olhar, construir, narrar/descrever e analisar o acidente de trânsito como um acontecimento, a partir de um ponto de posicionamento. De alguma forma, as situações de vida cotidiana experienciadas, tanto pela pesquisadora quanto pelo contexto social, assim como os seus deslocamentos, provocaram, desacomodaram, foram sendo pensadas e foram engendrando novos elementos para construir o problema de pesquisa a partir de uma rede complexa de relações (SILVA, 2008). Essas relações “se delinham pela tessitura entre referenciais teóricos e interesses políticos, exigências acadêmicas e emocionais” (MEYER; SOARES, 2005, p.30).

Do mesmo modo que algumas inquietações e desejos foram constituindo questões de investigação, problematizar essas questões em busca de respostas ou mais questionamentos também me coloca em movimento (MEYER, 2012). Eis que surge a necessidade de ordenar meus interesses na forma de um GPS como um equipamento tecno-metodológico que me auxilia nos deslocamentos e a chegar a outros pontos de posicionamento, considerando-os como interligados. Os movimentos contribuem para pensar, observar e produzir elementos para esta discussão. Em virtude disso, identifico e elejo o Hospital de Pronto Socorro de Porto Alegre (HPS) como o lócus para o desenvolvimento desta investigação. O que me move para o HPS é que este é um hospital de referência para atendimento de urgências e emergências em trauma na cidade de Porto Alegre, na região metropolitana e no Estado, o que o caracteriza como hospital de referência para atendimento dos acidentes de trânsito.

Passo a movimentar-me pelo HPS. Além de defini-lo como destino para realizar o trabalho de campo, também se torna necessária a circulação dentro do próprio HPS,

um pouco sem direção, sem saber muito por onde transitar, mas necessária para ter elementos para desenhar as rotas de investigação nesse cenário. Devido aos interesses de pesquisa, circulei em diferentes dias e horários por espaços no HPS. Com autorização institucional, ensaiei fazer algumas perguntas, com algumas condições, dentre elas, o uso de jaleco e um crachá de identificação, e de modo a não prejudicar o atendimento e não causar constrangimento aos pacientes. As condições de possibilidade para estar e movimentar-se no território da pesquisa estão permeadas de relações de poder às quais tanto a pesquisadora está submetida quanto submete.

Em virtude da organização dos espaços e dos serviços de saúde, o uso de uniforme e crachá de identificação constitui-se como requisito básico de identificação e segurança; no entanto, eles produzem significados e significam muitas outras “coisas”. Geram expectativas e compromissos, identificam e diferenciam profissionais de saúde de diferentes categorias profissionais, assim como das outras pessoas que buscam os serviços. O uso de jaleco legitima posições de sujeito, saberes e a produção de práticas pedagógicas de saúde como regimes de verdades. Os profissionais de saúde são autoridades hierarquizadas nos espaços de saúde. A eles é conferido um poder político que também é econômico, em decorrência dos seus saberes, de dizer o que deve ser feito e de autorizar a realização de determinados exames, procedimentos e intervenções.

Há o encontro do corpo da pesquisadora com o campo de pesquisa – o corpo da pesquisadora na pesquisa. O fato de ser mulher, enfermeira e professora permite-me alguns privilégios em relação ao campo e também apresenta alguns limites à circulação em diferentes espaços. Os primeiros desafios referiram-se a: como circular? Por onde circular? Qual o melhor lugar para realizar a pesquisa? Em que momento? Com quem? Como? Esses encontros também produziram estranhamentos – tanto dos profissionais, quanto dos usuários e da própria pesquisadora. O estranhamento mais evidenciado foi em relação à realização de uma pesquisa com homens e masculinidades.

As identidades e as posições de sujeito produzem efeitos e desdobramentos, alguns da ordem do imensurável. A minha identidade profissional como enfermeira e a

minha posição de sujeito pesquisadora autorizam-me a circular talvez mais “facilmente” por alguns espaços e adentrar em outros. O meu conhecimento relacionado ao campo também, de certo modo, pode ajudar-me na identificação de situações mais ou menos oportunas para realização da pesquisa, assim como na comunicação com os profissionais de saúde e usuários. O corpo da pesquisadora e da pesquisa foi se constituindo e interagindo ao longo dos (des)encontros, foi se (re)constituindo para a realização desta pesquisa. Produções e mudanças acontecem nos encontros o tempo todo e também são políticas.

O uso de jaleco coloca em funcionamento alguns significados e representações, como o de diferenciar-me das pessoas que entrevistarei, materializando diferentes posições de sujeito. Também sinaliza para as pessoas que buscam o HPS que eu “faço parte do serviço de saúde”. Isso tem uma dupla face: pode ser positivo e negativo ao mesmo tempo, depende do lugar. A seguir, passo a narrar algumas cenas observadas nos deslocamentos realizados no espaço hospitalar, naquele momento muito mais para conhecer a rotina e os fluxos de atendimento do que propriamente para conversar com as pessoas.

No HPS, em torno de 19 horas, saí da parte interna e fui para o saguão. O segurança abriu a porta que separa a parte interna, com circulação restrita para a parte do saguão, que é um dos acessos principais, onde as pessoas que buscam o HPS aguardam para serem atendidas. Quando passei, ele imediatamente fechou a porta. O saguão estava lotado. Olhei ao redor, aleatoriamente me dirigi para algumas pessoas e perguntei se estariam dispostas a responder algumas perguntas. Foi difícil olhar à volta e encontrar “vítimas de acidente de trânsito”² – havia muitas pessoas, umas sentadas, outras de pé, umas acompanhadas, outras não. Conversei com dois homens de pé no saguão. Houve dificuldades, pois o local estava lotado, com muito barulho, sem lugar para sentar, o que fez com que as conversas fossem muito rápidas.

As pessoas abordadas sentiram-se bem sendo escutadas e, de certa forma, acolhidas. Outras, no entanto, sem saber o que estava acontecendo e sem ter tido o

² Coloquei *vítimas* entre aspas por problematizar essas posições de sujeito relacionadas ao acidente de trânsito no Capítulo 6.

“privilégio” da atenção, sentiram-se autorizadas a fazer comentários desqualificando o atendimento pelo tempo de espera para atendimento. Várias outras, entretanto, nem sequer perceberam o que aconteceu. Minha sensação nesse ensaio no saguão foi de exposição e perda do lugar privilegiado do espaço interno. Outra questão é que as pessoas estão ansiosas, com suas dores e outros tantos sinais e sintomas, aguardando para serem atendidas. Também me dei conta de que as situações mais urgentes chegam por outra via de acesso, uma entrada lateral para as unidades móveis (SAMU).

Depois, retornei para a parte interna, de acesso restrito, um lugar talvez imaginário de maior conforto, e conversei com outros dois homens, um na sala de espera para sutura e outro na sala de espera para Raios-X. Muitos olhares questionando o que eu estava fazendo e por que com alguns e não com outros ou não com todos. Tratava-se de algo institucional? Porém, estava mais confortável. Uma conversa, fiz sentada (um homem estava aguardando outro atendimento, e havia um banco ao lado). A outra também foi de pé, na frente da sala de Raios-X. O fato de ficar de pé produz algumas implicações, como rapidez, objetividade e resolutividade, também características do que se pressupõe ser um atendimento de urgência e um atendimento com marcas de masculinidade, que, de certo modo, produzem identificações entre alguns homens. Outro espaço por onde circulei foi a sala de classificação de risco, local por onde passam praticamente todas as pessoas para serem avaliadas e serem estabelecidos os seus itinerários terapêuticos dentro do HPS.

Percorrer esses espaços foi importante para conhecer a dinâmica de funcionamento desse serviço, assim como analisar as situações tanto dos sujeitos quanto dos serviços, buscando identificar os possíveis locais para a realização desta pesquisa. Os locais onde são realizadas as pesquisas incidem sobre as respostas – a pergunta é o que se quer saber? Também há a questão dos horários: os diferentes dias da semana e os diferentes horários caracterizam diferentes motivos de busca pelos serviços do HPS. Isso também me fez pensar no instrumento de pesquisa.

As unidades de internação tornaram-se a melhor opção para a realização de entrevistas para este estudo, pois os sujeitos nas unidades de internação já receberam os primeiros atendimentos e encontram-se em outro momento do processo terapêutico

realizado nos serviços de urgência e emergência, que corresponde a uma fase mais estável, em que já se tem conhecimento da situação de saúde, dos cuidados a serem realizados e da expectativa de saída, que pode ser de alta para o domicílio ou de transferência para outro hospital, quando necessário. Mapeado o local para a realização das entrevistas, há novas perguntas: como localizar homens internados cujo motivo da internação foi acidente de trânsito? Como delimitar o *corpus empírico* de sujeitos interlocutores das entrevistas? A partir dessa necessidade, acessei o Sistema de Informação e Registro Hospitalar do HPS (SIRHO), pois todos os atendimentos são registrados no sistema, sendo possível identificar os sujeitos atendidos, os motivos dos atendimentos, tipo de atendimento, se ambulatorial e/ou internação, local e data da internação, entre outras informações, como sexo, idade, horário, tipo de acidente, tipo de veículo envolvido, caracterização das vítimas e tipo de socorro prestado. O acesso as informações do banco de dados ocorreu mediante a assinatura do Termo de Compromisso para Utilização de Dados Institucionais (APÊNDICE A) onde a pesquisadora se compromete a preservar as informações institucionais que serão coletadas em bases de dados do Hospital de Pronto Socorro de Porto Alegre e concordam, igualmente, que estas informações serão utilizadas única e exclusivamente para execução da presente pesquisa. As informações do banco de dados permitiram-me construir critérios para delimitação do *corpus empírico* de participantes da pesquisa, assim como identificar e localizar os homens a serem convidados a participar da entrevista de pesquisa, além de criar condições de possibilidades de caracterizar os atendimentos e os sujeitos envolvidos em acidentes de trânsito realizados no HPS.

Os dados quantitativos contribuíram para o desenho de um pano de fundo mais amplo sobre os atendimentos das vítimas de acidente de trânsito no HPS no período de um ano, entre 01/09/2012 e 31/08/2013. Optei por um período de um ano por este abranger diferenças relativas às estações do ano e aos meses de férias escolares e de festividades de final de ano, situações que interferem diretamente no trânsito, às vezes aumentando o tráfego de veículos e a circulação de pessoas nas ruas, outra vez diminuindo, como nas férias escolares. Essas diferenças interferem no acidente de trânsito. No período estudado, foram registrados 10.769 atendimentos por acidente de trânsito, tendo-o como motivo de busca pelo serviço e registro no sistema de

informação. Os dados foram organizados em uma planilha no programa Microsoft Excel[®] utilizando as variáveis sexo, idade, data e hora de entrada, data da internação, data da alta, socorrente, tipo de acidente, tipo de veículo e vítima. Esses dados foram analisados no programa SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) e apresentados mediante a estatística descritiva. As variáveis serão descritas em números absolutos, percentis e média. Essas informações permitiram-me estabelecer uma comparação entre o total de atendimentos e internações realizados no HPS no período de um ano e o número de atendimentos e internações por acidentes de trânsito, além da caracterização dos atendimentos e dos sujeitos por acidentes de trânsito.

A partir da elaboração desse quadro mais amplo sobre os atendimentos e os sujeitos envolvidos em acidentes de trânsito, iniciei a definição dos critérios de seleção dos homens que seriam convidados a participar da pesquisa como interlocutores em entrevistas. Os primeiros critérios de seleção foram homens na faixa etária de 19 a 49 anos, internados em decorrência de acidentes de trânsito. Depois, a tentativa foi de entrevistar os homens atendidos por acidentes de trânsito que foram levados ao hospital pelo SAMU, critério que não foi possível estabelecer, pois alguns, devido à gravidade do acidente e do seu estado de saúde, estavam internados na UTI ou na unidade de internação neurocirúrgica, onde os leitos são separados de acordo com numeração, e a numeração indicava tanto a localização quanto o estado de saúde dos pacientes, estando alguns deles em estado neurovegetativo.

Outro critério que tentei estabelecer foi a partir do tipo de atendimento de entrada pela sala de politraumatizados, a sala vermelha, situação que encontrou a mesma dificuldade referida. A ideia de pensar que as pessoas que eram atendidas pelo acolhimento e classificação de risco estavam em situações de menor gravidade não se confirmou, na medida em que algumas pessoas, mesmo chegando pelo acolhimento, se encontravam na mesma situação de saúde acima descrita. Limitar a participação dos possíveis entrevistados pelo critério de modos de chegada e local de entrada não foi possível.

Outro cuidado para a seleção dos possíveis entrevistados era não abordar os sujeitos que tinham acabado de sofrer o acidente e estavam ainda perturbados com o ocorrido. Considerando o tempo médio de internação de seis a sete dias e a dinâmica de transferências, optei por selecionar e realizar as entrevistas a partir do segundo ou terceiro dia de internação, sendo a condição inicial os sujeitos se encontrarem em boas condições de saúde, sem dor, cansaço ou sonolência, e dispostos a participar. Houve algumas situações em que, quando fui até a unidade de internação para realização das entrevistas, os sujeitos se encontravam no bloco cirúrgico, uns em decorrência do seu estado de saúde e outros por agravamento do quadro e necessidade de reintervenção cirúrgica. Também aconteceram situações de o sujeito estar sendo transferido e a entrevista não acontecer. Há algumas falhas nos registros no sistema de informação. Algumas pessoas recebem alta e não entregam seus boletins de atendimento; com isso, acaba não sendo registrada a sua saída. Em alguns casos, há falhas e/ou ausência de registros.

A caracterização quanto ao tipo de acidentes também foi levada em consideração. Busquei realizar entrevistas com sujeitos que se envolveram em tipos variados de acidentes, como colisões, atropelamentos e queda. As unidades de internação em que se concentrou a realização das entrevistas foram a Enfermaria 8, a Unidade de Neurocirurgia e a Unidade de Traumatologia, por serem as unidades com concentração de internações por acidentes de trânsito. Os critérios para não-participação eram sujeitos sem condições de responder que estavam politraumatizados e internados na UTI ou na unidade de neurocirurgia, em estado neurovegetativo. Outro critério de exclusão foram homens internados por acidente de trânsito em custódia.

A delimitação dos critérios de seleção do *corpus empírico* na metodologia de pesquisa qualitativa se deu em função das especificidades referentes ao estado de saúde dos possíveis participantes do estudo e da dinâmica do local, sendo, portanto, definidos em contato com o local de realização da pesquisa durante seu próprio desenvolvimento. A partir da delimitação do *corpus empírico*, prossegui com a realização de entrevistas, baseadas na conversação/diálogo individual e norteadas por um roteiro semiestruturado, com questões fechadas e abertas. As questões fechadas

referem-se à caracterização dos interlocutores quanto aos marcadores socioidentitários, como idade, cor, escolaridade, ocupação, estado civil, com quem mora, se tem filhos, quem trabalha na sua casa, quem é responsável pelos proventos da casa, se tem carro e/ou moto e quem dirige. Já as questões abertas referem-se à relação dos sujeitos com veículos, o que gostam em carros e/ou motos, seus modos de condução, como se avaliam dirigindo e a temas relativos ao acidente de trânsito, como descrição do acidente de trânsito em que estiveram envolvidos, como chegaram ao hospital, se o acidente estava relacionado ao trabalho, se já estiveram envolvidos em outros acidentes, se tinham amigos e/ou familiares envolvidos em outros acidentes, o que contribui para a ocorrência de acidentes de trânsito e a relação dos acidentes com os comportamentos masculinos (APÊNDICE B). O roteiro semiestruturado constitui uma base flexível que visa a explorar o tema em questão, mas, à medida que o diálogo é estabelecido entre o pesquisador e o entrevistado, em um processo interativo, outras questões podem surgir, a fim de explorar mais detalhadamente assuntos pertinentes ao problema de pesquisa (BRITTEN, 2009).

Foram realizadas 12 entrevistas, e somente um dos sujeitos convidados, que seria o décimo terceiro participante, se recusou a participar, referindo que era o segundo acidente que sofria em menos de cinco meses e não estava disposto a falar sobre o assunto. Todas as entrevistas transcorreram de maneira tranquila; todos os entrevistados discutiram sobre os assuntos com familiaridade. As entrevistas foram realizadas nos meses de outubro e novembro de 2013, gravadas e posteriormente transcritas pela autora do trabalho. Para delimitação do número de entrevistados, recorri ao critério de saturação de dados, em que o número de interlocutores é definido durante a realização das entrevistas, no campo. Entende-se como critério de saturação de dados a reincidência de informações (VICTORA; KNAUTH; HASSEN, 2000). Ainda sobre a entrevista como técnica de produção de dados, vale salientar, conforme Zago (2003), que o número de entrevistas a serem realizadas é menos importante que a qualidade dos diálogos entre o pesquisador e os sujeitos de pesquisa.

As informações quantitativas permitiram-me construir um painel mais amplo dos atendimentos realizados em decorrência dos acidentes de trânsito no HPS, desenhar a

problemática do acidente de trânsito a partir de acidentes não-fatais e caracterizar os sujeitos envolvidos, bem como os tipos de acidente. Esses dados, articulados aos dados qualitativos relativos à singularidade dos acontecimentos explicitados a partir das entrevistas, permitem pensar o acidente de trânsito como o problema “em que o espaço se oferece a nós sob a forma de relações de posicionamentos” (FOUCAULT, 2010b, p.413) e de arranjos de masculinidade. Foram sendo configurados estratégias investigativas, técnicas e procedimentos, tanto para a inserção e circulação no campo quanto para a construção dos dados empíricos sobre o acidente de trânsito. Entretanto, o acidente de trânsito configura-se como um violento deslocamento dos acontecimentos do espaço do trânsito para outros espaços, dentre eles, o hospital. O acidente de trânsito é resultado e/ou produto de uma série de interações e relações que acontecem no espaço do trânsito, anteriores à chegada ao hospital. Em virtude disso, a pesquisa foi conectada ao espaço do trânsito.

Considerando isso, fiz um exercício de deslocamento por diferentes pontos, engendrando rotas e desenhando caminhos para compor o espaço do trânsito a partir da interação de diferentes fontes. Trabalhei com informações do Estado, desde dados referentes ao número de condutores, frota de veículos, legislação e infrações de trânsito disponíveis no DENATRAN E DETRAN-RS, até notícias relacionadas ao trânsito e aos acidentes de trânsito, bem como campanhas publicitárias de automóveis. Tudo isso foi somado à minha experiência como sujeito – condutora de veículo no espaço do trânsito, em deslocamentos urbanos e em rodovias, e pesquisadora desse espaço. “Estar dentro da pesquisa”, nos diferentes espaços, contribui para esse processo. Essas fontes foram buscadas em função das questões de pesquisa, mais precisamente, para investigar as conexões entre produção de masculinidades e produção de acidentes de trânsito. Assim, o fato de valer-me de mais de uma fonte, da metodologia quantitativa e qualitativa e de diferentes técnicas de produção de dados (observação, questionário e entrevista) tem a ver com o caminho que julguei pertinente para dar conta das questões de pesquisa e desenhar a rota de deslocamento e circulação.

Diferentes fontes que apresentam diferentes pontos de posicionamento contribuem para contextualizar e materializar a problemática do espaço do trânsito e do acidente de trânsito e permitem a construção de um saber, a partir de diferentes ângulos e lugares, com a preocupação de compreender os modos de circulação no espaço do trânsito, suas relações cotidianas e como estas podem resultar em acidentes de trânsito. Entendendo que misturas, encontros e desencontros também estabelecem desafios, expõem a risco e não apresentam garantias de sucesso, a utilização desses recursos ajuda-me a compor o quadro das informações a serem analisadas que colaboram para a construção de uma trama de saberes que fundamentam esta tese.

Essas escolhas de fontes e caminhos de investigação visaram tão somente a mapear possíveis relações e interações entre diferentes atores em diferentes posições de sujeito num determinado espaço institucional, com suas regras e modos de agir. A escolha da pluralidade e mistura de caminhos investigativos contempla dimensionalidades, racionalidades e sentidos para apreensão e análise de acontecimentos em espaços públicos, de vida e circulação das pessoas e da população, permeados por estratégias biopolíticas de governamentalidade, em um processo que não é linear, sequencial e simplista. Os dados empíricos foram organizados e agrupados em torno dos seguintes focos de análise: o espaço do trânsito e os seus habitantes, o HPS de Porto Alegre e o acidente de trânsito e os acidentes de trânsito e as suas relações.

Vale ressaltar que esta pesquisa não tem a pretensão de uma abordagem totalizadora para encontrar a razão ou a solução para o problema do acidente de trânsito. Tampouco esses recortes e combinações assumem modos hierarquizados em que um recurso tecno-metodológico é subordinado a outro, assim como não há eleição de um como o mais adequado. Eles foram considerados para compor o quadro/cenário local da experiência singular do espaço de trânsito e do acidente de trânsito ligada à produção e ao exercício de masculinidades. É preciso, ainda, “[...] admitir a provisoriidade do saber e a coexistência de diversas verdades que operam e se articulam em campos de poder-saber; de aceitar que as verdades com as quais operamos são construídas, social e culturalmente” (MEYER; SOARES, 2005, p.40). A

proposta é a abertura de um diálogo entre a construção e o exercício de masculinidades no espaço do trânsito e os acidentes.

Considerando-se que o uso de outros métodos e outras técnicas de pesquisa poderia proporcionar a construção de outro conjunto de saberes, alguns próximos dos que serão apresentados, outros mais distantes e talvez alguns até mesmo contraditórios (SEFFNER, 2004), os caminhos investigativos distinguem-se quanto à sua capacidade de falar sobre determinados acontecimentos (CAMPOS, 2013).

2.3 Considerações éticas

Para realização desta pesquisa, foram tomados cuidados éticos. Esta pesquisa segue a Resolução 466/12 do Conselho Nacional de Saúde (BRASIL, 2012b), referente às Diretrizes e Normas Regulamentadoras de Pesquisas Envolvendo Seres Humanos, devendo-se assegurar os quatro princípios básicos da bioética: autonomia, não-maleficência, beneficência e justiça, entre outros. O projeto foi submetido à apreciação e aprovação do Comitê de Ética da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) e do Comitê de Ética da Secretaria Municipal de Saúde de Porto Alegre.

Todos os participantes foram convidados a participar da pesquisa mediante apresentação prévia dos objetivos da pesquisa. Havendo concordância inicial, foi procedida à leitura e à assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE - APÊNDICE C), em duas vias de igual teor, sendo que uma via ficou com o participante e a outra com a pesquisadora. Foi assegurada a participação voluntária, assim como a possibilidade de o sujeito desistir de participar do estudo a qualquer momento, sem sofrer nenhum tipo de dano ou prejuízo.

Os dados serão utilizados somente para fins científicos. As informações serão divulgadas e publicadas, garantindo-se sigilo, sendo que os participantes da pesquisa não serão identificados em momento algum. Os documentos serão armazenados por cinco anos e, posteriormente, destruídos. Como forma de assegurar o anonimato dos

participantes, estes foram identificados com nomes fictícios de veículos automotores, mas a idade, o grau de escolaridade, a profissão e outros detalhes dos indivíduos correspondem àquilo que efetivamente foi informado. Os nomes utilizados foram: Vanquish Aston Martin; P11 McLaren; F-Type Jaguar; SRX Cadillac; Brera Alfa Romeo; Cayman Porsche; Aventador Lamborghini; Ghibli Maseratti; Gol Volkswagen; Phantom Rolls-Royce; Enzo Ferrari; Fusion Ford.

Outros cuidados éticos foram tomados na condução desta pesquisa em termos das condições dos sujeitos participantes e do local. As entrevistas foram realizadas em unidades de internação mediante apresentação da proposta e consentimento dos profissionais de saúde e dos participantes, de modo a não causar constrangimentos nem prejudicar o andamento do tratamento realizado e o funcionamento dos locais. Aos participantes, foi perguntado como estavam, a fim de encontrar um momento oportuno para a realização das entrevistas, sem que estivessem com dor, desconforto, cansaço, sonolência ou apresentando quaisquer outras necessidades fisiológicas. Também foi levado em consideração o tempo de internação, não sendo entrevistados homens que haviam acabado de sofrer os acidentes. Considerando-se o tempo médio de internação, as entrevistas aconteceram a partir do segundo dia de internação. Somente um dos homens convidados recusou-se a participar da pesquisa.

3 SAINDO DE CASA

Uma questão interessante referente ao espaço do trânsito é que este se materializa e expressa mediante uma linguagem complexa, cheia de signos e sinais, por meio da legislação, dos sinais de trânsito, dos veículos (automotores ou não), dos animais e dos comportamentos. Onde a linguagem corporal é manifesta por gestos, pelo olhar e o próprio não olhar, também fala, assim como a linguagem dos sons, o ronco do motor, a buzina do carro, a sirene do serviço móvel de atendimento pré-hospitalar. Todas essas e tantas outras são formas de expressão da linguagem e de comunicação que ampliam o ato da fala e da escrita, em uma construção de códigos e modos de funcionamento entre os ditos e não-ditos, mas em pleno vigor.

A visibilidade do processo de comunicação no espaço de trânsito permite estabelecer uma compreensão da linguagem para além da relação e distinção entre significado e significante na estrutura formal da língua e não se refere à análise linguística (FAIRCLOUGH, 2001). O processo de comunicação por meio da linguagem guarda uma materialidade de coisa pronunciada, entre ditos, não-ditos e a escrita, pois não se podem dizer algumas coisas em alguns lugares, do mesmo modo que não se pode dizer qualquer coisa, ou mesmo tudo em qualquer circunstância (FOUCAULT, 2010a). Da mesma maneira, às vezes não é possível olhar para quem nos aborda no semáforo, como forma de proteção, em um esforço de fazer de conta que aquela situação não existe. Existe certo controle. Existe certo controle ou uma tentativa de organizar e selecionar um conjunto de medidas pela linguagem para coordenar os deslocamentos no espaço do trânsito.

Outro aspecto importante referente à materialidade da linguagem “não é o ser da linguagem”, ou seja, não importa quem estabelece o processo de comunicação, se este é proveniente de um sistema formal, como as leis de trânsito e seus agentes, ou de um sistema informal, como as buzinas, mas sim o que está em operação, o seu funcionamento, o seu uso. Buscando sair da formalização e da interpretação da

linguagem e enfatizando a sua materialidade (FOUCAULT, 2010a; CASTRO, 2009), Roberto da DaMatta (2010), em seu livro *Fé em Deus e pé na tábu*a, fala da

linguagem da buzina [...] para chamar a atenção do outro motorista com leveza e de modo educado, calmamente toca-se a buzina de modo rápido e com suavidade. Dois toques suaves e rápidos são sinais de que o outro precisa sair de seu mundo pessoal e olhar em volta e saber o que está acontecendo [...] por contraste, o toque longo, forte, firme, pesado e repetido, acompanhado de um olhar fixo no buzinado, indica um pito, um sabe quem está falando ou xingamento (DAMATTA, 2010, p.73).

Quem de nós nunca passou pela gramática da buzina? Se ainda não passou, possivelmente em algum momento vai passar, como um saber que se aprende sem cartilha, um saber sobre o trânsito que funciona na prática. O uso da linguagem constrói um conhecimento sobre o espaço do trânsito, assim como constitui seu funcionamento, na sua materialidade e dispersão, em um processo histórico com suas (re)atualizações, rupturas e continuidades temporais, provisórias e contingentes (SILVA, 2007; FISCHER, 2001). Há quem ainda não aprendeu que vai ter mais algumas lições – lições novas que surgem na dinâmica e nos múltiplos encontros deste espaço.

Nesse sentido, a linguagem atua como um processo de conhecimento e significação que sistematicamente forma o que fala, produz discursos, modos de subjetivação e práticas, em uma trama permeada por relações de poder e saber que se implicam mutuamente. A linguagem é o lócus de produção de relações entre os discursos e as práticas discursivas e não-discursivas (FISCHER, 2001; MEYER, 2012), e o homem, como ser humano, assegura o nexo entre as palavras, os gestos e as coisas.

Os atos de fala expressos pela linguagem verbal e a comunicação não-verbal referem-se a um conjunto de informações, afirmações e conhecimentos que são pronunciados ou silenciados. Inscrevem-se no interior de formações discursivas de acordo com certo regime de verdades que se acessa para poder falar sobre determinados assuntos e produzir um tipo particular de conhecimento. As formações discursivas fornecem aos falantes um conhecimento que se reconhece, incorporando uma determinada obediência às regras, assim como às suas dispersões. As falas e as

práticas sociais são afirmações que pertencem a formações discursivas (SEFFNER, 2003).

As formações discursivas referem-se a um conjunto de enunciados que constituem um sistema de saber referente a uma área do conhecimento. São afirmações e conhecimentos que pertencem a certo regime de verdade e produzem o discurso. No espaço do trânsito, são pronunciados enunciados relativos ao discurso da saúde, ao discurso clínico, ao discurso econômico, ao discurso jurídico. Também se fala muito do direito de ir e vir, além de haver discursos racistas e manifestações de preconceito com moradores de certas partes do Brasil; por exemplo, em São Paulo, quando alguém faz algo errado, se diz que está fazendo uma “baianada”. São afirmações construídas a partir dessas áreas de conhecimento que constroem, ao mesmo tempo, regimes de verdade sobre o espaço do trânsito, assim como o próprio espaço.

Foucault define discurso como um conjunto limitado de enunciados, o qual, por sua vez, compreende um sistema de significados que atravessa a fala, não apenas como uma unidade, e que se apoia no mesmo sistema de formação discursiva associada a campos de saber (discurso clínico, econômico, psiquiátrico) para os quais se pode definir um conjunto de condições de existência (FOUCAULT, 2010a).

As formações discursivas são critérios para identificar em um enunciado o referente, o sujeito, um campo de saber associado e uma materialidade específica, sem considerá-las como independentes. Pode-se considerar que os enunciados perpassam diversas formações discursivas e só adquirem força em conjunto. A formação discursiva funciona como uma “matriz de sentido” simultaneamente em diversos campos de relações (FISCHER, 2001, p.203). Os discursos são produzidos por certo número de procedimentos internos que criam condições para sua existência, que é transitória, de duração incerta, e tendem a apagar-se e (re)atualizar-se (FOUCAULT, 2010a).

Os discursos são ativamente constitutivos, ou seja, produzem aquilo sobre o qual falamos, assim como constroem “a sociedade em várias dimensões: o discurso constitui objetos de conhecimento, os sujeitos e as formas sociais do ‘eu’, as relações sociais e

as estruturas conceituais. A segunda é uma ênfase na interdependência das práticas discursivas de uma sociedade ou instituição” (FAIRCLOUGH, 2001, p.64). Para Foucault, os sujeitos e as práticas sociais são efeitos dos discursos produzidos no interior de relações institucionais, sociais, econômicas, considerando-se discurso como a “realidade material de coisa pronunciada [silenciada], ou escrita” (FOUCAULT, 2010a, p.8).

As práticas discursivas não são pura e simplesmente modos de fabricação ou reprodução de discursos; elas tomam corpo no conjunto de técnicas, instituições, esquemas de comportamento que materializam processos pedagógicos e seus efeitos, que simultaneamente as impõem e as mantêm. Os processos pedagógicos colocados em circulação funcionam como modos de subjetivação que precisamente incidem sobre a construção dos sujeitos e suas práticas sociais, a partir dos seus saberes, propondo um regime de verdades e uma racionalidade imanente como princípio e delimitando um jogo de fronteiras ou margens e exclusões e também uma ética do conhecimento em que as exclusões reforçam os discursos. “A educação é uma maneira política de manter ou modificar a apropriação dos discursos com os saberes e os poderes que eles trazem consigo” (FOUCAULT, 2010a, p.43).

Os modos de subjetivação são “a maneira pela qual o indivíduo estabelece sua relação com [os discursos e suas] regras e se reconhece ligado à obrigação de pô-la em prática” (FOUCAULT, 2009a, p.35). As apropriações estabelecidas pelos sujeitos em relação aos discursos ligam-nos aos discursos e, ao mesmo tempo, a outros sujeitos, construindo posições de sujeito e práticas. Os sujeitos não aparecem mais como fundadores dos seus saberes e vontades, mas como efeito de uma constituição, uma engenharia minuciosa de relações de forças coercitivas que não são isentas de relações de poder.

Não busco encontrar o poder atrás do discurso. O poder funciona através do discurso. O discurso não é a fonte nem a origem do poder, porque o discurso é ele mesmo um dispositivo estratégico de poder (FOUCAULT, 2010a). Os diferentes discursos constituem-se como elementos de força em um processo por significação,

num jogo estabelecido com suas condições de possibilidade de existência e seus efeitos, a partir de regimes de verdades e racionalidades próprias como princípio e também uma ética. Portanto, o discurso pode ser pensado como uma reverberação da verdade, cuja função está em ligar o sujeito à verdade, submetendo-o a um conjunto de regras (FOUCAULT, 2010a).

Importa compreender a complexidade e as especificidades do acidente de trânsito como um acontecimento que diz de certo tempo e lugar. É preciso apreender tramas de saberes e relações de poder relacionadas a ele no cruzamento entre enunciados de diversas formações discursivas, principalmente identificadas com o campo de gênero, de masculinidades, jurídico e da saúde, e expressas nas práticas sociais, que são produzidas por arranjos de masculinidades e os produzem, na relação entre homens, veículos, o espaço do trânsito, o acidente de transporte e o atendimento no HPS. É preciso tentar fazer aparecer congruências e divergências, provisoriades que fazem agir e falar (FISCHER, 2001). São elementos que, entre outros, materializam, configuram e acionam a geodinâmica do espaço do trânsito nas suas diversas relações e interações. Esse modo de funcionamento coloca em circulação múltiplos e simultâneos elementos em seus deslocamentos e pausas, também engendrando cruzamentos e atravessamentos que corporificam o acidente de trânsito.

O acidente de trânsito estabelece relações entre o espaço do trânsito e o atendimento hospitalar – no caso deste estudo, no HPS –, assim como a relação entre trânsito e saúde. Este estudo busca fazer aparecer congruências, divergências e provisoriades – que fazem agir, conduzir e falar (FISCHER, 2001). Cabe recorrer ao discurso como acontecimento, “suspender, enfim, a soberania do significante” (FOUCAULT, 2010a, p.51), para deter-se na materialidade das relações entre homens, veículos e o acidente no espaço do trânsito.

4 CHEGANDO À RUA: O ESPAÇO DO TRÂNSITO E OS SEUS HABITANTES

Busco, neste capítulo, fazer um deslocamento da linguagem do trânsito e do trânsito como linguagem, para caracterizá-lo como um espaço e analisar sua constituição a partir de uma multiplicidade de elementos, considerando um território geográfico, instituições, departamentos, legislação, veículos, usuários e as inter-relações que constroem e compõem esse espaço público da rua. O trânsito é o espaço dele mesmo. O espaço do trânsito é um espaço habitado pelo Estado em um contexto biopolítico, por sujeitos e sua materialidade corpórea nas suas formas de subjetivação e em seus desejos de experimentação e os veículos automotores ou não. Caracteriza-se por ser um espaço de movimento, transitório e extraordinariamente complexo e dinâmico, com uma enorme capacidade de promover situações imprevisíveis.

Trânsito – palavra que significa movimento, ação de transitar; marcha, trajeto. Está associado a fazer caminho, passar, andar, deslocar-se. Entre os tantos significados, sentidos e representações que podem ser atribuídas à palavra *trânsito*, neste caso específico, vou considerar trânsito como o movimento de automóveis, ônibus, caminhões, motocicletas, bicicletas, carroças, lotações e a pé que ocorre na e pela estrutura viária terrestre, menos do que simplesmente uma via, mas como um conjunto de estradas, ruas, avenidas e rodovias, construindo sujeitos pedestres, passageiros, condutores e animais, com sinais e normas sob governo do Estado. Esses elementos constituem e configuram o espaço do trânsito como um espaço de circulação, de passagem, de parada, de estacionamento, de operação de carga e descarga, de permanência provisória. Esse transitar pelo espaço do trânsito permite que pessoas, veículos e cargas se desloquem de um ponto a outro.

Os deslocamentos fazem parte da vida. As crianças são ensinadas a caminhar, salvo exceções, e a partir de então os deslocamentos vão se tornando cada vez mais complexos e passam a fazer parte da vida cotidiana. Compreendem os deslocamentos domésticos os movimentos e a circulação de pessoas que acontecem no interior de

espaços privados. Os mesmos movimentos e deslocamentos também acontecem em espaços públicos, como a ida do domicílio ao local de trabalho, ao local de ensino ou de atividades de lazer. São movimentos regulares que as pessoas necessitam empreender para realizar suas atividades laborais, sociais e culturais. Os deslocamentos dão-se por, entre e nos espaços, conectando o público e privado tanto pelos meios de transporte, sejam eles veículos particulares ou coletivos, quanto pelas regras do trânsito (ROCHA, 2009; WILHEIM, 2013).

O trânsito, na ação de transitar, também se refere à passagem do espaço da casa, do privado e do doméstico para o espaço da rua, do público e do coletivo. O “território marca suas atitudes com um discurso diferente daqueles requeridos pelos espaços da rua e da casa” (DAMATTA, 1997, p.43). O espaço da casa é da ordem do privado e é constituído por um código individualizado, particularizado, hierarquizado, generificado e determinado no domínio das relações familiares e pessoais, com posições eternas de sujeito. A partir de regras próprias que organizam o seu funcionamento, é um local privilegiado, da ordem do acolhimento. A casa é o espaço do íntimo e privativo da pessoa. A própria casa é um espaço segmentado, onde cada espaço específico tem suas atividades específicas – a porta como local de recepção, a sala como o espaço de encontro, a cozinha para cozinhar, o quarto de dormir. Isso permite a construção desse código de condutas e comportamentos em cada espaço, estabelecendo rotinas, que podem ser alteradas em situações específicas, como festas. Um conjunto de regras determina o que pode ser feito no espaço íntimo da casa e o que não pode ser feito no espaço da rua, estabelecendo-se relações e diferenciações entre os espaços. O código da casa é, na maioria das vezes, ou pretende ser, fundado na família, na amizade, na lealdade, na pessoa, na emoção, e todos se relacionam por meio de diferentes laços (parentesco, afinidade, amizade), características estas que constituem o espaço da casa como o espaço de domínio do feminino (DAMATTA, 1997).

Já a passagem para o espaço da rua refere-se ao deslocamento, ao trânsito, ao movimento que não se restringe às diferenciações de espaços geográficos e assume outros códigos, na maioria das vezes, inversos aos da casa. A rua é o espaço público

de governo do Estado para garantir a funcionalidade e segurança deste para a população, com base em leis universais, numa burocracia e no formalismo, no eixo das leis, do mercado e da impessoalidade. Universaliza-se em uma economia biopolítica de igualdade de direitos, em que o processo de igualdade é individualizante para assegurar os direitos e deveres; para tanto, pressupõe suprimir a identidade pessoal do sujeito e transforma-o em um indivíduo anônimo, em um regime de normalização dos comportamentos. Na economia biopolítica, o indivíduo é o “foco da maioria das ações da vida cotidiana e todos os espaços são marca[damente] individualizantes” (DAMATTA, 1997, p.37), mas, paralelamente, com regras universais para garantir o funcionamento da nação na sua coletividade. A rua aparece como o oposto da casa, como o espaço da frieza, da dureza, da indiferença, da racionalidade, da competitividade, da luta pela sobrevivência, onde cada um cuida de si. O código da rua e o comportamento na rua geralmente são negativos. O espaço da rua é do domínio do masculino (DAMATTA, 1997).

No entanto, algumas regras do espaço da casa são utilizadas no espaço da rua sob o idioma da conciliação, e a recíproca é verdadeira, em algumas situações se recorre ao código da rua para resolução de problemas e/ou conflitos no espaço doméstico – uma negação com base na lei, o que permite compreendê-los como em relação, com “constituído e constituinte na própria dinâmica de sua relação” (DAMATTA, 1997, p.16).

O espaço do trânsito caracteriza-se por ser um espaço de circulação, de movimentos que acontecem em espaços públicos, em um cenário coletivo, com seu código de funcionamento. Várias pessoas de diferentes sexos, gêneros, raças, religiões, idades, pelos motivos mais variados, uns a passeio, outros a trabalho, alguns no percurso do trabalho, da casa, dos estudos e um sem fim de outros motivos que às vezes nem se imagina, ocupam o espaço do trânsito simultaneamente. Todos esses sujeitos, com a materialidade de seus corpos e de suas práticas de gênero e sexualidade atreladas às suas posições de sujeito e às suas vontades/necessidades/desejos, utilizam diversos meios de transporte – automóvel particular, automóvel da empresa ou emprestado, motocicleta, táxi, ônibus, micro-

ônibus, bicicleta, carroça, cavalo – e, com tempos diferentes – uns com mais pressa, outros com menos –, circulam, deslocam-se no espaço do trânsito. Tudo se encontra, produzindo e sendo produzido, constituindo e sendo constituído no espaço do trânsito a partir de múltiplas relações.

Nesse espaço, que está incorporado à rotina, ao cotidiano e à vida das pessoas, encontram-se diversos atores, na individualidade de corpos, gêneros, roupas, atitudes, intencionalidades, conflitos e tantos outros marcadores sociais que indicam posições de sujeito, expressas nas práticas que caracterizam seu modo de ser e estar naquele espaço e de se encontrar com os outros, sejam pessoas, normas e objetos, na sua mesma singularidade e mobilidade. O espaço do trânsito promove um constante exercício de individualidade(s), necessidade(s) e desejo(s) em um espaço coletivo, com a constante presença do outro, o que o constitui como um espaço de constante negociação de viver e deixar viver sob sua legislação.

Portanto, o espaço do trânsito é um território geográfico, político, econômico, jurídico, social e cultural, temporal e historicamente situado. O espaço do trânsito, como território, carrega a noção de lugar, de espaço geograficamente situado, delimitado, demarcado, que conta com uma estrutura viária de ruas, avenidas, estradas urbanas, rurais, rodovias, sinais e normas. Esse território tem uma função vital, tanto para o Estado quanto para a população e para os indivíduos, e necessita de uma economia política como estratégia de governo³. Considero o termo *economia* como uma forma de governo que desenvolve uma racionalidade política específica de intervenção para a condução da população e das coisas em um determinado campo, nesse caso, para o espaço do trânsito, envolvendo uma série de problemas complexos (FOUCAULT, 2007a). Todos esses elementos – território, bens e serviços, riquezas e a população – constituem a economia política do Estado, e a economia é um setor específico dentro das táticas de governamentalidade.

³Usarei a palavra *governo* em vez de *governo* quando estiver me referindo à racionalidade política própria do Estado na sua ação de governo, como forma característica de governo do Estado, tendo uma singularidade e também diferenciação de outras formas de governo, que incluem o governo se si e dos outros (CASTRO, 2009; VEIGA-NETO, 2005; FOUCAULT, 2007a).

Além disso, pretendo olhar o espaço do trânsito como um “sistema cultural”, considerando que o comportamento local expressa valores e atitudes vigentes na sociedade atual (GEERTZ, apud DAMATTA, 2010, p. 58) em um espaço geográfico e temporalmente demarcado. Busco enfatizar o caráter de descontinuidade na história, de evolução, progresso, destino, para referir-me à singularidade desse processo: “a história contínua é o correlato indispensável da função fundadora do sujeito” (FOUCAULT, 1990, p.21, CASTRO, 2009) e do acontecimento neste momento presente. Não há a pretensão de referência à universalidade, nem à verdade do acontecimento, mas de evidenciar heterogeneidades do que se imagina relacionado aos acontecimentos no espaço do trânsito. Sinalizo a condição de possibilidade de construção deste como um olhar e de um saber situado e parcial.

Trabalho com a hipótese de que o espaço do trânsito é um espaço generificado, produtor de masculinidades e tensionador de relações de gênero. Penso que as posições de sujeito e as relações entre homens e carros, modos de dirigir e os acidentes de trânsito podem ser condições de emergência para caracterizar o espaço do trânsito como um espaço generificado com arranjos de masculinidade. Ser um bom motorista significa o mesmo que ser uma boa motorista? Ser um bom motorista, cumpridor das regras, é ser um bom homem, um homem atraente, cheio de masculinidade? Pode-se pensar o espaço do trânsito como um espaço de (re)construção e materialização da norma regulatória de gênero, principalmente em seus arranjos de masculinidade, e o acidente de trânsito seria o limite, a reiteração, ou é o que escapa da norma? A institucionalização do espaço do trânsito opera com a produção de modos de subjetivação em certa medida divergentes até mesmo antagônicos a norma de gênero, especialmente em a arranjos de masculinidade? Com esse exercício analítico, busco mapear possíveis caminhos para corroborar a tese de que os diferentes modos como os homens são produzidos e fazem uso dos seus corpos e veículos no espaço do trânsito constituem arranjos de masculinidade que incidem sobre a ocorrência do acidente de trânsito.

Para construção desta análise, vou voltar o meu olhar para essas relações e interações entre corpos, masculinidades e veículos no espaço do trânsito por meio de

algumas campanhas publicitárias de automóveis, do Código de Trânsito Brasileiro, das estatísticas da frota de veículos, de condutores, das infrações e de acidentes de trânsito, nos atendimentos realizados no HPS e entrevistas com homens, habitantes desse espaço, internados como vítimas de acidentes de trânsito no referido hospital.

Demarcações de fronteiras são importantes para a constituição e delimitação desse espaço do trânsito que está sendo construído neste estudo. Não vou considerar o espaço do trânsito aquático, ferroviário e aeroviário, mesmo sendo espaços de trânsito. Restrinjo-me a alguns aspectos do espaço de trânsito terrestre viário. Assim, não vou me deter em questões dos ônibus, micro-ônibus, reboques, tratores, caminhonetes, caminhões e trens. Concentro-me nos automóveis e nas motocicletas por representarem aproximadamente 78% da frota de veículos e serem os maiores envolvidos em acidentes de trânsito (RIO GRANDE DO SUL, 2013a).

Em virtude de o território geográfico constituir-se quase como um “palco” para o trânsito, do verbo *transitar*, ele não se restringe ao tráfego simplesmente. É um lugar onde um sem fim de coisas acontece. É um local onde, à medida que diferentes elementos incidem entre si e sobre si, se estabelecem múltiplas e por vezes contrárias relações de poder, processos de normalização e moralização dos comportamentos por meio de expectativas próprias (DAMATTA, 1997). Em virtude disso, opto pela denominação *espaço do trânsito*, que contém um território, mas com um sentido mais amplo do termo.

Portanto, mais do que o território geograficamente definido como um lugar, interessa a coexistência de discursos, sujeitos e práticas sociais materializadas nas e pelas relações que se produzem, intercambiam e modificam, constituídas e constituintes de relações intercambiantes de poder. Isso produz um regime hierarquizado entre os habitantes, veículos e lugares no espaço do trânsito, onde alguns estão dispostos a relacionar-se, outros não e outros talvez sejam negados. De maneira muito concreta, o espaço do trânsito é um espaço do movimento “simultâneo, da justaposição, do próximo e do longínquo, do lado a lado, do disperso” (FOUCAULT, 2009c, p.411), assim como é espaço de aprendizagens, de experimentações e de

preocupações, dentre elas, o tráfego, a segurança, a fiscalização e o acidente de trânsito. O espaço do trânsito constitui-se dentro de um espaço público, lugar de encontro entre diferentes marcadores sociais e identitários, governado pelo Estado sob um regime democrático e igualitário de direitos e deveres (DAMATTA, 2010).

4.1 Os sujeitos habitantes

O movimento de transitar está ligado ao território como espaço de circulação, demarcando lugares onde os deslocamentos acontecem, mas efetivamente quem coloca em funcionamento o espaço são os seus habitantes. Agora, passo a apresentar os habitantes do espaço do trânsito, os sujeitos que se deslocam, que dão vida e corpo ao trânsito e ao espaço do trânsito. Neste item, procuro conhecer e analisar algumas formas e alguns arranjos corporais dos sujeitos homens habitantes do espaço do trânsito. Para isso, corpo(s), gênero(s) e subjetividades são instrumentos de condição para a constituição de relações entre homens, vias, veículos, suas coexistências e os acidentes de trânsito. Nesta primeira parte, apresento algumas ancoragens teóricas referentes aos conceitos de corpo, gênero e masculinidade.

Em seguida, passo a apresentar os participantes da pesquisa com alguns marcadores identitários sociais, no sentido de “marcas sutis, singulares, subindividuais que podem se entrecruzar e nele formar uma rede difícil de desembaraçar, longe de ser uma categoria de semelhança, a tal origem permite ordenar, para colocar à parte todas as marcas diferentes” (FOUCAULT, 2008, p. 265). Ali onde os marcadores indicam uma identidade, simultaneamente intentam diferenças, relacionadas com “o corpo, que sustenta a sua vida e sua morte, em sua força e fraqueza, a sanção de qualquer verdade de qualquer erro, tal como sustenta também e inversamente, a origem – proveniência” (FOUCAULT, 2008, p. 267).

As diferentes marcas identitárias e sociais que constroem corpos materializam sujeitos e seus modos de vida por meio de práticas discursivas indispensáveis para fabricação dos sujeitos e suas posições de sujeito no espaço do trânsito e suas

relações, assim como caracterizam o espaço do trânsito como espaço generificado, especialmente com arranjos de masculinidade. “O carro ganhou espaço público e tornou-se parte do universo masculino” (FIGLIUZZI, 2008, p.38). Há dois elementos importantes relacionados à construção de masculinidades: o espaço público e o veículo automotor. Ao apresentar os sujeitos e os seus corpos, marco-os com gênero masculino para analisar suas construções e relações.

4.1.1 Os corpos, gênero e masculinidades

O modo de ser da vida e aquilo mesmo que faz com que a vida não exista sem me prescrever suas formas me são dados, fundamentalmente, por meu corpo; o modo de ser da produção, o peso de suas determinações sobre minha existência me são dados pelo meu desejo; e o modo de ser da linguagem, todo o rastro da história que as palavras fazem luzir no instante em que são pronunciadas e, talvez, até um ponto mais imperceptível ainda, só me são dados ao longo da tênue cadeia de meu pensamento falante (FOUCAULT, 1990, p. 330).

Vou considerar o corpo como um elemento, um “fragmento de espaço ambíguo” cuja materialidade própria se constrói na e pela relação com as coisas, com os espaços, com outros corpos e com o seu próprio corpo. Essa produção materializa-se na constituição do próprio corpo, na sua forma, seus contornos, seus gestos, seus movimentos, seus modos de ser, estar e relacionar-se consigo, com os outros e com as coisas, mesmo com toda a sua relatividade. Portanto, intenciono pensar o corpo como produzido na e pela cultura, e não simplesmente o corpo na sua matéria biológica, como um conjunto de músculos, ossos e órgãos, não entendendo a natureza como seu lugar de origem, mas como lugar concreto, a forma e expressão dessa experiência. “À experiência do homem é dado um corpo que é seu corpo – fragmento de espaço ambíguo, cuja espacialidade própria e irreduzível se articula, contudo ao espaço das coisas” (FOUCAULT, 1990, p. 330).

O corpo “é também o seu entorno”, as suas roupas, os seus adereços, as máquinas que a ele se acoplam (GOELLNER, 2012, p.29). Isso é algo importante a ser

considerado no contexto desta pesquisa, pois o veículo automotor, em algumas situações e para algumas pessoas, principalmente alguns homens, são considerados a extensão do próprio corpo e diversos discursos afirmam e reiteram essa relação. Algumas características atribuídas ao carro também dizem do seu proprietário, assim como seus gestos e comportamentos no espaço do trânsito marcam e (re)produzem relações entre homens, vias e veículos automotores produzidas pela cultura.

O corpo experimenta, sente, (re)significa – “a essa mesma experiência é dado o desejo, como apetite primordial a partir do qual todas as coisas adquirem valor e valor relativo” (FOUCAULT, 2008, p. 266). No corpo, encontram-se as marcas, memórias dos fatos do passado, mas nele também nascem desejos, os limites, as insuficiências, os erros e os desfalecimentos. Essas sensações vividas pelo corpo estão em articulação com o seu próprio tempo, são marcadas e simultaneamente formadas por práticas discursivas de acordo com sua época, com a sua história, ou seja, são datadas. Não são experiências estáticas e estão sempre em atualização, mutação (FOUCAULT, 2008).

O corpo, nessa perspectiva de construção histórica, passa a ser considerado como um elemento no qual está continuamente sendo desenhado, apagado e transformado um sem número de marcas e modos de produção que constituem o próprio sujeito e que também apresentam alguns limites, definições, recortes, rearranjos, resistências. Os corpos são construtos históricos, engendrados em relações de saber e poder imbricadas em questões políticas, econômicas, sociais, sendo significados culturalmente (FISCHER, 2001).

O corpo é submetido a exercícios de poder ao mesmo tempo em que exerce relações de poder. Essas operações dão-se em ato, no encontro, e expressam-se na materialidade do corpo. A materialidade do corpo, dos gestos, dos comportamentos, é efeito do poder que constitui as práticas discursivas e sociais. Conforme Foucault, o poder “produz efeitos positivos no nível do desejo – como se começa a conhecer – e também no nível do saber. O poder, longe de impedir o saber, o produz. Se foi possível constituir um saber sobre o corpo, foi através de um conjunto de disciplinas militares,

escolares [de saúde]”. É a partir da vigilância dos corpos nos hospitais, em um exercício de um poder sobre o corpo, que foi possível construir um saber orgânico (FOUCAULT, 2007a, p. 148).

O acidente de trânsito é um acontecimento que articula, em alguns casos, o corpo ao hospital e ao espaço do trânsito. Os comportamentos e gestos submetem os corpos ao acidente de trânsito, que por sua vez submete corpos de homens ao espaço do hospital. Este se torna um local privilegiado para a construção de saberes referentes ao acidente de trânsito e às suas relações com masculinidades. Em virtude disso, opto por entrevistar homens que estiveram envolvidos em acidentes de trânsito e foram internados no HPS. Essa situação materializa múltiplos atravessamentos entre corpo, gênero, masculinidades e saúde.

“É no desenrolar de um processo político (...) que apareceu, cada vez com maior insistência, o problema do corpo” (FOUCAULT, 2007a, p.147) como força de trabalho, força de produção e questão de saúde. O corpo é um elemento central na história da saúde no Brasil, na construção dos hospitais e do próprio Hospital de Pronto Socorro (HPS), nos modos de atuação/intervenção em saúde, na delimitação de políticas públicas e, neste estudo, nos atravessamentos de masculinidades e acidentes de trânsito.

Os corpos são construídos, significados e materializados na e pela cultura a partir de vários regimes discursivos e não-discursivos, como trabalho, escola, família, gênero, sexualidade, idade, raça/etnia, mídia, entre outros. Os processos de construção dos corpos e dos sujeitos são diversos e, por vezes, contraditórios. Mesmo assim, as relações de poder e saber, produzindo regimes de verdade que investem na feitura dos corpos, produzem efeitos e deixam marcas. Algumas marcas são mais visíveis do que outras, como padrões de beleza, atividade física, comportamentos, dores, violência. Outro aspecto importante é que o poder e o saber são relacionais, bem como seus desdobramentos. Não há um processo único, vertical; há possibilidades de ruptura, de resistência, de transgressão, de borramento, de alargamento, flexibilidade de limites e fronteiras (FISCHER, 2001; LOURO, 2004).

O processo de construção e demarcação dos corpos e de suas diferenças produz efeitos materiais. A materialidade será pensada a partir de relações que manifestam efeitos de poder em suas práticas discursivas e não-discursivas, no que também é silenciado na circulação. Nesse sentido, os corpos e os sujeitos são submetidos, ao passo que submetem ao gênero e são subjetivados, sendo o processo de generificação “construíd[o], entre outras coisas, pelas relações diferenciadoras, pelas quais os sujeitos falantes se transformam em ser. [...] o processo dessa generificação emerge no interior das próprias relações de gênero e como a matriz dessas relações” (BUTLER, 2007, p. 160).

A matriz de gênero não é considerada como um processo individualista e determinista para produzir um sujeito como seu efeito, mas como uma operação que retém a posição de sujeito, mesmo quando ela reverte (BUTLER, 2007). A matriz de gênero não pode ser confundida como um molde social, como algo exterior, que se aplica conforme a marca, nesse caso, o sexo, estampada no corpo. Se assim fosse, as personalidades, as atitudes e os comportamentos sairiam formatados como em uma fábrica, na ponta da esteira; deve-se, justamente, compreender que há um contínuo investimento de diversas ordens ao longo de todo o tempo, além da dimensão ativa do sujeito (CONNELL, 1995).

A matriz generificada opera com a nomeação do corpo, a produção da diferença sexual e a produção da materialidade corpórea de gênero, fundando a interação e a interpelação de sexo, gênero e sexualidade, em que para um corpo há um sexo que incita um gênero e um desejo sexual. A matriz de gênero atua como uma norma regulatória, isto é, ela aciona um processo de funcionamento nas e pelas relações de gênero com a finalidade de construção de masculinidades e feminilidades. Esse funcionamento, reiterado pela mídia, escola, igreja, exército, constituiu-se e constituiu-se um efetivo processo de normalização e naturalização dos corpos, desejos e práticas de homens e mulheres, como efeitos de poder.

Gênero, assim como o corpo, ou o corpo, assim como o gênero, estão mutuamente implicados na e pela construção das diferenças entre masculino e feminino

e em seus efeitos normalizantes e naturalizantes. Essa divisão de masculino e feminino é uma forma primária de organização social e de atribuição de significado às relações de poder (SCOTT, 1995; NICHOLSON, 2000; LOURO, 2004).

As diferenças entre homens e mulheres, entre masculinidade(s) e feminilidade(s), são diferenças materializadas, expressas nos corpos, gestos, comportamentos, atitudes, modos de ser, estar e relacionar-se com as coisas, consigo e com os outros. Cabe salientar que a construção dessas diferenças não se materializa somente nos corpos. Essa produção de diferenças é mais ampla, acontece nos corpos e também na organização social dos espaços, dos processos de trabalho e das coisas. Essa materialidade estende-se a objetos, carros e bonecas, espaços e lugares, à casa e à rua. No entanto, essas diferenças não são simplesmente “uma função de diferenças materiais que não estejam, de alguma forma, simultaneamente marcadas e formadas por práticas discursivas” (BUTLER, 2007, p.151).

Todo o processo de experiência, as sensações, os desejos, os gestos, as roupas, os acessórios, os comportamentos e as coisas relacionadas ao corpo são generificados, são produzidos, percebidos e expressos de modos distintos. Isso me permite pensar o espaço do trânsito como generificado e fortemente marcado por arranjos de masculinidade. Ao mesmo tempo, as diferenças entre masculinidades e feminilidades são uma demarcação discursiva, funcionam como uma norma regulatória a partir da matriz de gênero, produzindo, demarcando e fazendo circular modos de ser homens e mulheres, em uma relação que “produz corpos que governa” (BUTLER, 2007, p.151).

Para construir e legitimar essa matriz de gênero, múltiplos processos simultâneos e cotidianos são acionados, postos em circulação e reiterados ao longo do tempo por diversos processos (família, escola, religião, raça, etnia, classe) cujos efeitos estão relacionados a certa fixidez dos corpos. Outro efeito dessa constância, que contribui para que esse processo seja compreendido em sua normalidade e naturalidade, são os processos, em certa medida, homogeneizantes. Porém, cabe salientar que são processos amplamente heterogêneos, transitórios, cambiantes e às

vezes contraditórios. Mesmo que apresentem características identificáveis na população, diferem de acordo com o tempo e com a cultura.

Contudo, “pode ocorrer, além disso, que os desejos e as necessidades que alguém experimenta estejam em discordância com a aparência de seu corpo” (LOURO, 2007, p. 14). Portanto, os corpos não são tão evidentes quanto talvez possam parecer. A matriz produz simultaneamente a anormalidade. Essa evidência é um efeito da norma regulatória de gênero, e é justamente a possibilidade de outras formas de (re)materialização que marcam a força regulatória do sexo na matriz de gênero e que também permite colocá-la em questão (BUTLER, 2007).

A reiteração contínua marca que esse processo não é dado, ou seja, a norma não atinge todos os corpos da mesma maneira. A norma regulatória de gênero possui um caráter hegemônico que não pode ser confundido com totalitarismo, do mesmo modo que abre espaço para outras possibilidades, para movimentos e variações entre corpos, gêneros, sexos e sexualidades (CONNELL, 1995). “Os processos e as práticas discursivas (...) fazem com que aspectos dos corpos se convertam em definidores de gênero e de sexualidade e, como consequência, acabem por se converter em definidores de sujeitos” (LOURO, 2004, p.80).

Falar de homens significa falar do engendramento e da dinâmica de processos complexos de construção de masculinidades produzidos na e pelas relações entre corpos, sexos, sexualidades e gêneros e nas relações com os outros, com os espaços e com as coisas. As masculinidades referem-se a arranjos, conjuntos e/ou “configuração[ões] de práticas em torno da posição dos homens nas [...] relações de gênero” (CONNELL, 1995, p.188). A partir de uma matriz regulatória de gênero e de seus efeitos normalizantes, é possível identificar um “lugar-comum” e, quando se fala de homens, reconhecer e diferenciar arranjos de masculinidades.

Entretanto, as masculinidades não se referem somente aos corpos, comportamentos e atitudes de homens. É possível identificar masculinidades materializadas em diversos corpos e sexos, mas também em relações estabelecidas em diferentes espaços e objetos. Ao definir masculinidades, busco enfatizar o processo

de construção que se dá na relação entre homens, e entre homens e mulheres, em diferentes contextos culturais e cenários sociais, em diferentes momentos históricos. A materialização das masculinidades, novamente, não se limita aos corpos.

Acionar o processo de construção relacional, a produção em ato na e pela relação, temporal e localizada, tem várias funções, dentre elas, desessencializar e desnaturalizar os arranjos de masculinidades como fixos e trans-históricos. Não existe uma essência de masculinidade, um homem e uma masculinidade a priori; a masculinidade está em constante processo de construção e transformação. Outro aspecto relevante decorrente da (re)produção na e pela relação refere-se ao caráter de provisoriedade e contradição, pois circunstâncias diferentes podem fazer com que o mesmo sujeito tenha posições diferenciadas. O que distancia o conceito de masculinidades do conceito de essencialismo é justamente a construção das relações de masculinidades que produzem uma multiplicidade (CONNELL, 2013).

Essa compreensão de masculinidades marca um pouco da mecânica dos elementos envolvidos e intercambiantes no interior das relações e também marca uma rejeição ao “papel do sexo masculino” (CONNELL, 1995, p.187). “Papel” refere-se ao desenvolvimento de um conjunto de atitudes e expectativas apropriadas e esperadas para homens, mas tal compreensão é limitada e reducionista, pois exclui o processo de construção nas e pelas relações de poder, além de desconsiderar os sujeitos, cuja materialidade e racionalidade estão presentes nas ações (SEFFNER, 2003). Isso não significa dizer que todos os atos são racionais, mas sim que existem uma racionalidade e uma intencionalidade da ação.

A construção da categoria de gênero masculino existe em relação com a construção da categoria de gênero feminino, não como polos opostos, mas como condição mútua de existência (WELZER-LANG, 2004). No entanto, não é possível considerar somente as relações entre os sexos, pois essa racionalidade possibilita a construção de duas categorias como essencialistas, homogêneas e antagônicas. A pretensa estabilidade é um efeito da norma regulatória de gênero, que naturaliza comportamentos associados a corpos, sexos e gêneros. O que está longe de ocorrer, tanto com homens quanto com mulheres, é que formem grupos homogêneos.

Os diferentes marcadores sociais, identitários e de gênero (sexo, idade, raça, etnia, escolaridade, ocupação, geração, classe) cruzam-se e engendram, atravessam, configuram e rearranjam uma pluralidade transitória de modos de ser homens e mulheres, em constante processo de modificação. Existe “mais de uma configuração desse tipo em qualquer ordem de gênero em uma sociedade. Em reconhecimento desse fato, tem-se tornado comum falar de masculinidades” (CONNELL, 1995, p.188). Assim como diferentes contextos sociais e culturais reconfiguram novas possibilidades de exercício de masculinidades e feminilidades, a multiplicidade e a diferença compõem os cenários e as relações sociais.

“As relações de homens entre homens são relações hierarquizadas, tal qual a relação entre homens e mulheres” (WELZER-LANG, 2004, p. 117). As construções de masculinidades requerem investimentos ativos tanto dos sujeitos quanto de diversas práticas discursivas. A ênfase na configuração de práticas refere-se ao que as pessoas efetivamente fazem e não supostamente ao que deveriam fazer ou deixam de fazer, nem ao esperado ou imaginado (CONNELL, 1995), como efeitos de poder e modos de subjetivação.

Hierarquização das masculinidades é um processo que se dá em relação a outras masculinidades, mas também em relação às feminilidades, e não é um processo unidirecional e estático. A hierarquia de gênero se estabelece na e pela relação entre homens, e entre homens e mulheres, nos diferentes lugares. Também não pressupõe uma fixidez de posições e de hierarquizações e subordinações. As posições de sujeito oscilam e variam conforme a relação estabelecida e ao longo do tempo (CONNELL, 2013). A hierarquização dá visibilidade à diferença e à desigualdade das relações, em um processo dinâmico de relações e suas transformações.

O processo de hierarquização não é único, ou seja, não existe um soberano e os demais são todos subordinados, mas diferentes arranjos de masculinidades, valorizados em diferentes contextos – “são processos ativos de construção de gênero” (CONNELL, 2013, p. 241). Além de os arranjos de masculinidade configurarem modos de vida e contribuírem ativamente para a construção e materialização de

masculinidades, há uma circulação de arranjos de masculinidades valorizadas, legitimadas e qualificadas culturalmente, o que contribui para o estabelecimento de hierarquias de gênero e seus graus de aproximação e distanciamento. Esses contatos não são livres de tensões, contradições e divergências, situação que abre espaço para o confronto, o conflito e o questionamento de relações, emergindo destes a possibilidade de transformações e o estabelecimento de múltiplas relações provisórias e cambiantes, ou não (CONNELL, 2013). O próprio espaço do trânsito é um local privilegiado para o estabelecimento e o exercício de relações de masculinidade hierarquizantes. Um território que, minuto a minuto, arranja e desarranja esses contatos: ora um é superior porque seu carro é melhor, ora aparece outro carro melhor; em um momento, o sujeito consegue ultrapassar, mas logo é ultrapassado. Assim seguem a dinâmica e o funcionamento desse espaço de circulação, com deslocamentos marcados por encontros, cruzamentos, atravessamentos e concessões.

A matriz de gênero reconhece características de masculinidades mais apropriadas e condizentes com os diferentes locais. Esses arranjos de masculinidades estão atravessados pela organização dos próprios espaços do trabalho, e algumas características de masculinidades são comuns a diferentes posições de sujeitos em relação à hierarquia de gênero. Não são processos fixos; pelo contrário, sua intercambialidade produz o trânsito na escala hierárquica e a constante negociação para manutenção de determinadas ordens. As múltiplas masculinidades também abrem espaço para as mais variadas formas corporais e para os diferentes comportamentos, tais como práticas de saúde e comportamento de risco (CONNELL, 2013, p. 246).

A norma regulatória de gênero produz corpos de homens e masculinidades habitantes materializados no espaço do trânsito nas e pelas práticas discursivas, em constante processo de produção e diferenciação. Um dos fortes elementos da construção e da demarcação da(s) masculinidade(s) nos corpos habitantes do espaço do trânsito é o veículo automotor.

As relações entre homens e veículos iniciam antes mesmo do nascimento. A partir da descoberta do sexo dos bebês, os meninos passam a ser ligados aos carros,

“porque em seus quartos já estão colocados carrinhos de brinquedo e até detalhes decorativos relacionados a carros. Os carros são do domínio do gênero masculino, com quem o contato com o carro se dá com mais intimidade” (FIGLIUZZI, 2008, p.38). O carro também é um brinquedo preferencial para meninos e está presente em filmes, jogos e livros, entre outros. Desde muito cedo, inicia-se um processo de constituição de relação entre homens e veículos, pautada, entre outras, pela habilidade de conduzir veículos. Antes mesmo de nascerem, os corpos sofrem uma interpelação fundante a partir da matriz de gênero, que é reiterada por diversos discursos e práticas discursivas para reforçar ou contestar esse efeito naturalizado.

Assim, o espaço do trânsito é uma instância singular para analisar a construção e o exercício de masculinidades a partir de diversos sistemas prescritivos que buscam conduzir a conduta dos sujeitos e seus elementos. O espaço do trânsito passa a ser um local privilegiado para ver isso e para flagrar esse processo. Seus habitantes são produzidos e transformados em pedestres e/ou condutores de veículos automotores ou não (ciclistas). Essas marcas já falam de diferentes posições de sujeito que podem ser ocupadas no espaço do trânsito, ao mesmo tempo em que este as constrói. A matriz de gênero atravessa essas posições de sujeito, de forma que os seus efeitos são evidenciados nas e pelas relações estabelecidas entre os seus habitantes e os meios de transporte por eles utilizados, especialmente em seus arranjos de masculinidade.

4.1.2 Os sujeitos desta pesquisa

Apresento alguns marcadores sociais identitários e de gênero dos 12 sujeitos que participaram desta pesquisa, homens habitantes que circulam pelo espaço do trânsito e que estiveram envolvidos com processos mais complexos do trânsito – os acidentes, um dos principais problemas desse espaço na atualidade. Os marcadores sociais e identitários expressam as marcas e as proveniências materializadas nos corpos que pertencem a um sistema de regras e valores, constituem posições de sujeito e incidem nas suas ações e relações.

Não busco a origem ou a essência do acidente. Os sujeitos produzem identidades que contribuem para considerar o espaço do trânsito como um espaço de homens e de múltiplos arranjos de masculinidade e relações de poder que os constituem como sujeitos condutores de veículos no espaço do trânsito e suas relações. Os marcadores também intentam para as marcas das diferenças sustentadas pelos corpos. Vale destacar que são múltiplas hierarquias que se constituem nos e pelos marcadores sociais e identitários “entrelaçados com processos ativos de construção de gênero” (CONNELL, 2013, p.242). A multiplicidade ganha vida no encontro com a diferença, em um processo instantâneo do encontro, em que as diferentes posições de sujeito marcam a complexidade e o dinamismo das relações e efeitos de poder.

Os marcadores sociais identitários, mesmo que apresentem certa fixidez e estabilidade, não têm um uso reificador nem essencialista. Eles confirmam a ideia de múltiplas masculinidades, marcam as transformações e os atravessamentos que ocorrem ao longo do tempo e permitem o reconhecimento explícito do local, bem como o mapeamento das suas relações, intersecções e seus privilégios. Cabe destacar que esses marcadores são ativos na construção de masculinidades e na materialização dos corpos, suas práticas e suas relações (CONNELL, 2013).

Os homens participantes da pesquisa encontravam-se na faixa etária de 19 a 47 anos, com média de 30 anos de idade, sendo um homem com 19, um com 20, um com 25, um com 26, um com 28, um com 29, um com 30, um com 32, dois com 33, um com 45 e outro com 47 anos. Os marcadores identitários sociais de idade cronológica constroem corpos de crianças, jovens, adultos, velhos. Agregando-se o marcador de idade cronológica à geração, tem-se minimamente um encontro de gerações que operam com distintas construções de masculinidades.

A maioria dos entrevistados declarou ser de cor branca, e somente um homem declarou-se pardo. A maior parte dos sujeitos teve dificuldade para responder, ficando em dúvida diante da surpresa da pergunta, como se essa marca fosse um dado explícito do corpo sobre o qual não se precisa falar, presumindo-se que as pessoas

sejam brancas. Salienta-se que há um contraste com o contexto atual do país, em que há um crescimento da população negra, não devido ao aumento da fecundidade, mas em decorrência de as pessoas se declararem como pertencentes a grupos de cor/raça (BRASIL, 2011c).

A escolaridade variou do ensino fundamental incompleto ao ensino técnico, tendo a maior parte dos entrevistados (cinco) o ensino médio completo, seguido por quatro homens com ensino fundamental incompleto, um com ensino médio incompleto e dois com ensino técnico. As mulheres superaram os homens na taxa de escolarização, que se mantém maior do que a deles, mesmo considerando raça (BRASIL, 2011c). Os homens têm saído mais cedo dos bancos escolares.

A ocupação variou bastante, exceto entre os homens que fizeram ensino técnico; ambos trabalham com eletrônica, mas com questões distintas. Todos os homens entrevistados têm ocupações diferentes: motorista de caminhão, servente de pedreiro, carpinteiro, ourives, proprietário de uma gráfica, mestre de obras, militar, vendedor de uma loja de ferragem, vendedor de crédito consignado, operador de casa de bomba do e eletrotécnicos (um na manutenção de máquinas e outro na produção). A inserção no mercado de trabalho está relacionada à força de produção, de bens e riquezas, fator que ocupa uma centralidade na construção das masculinidades, pois está implicado no processo de socialização, sobretudo com a questão de recursos financeiros – provedor – e de autonomia – liberdade. A maioria dos participantes desta pesquisa está distribuída no setor de serviços, que está apresentando um aumento de inserção da população. O mercado de trabalho é um território marcado por relações desiguais de gênero e um espaço fortemente implicado com a construção de masculinidades. Um exemplo pode ser verificado na taxa de desemprego menor para homens do que para mulheres (BRASIL, 2011c).

Em relação ao estado civil, sete dos entrevistados declararam-se solteiros, no entanto, destes, um se declarou solteiro no papel, mas reside com sua parceira em uma situação de união estável; um é noivo, dois são casados e dois são separados. Em relação ao fato de terem um parceiro/a no momento, sete participantes têm uma parceira fixa no momento, e cinco estão sem parceira fixa no momento.

Em relação ao número de filhos, oito homens não têm filhos, e quatro têm de dois a seis filhos, sendo dois homens com dois filhos cada, um com cinco e um com seis filhos. Dos entrevistados que têm filhos, um deles mora com quatro de seus seis filhos; os demais não moram com os seus filhos, que moram com as mães.

Considerando-se a situação de moradia, cinco dos entrevistados afirmam morar sozinhos, um mora com os pais, um mora com a mãe e o padrasto, um reside com a mãe ou a irmã, um mora com a esposa e um filho dela de outro casamento, um reside com a esposa e um amigo, um mora com a noiva e a avó, e um mora com a esposa, quatro dos seus seis filhos e dois filhos de outro casamento da esposa. Por mais variada que sejam as configurações de moradores nas residências, em relação ao sustento da casa, sete sujeitos identificam-se como responsáveis pelo sustento; nas demais situações, todos os integrantes mencionam dividir as despesas da casa.

As relações entre masculinidades e feminilidades são expressas em diversas formas e nas mais variadas configurações, dentre elas, no espaço da casa e em relações de parentesco, sem supor que todas as relações de parentesco sejam heterossexuais (RUBIN, 2003). Salienta-se que a construção e o exercício das masculinidades são relacionais.

Dos 12 homens entrevistados, oito são proprietários de carro, de moto ou de ambos, e quatro não. Desses oito, dois são proprietários de carro e moto, três possuem somente carro, e três são proprietários somente de moto. Ainda entre esses oito homens entrevistados, seis deles são os únicos a conduzirem seus veículos, um disse que ele e o amigo com quem mora é que dirigem e a esposa não, e somente um deles informou que ele e a esposa dirigem. Um dos entrevistados não é proprietário, mas dirige o carro da empresa. Os homens são socialmente aceitos e legitimados como condutores de veículos; mesmo em uma situação em que o homem e a mulher dirigem, quando saem juntos, “automaticamente” o homem assume a condução do veículo.

Hoje, como antes, esses marcadores sociais marcam os lugares sociais ou as posições dos sujeitos no interior de um grupo social e em uma determinada cultura. Marcadores distintos estão materializados nos corpos e produzem diferenças

hierarquizadas, definidas pelas marcas dos corpos. Essas diferentes posições que os diferentes sujeitos ocupam estabelecem relações de força, móveis e cambiantes, entre eles (LOURO, 2004). Os marcadores expressam formas de viver o cotidiano das relações e das circunstâncias diárias da vida.

As diferentes posições de sujeito ocupadas estão implicadas em diferentes recursos, necessidades, vontades, desejos e condições de possibilidade de negociação no espaço do trânsito. Considera-se que o poder transita pelos indivíduos, e não se aplica a eles, estando em exercício em ato, nas relações e interações que se estabelecem e são colocadas em ato. “O que faz que um corpo, gestos, discursos, desejos sejam identificados e constituídos como indivíduos é precisamente isso um dos efeitos primários do poder” (FOUCAULT, 2005, p.35). Simultaneamente, a materialidade do corpo como efeito de poder também é sua intermediária, considerando o fato de o poder transitar pelos sujeitos e continuamente estar se deslocando, se modificando a partir das relações estabelecidas entre os sujeitos. Os sujeitos estão continuamente sendo submetidos ao exercício do poder, mas também sempre o exercendo.

Essas inúmeras informações possibilitam pinçar algumas marcas que compõem os corpos desses homens, usuários do espaço do trânsito, envolvidos em acidentes de trânsito, internados no HPS e participantes desta pesquisa, sem deixar de considerar que o mesmo processo identitário está imbricado na produção da diferença. Assim, essas características tornam-se marcadores identitários e sociais, permitindo, ao mesmo tempo, identificar e diferenciar marcas de raça, gênero classe, idade, sexo (LOURO, 2004).

Essas características são significadas na e pela cultura a partir das normas regulatórias de gênero. A norma regulatória de gênero produz modos de ser homens e os arranjos de masculinidade que diferem no processo de significação e produção de marcas sociais, ou seja, a norma incide diretamente nos modos de subjetivação e nas práticas sociais, assim como na produção das diferenças, compondo a produção de si, mas imbricada no processo de hierarquização e posição dos sujeitos .As diferentes

posições de sujeito estão presentes e materializadas nas relações estabelecidas em si mesmo, entre si mesmo e o espaço do trânsito, e entre si mesmo e os outros no mesmo espaço, pulsando no funcionamento deste. Os mesmos marcadores sociais, quando significada a materialidade de um corpo de mulher, são diferentes e resultam em diferentes posições de sujeito.

Um cuidado necessário é com a armadilha desses marcadores identitários sociais, que podem funcionar como redutores da análise do espaço do trânsito, no seu totalitarismo e generalização, e ao mesmo tempo individualização, que de uma forma simplista e unidirecional pode-se responsabilizar e culpabilizar homens jovens pobres de baixa escolaridade pelo problema do trânsito. Busco ressaltar as implicações disso nas posições de sujeito e as condições de possibilidade de estabelecer relações consigo e com os outros nesse espaço, em seus atravessamentos e, portanto, nas formas como o poder se exercita.

Outro aspecto importante é que há alguns atributos de masculinidade que adquirem um caráter hegemônico, com traços semelhantes em diversos espaços, como valentia e bravura, mas que são significados em cada cultura de modo diferente. Esses atributos de masculinidades associados aos marcadores sociais e identitários são móveis e intercambiantes, permitindo reconhecer a multidimensionalidade e a complexidade das relações entre as diferentes construções de gênero e masculinidades. Os marcadores identitários, sociais e de gênero marcam as diferentes construções de masculinidade no nível local. O local e o território estão implicados na construção e análise das relações entre homens, veículos e trânsito e no funcionamento do espaço de trânsito. O local constitui as “arenas da interação face a face” entre a construção das masculinidades e o seus entrelaçamentos com as famílias e as instituições, no espaço privado e no espaço público, na produção das suas marcas (CONNELL, 2013, p.267).

4.2 Habitantes velozes e furiosos – os veículos

Os habitantes do espaço do trânsito utilizam meios de transporte para alguns de seus deslocamentos, o que possibilita a interação e o convívio entre sujeitos e veículos que constituem e se constituem na mobilidade característica desse espaço. Apresentei os habitantes e os habitantes singulares que pertencem a uma cena, a um recorte desse espaço, como sujeitos-condição para o estabelecimento de relações entre corpos, homens e veículos que produzem marcas nas suas relações e na circulação do espaço do trânsito. Essas relações são permeadas por diversos marcadores sociais identitários que as (re)configuram a todo o instante, minuto a minuto.

Agora, passo a analisar alguns processos que permeiam a construção dessas interações, partindo de dados mais gerais para chegar a processos mais singulares. A relação entre homens e a frota de veículos marca uma primeira relação entre homens e veículos. As campanhas publicitárias assinalam uma interação e uma intimidade entre homens e veículos. Por fim, as necessidades e os desejos singulares dos sujeitos desta pesquisa aparecem em sua relação com os veículos e os meios de transporte.

O automóvel veio substituir a tração animal, sendo uma invenção tecnológica que modificou o ambiente e as suas relações. A partir do final do século XIX, o automóvel passa a incorporar a realidade dos meios de transporte, e junto com ele nasce o encantamento do homem pelo automóvel (ANDRADE, 1998; ROCHA, 2009). A partir da Segunda Guerra Mundial, o automóvel particular passou a ser um fenômeno de massa no mundo. Ele se torna um artigo de desejo, de consumo, com uma representação social associada a *status*, liberdade, autonomia e poder econômico, impulsionado pelo forte aparato de propagandas que destacam a mobilidade individual (MARÍN; QUERIOZ, 2000). Associa-se o desejo de consumir com a necessidade de deslocamento e a praticidade que o automóvel proporciona.

No Brasil, os veículos começam a circular lentamente a partir da década de 1940, com o início do processo de industrialização (ROCHA, 2009), e tem um incremento com a instalação das fábricas de automóveis a partir da década de 1950,

com destaque para a Volkswagen do Brasil e, logo em seguida, a Mercedes-Benz e a Willys-Overland (FIGLIUZZI, 2008). O sucesso da indústria automobilística ocorre nos anos 1960 (DAMATTA, 2010). A partir de então, os veículos foram se tornando cada vez mais presentes na vida das pessoas. Como efeito dessa interação, o automóvel torna-se um objeto indispensável e passa a ser o instrumento de circulação mais comum, em detrimento das outras formas de transporte coletivo.

O automóvel está associado com individualização e apresenta uma dupla função de diferenciação e hierarquização. Conforme DaMatta (2010, p. 20), “a onda desenvolvimentista permitiu-nos os delírios de sermos donos de um carro como o coroamento do sucesso individual”. O automóvel promove a personalização do transporte de acordo com as necessidades individuais, ou seja, o seu uso permite chegar de modo mais rápido e direto a qualquer lugar, além de conferir certa proteção e privacidade, na medida em que restringe o contato entre as pessoas, pois transporta geralmente um indivíduo. O automóvel valoriza um estilo de vida que enfatiza a autonomia, a liberdade e a “superioridade social relativa dos usuários de automóveis, que preferem o transporte individual e personalizado ao coletivo” (DAMATTA, 2010, p. 22).

Recorro ao uso de algumas imagens de forma emblemática como um instrumento de maior visibilidade para as significativas diferenças vivenciadas nesse período e para apresentaras campanhas publicitárias de veículos que acredito que possam contribuir para mostrar o caminho que estou percorrendo e a própria ideia de espaço de trânsito. O uso de imagens compõe a intertextualidade, o diálogo entre o texto escrito e a imagem, que estabelece uma relação de expansão e ilustração entre estes, sem a pretensão de fazer análise de imagens (ARAÚJO; LOBO-SOUSA, 2009).

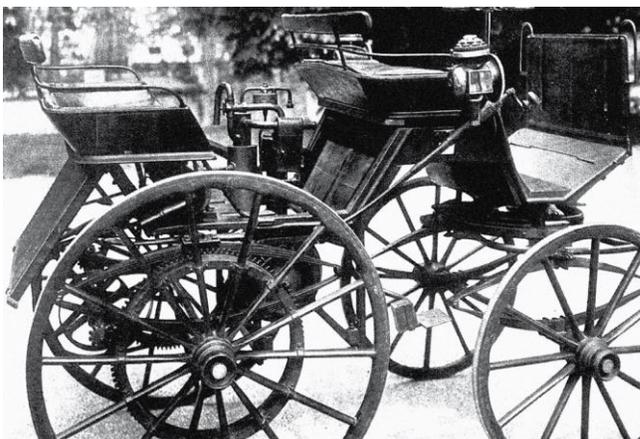


Figura 1: Veículos automotores do início Séc XX.
Fonte: BRASIL, 2010 – 100 anos da legislação de trânsito brasileira veículo da década de 1940



Figura 2: Veículo automotor início Séc XXI
Fonte: Aston Martin⁴



Figura 3: Foto Porto Alegre/RS, Rua Borges de Medeiros – 1965
Fonte: Google Imagens⁵



Figura 4: Foto Porto Alegre/RS, Rua Borges de Medeiros – 2010
Fonte: Google Imagens⁶

A escolha de formas individualizadas e pessoais de circulação motorizada pode ser evidenciada pelo aumento na frota de veículos em nível mundial, especialmente no Brasil. O Brasil, de 2003 a 2005, ocupou o 10º lugar no *ranking* de maiores frotas, aumentando-a progressivamente. Em 2006, ocupou a 9ª posição; em 2007, a 8ª; em 2008, chegou à 6ª posição e, em 2009, à 5ª, atrás dos Estados Unidos, que tem a maior frota de veículos do mundo, seguido da China, do Japão e da Alemanha. Em 6º lugar, está a França, depois a Itália, a Inglaterra, a Índia e a Rússia (FENABRAVE, 2009; MORAIS NETO, et al, 2012a).

⁴Disponível em: <http://www.astonmartin.com/cars/vanquish-volante>

⁵Disponível em: www.facebook.com/OldPortoAlegre?hc_location=timeline

⁶Disponível em: www.google.com.br/search?q=rua+borges+de+medeiros+porto+alegre&client

Segundo o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2013), a partir do Registro Nacional de Veículos Automotores (RENAVAM), o Brasil, até setembro de 2013, estava com uma frota de 80.179.368 veículos automotores, dos quais 55,78% eram automóveis e 22,21% eram motocicletas. Esses veículos, somados, representam 77,99% da frota de veículos do país. Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, veículo automotor é todo “veículo a motor de propulsão que circule por seus meios, e que serve para o transporte viário de pessoas e coisas, ou para a tração viária de outros veículos utilizados” (BRASIL, 2008, p 57).

A frota de veículos em circulação é outro elemento que compõe o espaço do trânsito e representa todos os veículos registrados no Rio Grande do Sul até outubro de 2013. Segundo relatório do DETRAN-RS (RIO GRANDE DO SUL, 2013a), nos últimos cinco anos, houve um acréscimo de veículos no estado. Independentemente do tipo de veículo, o percentual de aumento da frota como um todo foi de aproximadamente 32%, o percentual de aumento de automóveis foi de 30,77% e o de motocicletas foi de 31,55%. O aumento da frota de motocicletas teve um incremento maior quando comparado ao da frota de automóveis. Entretanto, a frota de automóveis representa 61,54%, enquanto a de motocicleta representa 18,80% da frota no estado. O percentual da frota de motocicleta do estado é menor do que a do país.

Outro dado importante que corrobora a caracterização da escolha de formas individuais de transporte é o tamanho da frota de ônibus e micro-ônibus, que não chega a 1% da frota de veículos, com um crescimento em torno de 15% nos últimos cinco anos, conforme a tabela abaixo. “Ascendemos individualmente e deixamos de lado o transporte coletivo e as normas e os requerimentos coletivos” (DAMATTA, 2010, p.20).

Tabela 1: Frota de Veículos no RS no período de 2010 até outubro de 2013.

Frota de veículos no RS								
Tipo de veículo	2010	% Veículos	2011	% Veículos	2012	% Veículos	2013	% Veículos
Automóvel	2898284	61,54	3086934	61,35	3305134	61,48	3480578	61,54
Moto, Motoneta, Ciclomotor	929824	19,74	986762	19,61	1033842	19,23	1063277	18,80
Caminhão	221179	4,70	233363	4,64	243366	4,53	254296	4,50
Reboque	157643	3,35	169490	3,37	181801	3,38	193729	3,43
Ônibus e Micro-ônibus	44521	0,95	47641	0,95	50219	0,93	52517	0,93
Trator	5113	0,11	5869	0,12	6498	0,12	6873	0,12
Outros	4709	0,10	4946	0,10	5226	0,10	5440	0,10
Utilitários, caminhonetes	448341	9,52	496926	9,88	550216	10,23	599540	10,60
Total	4709614	100,00	5031931	100,00	5376302	100,00	5656250	100,00

Fonte: DETRAN-RS

O aumento da frota de veículos em Porto Alegre foi manchete do *Jornal Zero Hora* de 04/01/2014, que diz que a frota de veículos estimada para 2014 vai crescer em maior proporção do que a população. Estima-se um aumento de 30 mil carros na frota, ao passo que a estimativa é de 18 mil nascimentos na capital. O aumento da frota na capital seguiu a mesma proporção do aumento da frota no estado, com crescimento em torno de 30% nos últimos cinco anos, o equivalente a um carro para cada duas pessoas em Porto Alegre em 2013 (ZERO HORA, 2014a).

O aumento da frota resulta em maior circulação de veículos e pessoas nos espaços viários, situação que dialoga com o crescimento e a estabilidade econômica do país, com o aumento na produção de veículos fabricados no Brasil, acrescidos da política econômica de isenção de impostos, que teve repercussão na redução de preços. A facilidade de parcelamentos para a compra de zero quilômetro, somada às limitações do transporte coletivo e de alternativas como ciclovias, ainda faz do automóvel uma prioridade.

No momento em que se opta pela individualização do transporte, têm-se alguns problemas. Os automóveis ocupam uma área significativa do espaço do trânsito enquanto transportam apenas um cidadão ou, no caso, um “supercidadão neles encastelados”, conforme DaMatta (2010, p.79). Ao mesmo tempo, a individualização do

transporte contribui para uma relativa falta de políticas públicas de planejamento urbano coletivo de viés horizontal e igualitário. Esse processo está na raiz da falta de espaço para a circulação, o que conseqüentemente causa um problema de fluxo de veículos e é um fator de risco para maior ocorrência de acidentes de trânsito, decorrentes do crescente uso dos veículos motorizados, tanto de duas quanto de quatro rodas (DALL'AGLIO, 2010).

Em contrapartida, as políticas de incentivo ao comércio de veículos automotores contribuem para a renovação da frota de veículos e, dessa forma, para a segurança veicular. Corroborando essa afirmação, o Ministro das Cidades anunciou, no dia 18/12/2013, a decisão do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) através das resoluções nº311 e 312/2009 de manter a obrigatoriedade do *air bag* e dos freios ABS para os novos veículos a partir de janeiro de 2014, equipamentos que elevarão o padrão de segurança dos veículos (DENATRAN, 2013b).

A “gigantesca e silenciosa revolução [...] deflagrada pela fabricação e consumo de veículos movidos a motor de explosão e seu uso em larga escala” provocou modificações radicais no espaço do trânsito e em seus processos de circulação (DAMATTA, 2010, p.25). Os veículos motorizados mudaram as paisagens urbanas das cidades brasileiras. No entanto, o aumento da população circulante no espaço do trânsito, seja de pedestres, seja de condutores, não resultou na compartimentalização nem na tomada de consciência desse espaço coletivo que contém e engloba diferentes atores, com as suas mais variadas necessidades e desejos, tampouco na preocupação simultânea de incorporação das normas por seus usuários (DAMATTA, 2010).

4.2.1 Os automóveis – habitantes ilustres

Agora passo a esmiuçar a conformação proposta para a interação entre homens, veículos e o espaço do trânsito a partir de algumas campanhas publicitárias. Estas atuam descrevendo um conjunto de características necessárias para a conformação

tanto dos veículos quanto dos seus condutores e contribuem para a construção da representação social do automóvel.

Adotamos veículos automotores e, principalmente, os automóveis como instrumento de transporte que permite cruzar territórios com uma ilimitada mobilidade. O automóvel produz uma facilidade de deslocamento para chegar a qualquer lugar, sem restrições de horário e nem mesmo de tempo de permanência, em um “exercício vigoroso e apreciado de individualidade, [autonomia] e liberdade” (DAMATTA, 2010, p.24). O automóvel, nesse mesmo exercício de individualização, constrói sujeitos, mas também é construído por seus proprietários, considerando-se que o processo de individualização é generificado. É acionado um processo complexo de singularização e identificação do veículo com o seu dono, generificado, à medida que ele vai adquirindo a roupagem do dono, com adesivos, cores, nomes e/ou apelidos, sendo significado e pertencente à história desse sujeito e falando do seu proprietário. O automóvel também é um indicador da posição e de mudanças sociais do proprietário (DAMATTA, 2010). O veículo é a materialização e ao mesmo tempo a demonstração de sinais de poder econômico.

O engendramento entre corpo, gênero, gesto, comportamento e máquina em um processo de singularização e identificação em um espaço público imprime o jeito e o modo de ser dos sujeitos, masculinos e femininos, no espaço do trânsito e ao mesmo tempo sinaliza distinções. As relações individuais e singulares podem ser problemáticas em um espaço, pois assinalam uma relação hierárquica de funcionamento social nesse espaço, que deveria ser marcado pela igualdade de direitos. Os códigos da casa são trazidos para a rua. Essas questões podem estar na raiz da impaciência, da imprudência, da exposição ao risco e da não-obediência às leis de trânsito como sendo um processo de subordinação, portanto, não sendo pertinentes a todos (DAMATTA, 2010).

Vou recorrer a algumas campanhas publicitárias de automóveis por considerá-las como elementos que contribuem para ampliar a compreensão do espaço do trânsito e as relações entre homens e automóveis, a partir de diferentes fontes. As campanhas

compõem a temática do trânsito, na medida em que são produzidas na e pela relação entre homens e veículos e configuram processos pedagógicos que incitam essas relações, com margens de variação. Elas podem contribuir para a contextualização da problemática do acidente de trânsito, entre outras questões que podem ser pertinentes a este estudo.

Outro ponto é marcar que diferentes enunciados configuram múltiplas e individualizantes relações entre homens e automóveis que habitam e circulam, em diversos espaços, tais como a revista *Quatro Rodas*, como mostra o estudo realizado por Figliuzzi (2008) e as próprias campanhas publicitárias, entre outros. Pretendo estender esse olhar para as campanhas publicitárias de vendas de automóveis, pois acredito que elas veiculam estratégias que aproximam e incidem sobre a construção de relações entre homens e veículos, sejam eles automóveis e/ou motocicletas, entre outros, de diferentes modos, também acionando mecanismos que produzem processos de subjetivação, os quais se estendem para o espaço do trânsito como práticas sociais vinculadas a masculinidades.

A escolha de algumas das campanhas publicitárias está relacionada às marcas utilizadas para nomear os participantes desta pesquisa. As marcas Ford e Volkswagen foram escolhidas por terem sido as primeiras indústrias automobilísticas a instalar-se no Brasil. Os modelos dos veículos foram pinçados por suas características. Ênfase a intencionalidade na utilização dessas marcas, para explicitar alguns elementos que corroboram o problema do acidente de trânsito.

Vou considerar as campanhas publicitárias como pedagogias culturais que funcionam como modos de subjetivação, que incitam e constroem relações entre homens e carros. Os atributos dos automóveis sofrem processos de identificação e diferenciação em relação aos sujeitos e vice-versa, o que também induz à produção de desejos, com um sem número de estratégias de sedução, que não necessariamente se concretizam na efetiva aquisição dos veículos. Esses processos de produção de desejo e necessidade com um misto de características, tanto do sujeito quanto do veículo, fundem-se e engendram-se ao espaço do trânsito, de modo que colaboram para a

constituição desse modo generificado, com caracterizações e distinções entre masculinos e femininos, entre outros marcadores sociais e culturais, especialmente de classe.

As campanhas publicitárias fabricam posições de sujeito de maneira hierarquizada, “que induz a graduar indivíduos, objetos e espaços, verticalmente ordenados – entre superiores e inferiores” –, por meio de um eixo social que vai propondo uma ordenação do topo ao fundo ou à base (DAMATTA, 2010, p.60). Esse processo de hierarquização e diferenciação contribui para caracterizar o espaço de trânsito como um espaço de disputa, onde o tempo todo estão sendo estabelecidas relações e demonstrações de poder. Homens, veículos e trânsito compõem uma tríade em que corpo, gestos e movimentos se integram a características próprias de masculinidades, tanto do sujeito quanto do veículo, constituindo, (re)afirmando, reiterando posições de sujeito.

O *site* oficial da Aston Martin no Brasil apresenta, abaixo da chamada principal, a chamada de lançamento do novo modelo de carro da Aston, que integra “poder, beleza e alma” à imagem do automóvel, em uma imbricação de elementos da ordem do social, da estética e da natureza, o que pode remeter a uma relação da ordem da essência, da natureza, recorrendo-se à alma como o elemento mais profundo, mais intrínseco, de maior intimidade, a que poucos têm acesso.

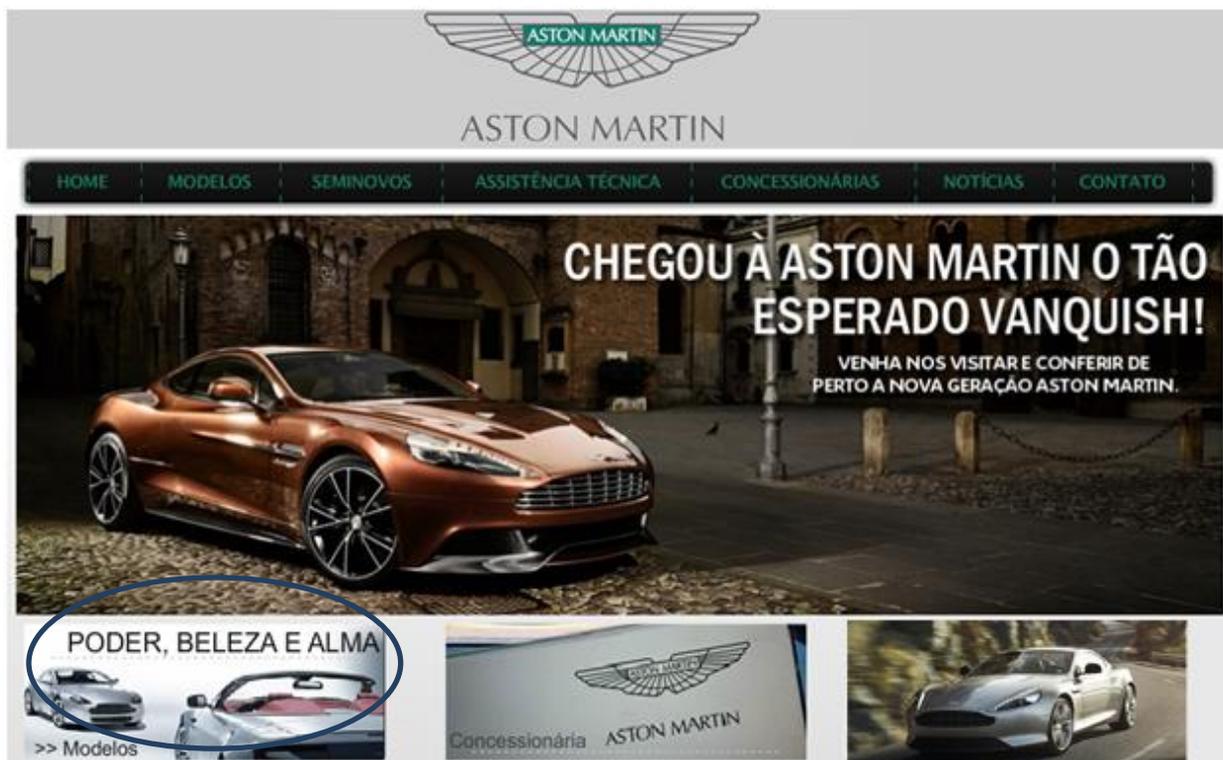


Figura 5: Campanha publicitária Aston Martin
Fonte: Aston Martin⁷

Os carros esportivos de luxo precisam tornar-se objetos de desejo e diferenciação para um segmento populacional restrito, que tem condições de adquiri-los ou ambicionam ter, em um mercado altamente competitivo, ou simplesmente são um sonho de consumo. A indústria automobilística movimenta milhões de recursos financeiros no mundo (FIGLIUZZI, 2008). Isso faz com que as campanhas recorram a atributos associados a altos níveis de diferenciação. Na campanha de outro modelo, a Aston recorre à genética de “um carro puro-sangue”, como uma raça requintada e original que desconhece cruzamentos com outras, uma raça pura, exclusiva, que alia “altos níveis de conforto e requinte, representando o caráter único que só a Aston Martin possui”. Ao utilizar-se de características como raça, genética e altos níveis de requinte, a campanha publicitária individualiza, personaliza e hierarquiza,

⁷Disponível em: <http://www.astonmartin.com.br>

estabelecendo e destacando uma posição social diferenciada, no topo das relações sociais, a partir dos traços indicativos de superioridade, exclusividade e distinção.

Outro elemento acionado pela campanha é a mistura de beleza e “artesanato tradicional com a eficiência de aerodinâmica de alta tecnologia”, o que diferencia ainda mais o veículo, pois há associação entre artesanato e tecnologia. O artesanato distingue-se da produção industrial em massa, caracterizando uma pequena produção, mais exclusiva, refinada e cuidadosa. O DB9 Coupé “proporciona uma experiência única e inesquecível”, com características técnicas que indicam a velocidade máxima de 300km/h e com uma aceleração manual 0-100 km/h em 4,8 seg (ASTON MARTIN, 2014).

Como se não bastasse, existem as características relacionadas com “performance” que indicam o desempenho, tanto do veículo quanto do motorista, destacando a “soberba” dos grandes carros esportivos, o que denota grandiosidade, superioridade, raridade e/ou preciosidade. Tudo isso está à disposição dos “comandos do motorista, que devem ser ágeis”, assim como o veículo, que responde de forma rápida e previsível aos comandos do motorista. Poder, beleza e alma são atributos que devem ser compatíveis entre o motorista e o veículo. São características produzidas no momento da fabricação do veículo e devem encontrar o motorista perfeito para tal.

Essa campanha propõe-se a construir uma relação entre homem e veículo que inicia com elementos da materialidade biológica do corpo, vinculando-se ao eixo hierárquico social e à performance de gênero, como uma prática que reitera a materialidade do corpo generificado, ou seja, as qualidades do veículo estão à disposição, mas somente se efetivarão com a competência do motorista homem. Este também deve apresentar características similares, como agilidade, para que o veículo responda da mesma forma, isto é, somente um veículo não transforma o sujeito na sua grandiosidade. Esse veículo não é para qualquer sujeito. Estabelece-se uma relação de reciprocidade entre elementos do carro e do condutor para o máximo desempenho, ao mesmo tempo em que se estabelecem distinções. Esse pode ser o sonho de consumo de alguns, que poderão investir na construção desses atributos para chegar a

processos de identificação, ao passo que para outros há uma distância imensa, praticamente inatingível (ASTON MARTIN, 2014).

F-TYPE EM DETALHE

← VOLTAR MOTORES TRANSMISSÃO QUICKSHIFT CARROCERIA DINÂMICA AVANÇADA FOCO NO MOTORISTA

PERSONALIZAÇÃO ASSISTÊNCIA E CONFIANÇA



O F-TYPE foi projetado para proporcionar a sensação de dirigir um carro esportivo, que é intuitivo, instintivo e vivo, para conectar o motorista com o comando de alto desempenho e reação instantânea. Ações precisas melhoram o rendimento do carro, que está pronto para reagir, responder e interagir, colocando o motorista no seu âmago.

Figura 6: Campanha Publicitária Jaguar
Fonte: Jaguar⁸

Já o F-TYPE, da Jaguar, torna a conexão entre homens e carros explicitada a partir de uma sólida expressão aritmética em que a “configuração 1+1 foi projetada para envolver o motorista”. O veículo “se conecta imediatamente com o motorista, de modo que este se torna quase que uma extensão do carro”. A Jaguar lança mão de uma equação matemática “1+1” para caracterizar a conexão entre homens e carros. Com “o motorista”, a campanha é voltada para o masculino. A perfeita harmonia vai proporcionar “a sensação de dirigir um carro esportivo, que é intuitivo, instintivo e vivo”.

⁸Disponível em: <http://www.jaguar.com/br/pt/ftype>

Caracteriza-se uma relação homem-veículo, não como humano-objeto, mas entre humanidades, ou seja, a parte viva é materializada no corpo do homem, e a sua natureza “intuitiva, instintiva e viva” estende-se ao veículo, que compartilha das mesmas características, marcando a conexão com o carro, que é extensão do corpo do homem (JAGUAR, 2014).

Também se estabelece uma relação de conexão do motorista “com o comando de alto desempenho e reação instantânea” do veículo, numa total sincronia. As “ações precisas [do motorista] melhoram o rendimento do carro, que está pronto para reagir, responder e interagir, colocando o motorista no seu âmago”. Existem um investimento e uma tecnologia à disposição do motorista, à sua espera para serem colocados em funcionamento e trazerem benefícios ao próprio, ao mesmo tempo em que imputam ao condutor a responsabilidade pelo desempenho do veículo. O condutor é, de certo modo, desafiado quanto às suas características, tais como habilidade, agilidade, rapidez, desempenho e competência, entre outras (JAGUAR, 2014).

O F-TYPE apresenta uma preocupação com a segurança que o veículo proporciona aos seus ocupantes, principalmente ao motorista. O *design* da cabine proporciona maior visibilidade e o mínimo de distrações; o painel foi propositalmente mantido o mais baixo possível e sem elementos amontoados uns nos outros, de maneira a aumentar a visão à frente. O sistema de áudio potente dá “vida à cabine com um som incrível e rico”. O motor, “gerando potências extremamente elevadas e específicas de até 127 CV por litro, produz “um desempenho emocionante e uma sensação gratificante ao dirigir”, com velocidade máxima de 250km/h até 299km/h, conforme o motor (JAGUAR, 2014).

A segurança, aliada à tecnologia, foi o elemento chave na campanha publicitária no *site* da Ford, inclusive comprovada pela empresa Latin NCPA⁹, que realiza testes para avaliar desempenho em segurança dos veículos e fornecer informações precisas aos consumidores, também oferecendo a oportunidade de comparação. A Ford está associando segurança com economia e preservação do meio ambiente no

⁹Disponível em:<http://www.ford.com.br>; <http://www.latinncap.com/po/resultados>.

desenvolvimento de um motor com tecnologia “EcoBoost”, ou seja, motores que oferecem potência com menor consumo de combustível, o que é duplamente interessante, pela economia e pela redução de emissão de gases poluentes: “o motor 2.0 EcoBoost surpreende com 240 cavalos, mesma potência de um motor V6, fazendo do Novo Fusion sua dose diária de adrenalina”(FORD, 2014).

Características

Início / Todos / Fusion / Características



Um carro que já nasce como uma lenda.

Conheça o Novo Fusion, um carro Global que já nasce como uma lenda. Por dentro, um sedã luxuoso e sofisticado, equipado com tecnologias exclusivas. Por fora, um carro de visual esportivo, com linhas marcantes e dinâmicas.

Figura 7: Campanha Publicitária Ford
Fonte: Ford¹⁰

A segurança como requisito, de certa forma, autoriza e possibilita o exercício diário de produção de adrenalina, pois o veículo disponibiliza recursos adicionais ao condutor, propiciando algo que poderia lhe dar mais sentido à vida. Outros recursos em termos de segurança são o alerta de colisão e o sistema de permanência em faixa. Quando há risco de colisão, o sistema de alerta de colisão (Forward Collision Warning)

¹⁰Disponível em: <http://www.ford.com.br/carros/fusion/caracteristicas>

emite sinais de alerta para o motorista por meio de “LEDs na cor vermelha (que são projetados no para-brisa), avisos sonoros e corte do áudio dos alto-falantes. Além disso, os freios são pré-carregados, permitindo uma resposta rápida do motorista, se necessário”. Já o sistema de permanência em faixa (Lane Keeping System) provê o veículo com uma câmera voltada para frente, a qual identifica as faixas de rolamento da estrada; caso o veículo saia da pista, o motorista é alertado por sons e uma vibração no volante (FORD, 2014).

Entre outros recursos tecnológicos de segurança, há o sistema de monitoramento de ponto cego. O espelho retrovisor identifica veículos no ponto cego e informa o motorista por aviso luminoso, tanto no espelho retrovisor quanto no painel. O alerta de tráfego cruzado auxilia em manobras de marcha ré. Se você ainda não está satisfeito com todos os recursos a seu dispor para a sua segurança, o veículo ainda oferece mais silêncio e conforto por dentro. “Tudo isso graças a um sofisticado projeto de isolamento acústico e aos bancos projetados com estrutura ergonômica, espuma de alta performance, revestidos em couro macio” (FORD, 2014).

Saio de um cenário de carros de luxo, que circulam em menor quantidade, para um cenário de carros populares, muito mais visíveis no espaço do trânsito, como é o caso do Gol. Esse deslocamento é intencional e visa a marcar a pluralidade de formações discursivas, campos de saberes e regimes de verdade implicados nos diferentes modos de subjetivação e tipos de normalizações e a sua correlação com a cultura na tríade homens-veículos-trânsito. Essa situação coaduna-se com a construção de masculinidades no plural. Considerando que há outras possibilidades, a Volkswagen, de maneira mais simples e objetiva, apresenta o Novo Gol como líder de vendas há 27 anos no Brasil. Ao apresentar o modelo como o “mais vendido da história”, a Volkswagen aciona elementos que apontam o aspecto temporal de uma tradição aliada ao fato singular de o modelo ser o mais vendido. Isso resulta na materialização de sua qualidade e, por que não, confiabilidade.

Além disso, indica-se que é o modelo mais vendido em função de sua “robustez, tecnologia, baixo custo de manutenção e excelente relação custo-benefício”. Robustez,

possivelmente, é um atributo que designa força, vigor e resistência, associados à tecnologia e ao baixo custo.



Figura 7: Campanha Publicitária Volkswagen
Fonte: Volkswagen¹¹

Tecnologia é outro elemento característico dos veículos. Nesse caso, a Volkswagen também apresenta uma nova tecnologia de motorização, a TEC (Tecnologia para Economia de Combustível), que permite ao “novo motor 1.0 Total Flex contar com até 76 cavalos e alia economia de combustível a bom desempenho”. Estabelece-se uma relação de custo-benefício com equipamentos de série, como vidros dianteiros com acionamento elétrico, travamento central e abertura interna da tampa do porta-malas. Elementos básicos são vinculados ao *design* mundial; mesmo com o foco em uma relação racional e objetiva de custo-benefício, a vinculação ao *design* mundial confere sofisticação, em doses menores.

Em comparação com as outras campanhas publicitárias apresentadas, parece que esta tem um aspecto mais utilitarista, talvez apresentando um veículo mais voltado

¹¹Disponível em: <http://ofertas.vw.com.br/novo-gol/1-0-2-portas-27-anos-de-lideranca+1264/porto-alegre-RS>.

para a força e o trabalho. Os próprios elementos apresentados indicam recortes de classe

As campanhas de automóveis pretendem-se mais mercadológicas e, para tanto, recorrem a discursos e enunciados mais aceitos nos segmentos específicos aos quais se destinam, como um modo de endereçamento, ou seja, um automóvel dirigido ao público masculino heterossexual aciona elementos de masculinidade, de certo modo, naturalizados e institucionalizados, para tornar o veículo mais vendável. Estabelece-se um duplo sentido, tanto o de aproximar o sujeito da norma, quanto o de reafirmá-la, sendo reiterada nas práticas sociais, o que nos permite pensar que estas atuam numa performatividade de gênero. “As marcas que significam *status*, privilégios, [poder], filiações, tendem a ser substituídas ou pelo menos acrescidas de um conjunto de graus de normalidade, que são sinais de filiação a um corpo social homogêneo, mas que têm em si mesmo um papel de classificação, de hierarquização e de distribuição de lugares” (FOUCAULT, 2009b, p.177).

Ao mesmo tempo em que as fábricas de automóveis fabricam veículos automotores, as campanhas publicitárias fabricam automóveis – seus significados e representações, sujeitos e relações entre veículos e homens, mediados por características dos automóveis, que se estendem e se materializam no espaço do trânsito. É como se o veículo dissesse do seu proprietário e da sua habilidade como motorista, com a finalidade de estimular a compra de veículos, em toda a sua positividade. Entretanto, trata-se de interessantes artefatos culturais cujos efeitos não se limitam à venda ou não de automóveis e não apenas mostram o carro, mas engendram uma economia política e produzem o motorista – neste caso, o homem motorista – e os seus modos de conduzir veículos no espaço do trânsito. É justamente por isso que são elementos importantes para fins desta pesquisa.

As campanhas versam sobre elementos próprios da masculinidade, como potência, competência, agilidade, habilidade, rapidez, precisão, instinto, segurança, força, poder de compra, tecnologia e velocidade, características estas que criam uma masculinidade mais homogênea, de modo que, ao traçarem-se características comuns

à masculinidade, estas seriam comuns a todos os sujeitos homens – homens de verdade, ativos e viris. Simultaneamente, acionam-se sentimentos e relações de afeto entre homens e veículos. Isso aciona o processo de individualização e de hierarquização em graus de diferenciação. O eixo hierárquico do espaço do trânsito está ordenado do topo à base da seguinte forma: a casta superior dos motoristas de carros particulares importados, do ano, seguidos dos condutores de carros nacionais, do ano, seminovos, usados; na categoria mediana até a base, encontramos os ônibus, caminhões e motocicletas e, na base, os ciclistas e pedestres (DAMATTA, 2010).

Assim, pode-se dizer que as campanhas publicitárias produzem conhecimentos sobre carros e, ao mesmo tempo, sobre homens e masculinidade. Elas também reforçam que o conhecimento e uma maior relação se dão entre homens e carros, reiterando o universo automobilístico como sendo de homens, mesmo que haja uma maior participação das mulheres, em proporções significativamente menores (FIGLIUZZI, 2008). No *site* da Alfa Romeo Brasil, por exemplo, a saudação com intensidade refere-se ao homem para que ele “seja muito bem-vindo” ao espaço em que ele “encontrará muita informação sobre a Alfa Romeo fornecidas por um grupo de *adoradores aficionados* pela Marca Italiana há muito tempo”. Percebe-se o desejo de que o *site* possa ser um espaço de ensino e aprendizagem sobre veículos Alfa Romeo, onde os homens possam “aprender um pouquinho mais sobre estas maravilhosas máquinas”, pressupondo-se certo conhecimento prévio, “além de compartilhar conosco detalhes que nos sejam desconhecidos, contribuindo sempre para o aprimoramento deste que visa ser o site de referência sobre a marca no Brasil” (ALFAROMEIO, 2014¹²). De certo modo, há uma naturalização do conhecimento de homens sobre carros, mas também a indicação de que sempre é possível tornar-se mais especialista no assunto, aprendendo um pouquinho mais e compartilhando detalhes.

O espaço midiático das campanhas publicitárias produzem argumentos que funcionam para marcar masculinidade(s) e feminilidade(s) – são demarcações discursivas das diferenças de gênero. Além disso, é produzido e colocado em circulação um conhecimento sobre homens e carros, bem como sobre mulheres e

¹²Informações disponíveis em <http://www.alfaromeobr.com.br>.

carros, estabelecendo-se modos de homens e carros se relacionarem, mediados por campanhas publicitárias que falam sobre carros, potência, velocidade, modelos de veículos, relação custo-benefício. “Tais contextos mesmo falando de outras coisas trazem em seus contextos uma forte marca dos modos de ser masculino e feminino mesmo quando abordados indiretamente” (FIGLIUZZI, 2008, p.30). Mais do que isso, as campanhas publicitárias produzem e demarcam, fazem circular e também diferenciam relações entre homens e carros. O comportamento de gênero masculino aparece de modo reiterado nas diferentes campanhas que enfocam a relação entre masculinidades e habilidade ao volante, potência, velocidade – uma masculinidade viril. A reiteração dessa relação materializada nas campanhas manifesta-se como uma norma regulatória de gênero masculino (BUTLER, 2007).

É acionado um jogo de pertencimento ao eixo hierárquico do espaço do trânsito e das masculinidades, com variações desde o grau máximo até o grau mínimo de identificação. Abre-se espaço para a pluralidade de modos de vida dos sujeitos, mas concomitantemente reforça-se o referente e valorizam-se os graus de variação a partir deste, a ponto de algumas variações constituírem-se como fronteira, e o que estiver fora, de certa maneira, pode ser rechaçado. O jogo do social traz questões da ordem da natureza sendo significadas, valorizadas e potencializadas, o que tem sido produtivo, visto que todas as campanhas analisadas apresentam características ligadas à natureza, de modo valorizado e implicado no desenvolvimento da capacidade máxima do veículo. Essas relações estabelecidas e reiteradas deixam a função do carro, que é a locomoção, em segundo plano, “pois a admiração pelo objeto e pelo que ele simboliza e representa acaba sendo superior às suas eventuais qualidades como instrumento de transporte” (DAMATTA, 2010, p.85).

O espaço do trânsito, em sua relação com corpos, gêneros, veículos e espaços, pode ser pensado como um importante espaço de produção, exercício e tensões entre masculinidades, visto que é ocupado por um conjunto hierarquizado de habitantes, objetos e lugares, a partir de uma norma regulatória de gênero. Assim, as campanhas publicitárias de automóveis (re)produzem a norma regulatória de gênero, marcando fortemente características de masculinidades e suas relações com o carro e com o

modo de conduzi-lo, em um processo que desafia os homens constantemente a demonstrarem as suas habilidades como condutores de veículos no espaço do trânsito mediante suas características pessoais.

O espaço do trânsito permite a identificação, a localização e o posicionamento de seus habitantes. O posicionamento também é definido pelas relações de vizinhança entre os pontos ou elementos. Seguindo a lógica do eixo de ordenação, os habitantes das esferas superiores têm privilégios em relação aos demais. Como o processo de hierarquização é relacional, este “produz procedimentos e atitudes na estrada ou na rua, de acordo não com as normas universais, mas com o preço, a marca e o condutor do veículo” (DAMATTA, 2010, p.27), uma vez que as condutas no trânsito não só identificam bons e maus motoristas e pedestres por suas atitudes, mas também relacionam estas a marcadores identitários e sociais, como homens, mulheres, velhos, jovens, brancos, negros, ricos e pobres.

4.2.2 Os sujeitos da pesquisa e os seus veículos

Os homens foram apresentados a partir dos seus marcadores socioidentitários; agora, passo a apresentá-los nas suas relações com os veículos automotores. Quando perguntados sobre os motivos que os levaram a comprar um veículo automotor, carro e/ou moto, um deles destacou as limitações do transporte coletivo: *“é porque eu, durante muito tempo, dependia de ônibus, e o deslocamento de ônibus é muito demorado. A espera pelo ônibus é muito demorada. Às vezes, tinha que ir para lugares onde tinha que pegar dois ônibus. Domingo, feriado, era uma tortura numa parada esperando ônibus, sendo que hoje, de moto, eu faço um trajeto desses que eu fazia em duas horas de ônibus, eu faço em trinta minutos dirigindo na boa”* (Phanton Rolls-Royce). A moto, no caso, reduz drasticamente o tempo de deslocamento, assim como amplia a mobilidade, possibilitando que o sujeito chegue mais rapidamente a qualquer espaço, em qualquer horário, o que é ainda mais valorizado em virtude da pouca eficácia do transporte coletivo (DAMATTA, 2010). Nessa fala, a necessidade de um

veículo automotor está fortemente marcada pelo princípio da autonomia e da liberdade de ir e vir masculina.

O automóvel passa a compor o contexto dos meios de transporte como um instrumento multifuncional, atendendo às demandas diárias de deslocamento. Os entrevistados homens referem-se ao veículo como um recurso para facilitar a circulação, proporcionando *“a agilidade e praticidade para poder ir aos lugares”* (Aventador Lamborghini e Phantom Rolls-Royce) e, com isso, satisfazer as *“necessidades de locomoção, trabalho, tudo longe, morava no interior”* (Vanquish Aston Martin). O veículo, ainda, proporciona maior comodidade na realização de atividades cotidianas, além da possibilidade de ir e vir com mais rapidez. Outras marcas relacionadas às masculinidades referem-se à agilidade e à sua relação com o trabalho. À medida que os veículos são incorporados à rotina, são também naturalizados e a sua ausência torna-se impensável: *“sei lá, faz falta não é?”* (Cayman Porsche). Os resultados da Pesquisa Nacional Amostragem por Domicílio realizada em 2008 também mostram a importância dos automóveis no deslocamento da população brasileira (MALTA, et al, 2011), mas os veículos não se restringem a isso, também colocando em circulação elementos de masculinidades em uma imbricação sem limites.

O automóvel também pode ser um objeto de desejo e um fascínio, ouso dizer, mais para homens do que para mulheres, não como regra geral, mas em virtude de alguns dados e indícios que serão apresentados ao longo deste trabalho. O desejo é legitimado quando aparece vinculado à satisfação de necessidades. O automóvel é útil para *“poder me deslocar, [como] um meio de transporte, para levar meus filhos no médico, não precisar estar dependendo de ninguém, e poder sair com eles”* (Cayman Porsche). O automóvel aparece como um elemento primordial para assegurar a posição de sujeito homem, pai de família, responsável por promover o cuidado e a segurança da família, apontando também a independência, a autonomia do sujeito e indo além da utilidade prática (QUEIROZ; OLIVEIRA, 2003). O portador do automóvel passa a ser *“portador do atributo de [conduzir e] se mover quando o desejar, com quem e para onde quiser, em uma euforia de conforto e liberdade”* (WILHEIM, 2013, p.18).

O carro e o próprio desejo pelo carro podem ser percebidos como generificados e hierarquizados (SEFFNER; FIGLIUZZI, 2011). Isso pode ser identificado na fala do F-Type Jaguar quando ele sinaliza suas preferências em relação às características do carro: “*eu sempre quis ter aquele carro. Eu gosto de carro pequeno*”. Ao mesmo tempo, ele justifica sua preferência remetendo a características contrárias: “*não sou muito de carro muito grande*”; complementa acionando características do referente: “*e é um carro confortável, bastante conforto, é bom de dirigir. Tem uma estabilidade boa*” (F-Type Jaguar). Claramente, ele estabelece na sua fala um jogo de pertencimento ao gênero masculino, com graus de distanciamento, como se gostar de carros pequenos não fosse a preferência esperada para homens, mas sim desejar ter um carro grande, talvez associado com potência e velocidade. Logo em seguida, o F-Type Jaguar apresenta características técnicas, como estabilidade no ato de dirigir, somadas a conforto, o que legitima sua preferência, seu conhecimento sobre carros e, por conseguinte, sua relação homem-máquina.

Além das “maneiras de se viver com o uso do carro como uma necessidade da vida moderna” (SEFFNER; FIGLIUZZI, 2011, p.54), também está em circulação o enunciado do “carro como uma paixão nacional”. Amplia-se essa paixão para as motocicletas, um veículo que vem sendo cada vez mais utilizado como meio de transporte, tanto para o trabalho quanto para o lazer, como refere o Gol Volkswagen: “*Ah, eu sou apaixonado por moto, adrenalina, mas não de estar correndo em cidade*”. Esta parece ser uma fala bastante importante por sinalizar contradições entre o veículo como instância de prazer e experimentação e a presença da norma regulatória que marca a impossibilidade dessa experimentação no espaço do trânsito, somente sendo possível a vivência desse desejo em territórios apropriados: “*faço motocross e veloterra*” (Gol Volkswagen). Essas são algumas estratégias encontradas para curtir o veículo como produtor de emoções e “adrenalina”. Pode-se também pensar em um impulso de liberdade coagido pela norma regulatória de um espaço hospitalar e por uma resposta a uma pesquisa sobre acidente de trânsito, em que o entrevistado é uma vítima desse tipo de acidente. Muitos são os possíveis atravessamentos, mas de modo nenhum inviabilizam nem a pesquisa nem a possibilidade de criação de estratégias para vivência de experiências prazerosas na combinação de elementos: veículos,

corpos, gêneros e espaços de experimentação. A fala do Gol Volkswagen sinaliza a existência de relações e distinções entre o comportamento de dirigir e o espaço, ou seja, existem alguns espaços onde determinados modos de dirigir são premiados, como nas competições, onde a velocidade e a manobra mais arriscada são premiadas, enquanto essas mesmas ações são passíveis de punição em outros espaços. Essa possibilidade também está relacionada com a classe social, visto que a prática desses “esportes radicais” tem um custo elevado.

As motocicletas estão sendo uma alternativa de meio transporte. O atual cenário econômico e do trânsito permite que se estabeleçam, em alguma medida, comparações entre as características do automóvel e da motocicleta e a realização de uma análise da relação custo-benefício a partir dos interesses e da finalidade do veículo: “*o carro, por mais estabilidade, e a moto, por mais rapidez e menor custo*” (SRX Cadillac). No estudo realizado por Oliveira e Souza (2012), a motocicleta aparece não apenas como uma opção de deslocamento, mas também como uma opção economicamente viável, distanciando-se algumas vezes da condição de lazer. As motocicletas cada vez mais estão se tornando uma ferramenta de trabalho, em algumas situações ou mesmo para deslocamento nas cidades, pela maior agilidade para trafegar em congestionamento de trânsito, com facilidade para estacionar, consumo reduzido de combustível e custo reduzido de manutenção. As motocicletas estão apresentando custo-benefício interessante, no entanto, conferem maior risco.

Os veículos desenvolviam baixas velocidades no início de sua fabricação e eram mais utilizados para o lazer: “automóvel de passeio era monopólio da burguesia ou da classe média brasileira” (ZERO HORA, 2014b, p.11). Atualmente, os avanços tecnológicos e as mudanças na política e na economia causaram impactos no social e na cultura, o que fez com que os carros se popularizassem: “dos cinco [serventes de pedreiro que estavam saindo do seu trabalho, da obra] dois [...] montaram as respectivas bicicletas, e os outros três embarcaram cada qual no próprio automóvel” (ZERO HORA, 2014b, p.11). Mais pessoas passam a poder ter acesso a veículos. Algumas representações sociais modificaram-se, foram (re)significadas, talvez sendo as mesmas com novas roupagens; outras permanecem inalteradas, e novas surgem.

O carro é um objeto que representa poder, *status*, situação expressa na fala do Enzo Ferrari: “*queria ter dinheiro para comprar uma Ferrari. Ah! Por que uma Ferrari? Oh! Status, velocidade, dinheiro*”. Esse homem não tem carro, o que pode ser considerado uma masculinidade marginalizada, que fica à margem pelo fato de o sujeito ser desprovido de condições financeiras, importante para a caracterização da masculinidade pautada por características como provedor, autonomia, poder de tomada de decisões. Mesmo assim, espera-se que homens tenham conhecimento e desejos sobre automóveis, em um jogo de pertencimento e distanciamento entre as hierarquias de gênero e a relação de homens e carros, reforçando o veículo como um indicador social.

A velocidade é outra característica que mudou consideravelmente na capacidade dos motores dos veículos, assim como na vida das pessoas. A velocidade passou a imprimir uma marca significativa. “A velocidade prometida por seus motores se tornou inútil, [...] pelas leis que restringem a velocidade a 110 km/h nas melhores estradas e 60 km/h nas cidades” (WILHEIM, 2013, p.18). Os enunciados e os discursos produzidos pelas campanhas publicitárias produzem e fazem circular representações sobre homens, masculinidades e carros, sendo presentes e (re)significadas as individualidades e as necessidades cotidianas da vida dos homens. Marcadamente, as relações entre homens e veículos têm a ver com a ilimitada mobilidade, rapidez e agilidade no deslocamento, liberdade, autonomia, independência, comodidade, praticidade, prazer em conduzir, adrenalina, conforto, conhecimento sobre veículos e o desejo como componentes de masculinidades.

4.3 O habitante soberano – o Estado

Os sujeitos e os meios de transporte circulam em lugares, territórios, solos compostos por vias e rodovias, organizados por meio de um conjunto de leis, regulamentações e normas, em um contínuo processo de vigilância, controle, fiscalização e punição. Apresento e discuto a presença e as atribuições do Estado

como “instituição (...) que centraliza ou toma, para si, a caução da ação de governar” (VEIGA-NETO, 2005, p.82). Nesse caso, refiro-me à ação do Estado na gestão do espaço do trânsito brasileiro e do conjunto de órgãos e entidades cuja “finalidade é o exercício das atividades de planejamento, administração, normalização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e educação continuada de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades” (BRASIL, 2004, p.10).

Os objetos¹³ de governmentação são complexos, constituídos por indivíduos e coisas. Os indivíduos e as suas relações consigo mesmos, com outros, com o Estado e com as coisas estabelecem costumes, hábitos, formas de agir e de pensar engendradas aos espaços. Já as coisas são as riquezas, os recursos, os meios de subsistência, o território em suas fronteiras, qualidades do solo, clima (CASTRO, 2009; FOUCAULT, 2007a). As ações de governmentação não estão restritas ao território e abrangem também a circulação de bens e serviços, assim como a população e os indivíduos. O espaço do trânsito também é uma engrenagem da grande máquina estatal, que faz parte das ações de governmentação do Estado, implicadas na produção e na regulação de riquezas, bens e serviços, indivíduos e população.

Ao Estado, cabe a elaboração de ações e práticas de governmentação voltadas à administração da população, bem como de suas necessidades e seus problemas. Nesse sentido, o ato de governmentação, ou “governmentalidade [...], pode ser compreendida como uma forma de pensar, [...] para produzir, conduzir e administrar [as necessidades] e os problemas que atingem a população e os indivíduos” (TRAVERSINI; BELLO, 2009, p.137). A racionalidade de governmentação é elaborada a partir de saberes em consonância com os interesses do Estado, intercambiadas com as demandas populacionais. As demandas podem emergir de reivindicações sociais e/ou de situações identificadas e caracterizadas como problemáticas pelo Estado.

¹³Refiro-me a objeto de governmentação compreendendo os elementos sobre os quais um conjunto de ações de governmentação estarão incidindo, tanto de saber quanto de poder.

A governamentalidade passa a ser uma tecnologia de governo que tem como núcleo central as necessidades e os problemas da população e os elementos constitutivos da vida dos indivíduos. Ela constrói “sujeitos governáveis” e se ocupa do “agenciamento do espaço que corresponderá ao problema da organização de um meio que permita a circulação das coisas e das pessoas” (FONSECA, 2008, p.242). O Estado “divide permanentemente o corpo social inteiro, coloca cada um de nós num campo ou no outro” (FOUCAULT, 2005, p.322). Nesse contexto, o Estado apoia-se, articula-se e reforça reciprocamente relações que colocam em funcionamento o poder sobre a “anatomia-política do corpo humano” e a “biopolítica da população”, por meio de investimentos em relações de vigilância voltadas para o controle dos processos de vida individuais e com efeito desses na regulação da população (FOUCAULT, 2005, p.336). Podem-se considerar as políticas públicas e outras ações, como as práticas de governo, como “ações distribuídas microscopicamente pelo tecido social” (VEIGA-NETO, 2005, p.83).

O Estado “tende a tornar-se o apanágio profissional e técnico de um aparelho militar minuciosamente definido e controlado” (FOUCAULT, 2005, p.321). O Estado promove a invenção e a criação de instituições, como os ministérios, órgãos, departamentos e funcionários específicos que produzem, agenciam e controlam o espaço do trânsito, responsáveis pela infraestrutura, prestação de serviços, o transporte de passageiros e de cargas, normas de circulação, fiscalização e punição do não-cumprimento das leis de trânsito. A organização desse aparelho de Estado ocorre de modo hierarquizado, descentralizado e articulado, em que o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios que compõem o Sistema Nacional de Trânsito (SNT) tem por finalidade o exercício das atividades de gestão do trânsito.

As estradas, as ruas, as avenidas e as rodovias necessitam de uma infraestrutura, uma engenharia de trânsito e de tráfego relacionada diretamente com a construção, manutenção, conservação e ampliação da rede viária, o que é de responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT) no caso das rodovias federais; os estados e municípios têm seus órgãos responsáveis

(BRASIL, 2014a). A infraestrutura refere-se aos tipos de pavimentação, aos traços de avenidas e ruas, ao uso de sinais, à modificação na distribuição de postes de iluminação e à energia. Sobre essa estrutura, funcionam outras tantas, que constituem o espaço do trânsito como um espaço multifuncional de circulação, prestação de serviços e transporte de passageiros e de cargas. As linhas de ônibus e sua infraestrutura e o transporte de cargas são regulados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Ainda cabe à ANTT a determinação do peso máximo da carga a ser transportada, a organização de praças de pesagem de carga, a produção de informações complementares sobre serviços e custos de transporte de passageiros e de cargas (consumo de combustível, acidentes de tráfego, etc.), as praças de pedágio e as concessões de rodovias (BRASIL, 2012c).

O DNIT e a ANTT são entidades vinculadas ao Ministério dos Transportes, que é responsável pela formulação e execução das políticas de transporte no país (BRASIL, 2014a). Em 2004, foi elaborada a Política Nacional de Trânsito, que “traça rumos e cria condições para a abordagem do trânsito de forma integrada ao uso do solo, ao desenvolvimento urbano e regional, ao transporte em suas diferentes modalidades, à educação, à saúde e ao meio ambiente” para a “civilidade no trânsito”, de forma que esse espaço seja mais seguro para mobilidade (BRASIL, 2004, p.10).

Outro componente importante a partir do momento em que são apresentadas as peças do jogo são as regras do jogo. O Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) estabelece as normas regulamentares referidas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito. O CTB contém e estabelece as regras do jogo, é o elemento organizador e regulador das normas gerais de circulação e conduta de pedestres e condutores de veículos motorizados e não-motorizados, da educação para o trânsito, da sinalização do trânsito, da engenharia de tráfego, da operação, fiscalização e policiamento ostensivos, do registro e licenciamento dos veículos, da condução de escolares, da habilitação, das infrações, das penalidades, medidas e processos administrativos e dos crimes de trânsito. O Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) é o órgão de fiscalização, gestão e execução em todo o território nacional.

O Ministério da Saúde é responsável pela organização e estrutura para o atendimento aos agravos decorrentes dos acidentes no trânsito pelas exigências de atenção e cuidados pré-hospitalares, hospitalares e pós-hospitalares e também pela concepção ampliada de saúde, ou seja, é sobre a saúde que recai grande parte do ônus e suas consequências (GOMES; MELO, 2007). Já o Ministério da Justiça atua nos processos criminais e outros tantos, que desconheço.

No Rio Grande do Sul, temos o Departamento Estadual de Trânsito (Detran/RS) para gerenciar, fiscalizar, controlar e executar, em todo o território do estado, as atividades de trânsito nos termos da legislação própria, e o Conselho Estadual de Trânsito (CETRA-NS). Nesse território, temos a presença da Polícia Rodoviária Federal e das Polícias Rodoviárias Estaduais, assim como os municípios têm sua estrutura de gestão, controle, fiscalização e punição, cuja finalidade é o cumprimento do CTB¹⁴ para um trânsito seguro. Também compõem esse complexo espaço os Centros de Formação de Condutores (CFC), cuja responsabilidade é formar condutores capacitados e habilitados para circular no espaço do trânsito.

O Estado, como instância administrativa central, está presente de forma multifacetada no espaço do trânsito, estabelecendo e definindo seus modos de funcionamento. O Estado exerce a função de governo, ou seja, denota a ação, o instrumento e o resultado esperado de seus atos (VEIGA-NETO, 2005). Considero o Estado a partir de um conceito positivo, que empreende sua governamentalidade por meio de mecanismos biopolíticos na tarefa de produzir e intervir nas necessidades e nos problemas da população, tendo por finalidade a produção e a manutenção da vida, mesmo considerando seus entraves e conflitos para atuação na intervenção dos problemas da população.

Na governamentalidade, efetivamente são marcadas e simultaneamente produzidas diferentes práticas discursivas e práticas que apresentam o Estado como administrador em um contexto biopolítico, onde diferentes órgãos e entidades (DNT, ANTT, DENATRAN, CONTRAN, DETRAN/RS) atuam, desde a construção e

¹⁴ A legislação de trânsito brasileira completou 100 anos em 2010 (BRASIL, 2010).

organização da estrutura física até as normas de circulação, pautados por diretrizes políticas da Política Nacional de Transporte e pelos mecanismos regulatórios, fiscalizadores, de julgamento e aplicação de penalidades do Código de Trânsito Brasileiro. O Estado “faz da lei sua manifestação fundamental de poder” (FOUCAULT, 2005, p.319).

Esse conjunto de órgãos e entidades federais, estaduais e municipais que constitui o grande apanágio do Estado, somado às Organizações Não-Governamentais (ONGs) e às campanhas de prevenção ao acidente de trânsito, busca produzir modos de subjetivação e produção de sujeitos relacionados ao governo dos corpos, gestos e comportamentos a fim de garantir o funcionamento do espaço do trânsito sob o princípio da ordem e da segurança. O espaço do trânsito é um espaço de circulação de pessoas, de produção e de serviços onde também ocorre o escoamento da produção agrícola e industrial. O espaço do trânsito configura-se como um grande espaço de economia política, pois praticamente todo o funcionamento do país circula por ele, e nele são movimentados muitos recursos financeiros.

4.3.1 A biopolítica do espaço do trânsito

O aparato tecnológico do governo tem como objetivo garantir o funcionamento do espaço do trânsito, “em condições seguras, [sendo] 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” (BRASIL, 2008, p.19), tendo-se como prioridade ações em defesa da vida, nela incluída a preservação da saúde e do meio-ambiente. As práticas de governamentalidade operam uma racionalidade biopolítica como uma tecnologia de saber poder que “procura evidenciar o caráter de incitação e de produção inerente às relações de força (...), e como um conjunto de mecanismos que tem na vida biológica e cultural seu campo fundamental de incidência e atuação” (FONSECA, 2008, p.242).

No momento em que as práticas de governamentalidade determinam, a partir dos órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito e do CTB, as normas gerais de circulação e a conduta de pedestres, de condutores de veículos motorizados e não-motorizados, a formação, o licenciamento, a habilitação e os registros, essas normas constituem a forma, os modos de estar e fazer uso desse espaço. Esse conjunto de regras, ao mesmo tempo em que estabelece múltiplas relações mediante mecanismos heterogêneos (órgãos, entidades e regras de conduta, os mecanismos de vigilância e de punição), incita e produz formas de subjetivação e de constituição de sujeitos com a intenção de garantir condições seguras e um direito de todos (FOUCAULT, 2005).

A governamentalidade perpassa e caracteriza duas modalidades de exercício de poder. A disciplina tem por objetivo governar as condutas dos corpos individuais, e a biopolítica atua no governo das condutas de todos, exercendo-se sobre o conjunto da população, que constitui o corpo social no espaço do trânsito (FOUCAULT, 2005). O Código de Trânsito estabelece as normas gerais de circulação e conduta que versam sobre os modos de comportamentos individuais, ou seja, cada um de nós no espaço do trânsito, e sobre os veículos. No artigo 3º, “as disposições deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e as pessoas nele expressamente mencionadas” (BRASIL, 2008, p.19). Esse artigo marca explicitamente o governo sobre todos, onde a individualização e a totalização integram e delimitam as fronteiras da governamentalidade biopolítica, isto é, uma racionalidade política do governo das populações, da integração dos indivíduos a uma totalidade da população, no espaço do trânsito (FOUCAULT, 2005).

Os artigos 26 a 67 descrevem os modos de comportamento de maneira que o sujeito não constitua ou não se constitua um “perigo” ou “obstáculo” e menos ainda cause “danos”, seja para si, seja para os outros habitantes. Ainda ensinam a jogar lixo no lixo, considerando que o lançamento de objetos no espaço do trânsito pode configurar-se como uma situação de perigo. No caso de o sujeito transitar pelo espaço com veículo automotor, há necessidade de este estar em boas condições de funcionamento, com uso obrigatório de equipamentos de segurança e combustível, ou

seja, estar em pleno funcionamento, situação que corrobora a regra anterior. Pode-se considerar que o espaço do trânsito tem como princípios a segurança e a fluidez, onde cada sujeito é imbuído do governo de si e dos outros no que se refere a garantir esses princípios e a não criar situações de perigo, obstáculos e/ou danos, nem a si mesmo nem aos outros, conforme os artigos 26 e 27 (BRASIL, 2008, p.24).

Art. 26. 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;

II - abster-se de obstruir o trânsito ou torná-lo perigoso, atirando, depositando ou abandonando na via objetos ou substâncias, ou nela criando qualquer outro obstáculo.

Art. 27. Antes de colocar o veículo em circulação nas vias públicas, o condutor deverá verificar a existência e as boas condições de funcionamento dos equipamentos de uso obrigatório, bem como assegurar-se da existência de combustível suficiente para chegar ao local de destino.

O Código de Trânsito organiza a circulação por meio de inúmeros mecanismos, que vão desde a sinalização das vias de trânsito à determinação do lado da via em que se faz a circulação dos veículos, tanto automotores, quanto de tração animal, bem como de ciclistas e outros. Também estabelece as regras relacionadas com a distância entre os veículos, a velocidade mínima e máxima que pode ser atingida nas diferentes vias, os modos como poderão ser realizados os cruzamentos e ultrapassagens entre veículos, o retorno e o ingresso em outra via e o uso de luzes. O Código também regulamenta o estacionamento e as paradas nas vias públicas.

Os veículos também passam pela chancela do Código de Trânsito. Os veículos precisam receber autorização para circular no espaço do trânsito e, para tanto, precisam cumprir algumas regras, como estar devidamente registrados, com dimensões e peso adequados, conforme as regras do CONTRAN, com suas características originais de fábrica preservadas e condições de segurança. Mediante registro, anualmente deve ser validado o licenciado para a circulação do veículo automotor pelo órgão executivo do estado onde estiver registrado o veículo (BRASIL, 2008). No governo das coisas, cria-se o permitido e o não permitido, o adequado e o não adequado – em um processo de responsabilização individual de proprietários, condutores e até mesmo fabricantes pela manutenção do veículo em condições

adequadas de circulação para si e para os outros, sob o princípio da segurança para a preservação da vida.

O Código também estabelece o processo de habilitação para conduzir veículos automotores realizado junto aos órgãos competentes ou entidades executivas do Estado, no caso, os Centros de Formação de Condutores (CFCs) que funcionam em um regime escolar, quase como fábricas de “formação de condutores”. Para ser um condutor de veículo automotor, ou um motorista, não basta saber dirigir ou conduzir um veículo automotor e/ou ser proprietário de um. Todos os indivíduos que desejarem e/ou necessitarem conduzir um veículo automotor em um espaço público precisam submeter-se a fazer e a pagar os cursos de formação de condutores. Estes abrangem uma carga horária destinada a aulas teóricas e outra a aulas práticas, depois sendo os sujeitos submetidos a exames de saúde, teóricos e práticos, a fim de avaliar a sua competência e habilidade, tendo-se como idade mínima os 18 anos. O Estado estabelece regras, normas, cria condições de possibilidade para conduzir veículos no espaço público e simultaneamente coloca em funcionamento um processo de sujeição para a feitura de condutores de veículos automotores. O Código cria a habilitação e o sujeito condutor de veículos habilitado e também o não-habilitado.

São estabelecidas categorias de habilitação de A a E, obedecendo-se a uma gradação do menor para o maior. Os condutores habilitados na categoria A poderão dirigir somente veículo de duas ou três rodas; a categoria B pode dirigir veículo motorizado na categoria passeio, não abrangendo a categoria A; a categoria C pode conduzir veículo motorizado utilizado em transporte de carga; a categoria D é o condutor do veículo para transporte de passageiros; e a categoria E é o condutor habilitado para a combinação de veículos das categorias B, C e D (BRASIL, 2008). Essa categorização na condução de veículos também aciona um processo de hierarquização entre as habilidades para conduzir veículos, que pode estar associada não somente ao exercício profissional, mas à capacidade, à competência e aos privilégios para estar autorizado a conduzir diferentes veículos. Atingindo o seu grau máximo de competências, os condutores estão habilitados a dirigir quaisquer tipos de veículos.

Para circular no espaço do trânsito, veículos e condutores são submetidos a processos avaliativos que conferem ou não permissão para tanto. Porém, isso não é o suficiente para garantir a segurança no trânsito; ainda se faz necessária a obrigatoriedade de uso de equipamentos de segurança por condutores e passageiros de automóveis. Entre outros equipamentos obrigatórios que devem estar presentes nos veículos, está o extintor de incêndio. O uso do cinto de segurança também é obrigatório para condutores e passageiros em todas as vias do território nacional (BRASIL, 2008). Já para os condutores de motocicletas, estes só poderão circular utilizando “capacete, com viseira ou óculos protetores, segurando o guidão com as duas mãos e usando vestuário de proteção” (BRASIL, 2008, p.27). A Lei Seca determina tolerância zero ao consumo de álcool no ato de dirigir. A legislação do trânsito, ao incidir sobre o comportamento dos indivíduos, ao mesmo tempo incide sobre hábitos, costumes e padrões de conduta, individuais e coletivos (BRASIL, 2012a).

Esse processo em que a lei escrita coloca em xeque costumes e velhas práticas, inevitavelmente, determinando o que pode e o que não pode ser feito, a partir de implicações disciplinadoras, realizadas pelas práticas de governamentalidade, inevitavelmente causa reações diversas. Os velhos hábitos associados ao bom senso e a uma prática condescendente passam a ser rejeitados e reprimidos pela lei. As reações de resistência são de diferentes ordens, indo desde questões mercadológicas, no caso do cinto e dos equipamentos de segurança como mais um engodo, e em relação à restrição do consumo de bebida alcoólica no ato de dirigir, que arruinaria estabelecimentos comerciais. Conforme o tempo passa e as evidências vão surgindo, a população parece estar se ajustando às leis. No momento em que os hábitos e os costumes são sancionados pela lei, não há relativização e gradação conforme o grau de parentesco, tornando-se universal, ou seja, igual para todos (DAMATTA, 2010).

O Código de Trânsito faz uma distinção entre pedestres e condutores, e entre condutores de veículos motorizados e não-motorizados, também estabelecendo modos de conduta e delimitando espaços de circulação no espaço do trânsito para pedestres e veículos não-motorizados. Aos pedestres, é assegurada “a utilização dos passeios ou passagens apropriadas das vias urbanas e dos acostamentos das vias rurais para

circulação”, ou, quando não for possível, a circulação se dará no bordo da pista de rolamento, com prioridade sobre os veículos, em fila única (BRASIL, 2008, p.28).

Existe uma trama composta por órgãos e entidades que estabelecem regras de funcionamento minuciosamente detalhadas sobre o território, os veículos e os habitantes, o que permite o exercício de poder entre o Estado e a população e os indivíduos para utilização do espaço do trânsito sob o princípio da ordem e da segurança em defesa da vida, saúde e meio ambiente. O Estado, atuando dessa forma sobre todo o espaço do trânsito, estende-se para o comportamento e para a vida dos indivíduos, com uma economia política que permite identificar elementos como infraestrutura, segurança veicular e comportamento dos habitantes do espaço do trânsito como pertencentes a essa racionalidade de governo, que também está relacionada à política econômica e ao fortalecimento do Estado pautado pela biopolítica.

4.3.2 Da biopolítica ao processo de normalização dos sujeitos no espaço do trânsito

Esse conjunto de regras voltadas para a organização e o estabelecimento do processo de circulação no espaço do trânsito, com segurança e em defesa da vida, incide não só sobre a infraestrutura, os veículos e os serviços que utilizam esse espaço, mas também sobre o comportamento individual e coletivo, como mencionado anteriormente. Esse conjunto de regras também funciona estabelecendo as normas de trânsito. Na medida em que existem normas de circulação, é acionado um processo de “normalização do espaço do trânsito”, ou seja, é acionado um processo que descreve e busca regular a vida dos indivíduos e sua população a partir das normas gerais de circulação e condução de veículos no espaço do trânsito. A normalização, como processo que descreve detalhadamente as regras de funcionamento desse espaço, tem como finalidade a obediência, ou exercício dessas normas, nas práticas dos sujeitos no espaço do trânsito. A norma produz uma relação entre o sujeito e ela e, simultaneamente, aciona um exercício de poder que pode se considerar ascendente, no jogo duplo da norma. A normalização pressupõe “a internalização dessas regras junto

aos cidadãos, que devem orientar e balizar” o seu comportamento obedecendo aos códigos de trânsito (DAMATTA, 2010, p.12).

O Código de Trânsito Brasileiro configura-se a partir de uma dupla função, como norma e como lei. A norma constitui-se, enquanto um poderoso instrumento biopolítico, como estratégia de governamentalidade, talvez com mais força do que a própria lei, considerando-se seu entrelaçamento como um continuum de intervenções regulatórias. “[...] eu não quero dizer que a lei desapareceu ou que as instituições de justiça tendem a desaparecer, mas sim que a lei funciona cada vez mais como uma norma e que a instituição judicial se integra mais e mais a um continuum de aparatos (médicos e administrativos) cujas funções são sobretudo reguladoras” (FOUCAULT, 2007b, p.189).

Esse entrelaçamento – multifacetado e com uma riqueza de detalhes – que compõe o Código de Trânsito, cuja funcionalidade está entre o estabelecimento da norma e da lei em consequência da governamentalidade biopolítica, permite estabelecer alguns pontos de diferenciação entre a norma e a lei. A norma elabora e estabelece um domínio, de saber e de poder, que se refere às condutas, aos atos e aos comportamentos esperados de cada um e de todos ao mesmo tempo no espaço do trânsito. Ao estabelecer um comportamento, ao mesmo tempo, permite o estabelecimento de comparações e diferenciações entre os sujeitos em relação à norma – os que a seguem ou não, ou seja, os comportamentos desejados, esperados e em relação a outros sujeitos. Há uma tentativa de homogeneizar comportamentos, mas também se estabelecendo fronteiras.

Outra regra da norma é que o princípio de diferenciação se dá em dois momentos:

[dos] indivíduos em relação uns aos outros e em função dessa regra de conjunto – que se deve fazer funcionar como base, mínima, como média a respeitar ou como ótimo de que se deve chegar perto. Medir em termos quantitativos e hierarquizar em termos de valor as capacidades, o nível, a “natureza” dos indivíduos. Fazer funcionar, através dessa medida “valorizada”, a coação de uma conformidade a realizar. Enfim traçar o limite que definirá a diferença em relação a todas as diferenças, a fronteira externa do anormal. O processo de normalização compara, diferencia, hierarquiza, homogeneiza, exclui (FOUCAULT, 2009b, p.176).

A norma, ao definir as condutas e constituir o espaço de trânsito como um espaço essencialmente normalizado, permite uma flexibilização de comportamentos. No entanto, a norma, na força da lei, como norma regulatória compulsória, refere-se à conduta individual relacionada ao Código, especificando os atos permitidos e não permitidos e agregando-lhes valores. A lei qualifica os atos permitidos e os desqualifica conforme o Código, simultaneamente estabelecendo uma fronteira entre os permitidos e os proibidos. A lei deflagra o delito, além de imputar sobre ele suas condutas punitivas que seguem princípios corretivos individuais e protetivos da população (CASTRO, 2009). Pode-se considerar que a norma tem um princípio mais totalizante, e a lei, mais individualizante. Nesse contexto, o Código de Trânsito opera com uma dupla função, de norma e de lei.

Tanto a norma quanto a lei estão ancoradas em sistemas complexos e contínuos de vigilância, fiscalização e punição. A polícia é outro domínio em que o poder político e administrativo do Estado pode intervir no comportamento individual, com vistas à segurança da população. A função da polícia é fazer cumprir a regra, que trata ou deveria tratar a todos de modo igualitário, ou seja, todas as pessoas, condutores e pedestres, estão sujeitas às mesmas regras (DAMATTA, 2010). A polícia constitui-se, desse modo, como outro mecanismo de governamentalidade biopolítica que busca capturar o sujeito transgressor ou desviante para a norma e para a lei. Os mecanismos de vigilância, fiscalização e punição são táticas de governo desenvolvidas pela polícia (FOUCAULT, 2009b).

No caso do espaço do trânsito, a Polícia Rodoviária Federal, Estadual, da Guarda Municipal em Porto Alegre e, em cidades menores, a própria Brigada Militar são responsáveis pela vigilância, fiscalização e punição das transgressões da lei. Os mecanismos de vigilância e fiscalização operam com o jogo do olhar como “um aparelho onde as técnicas que permitem ver induzam a efeitos de poder” (FOUCAULT, 2009b, p.165) de maneira hierarquizada. Assim, o simples fato da presença da polícia, não necessariamente material, estabelece uma relação funcional entre policiais, enquanto representantes da lei, e habitantes do espaço do trânsito, relação essa que induziria ao comportamento adequado. À medida que se aciona o mecanismo

hierarquizado de vigilância, a relação inversa também se estabelece, em que habitantes passam a vigiar o comportamento dos policiais.

Trata-se de um olhar constante, “um olhar que vigia e que cada um, sentindo-o pesar sobre si acabará por interiorizar a ponto de observar a si mesmo” (FOUCAULT, 2007a, p.218). Tem-se um efeito do poder que contribuiria para a vigilância de si mesmo – o poder disciplinar –, mas que, ao mesmo tempo, “extrapola por mecanismos muito mais sutis que permitiriam a regulamentação dos fenômenos da população” (FOUCAULT, 2007a, p.222) – a biopolítica –, para também fortalecer a norma. Nesse caso, a vigilância é uma função da polícia, que utiliza, dentre outros mecanismos, o olhar como um instrumento de governamentalidade, o olhar institucionalizado, que amplia a sua extensão pelos mecanismos do poder disciplinar e de biopolítica.

No espaço de trânsito perfeito, “todo o poder seria exercido somente pelo jogo de uma vigilância exata” (FOUCAULT, 2009b, p.165). Também seria uma fórmula fantástica de um poder contínuo e com baixo custo, mas existem processos antagônicos, e sempre haverá formas de escapar da vigilância, o que exige do olhar uma escala, a fiscalização e a punição. A polícia opera com um sistema jurídico de lei que fiscaliza e determina a infração e a punição. O Código de Trânsito opera enquanto instrumento da lei, em um exercício de poder que pode ser considerado descendente (FOUCAULT, 2007a). Vigiar é uma função da polícia.

A fiscalização é outro procedimento policial que instaura o mecanismo de exame da lei, ou seja, “o exame está no centro dos processos que constituem o indivíduo como efeito e objeto do poder, como efeito e objeto de saber” (FOUCAULT, 2009b, p.183). É o procedimento que avalia as condutas individuais, se elas estão em conformidade com a legislação de trânsito; caso haja verificação de alguma(s) infração(ões), são estabelecidas medidas punitivas. Conforme o Código de Trânsito Brasileiro, a infração constitui “a inobservância de qualquer preceito deste Código, da legislação complementar ou das resoluções do CONTRAN, sendo o infrator sujeito às penalidades e medidas administrativas indicadas em cada artigo, além das punições” (BRASIL, 2008, p. 36).

Em algum momento no espaço do trânsito, um condutor de veículo automotor pode ser abordado por um policial¹⁵ em um ritual de fiscalização para verificar o estado de conformidade do condutor, do veículo e dos documentos destes com relação ao Código de Trânsito. Esse momento é constituído de uma cerimônia ritualizada de entrega dos documentos do veículo e do condutor à autoridade legal, numa operação que estabelece imediatamente uma relação hierarquizada de verificação e de revista. É um poder que se expressa pela situação de abordagem do condutor do veículo, pela farda policial e pelo olhar fiscalizador, e o condutor deve mostrar a sua condição de adequabilidade, ou não, à legislação de trânsito vigente.

A fiscalização conforma uma relação individualizante entre o policial e o habitante, em que os documentos, o veículo e os próprios habitantes do veículo no momento da abordagem passam a ser minuciosamente analisados. Tudo deve apresentar-se em conformidade com a lei, em um efetivo processo de subjetivação, tanto do indivíduo, quanto do veículo e de sua documentação. Caso haja alguma inconformidade, o sujeito sofre as penalidades da lei, com graus variados, de acordo com a infração. Essa situação abre uma brecha para a fiscalização desempenhar uma função pedagógica que ensina, orienta e corrige, não sendo somente punitiva. Outra possibilidade de operação acionada pela fiscalização é a de ser visto em situação de fiscalização, revista ou exame, o que pode funcionar como um mecanismo de poder disciplinar, pois a fiscalização “sustenta um ritual de poder constante e renovado” (FOUCAULT, 2009b, p.179) a cada nova abordagem.

Já em relação à penalidade, o referente passa ser a legislação, que é comparada especificamente a um determinado ato, estabelecendo-se uma oposição binária entre o permitido e o proibido. Ao marcar-se essa divisão, aplica-se a penalidade. Das penalidades, o Código de Trânsito determina, no seu Art. 256, que a “autoridade de trânsito, na esfera das competências estabelecidas neste Código e dentro de sua circunscrição, deverá aplicar às infrações nele previstas as seguintes penalidades: I – advertência por escrito; II – multa; III – suspensão do direito de dirigir;

¹⁵ Entendo policial como um representante da lei, independentemente da corporação à que este pertence, seja municipal, estadual ou federal.

IV – apreensão do veículo; V – cassação da Carteira Nacional de Habilitação; VI – cassação da Permissão para Dirigir; VII – frequência obrigatória em curso de reciclagem” (BRASIL, 2008, p.47).

As penalidades são aplicadas de acordo com a gravidade das infrações, que variam desde advertência e multa até a realização de processos administrativos e a suspensão da possibilidade de ocupar o espaço do trânsito como condutor, podendo este, inclusive, ser preso, ou seja, ter seu direito de ir e vir refutado. A aplicação de penalidades também pode ser lida como uma pedagogia da punição, de repressão, de medo, de interpelações que, espera-se, respondam afirmativamente na operação de um processo de modificação do comportamento infrator e desajustado, com vistas à correção para um comportamento adequado às normas de trânsito.

A punição é o ato de maior expressão da força da lei, em que o poder exerce sua força. A lei é uma tática para que determinados fins possam ser atingidos e não é certamente o instrumento principal de governamentalidade (FOUCAULT, 2007a). No ato de punição se intensifica tanto a construção do sujeito transgressor quanto a força da lei. Situação em que o poder exerce sua força máxima e, os meios de coerção tornam claramente visíveis sobre aqueles a quem se aplicam. No entanto, à medida que a lei opera com uma lógica binária, de certo e errado, permitido e proibido, mas ao mesmo tempo abre espaço para graduações tanto de infrações (leve, média, grave, gravíssima) quanto de penalidades, essa situação pode estar contribuindo para a flexibilidade do próprio cumprimento da lei e da norma, assim como para a dificuldade de obediência e internalização destas, o que representa um risco (DAMATTA, 2010).

Um desdobramento das relações entre sujeitos, normas de trânsito e o próprio espaço do trânsito está no mapeamento das infrações de trânsito. No Rio Grande do Sul, as principais infrações de trânsito cometidas pelos condutores de veículos nos desde 2007 até outubro de 2013, segundo o DETRAN-RS (RIO GRANDE DO SUL, 2013c), foram: transitar em velocidade superior ao permitido na via, o que representou em 2007, 39,16%, e, até outubro de 2013, chegou a 41,93% das infrações cometidas; conduzir o veículo com problemas na identificação, no registro ou no licenciamento (ausência de lacre na placa, ou qualquer outro elemento de identificação do veículo

violado ou falsificado) representa 11,71%, situação que apresentou uma redução, quando comparada a 2007, quando era de 13,14%. Outras infrações cometidas pelos gaúchos são: estacionar em local proibido (7,20% até outubro de 2013); deixar de efetuar o registro de veículo no prazo de 30 dias junto ao órgão executivo de trânsito (4,94%); deixar o condutor ou passageiro de usar o cinto de segurança, conforme previsto (4,64%).

Nem todos são subjetivados pelas normas, mas todos estão sujeitos às penalidades da lei. As infrações evidenciam a necessidade de reiteração contínua da norma, ao mesmo tempo em que os corpos nunca se conformam totalmente a esta (BUTLER, 2007).

A partir dos diversos órgãos e entidades que constituem o aparato tecnológico do Estado e de suas ações, diferentes mecanismos de poder são colocados em circulação, mas isso também permite conhecer a racionalidade de governo e a governamentalidade política do espaço do trânsito, que se referem à infraestrutura viária, sua ampliação e conservação, à segurança veicular¹⁶ e ao processo de circulação de modo seguro, em defesa da vida. O núcleo das instituições políticas dá origem a procedimentos de análise, reflexão, cálculo e avaliação que permitem a produção de saberes precisos acerca das necessidades deste campo específico que é o espaço do trânsito, assim como a elaboração de estratégias e táticas de governamentalidade.

As estratégias e as táticas gerais de governo possibilitam identificar a racionalidade do Estado e a sua governamentalidade política, pois, para atingir diferentes finalidades, deve-se dispor de coisas que permitam ao Estado sua sobrevivência e estabeleçam seus limites. Outro elemento importante da governamentalidade é a disciplina, como o governo de si e a biopolítica, como o governo de todos, possibilitando, dessa forma, que se exerça o poder, cujo objetivo principal é propiciar o funcionamento econômico e a normalização da circulação de indivíduos.

¹⁶Será visto no próximo item, que se refere à obrigatoriedade do *air bag* e freios abs como equipamentos obrigatórios de segurança veicular.

Esses elementos não estabelecem funções isoladas com o espaço do trânsito, ao contrário, estabelecem, ou pretendem estabelecer, um conjunto de inter-relações e interações que se ligam e entrecruzam em diversos pontos, construindo uma trama, e se engendram a tantos outros. Esses elementos até podem parecer estar dispersos, com o passar do tempo, o que pode ser, inclusive, uma estratégia de governamentalidade, à medida que “a multiplicidade de elementos ganha força na relação de poder quanto mais latente e surda ela prossegue, sem ser percebida” (FOUCAULT, 2005, p.322), mas, quando mapeados, fazem aparecer certa configuração, organização e controle. Além disso, efetivamente atuam como pedagogias oficiais, em espaços institucionalizados, ou seja, são modos de ensinar sobre o trânsito, muito menos do que apenas informar sobre suas regras de funcionamento, mas muito mais como processos ativos que ensinam como se deve agir no espaço do trânsito, que comportamentos e atitudes devem ser colocados em funcionamento, de “abster-se de todo ato que possa constituir perigo ou obstáculo para o trânsito de veículos” (BRASIL, 2008, p.24).

Explicitamente, o CTB propõe o “governo de si” e a construção de modalidades de comportamentos no trânsito como “direção defensiva”, “direção ofensiva”, “direção perigosa”, num processo de adjetivação dos modos de comportar-se no trânsito. Esses discursos têm efeitos nas práticas discursivas e na materialidade do trânsito, sendo incentivados pelo próprio Estado. Por meio do desconto de IPVA a Lei 11.400/99 denominada Lei do Bom Motorista (RIO GRANDE DO SUL, 1999), incentivam-se e bonificam-se determinados comportamentos, assim como se punem comportamentos indesejáveis.

Os diversos discursos e práticas discursivas ativas e interativas que estão em operação se constituem e constituem esse espaço, acionadas a partir da governamentalidade do Estado. Há uma pluralidade de objetivos e fins específicos definidos, a cada instante, como um campo de intervenção que deve competir ao Estado, simultaneamente demarcando o que é público e o que é privado. A demarcação do espaço do trânsito como espaço público, regulado pelo Estado, coloca-o como um espaço democrático que pressupõe a igualdade de direitos.

Os órgãos e entidades visam a regular, controlar e reprimir o que estiver fora das normas determinadas, como os abusos e/ou excesso de velocidade e embriaguez ao volante, e prestam atendimento às vítimas de acidentes. São várias instituições, setores e profissionais, além da participação social, responsáveis pela gestão do trânsito, bem como pela segurança dos usuários do trânsito e da população. O Código Brasileiro de Trânsito (BRASIL, 2008) figura entre os melhores códigos de trânsito do mundo, segundo o relatório mundial de apenas 28 países, o que representa uma cobertura de 7% da população mundial, com uma legislação específica que englobe os cinco principais fatores de risco no espaço do trânsito: beber e dirigir, excesso de velocidade e falta de uso de capacetes para motociclistas, cintos de segurança e sistemas de retenção (OMS, 2013).

Essa trama de relações está permeada de elementos de dentro e de fora, marcados por disputas e por tensões¹⁷. Entre os mecanismos regulatórios, estão o processo de subjetivação e as práticas dos sujeitos, marcados explicitamente por jogos com conexões de poder, visto que a atuação dos condutores e a situação dos veículos, entre outros itens, são constantemente submetidas à avaliação, e o descumprimento das normas é considerado uma infração, uma violação, e acarreta punição.

Referi-me ao Estado soberano no subtítulo deste capítulo por considerar as práticas de governamentalidade voltadas para o governo de todos, indivíduos, objetos e espaços, a partir de mecanismos disciplinares e biopolíticos, que têm na população um dado e um campo de intervenção, acionados pela norma, pela legislação e pelo apanágio da “soberania, a disciplina-gestão governamental, que tem na população seu alvo principal e nos dispositivos de segurança seus mecanismos essenciais” (FOUCAULT, 2007a, p.291).

Com isso, busquei mapear como a política pretende funcionar, os elementos que ela aciona e os mecanismos de ação que pretende estabelecer – racionalidade de governo que produz enunciados, constitui discursos e saberes colocados em

¹⁷ Não tenho a pretensão de classificar os elementos como de dentro e de fora, por não considerar esta uma dicotomia, mas sim uma relação dinâmica e não estática de elementos inter-relacionados, além da possibilidade de mudanças de posições destes.

circulação, entre os ditos e os não-ditos, e produz efeitos. O Estado busca governar a conduta dos sujeitos no espaço do trânsito. Já as práticas sinalizam as relações estabelecidas entre a governamentalidade do Estado, os indivíduos e a população, o que também gera condições de possibilidade para que a norma regulatória apareça, não como essência, mas a partir das relações, parciais, que apreendem e constituem, mas que não cessam de se modificar, nem suas necessidades nem os seus limites. Os problemas do trânsito podem contribuir para a legitimidade e o fortalecimento dessas normas regulatórias do Estado, na biopolítica do espaço do trânsito, adquirindo cada vez mais força de verdade enquanto práticas.

4.3.3 Dos condutores anônimos aos sujeitos condutores da pesquisa

Enquanto há um aumento na frota de veículos e individualização do transporte, há também o predomínio dos homens como condutores, situação que corrobora a construção do espaço do trânsito como generificado, assim como um espaço que incide na (re)construção de masculinidades, mediadas, entre outras coisas, pelo veículo automotor. Os condutores de veículos no Rio Grande do Sul (2013b) são a maioria, com mais de 68% de homens, enquanto as mulheres representam 32% do total de condutores, com um acréscimo de 5% nos últimos cinco anos.

Tabela 2: Perfil dos condutores de veículos por sexo no RS no período de 2010 até outubro de 2013

Perfil dos condutores de veículos por sexo no RS								
	2010	%	2011	%	2012	%	2013	%
Total Feminino	1.169.789	29,6%	1.240.372	30,3%	1.326.249	31,1%	1.393.580	31,7%
Total Masculino	2.779.904	70,4%	2.855.463	69,7%	2.938.689	68,9%	3.000.694	68,3%
Total	3.949.693	100,0%	4.095.835	100,0%	4.264.938	100,0%	4.394.274	100,0%

Fonte: DETRAN-RS

Este é um elemento importante para caracterizar o espaço de trânsito como um espaço generificado e com arranjos de masculinidades, no entanto, só a presença de homens nesse contexto não se constitui como um elemento que por si só validaria essa

afirmação; mais do que isso, são as posições de sujeitos e suas relações que o caracterizam como um espaço com arranjos de masculinidade.

Migrando do contexto global das frotas de veículos para as campanhas publicitárias, ao contexto estadual para o local, por meio dos sujeitos participantes desta pesquisa, é possível identificar uma relação entre homens, veículos e o espaço do trânsito em diferentes instâncias, passando de cenários específicos para contextos mais globais, cada qual com suas particularidades, em um processo de práticas móveis. Entretanto, é possível identificar rastros de uma relação ampla entre carros, homens e o espaço público, também expressa no modo de conduzir dos sujeitos desta pesquisa, em uma “geografia de masculinidades”, sem, contudo, supor uma masculinidade naturalizada ou essencial, mas com múltiplos processos operando em diversas instâncias a partir de uma norma de gênero (CONNELL, 2013).

Além de apresentar esse sujeito homem que circula no espaço do trânsito e suas relações com os veículos como representante-integrante desse espaço, outro elemento intrínseco dessa relação é a habilidade ao volante, característica constituída e constituidora de arranjos de masculinidades relacionadas às práticas desses sujeitos e suas relações no espaço do trânsito.

O bom condutor é o que caracteriza a relação homem e veículo enquanto condutor no espaço do trânsito e que configura arranjos de masculinidade, ou seja, a habilidade de conduzir materializa-se no corpo, nos gestos e nos comportamentos como efeitos de discursos que interpelam e constroem tanto os sujeitos, não só homens, quanto o espaço de circulação. Não há espaço para outra possibilidade que não seja minimamente ser “um bom condutor”. Isso está normalizado como prática; ao sair um casal, o homem é o condutor, salvo exceções.

Os entrevistados, quando perguntados como se avaliavam como motoristas, variaram em suas respostas, indo desde “ótimo motorista”, “bom motorista” e “bom profissional” aos adjetivos “normal”, “tranquilo”, “cuidadoso” ou “cuido bastante e cuido dos outros também”. Dois dos participantes da pesquisa não dirigem e foram atropelados. Essa situação assinala a pluralidade de relações que se estabelecem no

espaço do trânsito entre pedestres, condutores de veículos automotores ou não e as normas do espaço do trânsito. São relações hierarquizantes nas quais geralmente a conduta do pedestre é determinada pela relação com os veículos, sendo ele mais vulnerável, sem desconsiderar que em alguns casos a conduta do próprio pedestre favorece ainda mais sua condição de vulnerabilidade. Adjetivos usados para avaliar e qualificar sua atuação e suas habilidades enquanto homens-condutores integrantes do espaço do trânsito enfatizam as positivities da prática em conduzir veículos.

Um dos entrevistados considerou-se um “*ótimo motorista*” porque respeita “*todas as leis de trânsito, por isso, eu estou aqui*” (Fusion Ford). O outro entrevistado também relaciona o fato de ser um “*bom motorista*” porque respeita

[...] todas as regras de trânsito, nunca entro no carro sem cinto. As pessoas que vão comigo na carona, também, eu não deixo entrar no carro e não colocar o cinto. Eu não uso álcool. Eu respeito. Olho pelos espelhos, os retrovisores, dou pisca quando vou entrar, nunca coloco os outros em situação de risco, então, eu me intitulo um bom motorista, não faço nada que desrespeite as regras. Éh! Daí os outros colocam a gente (F-Type Jaguar).

A adequação às normas e às leis de trânsito foram os balizadores para avaliação da conduta enquanto condutor de um veículo, apresentando-se vários indicadores de conformidade e adequação que legitimam a posição de sujeito “bom motorista”.

Como um “bom militar”, o adolescente de 19 anos, conduzindo sua motocicleta para voltar para casa depois do trabalho, considera-se um “*motorista normal, ando no limite da via*” (SRX Cadillac). O “normal” refere-se ao processo de normalização, no cumprimento de uma regra relacionada à velocidade permitida para trafegar naquela via. A posição de sujeito militar subverte a posição de sujeito jovem. O militarismo é uma identidade pautada na disciplina e na forte relação estabelecida com o Estado, enquanto representante deste. Esse marcador formata o corpo, assim como o militarismo confere maior *status* social, em uma hierarquia de masculinidades.

Elementos como o respeito, em um sentido ampliado, que não se refere somente ao respeito enquanto cumprimento das leis de trânsito, mas também em relação aos outros usuários do mesmo espaço, também caracterizam a profissionalização da relação estabelecida. “*Eu me acho um bom profissional, respeito, respeito os outros,*

principalmente os outros, não é? Porque hoje em dia a gente tem que cuidar mais dos outros do que de si mesmo” (P11 McLaren). Há valorização da relação homem e trabalho, assim como da profissão de motorista como algo que também distingue e qualifica em um duplo diferencial de masculinidade. Os homens motoristas profissionais agregam mais a qualidade de motorista mais prudente quanto maior o conhecimento sobre as estradas. O adjetivo “tranquilo” também se refere ao posicionamento de conformidade ocupado por este (Aventador Lamborghini) em relação à legislação, que inclui a sinalização, e a outros usuários desse espaço de diferentes modos, incluindo os pedestres: *“tranquilo, respeito todinha a sinalização, todinhos os pedestres”*.

Mas se tudo fosse tão harmoniosamente arranjado, não teríamos o espaço do trânsito e o acidente de trânsito como problemáticos. Outro entrevistado expressa na sua fala a existência da necessidade de controle, do “governo de si”, trazendo o contraponto de que, para dirigir bem, é preciso não fazer loucuras. Nesse sentido, fazer loucuras pode constituir-se como um ato perigoso, da ordem do imprevisível, do arriscado e do classificadamente indesejável, menos valorado por vários discursos vigentes, dentre eles, a própria legislação de trânsito. *“Eu acho que eu dirijo bem, eu acho! Sei lá, não bebo, não faço loucura, estou sempre na minha, quieto. Acho que é por isso”* (Cayman Porsche). Ele, Cayman Porsche, também salienta a sua posição de sujeito e suas práticas diante das normas, cita a sua relação com a Lei Seca, que proíbe o uso de álcool ao dirigir. Com o passar do tempo e com os acontecimentos, tais como os acidentes de trânsito, inicia-se um processo de internalização de algumas regras, a partir de um processo de convencimento e de significação para o sujeito.

Há necessidade de compreender o espaço de trânsito como um espaço com múltiplos elementos inter-relacionados e percebê-lo permeado por situações de imprevisibilidade, independentemente da posição que o sujeito ocupa e sua localização, seja condutor de um veículo motorizado ou não, seja um pedestre, na calçada, na rua. A fala do Cayman Porsche, na medida em que ele se identifica como um sujeito que não faz “loucura”, demonstra que ele se constrói na relação com outros sujeitos que fazem “loucuras” no trânsito. Essa situação pode resultar em perigo, mas não é exclusiva do comportamento dos sujeitos, mas das suas relações com outros sujeitos e

com o espaço. As situações de perigo podem estar relacionadas à infraestrutura viária e/ou com a mecânica do automóvel, entre outras.

Um dos participantes da pesquisa sinaliza a importância de o sujeito condutor ter consciência do que pode acontecer, da vulnerabilidade e dos riscos aos quais se está exposto nesse espaço, assim como dos riscos que se produzem a partir dos próprios atos. Ele se identifica como *“uma pessoa bem consciente, bem segura. Consciente dos perigos da minha volta, dos perigos que eu posso causar para os outros também no trânsito”* (Phanton Rolls-Royce). Situação semelhante é encontrada na fala do Gol Volkswagen, que se avalia como um motorista tranquilo, mas que tem medo dos outros, que reforça o espaço do trânsito como um espaço de exposição a vulnerabilidades e às relações que nele se estabelecem: *“tranquilo, eu cuido mais de mim, o que eu tenho mais medo é dos outros”*.

Na fala do outro entrevistado, ele reafirma a necessidade de cuidado, tanto de si quanto dos outros, mas salienta que, em alguns momentos, a situação sai do controle e se faz *“besteira”*. *“Olha, o que eu vou te dizer, eu sou bastante cuidadoso, cuido bastante, cuido bastante dos outros também, cuido sinal, mas acredito que a gente também faz besteira. Está ali no trânsito e, sei lá, anda um pouco mais, se afoba, se estressa, alguma coisa, e acaba fazendo uma manobra indevida”* (Vanquish Aston Martin). Ele traz uma questão que contribui para pensar o aspecto relacional e a dinâmica no espaço do trânsito que sinaliza variações de posições de sujeito e de tomadas decisões por este. O governo das condutas do sujeito é permeado pela relação que este estabelece entre os diferentes regimes de verdade e a situação em que se encontra, evidenciando a provisoriedade e a mobilidade das ações (FOUCAULT, 2009a).

Ele também traz a perspectiva de estar atento ao que acontece no espaço do trânsito para antever algum fato que, porventura, pode vir a acontecer; para tanto, são necessárias qualidades relacionadas à rapidez, ao instinto e/ou à intuição e à precisão para tomar alguma atitude que possa, se não evitar, minimizar o perigo: *“aí, tem que cuidar, tem que estar em uma perspectiva à frente, não é, reflexo!”* (Vanquish Aston Martin). São habilidades e estratégias que qualificam e diferenciam o condutor, em uma

estreita relação homem-máquina, em que a habilidade de ambos se constitui em um somatório de atributos valorizados no confronto com o inesperado, como se o outro sempre fosse um inimigo do qual se precisa defender. A “visão além do alcance do Lion do Thundercats” é uma qualidade adicional, necessária e estratégica para lidar com situações inusitadas, que vão desde o acaso até a distração, a “bobeira”, as “loucuras” e as “barbeiragens”, em uma sutil distinção de uma agilidade superior que produz uma distinção valorada no modo de dirigir.

Um dos entrevistados que não dirige refere-se ao comportamento que ele imaginaria como sendo o seu modo de dirigir: *“olha, mas eu acho que eu ia ser prudente. Por que eu seria prudente? Porque eu acho que é o certo, é o correto, não é?”* (Enzo Ferrari). O Enzo Ferrari aciona elementos como cautela e prevenção ao referir-se à prudência como algo adequado; de fato, o inverso, a realização de manobras arriscadas, colabora para a ocorrência de acidentes de trânsito e outras dificuldades de relacionamento nesse espaço. No entanto, a prudência está mais na ordem do feminino.

Os homens entrevistados sentem-se competentes em relação à sua condição de motorista e adequados quanto ao cumprimento das leis de trânsito. O respeito às leis de trânsito constituiu-se em um elemento definidor da qualidade de motorista, o que, mesmo parcialmente ou relativamente, demonstra a força da norma. Entretanto, todos estavam hospitalizados por terem se envolvido em acidentes de trânsito, situação que tensiona a norma estabelecida pelo Código de Trânsito. O confronto e o conflito são marcas de masculinidade, ao mesmo tempo em que são alvos de críticas. Esses modos de comportamentos frequentemente adotados por alguns homens em uma matriz de gênero gera condições de possibilidade de exibição de masculinidades de ambos os lados, colocando-se em oposição de forças na moral relacionada à sua própria conduta em cumprimento das regras de trânsito (CONNELL, 1995).

Os discursos das campanhas publicitárias fazem circular relações sobre homens e carros que invertem, deslocam alguns elementos que se distanciam da norma regulatória do Estado e produzem outros arranjos de masculinidades. A segurança como norma no Código de Trânsito e como discurso do Estado está relacionada ao

controle, ao comportamento preventivo que identifica uma velocidade máxima permitida para o tráfego como condição que possibilita ao condutor o domínio do tempo e a precisão para tomada de decisão frente ao inesperado, ou seja, estar em condições de evitar perigos, contando também com o uso de equipamentos de segurança.

No entanto, para as propagandas de veículos, a segurança está atrelada a desempenho, habilidade e agilidade apoiada ou reforçada por recursos tecnológicos, tais como sensor de pista e alerta de colisão. São elementos que vão proporcionar maior segurança, inclusive, criando condições de possibilidade de condução de veículos em altas velocidades, asseguradas pela potência do motor, o que possibilita o “tempero da vida” (DAMATTA, 2010, p.17). Segurança e velocidade aparecem com significativos deslocamentos, desvios, transformações. Enquanto a norma regulatória do “bom condutor” propõe um comportamento mais passivo, as campanhas publicitárias chamam para o desafio em termos de habilidade e capacidade para condução de determinados veículos, incitando o “hábil condutor”.

Há uma legitimidade em acionar a segurança como um importante elemento desse espaço. Parece que ela se configura em defesa da vida. Desse modo, a propaganda aproxima-se e legitima a norma e ao mesmo tempo a subverte. Diferentes “condutores” são construídos, reiterados, rejeitados, e estão em circulação no espaço do trânsito, competindo entre si.

O condutor hábil é, talvez, mais valorizado do que o bom condutor, em diferentes espaços. Entretanto, quando alguma coisa sai do lugar, quando um acidente, por acaso, acontece, tanto o condutor hábil quanto o bom condutor são transformados pela norma em outro sujeito – o sujeito infrator sobre o qual vão ser impostas penalidades. O hábil condutor transforma-se no imprudente, inconsequente, irresponsável; o bom condutor sofre uma variação talvez de menor intensidade na escala, talvez até justificada pelo acaso, distração, mas uma coisa ambos têm em comum: não há espaço para o erro; no espaço do trânsito, o erro pode resultar na morte.

Isso está relacionado a diferentes processos de construção de masculinidades que resultam em diferentes práticas, atuando entre si de modo dependente. Uma

masculinidade mais viril, mais ousada, mais agressiva, ou uma masculinidade mais conservadora, mais comedida, mais prudente, são masculinidades intercambiantes e estão sob tensão. Em que momentos diferentes comportamentos são acionados? Será que no espaço do trânsito, entre tensões e incitações, se coloca em jogo o governo de si? Será a norma regulatória do espaço do trânsito tem o mesmo peso para todos os indivíduos? Existe um recorte de classe? A legislação está para o feminino, e o espaço do trânsito está para o masculino?

4.4 Circular é preciso, mas viver também é preciso – o espaço do trânsito e seus percalços

Volto a abordar o espaço do trânsito como um complexo e inter-relacional espaço público, social, coletivo e de movimento, constituído e constituidor de um sem-número de elementos, em combinações, em justaposições que se cruzam, se atravessam e se interceptam, se (re)constituem e se modificam. Visivelmente, esse espaço foi sendo modificado e as suas paisagens foram alteradas tanto pelo incremento de mais elementos quanto pela modificação de suas relações ao longo do tempo – relações dos sujeitos como pedestres com os espaços e os veículos; relações dos sujeitos como condutores com os veículos, com os espaços e com os outros sujeitos; relações entre os sujeitos, os veículos, os espaços e as normas. Há uma infinidade de possíveis e intercambiantes combinações. O espaço do trânsito enfeixa a vida nos seus múltiplos elementos em seus diversos movimentos cotidianos e nos usos que cada cidadão faz para viver em ações rotineiras de diversos itinerários (WILHEIM, 2013).

O espaço do trânsito constitui-se como um cenário para muitas vidas e pessoas que circulam com diferentes objetivos, “em suas características pessoais, no modo escolhido e em suas expectativas” (WILHEIM, 2013, p.10). Do mesmo modo, há a circulação de cargas (bens) e serviços, com suas diferentes origens e destinos. Nesse cenário, interessa principalmente o uso que homens fazem desse espaço, alguns por meio de seus veículos enquanto condutores, outros enquanto pedestres e/ou ciclistas, o

que permite flagrar um exercício de produção e práticas de masculinidades em conexão com os acidentes de trânsito. Nesse espaço, têm-se o engendramento de modos de vida, suas necessidades e seus desejos em uma infraestrutura viária regulada pelo Estado.

O Código Brasileiro de Trânsito considera “o trânsito a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupo, conduzidos para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga” (BRASIL, 2008, p.19), cujas características básicas são a segurança, a fluidez, a acessibilidade e a mobilidade (VASCONCELLOS, 1998). Efetivamente, segurança refere-se ao direito de ir e vir livremente, cabendo ao Sistema Nacional de Trânsito e à Política Nacional de Trânsito adotar medidas necessárias para a garantia desse direito de deslocamento, tanto para o sujeito chegar ao seu destino de modo seguro quanto para retornar. Esse é um direito fundamental à vida, assim como o direito à fluidez do trânsito, ou seja, percorrer o seu trajeto em tempo, sem dificuldades ou tumultos, e garantir acessibilidade e condições adequadas de deslocamento (BRASIL, 2009; VASCONCELLOS, 1998; ROCHA, 2009).

No entanto, esse não é o cenário do trânsito no país, nem no Rio Grande do Sul e em Porto Alegre. O espaço do trânsito, além de revelar sua infraestrutura como palco para a circulação e o deslocamento de pessoas e veículos, também figura entre as preocupações, em um momento marcado pela aceleração dos processos, pelo distanciamento, individualismo e autonomia, em uma dinâmica incessante. Os percalços do espaço do trânsito envolvem questões desde a infraestrutura viária deficiente, preenchida por veículos em número maior do que a sua capacidade, o transporte coletivo ineficiente, a ausência de opções como metrô, os táxis com as facilidades próprias de seus serviços, os *motoboys*, que passam a substituir os *office-boys*, o mau estado das calçadas, a falta de ciclovias e os acidentes de trânsito. Essas são as principais dificuldades que compõem esse quadro, a considerar a omissão e/ou negligência do Estado em algumas questões.

Sem avançar em projetos de infraestrutura de transporte e mobilidade urbana na mesma proporção do aumento da frota de veículos, o espaço de trânsito e a circulação das pessoas estão comprometidos. Os veículos, que foram fabricados para trazer

comodidade, conforto, praticidade e agilidade para as pessoas, aumentando a qualidade de vida, estão sendo, entre outros fatores, responsáveis por um número crescente de congestionamentos intermináveis e diminuição da velocidade de deslocamento, provocando horas de lentidão, impaciência e imprudência, estresse, desrespeito e abusos, seja em relação às normas de trânsito, seja em relação aos outros. A velocidade almejada pelos veículos cede lugar ao tempo parado em congestionamento (WILHEIM, 2013).

Somando-se aos congestionamentos a falta de lugar para estacionar, o espaço do trânsito acaba por transformar-se num campo de guerra, onde as pessoas e os veículos disputam espaço físico, o “que é também a disputa pelo tempo, pelo acesso, em uma negociação permanente no conflituoso espaço coletivo. Essas negociações não se dão de forma igualitária – relações desiguais de poder” (VASCONCELLOS, 1998, p.11). O espaço do trânsito e as relações que nele se estabelecem delimitam territórios, “demarcando quanto alguém estabelece fronteiras, separando um pedaço de chão do outro” (DAMATTA, 2010, p.30) e, simultaneamente, estabelecendo a relação do espaço com o tempo. Falar de temporalidade implica falar do tempo como algo concreto. O tempo que passa, que pode ser economizado, que se pode ou se deve ganhar em relação às atividades a serem desenvolvidas e aos movimentos que ocorrem em espaços distintos e em momentos específicos. Cotidianamente, são travadas batalhas contra o tempo para coordenar as atividades dentro de um sistema de classificação que mede a passagem do tempo em horas, dias, noites, dias de semana, finais de semana. O tempo materializa-se nas relações, com ritmos e unidades de significados diferentes e às vezes em oposição, como no caso do tempo da leitura, da escrita, do exercício físico, da viagem a trabalho, da viagem de férias, permitindo lembranças ou memórias que param o tempo, e este passa a ser medido por unidades diferentes, como qualidade, sensibilidade e forma de organização (DAMATTA, 2010).

O tempo foi disciplinado e individualizado, e o relógio tende a dominar os tempos e as atividades (DAMATTA, 2010). Essa relação do espaço com o tempo contribui para desequilibrar a organização do espaço do trânsito e favorecer com isso todos os excessos e, conseqüentemente, a ocorrência de acidentes de trânsito. O espaço do

trânsito não é um espaço vazio somente de circulação. O espaço do trânsito possibilita um conjunto de relações que definem posicionamentos e se definem neles. Algumas dessas relações e posicionamentos “têm a curiosa propriedade de estar em relação com todos os outros posicionamentos, mas de um tal modo que eles suspendem, neutralizam, invertem, o conjunto de relações que se encontram por eles designadas, refletidas ou pensadas” (FOUCAULT, 2009c, p.414). Vale enfatizar que o espaço do trânsito é em geral um espaço público, local onde todos podem estar. Um local por excelência da diversidade, de negociação entre diferenças, e isso tende a conflitar-se com alguns arranjos de masculinidade.

O objetivo deste capítulo foi mapear alguns elementos que compõem o espaço do trânsito e sua inter-relação, acrescentando um elemento importante, que é o comportamento dos usuários do trânsito, comportamento majoritariamente masculino. Também buscou sinalizar o quanto o trânsito é um espaço extremamente heterogêneo, dinâmico e susceptível a alternâncias econômicas, políticas, sociais, culturais e de gênero, regido pelo Estado soberano. O Estado é formado por um grande apanágio institucional e técnico, composto em geral por homens, a maioria nos altos cargos e como dirigentes. A governamentalidade do Estado coloca em operação no espaço do trânsito o governo da conduta de homens sobre homens, considerando-se que o número de motoristas homens no trânsito é maior do que o de mulheres. Tudo isso leva a outra situação, que é o confronto entre homens no trânsito, e os homens são os maiores entendidos em carros, como mostra o estudo realizado por Figliuzzi (2008). Também faz aparecer certa configuração em determinado espaço, em certo tempo e momento histórico que favorece o aumento de acidentes de trânsito.

O acidente de trânsito representa um problema, entre tantos outros, relacionado ao espaço do trânsito. O acidente de trânsito pode ser considerado como o problema do posicionamento, ou seja, as posições de sujeito que os condutores dos veículos adotam. Para além do lugar, é também o problema de saber que relações de circulação se estabelecem com os outros e que classificações de elementos humanos são realizadas. “Estamos na época em que o espaço se oferece para nós sob a forma de relações de posicionamento” (FOUCAULT, 2009c, p. 413). Dessa forma, pode-se

pensar no acidente de trânsito como o entrecruzamento que pode ser fatal entre o posicionamento humano e suas relações nesse tempo e espaço, especialmente em seus arranjos de masculinidade. No acidente, as coisas são deslocadas do lugar violentamente.

A Assembleia Geral das Nações Unidas de 23 de maio de 2012 reconhece o acidente de trânsito como prejudicial para a saúde pública e para o desenvolvimento mundial, sinalizando-o como um importante problema com uma ampla gama de consequências sociais e econômicas, podendo, inclusive, afetar o desenvolvimento sustentável e ser obstáculo para atingir as metas de desenvolvimento para o milênio. Devido a isso, a ONU declara a “Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020”, com o objetivo de promover e incentivar ações para reduzir as lesões causadas por acidentes de trânsito em todo o mundo (ONU, 2012; DALL'AGLIO, 2010; GOMES; MELO, 2007). Os eixos prioritários de intervenção são: fortalecimento da gestão, com maior compromisso político; elaboração de instrumentos jurídicos de cooperação internacional para a redução das vítimas de acidentes de trânsito; códigos de trânsito rigorosos; investimento em infraestrutura viária; segurança veicular; comportamento e segurança dos usuários do trânsito; e atendimento pré-hospitalar e hospitalar ao trauma (ONU, 2012; MORAES NETO, et al, 2012).

O acidente de trânsito começa a ser discutido em nível mundial. A relação entre homens, veículos, o espaço do trânsito, a circulação e as normas de trânsito tornou-se conflituosa e hostil, alterando a paisagem social e resultando em acidentes de trânsito que prejudicam o funcionamento do espaço do trânsito. A sua frequência e magnitude, com suas múltiplas interfaces, diariamente causam lesões e morte. Outro aspecto relevante na mortalidade pelo acidente de transporte terrestre está relacionado ao fato de que esses agravos não atingem a população de maneira uniforme, e alguns grupos populacionais estão mais vulneráveis – nesse acontecimento, especificamente, homens jovens. Tal acontecimento também se caracteriza pela sua transcendência, resultando em lesões físicas incapacitantes, internações, transtornos psicológicos, sequelas temporárias e/ou permanentes e a própria morte. A morte de homens jovens representa

um duplo custo social, pelo acidente e pela produção, pois anos potenciais de vida são perdidos.

Outro elemento inter-relacionado com a segurança no espaço do trânsito e o acidente de trânsito é o atendimento pré-hospitalar e hospitalar ao trauma. A organização do atendimento ao acidente de trânsito desenvolve uma tecnologia de vigilância dos espaços, o que engloba o espaço público da rua e o espaço privado, referindo-se à instituição hospitalar. Com essa tecnologia, busca-se assegurar o mapeamento e o controle dos espaços extramuros, com o objetivo de garantir agilidade e rapidez, tendo o tempo como elemento essencial na dinâmica do atendimento de urgência no acidente de trânsito. Desse modo, tem-se outra forma de governamentalidade dos espaços coletivos, das ruas e dos hospitais (FOUCAULT, 2007a). Em virtude disso, o atendimento pré-hospitalar e o hospital passam a compor o espaço do trânsito como importantes elementos, como lócus privilegiado para o atendimento desses acontecimentos.

No próximo capítulo, analiso o espaço do hospital e os atendimentos aos acidentes de trânsito, a partir de leitura e exame de dados estatísticos. O esquadramento do acidente de trânsito a partir da observação, do registro e da análise dos fatos, tais como locais, horários, tipos de veículos envolvidos, sexo, idade e dias da semana, além de identificar fatores envolvidos, também produz saberes referentes às práticas que constituem a problemática do acidente de trânsito. Também vou analisar como se dá, no espaço do trânsito e no acidente de trânsito, a negociação de práticas de masculinidade.

5 OUTRO ELEMENTO DO ESPAÇO DO TRÂNSITO: O HOSPITAL DE PRONTO SOCORRO DE PORTO ALEGRE E SUA HISTÓRIA

Os hospitais são instituições muito antigas, oriundas de épocas remotas, anteriores ao cristianismo; antigamente, eram mais fortemente vinculados a instituições religiosas e à caridade. A partir de novas concepções dos sistemas de saúde, das necessidades médico-sanitárias da população, das faculdades de medicina e dos interesses dos profissionais, no início do século XX, emergem outras questões relacionadas ao funcionamento e à organização dos hospitais, englobando a quantidade de leitos hospitalares, equipamentos, assistência precária, ausência de normas de organização e administração, tudo isso somado a uma demanda crescente (FOUCAULT, 2008; BRASIL, 1965).

Em virtude da modernização e industrialização da sociedade e da disponibilidade de recursos orçamentários da previdência, o Estado financiou a construção de novos hospitais e comprou equipamentos para modernizar os existentes. Os hospitais, devido à sua precariedade, tornaram-se um problema nacional, sendo imprescindível o investimento na ampliação da assistência hospitalar.

É incontestável que, nesta última década, entramos em um período de renovação hospitalar. Nossos velhos hospitais sob o impulso desta corrente progressista e modernizadora que se vai avolumando nos últimos tempos vão sendo gradualmente substituídos por outras instalações, algumas verdadeiramente modelares, sob o ponto de vista da sua construção e equipamento. Novos edifícios, em projeto, em construção, ou concluídos, sob linhas de regular ou perfeito ajustamento técnico, oferecem um quadro animador. Algumas vezes, porém, os projetos são mal conduzidos, indicando ou falta de literatura específica ou que a questão ainda não foi considerada com a importância que merece ter, pois é impossível adaptar um bom conteúdo em um mau continente (BRASIL, 1965, p.05).

Tais discursos e práticas fundamentaram a necessidade de construção de novos e modernos hospitais, “convenientemente edificadas, instaladas, equipadas, organizadas, como oficina adequada para o pleno exercício da Ciência e da Arte de

Curar, (...), inclusive para Estudo e para Ensino” (BRASIL, 1965, p.63). Os hospitais foram se transformando em instituições sociais fundadas e mantidas pelo Estado, que os estende para a comunidade, tanto para tratamento de doentes de todas as classes sociais, quanto para abrigo de indigentes e desajustados sociais (BRASIL, 1965).

No compasso do movimento de modernização dos hospitais, iniciou-se a construção do Hospital de Pronto-Socorro de Porto Alegre (HPS), um hospital moderno para a época, planejado para atender toda a demanda de pessoas em situação de urgência e emergência que buscassem os seus serviços. Inaugurado em 19 de abril de 1944, gradativamente foi se tornando referência para atendimento de traumas. Nessa época, começa a projetar-se um espaço diferenciado para as instituições hospitalares, o “que destinaria a cada hospital uma categoria de doentes” (FOUCAULT, 2008, p. 45).

A construção de um hospital moderno, como o HPS, segue a tendência de uma assistência individualizante e uma nova orientação sistematizada, seguindo a mesma orientação de outros países que alcançaram êxito, principalmente os Estados Unidos. Os hospitais modernos compreendem desde:

a formação do especialista, o planejamento das edificações e instalações, a seleção do equipamento, as normas da organização e de funcionamento, o regime econômico-financeiro, a assistência social, jurídica, cultural, religiosa e recreacional, o estudo da padronização em geral, a legislação específica, a cooperação profissional e associativa ou de classes (BRASIL, 1965, p.03).

A escolha da localização era um critério crucial para a construção de um hospital moderno, visando à otimização do seu potencial e à facilidade de acesso. Um hospital não poderia ser construído em uma região sombria; ele deveria estar “ajustado ao esquadramento sanitário da cidade. É no interior da medicina do espaço urbano que deve ser calculada a localização do hospital” (FOUCAULT, 2007a, p.108). Esse cuidado foi tido com a localização do HPS, construído no Largo Teodoro Herzl, uma região central da cidade. A localização também é favorável para afastar a imagem do hospital como lugar da morte (PORTO ALEGRE, 2013a).

O projeto arquitetônico de edificação seguiu as novas tendências de um edifício “monobloco”, ou seja, um hospital onde os serviços são prestados em um único prédio,

com diferentes pavimentos. Esse modelo desenvolve-se a partir da ampliação dos conhecimentos científicos articulados aos espaços, às novas instalações e ao uso de equipamentos cada vez mais sofisticados. Não se tratava de ganhar espaço no solo, mas nas alturas. Os argumentos favoráveis a essa arquitetura baseiam-se na facilidade de transporte, tanto de pessoas quanto de material, na concentração de instalações elétricas e hidráulicas e na distribuição interna com autonomia funcional (BRASIL, 1965).

A arquitetura do hospital, a disposição e a organização dos espaços internos configuram uma estrutura onde o meio intervém no doente, sendo esses fatores instrumentos de cura (FOUCAULT, 2007a). Na organização desses espaços, houve a priorização de leitos individualizados, com espaço de circulação entre eles, e também a definição de espaços específicos e modificáveis de acordo com a doença e sua evolução. Haveria melhores condições de isolamento por pavimento, maior ventilação nos andares mais elevados, maior facilidade de administração (BRASIL, 1965), melhor disciplina interna, organização e eliminação da desordem.

Outra questão importante associada à estrutura interna e à organização dos espaços refere-se às condições adequadas de vigilância, observação e registro permanentes dos doentes. As alterações contribuíram para o surgimento de um novo olhar sobre o hospital, considerado como “máquina de curar”.

O HPS possui uma área física de 9.500 metros quadrados, com serviços e ações em saúde organizados por setores: atendimentos ambulatoriais, enfermarias para internação, centro cirúrgico, Unidades de Tratamento Intensivo (UTIs), laboratórios e serviços de imagem (PORTO ALEGRE, 2013a). Uma especificidade do HPS é que aproximadamente 30% dos atendimentos realizados são considerados de alta complexidade. O HPS conta com uma capacidade instalada de 139 leitos, sendo que 38 deles são de UTI, ainda subdivididos em duas outras especialidades – UTI de Politraumatizados e UTI de Queimados. Nos casos de pacientes com queimaduras, o hospital possui singular estrutura de atendimento rápido, internação, tratamento e recuperação, dispondo de equipamentos avançados e equipes especializadas,

formando a única UTI para queimados do Estado. Essa estrutura diferencia-se das demais estruturas hospitalares, pois a maioria dos hospitais conta com aproximadamente 5% da sua capacidade instalada de leitos de UTI. Outros, ainda, não têm leitos de UTI (PORTO ALEGRE, 2013a).

O HPS também conta com os serviços de radiologia e laboratório de análises clínicas e patológicas, além de uma Unidade Transfusional que funciona 24 horas por dia, igualmente aos demais serviços de assistências do hospital (PORTO ALEGRE, 2013a).

Somando-se a essa estrutura física, em 2004, foi construído um bloco anexo com uma área de 4.500 metros quadrados, com setores de almoxarifado, farmácia, cozinha, refeitório, vestiário para funcionários, salas de aula, central de material de esterilização e uma das salas que compõem o bloco cirúrgico, além do novo centro de geração de energia, organizado em sete pavimentos, totalizando uma maquinaria de 14.000 metros quadrados. Atualmente, o HPS encontra-se em reformas para atender às atuais demandas das políticas públicas e às necessidades de saúde da população (PORTO ALEGRE, 2013a).

Outra característica dos hospitais modernos é a especialização. Os profissionais médicos especialistas atendem a sistemas ou patologias específicas. Esta também é uma característica do HPS – o grande número de especialidades. O HPS presta atendimentos especializados nas áreas de cirurgia geral, traumatologia, neurocirurgia, terapia intensiva, otorrinolaringologia, cirurgia vascular, cirurgia buco-facial, hematologia, cirurgia plástica e de queimados (PORTO ALEGRE, 2013a).

O hospital conta com médicos/as representando diferentes especialidades, mais uma equipe multiprofissional composta por assistentes sociais, bibliotecário/a, bioquímicos/as, cirurgiões/às dentistas, enfermeiros/as, técnicos/as de enfermagem, auxiliares de enfermagem, psicólogos/as, farmacêuticos/as, nutricionistas, fisioterapeutas, administradores e equipe administrativa, arquiteto/a, engenheiro/a, professor, arquivista e auxiliares de manutenção. Somam-se a esses/as profissionais, as equipes de segurança, serviços gerais e manutenção (PORTO ALEGRE, 2013a).

O HPS também se configura como espaço de ensino, aprendizagem e produção de saberes, contando com um departamento de ensino e pesquisa que atua de forma multiprofissional. As suas unidades de internação recebem alunos/as de diferentes cursos – medicina, enfermagem, técnico de enfermagem, de nutrição e de radiologia, entre outros – de diferentes instituições de ensino para realização de estágios. O hospital serve também como campo de pesquisas, tanto internas quanto externas (PORTO ALEGRE, 2013a).

5.1 O HPS como hospital de atendimento a urgências por trauma

O HPS é o hospital de referência para atendimento de situações de urgência e emergência decorrentes de trauma, ou seja, tem como foco de trabalho o atendimento de pessoas que sofrem lesões causadas por agentes ambientais externos que alteram drasticamente o funcionamento do seu organismo, resultando em um transtorno da saúde e, por vezes, em súbita ameaça à vida, o que exige medidas terapêuticas imediatas (GARLET, et al, 2009a). Trauma é uma palavra que vem do grego que significa ferida. “Uma lesão física causada por ações externas lesivas ou violentas ou pela introdução de substância tóxica no organismo e também pode ser um dano psicológico ou emocional” (BRASIL, 2013)

O trauma refere-se a um conjunto de agravos de saúde causados por agentes externos, identificados na Classificação Internacional de Doenças (CID-10) (OMS, 2008) sob a denominação de causas externas (BRASIL, 2001; MASCARENHAS, et al, 2010). Os agentes externos são relacionados a acidentes de trânsito ou de trabalho, afogamento, envenenamento, quedas e queimaduras, bem como a atos de violência, que são as agressões/homicídios, suicídios, tentativas de suicídio, abusos físicos, sexuais e psicológicos. O atendimento ao trauma em situações de urgência necessita de uma estrutura composta por atendimento pré-hospitalar, ambulatorial, hospitalar e de transferências inter-hospitalares, depois de prestado atendimento de urgência e

após a estabilização clínica, e ainda a criação de Núcleos de Educação em Urgência, com a proposição para capacitação de recursos humanos da área (BRASIL, 2002).

O HPS integra a rede de urgência e emergência¹⁸, instituída pela Política Nacional de Atenção à Urgência (PNAU), e conta com a central de regulação e com o serviço de atendimento pré-hospitalar, o SAMU 192. O SAMU constitui-se de uma central de regulação médica, em que todas as chamadas são avaliadas pela equipe médica a partir da descrição das informações fornecidas pela pessoa que acionou o serviço. Mediante essas informações, são destinadas aos locais de atendimento as ambulâncias, com suporte básico ou avançado, segundo as necessidades avaliadas pelo médico regulador. Depois da estabilização pré-hospitalar realizada pelo SAMU, as pessoas são encaminhadas, conforme o diagnóstico inicial de risco, ao atendimento hospitalar mais próximo e mais adequado. No caso de situações de trauma em Porto Alegre, os hospitais de referência são o HPS e o Hospital Cristo Redentor.

O HPS é um serviço de saúde de atendimento para alta complexidade, referência para Porto Alegre, a Região Metropolitana e o Estado. Além de ser tradicional na cidade, conta com uma história e uma representação social e cultural que lhe conferem validade em relação aos serviços prestados. Somam-se a isso, suas características de atendimento próprias de um hospital de pronto-socorro, com atendimento 24h, de forma ágil, com ações específicas e imediatas, atuação centrada na queixa principal, com qualidade e resolutividade de atendimento. O hospital conta com a presença constante de uma equipe multiprofissional e de especialistas, o que sugere a presença regular de médicos, a disponibilidade de recursos tecnológicos para realização de procedimentos de diferentes complexidades, exames clínicos e de radioimagem, salas sempre disponíveis para cirurgias de urgência, salas de recuperação de pós-operatório e UTIs (GARLET, et al, 2009b).

¹⁸A rede é constituída pelos seguintes componentes: promoção, prevenção e vigilância em saúde; atenção básica em saúde; serviço de atendimento móvel de urgência (SAMU 192) e suas centrais de regulação médica das urgências; sala de estabilização; força nacional de saúde do SUS; unidades de pronto atendimento (UPA 24h), hospital e atenção domiciliar (BRASIL, 2011).

Essas características conferem legitimidade ao HPS como espaço institucional diferenciado para cuidado e tratamento de determinadas doenças e/ou agravos, sendo um recurso célere para acesso da população (DAL PAI; LAUTERT, 2011; GARLET, et al, 2009b). Esses aspectos são avaliados e levados em consideração no momento de tomada de decisão de que serviço acessar para satisfazer a necessidades de saúde (VERONESE; OLIVEIRA; NAST, 2012), considerando-se que as necessidades de saúde são social e historicamente construídas (CECÍLIO, 2001). Esse somatório de recursos tecnológicos também contribui para a compreensão desse serviço de saúde como sendo altamente resolutivo; entretanto, em alguns casos, as necessidades de saúde não se esgotam com a alta hospitalar ou com o atendimento de urgência (GARLET, et al, 2009b).

5.1.1 O funcionamento deste espaço e sua organização

As pessoas que buscam atendimento no HPS podem lá chegar por livre demanda, ou seja, vão até o hospital espontaneamente buscar atendimento; outras são socorridas e levadas por familiares, amigos e/ou outros, em veículos particulares, ou pela Brigada Militar, Corpo de Bombeiros ou, ainda, pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU); algumas chegam transferidas de outros municípios. Existem duas portas de entrada: uma principal, que recebe pessoas que podem caminhar e que estão em condições de fazer ou serem auxiliadas a fazer um boletim de atendimento e aguardar a classificação de risco, e uma entrada lateral, por onde entram veículos privados, táxis ou ambulâncias transportando pessoas impossibilitadas de caminhar ou em situação de gravidade classificada como vermelha, as quais são transferidas para salas de atendimento imediato. Essa regra nem sempre é obedecida pela população, sendo que, nos casos em que as pessoas chegam pela porta lateral de carro, mas em condições de aguardar, são transferidas para a porta principal e orientadas a fazer o boletim e a aguardar a classificação de risco, a fim de manter a ordem de atendimento por prioridade, em acordo com os protocolos utilizados.

O saguão é uma sala arredondada com um porta principal centralizada; nas paredes, estão dispostas cadeiras, formando uma grande sala de espera. No lado oposto à entrada principal, fica um guichê de atendimento, também centralizado, onde as pessoas chegam e informam o motivo de busca por atendimento no referido hospital. No caso de pessoas que estão acessando o hospital pela primeira vez, é feito o cadastro, onde constam nome, endereço e serviço da atenção básica de referência, o que fica automaticamente registrado no boletim de atendimento. Para as pessoas que já possuem cadastro, basta informar o motivo de procura pelo serviço para a confecção do boletim de atendimento. Em cada lado do guichê de atendimento, existem duas portas que organizam o fluxo de entrada e saída das pessoas, com um segurança em cada uma.

O HPS possui um sistema informatizado de atendimento. Todos os atendimentos são registrados no Sistema de Informação e Registro Hospitalar do HPS (SIRHO) e, conseqüentemente, compõem um banco de dados com informações referentes aos atendimentos realizados, tanto ambulatoriais quanto de internação hospitalar, bem como sobre os óbitos ocorridos no hospital.

No SIRHO, ficam registrados os motivos de atendimento a partir da identificação das causas externas, com as especificidades da rotina de trabalho, como acidente de trânsito; acidente com animais peçonhentos; acidente com materiais biológicos; acidente no esporte; afogamento; agressão (outras); agressão por arma branca; agressão por arma de fogo; caso clínico; contusão do olho e anexos; corpo estranho (outras); corpo estranho no esôfago; corpo estranho no olho; dor de cabeça; estupro; ferimentos; ferimentos com arma branca; ferimentos com arma de fogo; intoxicação alimentar; intoxicação alcoólica; intoxicação exógena; intoxicação por medicamentos; intoxicação por produto químico; intoxicação (outras); mordida de cão; mordida de cobra; outras mordidas; pancada; picada de aranha; quedas (outras); queda de altura; queda de bicicleta; queda de peso sobre o corpo; queimaduras (outras); queimadura por corrente elétrica; queimadura por explosivo; queimadura por arma de fogo; queimadura por fogos de artifício; queimaduras por líquidos; queimadura por sol; retorno após atendimento; solicitação externa de exames; tentativa de suicídio (outras);

tentativa de suicídio por arma branca; tentativa de suicídio por arma de fogo; tentativa de suicídio por medicação; traumas ortopédicos diversos.

Durante o período de realização da pesquisa, acompanhei alguns atendimentos para conhecer o funcionamento do hospital, em diferentes dias da semana e em diversos horários, a fim de conhecer e exemplificar um pouco da dinâmica de busca por atendimentos e alguns dos motivos de escolha do HPS como o serviço de saúde mais adequado naquele momento e naquela situação para resolução da necessidade de cuidado.

Em um dos dias de observação, chega para atendimento uma senhora idosa, que havia caído de costas, queda da própria altura, com um corte sangrando na cabeça. Uma situação de queda configura-se como um agravo provocado por causas externas, com ferimento aberto, sendo a pessoa afetada idosa, o que caracteriza o HPS como lugar adequado para busca de atendimento. Logo em seguida, um homem, com idade acima de 40 anos, chega com um ferimento por arma branca, um corte no rosto, sangrando, o que indica lesão por causas externas. Estas são algumas situações em que as pessoas escolhem o HPS por entender a instituição como referência para esse tipo de atendimento, pela disponibilidade e agilidade com que serão atendidas. Todos os casos graves, com potencial de risco à vida, são sempre priorizados, com acesso livre e encaminhamento imediato até a sala vermelha; a atuação profissional converge para a tentativa de restabelecimento e manutenção da vida (GARLET, et al, 2009b).

Em outro momento, chega um homem de 53 anos, com diminuição da acuidade auditiva. Ele busca o HPS porque está preocupado com a perda auditiva e com a sensação de zunido no ouvido. Relata já ter consultado com outros dois médicos e não estar com infecção ou resfriado; também comenta que fez audiometria e levantamento de preço de aparelhos auditivos em duas clínicas e queria outra opinião. Estava com essa sensação havia seis meses. A ideia da presença de um profissional, a disponibilidade de recursos tecnológicos para avaliar a sua necessidade e a qualidade dos serviços prestados provavelmente contribuíram para esse homem decidir procurar os médicos do HPS para uma segunda opinião.

O atendimento de “porta aberta” e o fácil acesso geográfico também contribuem para que outra senhora procure o serviço no momento em que estava indo para o centro com a filha, e esta teve um episódio de sangramento no nariz. Conforme seu relato: “como estávamos próximo, aproveitamos para buscar atendimento no HPS”. Além da localização central, o intenso fluxo de linhas de ônibus que passam próximo ao HPS contribui para que muitas pessoas busquem atendimento no hospital.

As pessoas buscam os serviços de saúde por diversos motivos, com diferentes necessidades, das mais simples às mais complexas (MARQUES; LIMA, 2007). A “hierarquia da necessidade de atendimento é definida a partir de cada pessoa, em cada singular momento em que vive” (CECÍLIO, 2001, p.115). O sistema de saúde e os profissionais estão organizados para atender a diferentes necessidades em diversos serviços de saúde; no entanto, essa organização muitas vezes não é clara e em outras o critério de escolha do serviço pode não ser compatível com o caso. Nessas situações, cabe ao serviço e aos profissionais atender a alguma dessas necessidades, respondendo dentro do limite de suas possibilidades e referenciando a pessoa para o serviço mais adequado (MARQUES; LIMA, 2007).

Em algumas situações, além do SAMU, a Brigada Militar também é chamada para prestar socorro, tanto em casa quanto na rua. Quando não são casos de atendimento para o SAMU, muitas pessoas recorrem à Brigada Militar, que, segundo informações, não pode negar-se a atender. Um exemplo desses casos foi observado quando uma policial militar chegou trazendo uma mulher que se encontrava no camelódromo e estava passando mal, com dor no peito e crise de choro. O profissional do HPS chama a policial e informa que o HPS é o hospital referência para trauma, e não para saúde mental ou clínica. Por sua vez, a policial informa que o batalhão ao qual ela pertence tem aquele hospital como referência devido à sua localização e por ser um hospital de pronto atendimento.

Em outra situação, chegaram dois homens, provavelmente moradores de rua em situação de vulnerabilidade social, alcoolistas, confusos, com dificuldade de comunicação. O motivo para a remoção foi a queda de um deles, que resultou em

edema evidente no joelho; o outro era o acompanhante. Ambos foram trazidos por uma ambulância de uma cidade do interior do Estado que não tem hospital, tendo sido encaminhados sem contato prévio. O motorista conta que o senhor havia caído, mas que já fazia alguns dias, e estava com suspeita de fratura. O profissional vai até o pátio para fazer a avaliação e orienta o motorista quanto aos procedimentos necessários para encaminhamentos de referência e contrarreferência, assim como lhe recomenda buscar o atendimento adequado, pois aquela não era uma situação nem aguda, nem grave.

O processo de trabalho está organização de acordo com a política de acolhimento, com classificação de risco, ou seja, todas as pessoas que buscam atendimento no HPS são acolhidas, considerando a palavra “acolher” em seus vários sentidos, expressa em “dar acolhida, admitir, aceitar, dar ouvidos, dar crédito a, agasalhar, receber, atender, admitir” (FERREIRA, 1975 apud BRASIL, 2009, p.10). O acolhimento pode ser considerado como uma diretriz do processo de trabalho e pressupõe, no encontro entre profissionais e pessoas que buscam os serviços de saúde, a “reativação” de processos de produção de cuidado e de saúde a partir de uma micropolítica das relações. A postura, a prática dos profissionais e a gestão devem trabalhar com tecnologias leves, tecnologias das relações, em que o cuidado preconiza a autonomia do protagonismo das pessoas, a corresponsabilidade, a produção de vínculos e resolutividade das necessidades de saúde (BRASIL, 2009). Cabe salientar o acolhimento como uma ferramenta de cuidado que não se limita a uma dimensão física e que é, sim, um processo de atendimento em todas as áreas, seja na assistência, seja nas ações administrativas que envolvem os trabalhadores e os usuários.

O acolhimento e a classificação de risco no atendimento de urgências e emergências estabelece critérios para organização do atendimento que não seja a ordem de chegada das pessoas, mas parâmetros clínicos de gravidade. Os serviços de atendimento de urgência e emergência convivem com situações de superlotação, longas filas, pessoas em situações graves de saúde, com risco iminente de morte, ritmo de trabalho acelerado, atendimentos realizados nos corredores, relações conflitantes entre a equipe e familiares em algumas situações pela tensão da experiência,

sobrecarga de trabalho, falta de materiais e equipamentos e precariedade de alguns locais, tudo isso somado à característica do atendimento, que requer imediatismo e eficiência e onde o imprevisível impera. Todos esses eventos são agentes potencialmente estressores (BRASIL, 2008; DAL PAI; LAUTERT, 2006; 2011).

A organização do atendimento, desde a chegada, com a distinção dos riscos ou graus de sofrimento, permite identificar pessoas em situação de risco elevado que necessitam de atendimento imediato e outras sem risco elevado, que podem ter uma previsão do tempo de espera para atendimento. Já o acolhimento é uma ação que não se esgota na recepção e na classificação de risco, mas também atua na construção e no estabelecimento de fluxos de trabalho internos e externos, multidisciplinares, comprometidos com as respostas às necessidades dos cidadãos e com a constituição de redes de cuidado, que envolvem o hospital e os serviços de atenção básica, assim como qualificação e ampliação do acesso aos serviços (BRASIL, 2009; DAL PAI; LAUTERT, 2011).

A classificação de risco no HPS é feita a partir do uso do Protocolo ESI (*ESI* – Emergency Severity Index), um protocolo americano usado para classificar situação de trauma, e o protocolo de Manchester, mais adequado para classificação de situações clínicas. Atualmente, em função da reforma de área física, o processo de classificação de risco acontece em uma sala com duas mesas, cadeiras e instrumentais básicos para aferição de sinais que possam determinar a urgência ou não do atendimento, como esfigmomanômetro para medir pressão arterial, termômetro para medir temperatura e outros. Após a classificação de risco, os usuários podem ser encaminhados para o eixo vermelho, com as salas vermelha e laranja (classificados como emergenciais), para a sala amarela (certa urgência, podendo aguardar até 30min) ou para a sala verde ou azul, cada uma referente ao tempo e situação em que o paciente se encontra.

A classificação de risco está organizada em dois eixos: o eixo vermelho e o eixo azul.

O eixo vermelho está relacionado à clínica do paciente grave, com risco de morte, sendo composto por um agrupamento de três áreas principais: a área vermelha, a área amarela e a área verde. Área Vermelha: é nesta área que está a sala de emergência, para atendimento imediato dos pacientes com risco de morte, e a sala de procedimentos especiais invasivos; Área Amarela: composta por uma sala de retaguarda para pacientes já estabilizados, porém que ainda requerem cuidados especiais (pacientes críticos ou semicríticos). E a Área Verde: composta pelas salas de observação, que devem ser divididas por sexo (feminino e masculino) e idade (crianças e adultos), a depender da demanda (BRASIL, 2009, p.30, 31 e 32).

No eixo vermelho, geralmente, são realizados os atendimentos trazidos pelo SAMU e/ou transferidos de outros municípios de ambulância. Nessa área, há um livro de registro de todas as pessoas atendidas. Em uma breve análise dos registros de atendimentos realizados em 24 horas, majoritariamente foram de homens; destes, a maioria tinha entre 20 e 29 anos de idade; dos atendimentos realizados naquele dia foram de homens jovens, por traumatismo craniano, atropelamento, ferimento por arma branca e acidente de trânsito. Alguns deles tiveram alta, outros foram transferidos para outros hospitais, outros permaneceram internados no próprio HPS, e outros tiveram óbito. Na sala vermelha, são prestados os primeiros atendimentos até estabilização hemodinâmica do paciente para posterior transferência, seja internação no próprio HPS, seja em outros hospitais, ou mesmo para alta hospitalar. Em algumas situações, a falta de leitos aumenta o tempo de permanência na emergência (GARLET, et al, 2009b).

O eixo azul é o eixo de paciente classificados como não- Graves. Esse eixo também prevê três planos terapêuticos. O plano terapêutico 1, destinado à escuta qualificada e a orientações e encaminhamentos para outros serviços, como a rede de atenção básica, a exemplo do homem morador de Canoas que busca o HPS porque gostaria de fazer exame de próstata ou de um jovem que procura atendimento por causa do *piercing* na face, que está inflamado. O plano terapêutico 2 é indicado para situações que necessitem de avaliação complementar e consulta com especialistas; por exemplo, um homem trazido de outro município da região metropolitana com corpo estranho no olho ou outro com aproximadamente 50 anos, que chega ao HPS também

para atendimento oftálmico, por conta própria, devido a acidente de trabalho. Essas situações comprovam que a população reconhece os recursos disponíveis e a agilidade do serviço. Já o plano terapêutico 3 dirige-se a situações que necessitam de procedimentos como sutura, medicação, curativo, como no caso de um policial militar que estava jogando futebol e chega com corte no supercílio.

O conhecimento sobre os serviços a partir de experiências próprias ou de pessoas próximas parece ser um critério utilizado tanto na escolha do serviço quanto na forma de acesso. É comum pessoas contarem diferentes versões dos motivos de busca por atendimento. O relato no guichê algumas vezes é diferente da necessidade apresentada na classificação de risco. Como exemplo disso, descreve-se o caso de um adolescente de 19 anos que chega ao guichê com face de dor, mão nas costas e dificuldade de caminhar, referindo muita dor nas costas. Na classificação de risco, ao ser perguntado há quanto tempo está com dor, diz que está com dor há quatro dias; depois de um tempo de conversa, ele menciona que faz mais de cinco dias – “a dor foi começando com menor intensidade e foi aumentando” – e por isso foi procurar atendimento. Os turnos e os dias da semana apresentam situações características, como as sextas e segundas-feiras, quando se percebe uma intenção de busca por atestados que permitam/justificam a falta no trabalho.

Em um panorama geral, são atendidos em média 410 pacientes por dia, perfazendo mais de 10 mil atendimentos por mês no HPS. A grande maioria dos atendimentos é de nível ambulatorial, na emergência, com um número menor de pessoas que necessitam de internação hospitalar (Tabela 3). A emergência caracteriza-se, ou deveria caracterizar-se, como um local de atendimento rápido e transitório, onde as pessoas são atendidas e, tão logo as suas condições clínicas estiverem estabilizadas, são encaminhadas para internação se necessário. Em alguns locais, devido à superlotação, algumas pessoas permanecem dias nas salas de atendimento de emergência (FURTADO; ARAÚJO Jr.; CAVALCANTI, 2004; SANTOS, et al, 2003).

Do total de atendimentos realizados pelo HPS, 7,19% são referentes a acidentes de trânsito, no entanto, quando analisada a internação por acidente de trânsito, esse

percentual representa 16,31% do total de internações. O tempo médio de permanência em situação de internação é de 6,2 dias e, quando comparado ao tempo de internação específico por acidente de trânsito, é ainda maior. O alto tempo médio de internação é observado em função da gravidade dos atendimentos, do elevado nível de complexidade ou até da dificuldade de transferência por falta de leitos disponíveis em outros hospitais, o que também contribui para aumentar o tempo de permanência, visto que se trata de um hospital de pronto-socorro e os pacientes deveriam ser transferidos com a maior brevidade, a fim de o atendimento ter continuidade em hospitais de atendimento secundário. Essa situação é semelhante à do serviço de emergência do Hospital de Clínicas de São Paulo, onde o tempo médio de internação era 6,7 dias em 2003 (SANTOS, et al, 2003).

Tabela 3: Proporção de atendimentos e internações hospitalares por acidentes de trânsito no período de 01/09/2012 à 31/08/2013

Proporção de atendimentos e internações hospitalares por acidentes de trânsito						
Mês	Total de Pacientes	Total de atendimentos por acidente de trânsito	% Atendimentos por Acidentes sobre Total de Pacientes	Total de Atendimentos Hospitalares	Atendimentos Hospitalares por acidente de trânsito	% Atendimentos Hospitalares por acidente de trânsito sobre Total de Atendimentos Hospitalares
Set/2012	12.961	828	6,39	477	74	15,51
Out/2012	14.623	926	6,33	505	80	15,84
Nov/2012	14.129	986	6,98	486	75	15,43
Dez/2012	13.980	989	7,07	495	75	15,15
Jan/2013	12.983	848	6,53	479	60	12,53
Fev/2013	11.884	752	6,33	440	66	15,00
Mar/2013	13.004	957	7,36	525	87	16,57
Abril/2013	12.427	952	7,66	439	69	15,72
Mai/2013	11.928	919	7,70	454	82	18,06
Jun/2013	10.955	843	7,70	434	89	20,51
Jul/2013	10.448	883	8,45	443	82	18,51
Ago/2013	10.387	886	8,53	459	80	17,43
Total	149.709	10.769	7,19	5.636	919	16,31

Fonte: Autora

É importante destacar que há divergências entre as necessidades de saúde que levam as pessoas a buscarem atendimento no HPS e a finalidade do trabalho no local, que vão desde as situações de sua estrita responsabilidade a situações de considerável volume que não são de urgência e emergência em trauma, as quais poderiam ser atendidas em outros serviços de menor complexidade tecnológica (GARLET, et al, 2009a). Há uma procura excessiva de pessoas, dentre elas, homens, cujas necessidades não podem ser classificadas como urgência e emergência em trauma. Evento semelhante acontece em outros serviços de atendimento de urgência e emergência no país (FURTADO; ARAÚJO Jr.; CAVALCANTI, 2004). Nas situações de demanda inadequada ou após o atendimento da urgência, preconiza-se o direcionamento para a rede de atenção primária em saúde, conforme o Regulamento Técnico dos Sistemas Estaduais de Urgência e Emergência (SANTOS, et al, 2003; BRASIL, 2002).

Além dos aspectos mencionados como condicionantes na escolha por um serviço de saúde, pode-se analisar o caráter gênero como um elemento organizador do funcionamento das instituições, e aqui no caso específico do HPS, observando-se como pode interferir no processo de tomada de decisão quanto ao tipo de atendimento a ser buscado a partir de uma necessidade. Pode-se considerar que gênero não se restringe somente a corpos, comportamentos e atitudes, mas que se amplia a ponto de caracterizar modos de funcionamento de espaços, instituições, políticas, oferta de serviços e processos de trabalho.

O HPS, como uma instituição biopolítica, com marcas de gênero, especialmente em seus arranjos de masculinidade, governa corpos institucionalizados, tanto de profissionais quanto de usuários. As normas e rotinas institucionais que organizam o processo de trabalho de profissionais e usuários, desde a entrada até a saída, estabelecem mecanismos biopolíticos de funcionamento, na medida em que propõem o controle e a intervenção nos processos de saúde e manutenção da vida, sejam individuais ou coletivos. Trata-se de uma tecnologia biopolítica que toma o indivíduo na sua relação com os modos de vida e biopoder, pois ao mesmo tempo produz mecanismos de saber poder individualizantes, de modo a responsabilizar o indivíduo

pela sua saúde. A inseparável disciplina singular do biopoder, acrescida aos elementos constitutivos da vida dos sujeitos, passa a ser implicada no processo de produção de saúde e manutenção da vida como alvo de governo (FONSECA, 2008). Os desenhos das políticas e programas constituem estratégias biopolíticas e de biopoder de governo que incidem sobre os serviços e as ações de saúde e se ampliam aos modos de comportamento (TRAVERSINI; BELLO, 2009).

No HPS, os modos de atendimento também são marcadamente generificados, e a racionalidade implicada é caracterizada pela prontidão, agilidade, objetividade e resolutividade, com o menor tempo de permanência, centrado na busca de atendimento. Essas características são identificadas como atributos de gênero masculino. Pode-se pensar nesse espaço institucionalizado de saúde e na produção de ações em saúde como generificados da ordem do masculino.

Historicamente, há vários estudos indicando a dificuldade de os homens procurarem os serviços de saúde (LAURENTI, JORGE e GOTLIEB, 2005; VILLELA; PEREIRA, 2012), no entanto, o HPS apresenta particularidades que o tornam um serviço procurado majoritariamente por homens em diferentes situações, como as apontadas ao longo deste capítulo. Os homens, na sua grande maioria, não buscam os serviços de saúde para consultas periódicas nem para exames de rotina, tampouco participam de atividades de promoção e prevenção da saúde. Características como objetividade, rapidez e resolutividade podem contribuir para que homens não participem de atividades de promoção e prevenção da saúde e, quando as buscam, recorram a serviços como pronto-socorro, urgências e emergências (KNAUTH; COUTO; FIGUEIREDO, 2012).

Outro fator que pode estar contribuindo para que o HPS seja procurado por homens está relacionado com a característica de ser um local de atendimento a urgências e emergências em trauma, situações que acometem principalmente homens. Além disso, o serviço apresenta um status de atendimento a situações graves que necessitam de atendimento imediato. A busca por atendimento no HPS legitima a gravidade da situação, afastando, de certo modo, a relação de agravo e/ou

adoecimento como uma forma de representar exposição e/ou revelar fragilidade dos homens. Há também a questão de desvalorização do homem pela doença e/ou agravo, por impossibilitá-lo de trabalhar, em uma relação de identificação e valorização do trabalho (KNAUTH; COUTO; FIGUEIREDO, 2012), e o atendimento 24 horas em um sistema de portas abertas pode contribuir para tal. Outro elemento importante é a desqualificação da doença e/ou agravo pelo homem, o que pode estar implicado na conduta de risco e na demora por busca de atendimento.

Pode-se pensar que existem espaços de saúde ou serviços de saúde voltados para o público masculino e outros para o público feminino? Seria possível dizer que o HPS é um espaço de saúde para atendimento de homens, devido ao tempo e ao tipo de atendimento? Que pedagogias de saúde e masculinidades são produzidas simultaneamente nos atendimentos do HPS? O tempo é um elemento importante para as masculinidades, e há uma valorização e distribuição do tempo de acordo com determinadas prioridades, diferentes entre homens, e entre homens e mulheres, quando se pensa no tempo despendido no trabalho, lazer, amigos, futebol, família, casa entre outros.

Uma série de elementos estabelecem relações entre as necessidades de atenção em saúde e/ou doença de sujeitos homens e a sua tomada de decisão de procurar o HPS. Os agravos decorrentes das causas externas são acontecimentos que contêm componentes histórico-sociais fortemente marcados por questões de gênero e se tornaram problemas de saúde pública, não por estarem diretamente relacionados às questões de saúde, mas por ocasionarem a necessidade de assistência de saúde. Esses acontecimentos afetam a saúde das pessoas envolvidas e a da população.

5.2 Alterando a rota – o HPS e o acidente de trânsito

Recortando a cena, focando especificamente o atendimento prestado a vítimas de acidentes de trânsito no HPS e ao mesmo tempo combinando-se o acontecimento

ao espaço do HPS e ao tempo, com acréscimo de alguns detalhes, criam-se condições de possibilidade de dizer uma série de coisas e produzir alguns saberes que podem ajudar a compreender esse problema de saúde produzido. Saberes e práticas, ao mesmo tempo em que materializam o acidente de trânsito, vão construindo verdades e interlocuções com outros contextos.

Um dos elementos importantes a serem considerados e analisados nesse acontecimento refere-se ao próprio termo *acidente*. A palavra *acidente* tem origem no termo latino *accidens*. Esse conceito faz referência à qualidade ou ao estado ocasionado em algo, sem que seja parte da sua essência ou natureza; ao acaso que altera a ordem regular das coisas; e ao acontecimento eventual ou à ação de que, involuntariamente, resultam danos para as pessoas ou as coisas. Os acidentes podem ser considerados atos ou omissões que alterem o estado “natural”, regular e/ou frequente das coisas, acontecimentos e/ou fenômenos. Configuram-se como situações eventuais, não-intencionais, que podem resultar em danos pessoais, físicos, emocionais e/ou materiais. Com isso, gostaria de salientar o caráter não-intencional do acidente, no caso do acidente de trânsito, mas não considerá-lo como fortuito ou falta de sorte simplesmente. Por mais complexos que possam ser, estes apresentam uma regularidade e alguns podem ser preveníveis e evitáveis (MINAYO; SOUZA, 1998; BRASIL, 2001, NAYDUCH, 2011).

A partir do momento em que se começa a discutir sobre a criminalização do acidente de trânsito no Brasil e a nova “Lei Seca”, é trazida para o debate a questão da intencionalidade, ou seja, no momento em que o condutor ingere bebida alcoólica e assume a condução de um veículo, ele está ao mesmo tempo assumindo um risco. Essa questão abre espaço para a problematização do acidente de trânsito, não mais tratado como mero fruto do acaso, um infortúnio ou até mesmo falta de sorte, para caracterizar e responsabilizar condutores e usuários por seus atos e por suas práticas no espaço do trânsito (DAMATTA, 2010).

Os acidentes de trânsito alteram a ordem regular das coisas como do próprio trânsito, de corpos, de vidas, da população. Em virtude disso, são noticiados pelos

meios de comunicação, registrados nos Boletins de Ocorrência Policial (BO), no Boletim de Registro de Acidentes de Trânsito do DENATRAN, na Comunicação de Acidentes de Trabalho (CAT), no Sistema de Informações Hospitalares do SUS (SIH/SUS) e no Sistema Nacional de Informações de Mortalidade do Ministério da Saúde (SIM/MS). Os dados referentes à morbidade são mais difíceis, ficando restritos aos registros das Autorizações de Internação Hospitalar (AIHs) (BRASIL, 2001).

A partir desses registros, é possível verificar a frequência e a regularidade da ocorrência do acidente de transporte terrestre na população. Os acidentes tornam-se eventos cotidianos que se destacam tanto pelo número de mortos quanto pelo número de feridos. No entanto, quando analisados individualmente, são eventos aleatórios, pois as possibilidades de ocorrência na vida dos indivíduos e famílias têm uma proporção menor quando comparadas às dos acontecimentos diários aos quais somos submetidos.

Os acidentes de trânsito destacam-se entre as principais causas de morte e hospitalização. Atualmente, são a principal causa de morte de jovens entre 15 e 29 anos no mundo (OMS, 2013). Estima-se que ocorram anualmente cerca de 1,3 milhões de mortes por colisões de trânsito, havendo entre 20 e 50 milhões de pessoas lesionadas. A maioria dos acidentes está concentrada nos países de média e baixa renda. Esses países representam mais de 80% da população mundial, 47,9% da frota de veículos e 91,5% das mortes decorrentes do trânsito, enquanto os países de alta renda possuem 52,1% da frota de veículos e apresentam apenas 8,5% das mortes. O Brasil ocupa o 5º lugar no *ranking* de países com maior número de mortos no trânsito (MORAES NETO, et al, 2012).

O HPS é o componente hospitalar da rede de atendimento a urgências por trauma, um dos elementos que compõem o espaço do trânsito, com toda a sua importância e especificidade. O HPS, como serviço de referência para o atendimento ao trauma e, conseqüentemente, para o acidente de trânsito, apresenta-se como um local propício para realização desta investigação, por motivos tais como: Porto Alegre, como capital do Estado, concentra grande parte da população e é referência para muitos municípios, o que aumenta ainda mais a circulação de pessoas e veículos; o

crescimento urbano desordenado; o aumento da frota; o fato de os acidentes, de modo geral, representarem maior incidência do que a violência, situação que diverge do restante do país.

O município de Porto Alegre vivencia uma situação distinta das demais capitais do país onde são realizados os inquéritos sobre violência e acidentes, em serviços de referência para o atendimento a urgências e a emergências por causas externas, e a incidência de acidentes é maior do que a de violência. O Inquérito de Violências e Acidentes em Serviços Sentinela de Urgência e Emergência é uma pesquisa pontual, bianual, realizada nos serviços de saúde de referência para atendimento a urgências e emergências, que busca conhecer o perfil dos acidentes e das violências. Compõe uma das ações do Sistema de Vigilância de Violências e Acidentes (VIVA), realizadas nas capitais, Distrito Federal e municípios selecionados (PORTO ALEGRE, 2013b).

A pesquisa foi realizada em Porto Alegre, no mês de setembro de 2011, no Hospital de Pronto Socorro de Porto Alegre (HPS), no Hospital Cristo Redentor (HCR) e no Pronto Atendimento Cruzeiro do Sul (PACS), evidenciando que, do total de atendimentos realizados por esses serviços de saúde, 45,5% foram por causas externas, objeto deste estudo. Dentre estas, 92,2% foram por eventos acidentais¹⁹, dentre os quais, as quedas representaram a maior proporção, seguidas dos acidentes de transporte; 7,7% foram eventos de natureza violenta; e 0,1% tinham causas ignoradas. O acidente de transporte também foi o principal responsável pela internação hospitalar, com 39,1%, dos casos atendidos (PORTO ALEGRE, 2013b).

Os acidentes de trânsito são apresentados pela *Classificação Internacional de Doenças*, Décima Revisão – CID-10 como causas externas. Estas são definidas como situações de morbimortalidade decorrentes de eventos e circunstâncias ambientais externas que causam de lesões, envenenamento e outros efeitos adversos (OMS, 2008). O acidente de trânsito encontra-se no Capítulo XX, que agrega os acidentes de transporte nos agrupamentos [V01 a V99](#); o acidente de transporte inclui o transporte

¹⁹As causas externas são as lesões decorrentes de acidentes (relacionados com trânsito, afogamento, envenenamento, quedas, queimaduras, trabalho) e de violências (agressões/homicídios, suicídios, tentativas de suicídio, abusos físicos, sexuais e psicológicos). Esse conjunto de eventos consta na *Classificação Internacional de Doenças* (CID - 10) sob a denominação de causas externas (OMS, 1994).

terrestre, aquático e aéreo. Já o acidente por meio de transporte terrestre é classificado nos subgrupos [V01 a V89](#). Acidente de transporte terrestre²⁰ é considerado “todo o acidente que envolve um veículo destinado, ou usado no momento do acidente, principalmente para o transporte de pessoas ou de mercadorias de um lugar para o outro” (OMS, 2008).

Os acidentes de trânsito são subdivididos nas seguintes categorias, de acordo com o meio de transporte da vítima: pedestre (V01 a V09); bicicleta (V10 a V19); motocicleta (V20 a V29); triciclo (V30 a V39); automóvel (V40 a V49); caminhonete (V50 a V59); veículo de transporte pesado (V60 a V69); ônibus (V70 a V79); e outros (V80 a V89 – veículo de tração animal, trem, veículo de transporte especial, etc.) (OMS, 2008; SOUZA, et al, 2007; DALL'AGLIO, 2010). O Ministério da Saúde incorporou o acidente de trânsito como uma Doença e Agravos Não-Transmissíveis – DANT'S (BRASIL, 2003).

5.2.1 Caracterização dos atendimentos aos envolvidos em acidentes de trânsito no HPS

A partir do banco de dados do HPS, no sistema SIRHOS, foi possível mapear o atendimento realizado no hospital em relação ao acidente de trânsito no período de um ano, entre 01/09/2012 e 31/08/2013, assim como conhecer a população atendida. Mediante essas informações, foi possível conhecer alguns marcadores identitários e sociais das pessoas envolvidas em acidentes de trânsito, por sexo e idade. Também foi possível identificar os períodos de maior ocorrência quanto ao mês, dia da semana e horário, além do tipo de acidente, veículos envolvidos, as vítimas e a evolução do atendimento.

No período estudado foram registrados 10.769 atendimentos por acidente de trânsito, tendo como queixa e registro no sistema de informação. Destes, a maioria chegou ao serviço de emergência do hospital levada pelo Serviço Móvel de

²⁰A *Classificação Internacional de Doenças*, Décima Revisão – CID-10 classifica o acidente de trânsito como acidente de transporte terrestre. Neste texto, vou utilizar *acidente de trânsito* como sinônimo de *acidente de transporte terrestre* (CID-10, 1993).

Atendimento de Urgência (SAMU) (41,9%), situação semelhante à dos homens participantes desta pesquisa. A maioria dos entrevistados (10 deles) foi atendida e transportada pelo Serviço de Atendimento Móvel de Urgência (SAMU) até o HPS; somente um entrevistado chegou trazido por familiares, e um foi transferido de outra cidade pelos bombeiros. No entanto, isso não foi verificado no inquérito em 2011, em que o meio de transporte mais utilizado para chegar ao serviço de emergência por acidente de transporte foi o veículo particular (41,1%), seguido de unidades do SAMU (30,1%) e do transporte coletivo (19,1%) (PORTO ALEGRE, 2013b).

Tabela 4: Meio de transporte utilizado para chegar ao serviço de emergência

Socorrente	Sexo					
	Masculino		Feminino		Total	
	N	%	N	%	N	%
Samu	3052	42,6%	1463	40,7%	4515	41,9%
Familiares	1092	15,2%	671	18,7%	1763	16,4%
Brigada Militar	82	1,1%	34	0,9%	116	1,1%
Outros	570	8,0%	436	12,1%	1006	9,3%
Informação desconhecida	2370	33,1%	993	27,6%	3363	31,2%
Total	7166	100,0%	3597	100,0%	10763	100,0%

Fonte: Autora

Considerando a evolução dos casos após os atendimentos de emergência, os atendimentos pré-hospitalares, observa-se que, destes, 91,5% receberam atendimento ambulatorial seguidos de alta e 8,5% foram encaminhados para internação hospitalar. As internações hospitalares representam uma pequena parcela do total de atendimentos por acidentes de trânsito, o que contribui para que a morte e as internações possam ser consideradas a ponta do *iceberg*, visto que, após o atendimento de emergência de vítimas de acidente de trânsito, na maioria dos casos, o desfecho é a alta sem internação hospitalar, conforme Tabela 5. Isso sugere uma magnitude ainda maior desse acontecimento.

Tabela 5: Evolução dos atendimentos por acidente de trânsito

		Internação			
		N	%	% Válido	% Acumulado
Valid	Não	9850	91,5	91,5	91,5
	Sim	919	8,5	8,5	100,0
	Total	10769	100,0	100,0	

Fonte: Autora

Situação similar foi constatada no Inquérito VIVA 2011, referente aos atendimentos de emergência realizados por acidente de trânsito. Observou-se que, após o atendimento, 87,6% dos indivíduos atendidos receberam alta e 8,9% foram encaminhados para internação hospitalar (PORTO ALEGRE, 2013b).

Alguns estudos também apontam situações semelhantes. O estudo realizado por DALL'AGLIO (2010), referente aos aspectos epidemiológicos dos acidentes de trânsito em Uberlândia, Minas Gerais, no ano 2000, com prontuários listados como atendimento a acidente de trânsito, realizados no Pronto Socorro do Hospital de Clínicas de Uberlândia, mostrou que a maioria dos pacientes (60,22%) foi atendida no Pronto Socorro e não precisou de internação, enquanto que 37,43% das vítimas de acidente de moto e 29,89% de vítimas de acidente com veículos de quatro rodas necessitaram de internação.

Outro estudo, realizado por Golias e Caetano (2013), referente a acidentes de motocicletas no Paraná, ocorridos entre julho de 2010 e junho de 2011, constatou que na maioria dos acidentes de moto com moto, a vítima saiu ilesa ou pouco ferida em 63,3%, com ferimentos que se caracterizam por serem mais leves do que em acidentes que envolvem motos e outros tipos de veículos. Novos elementos somam-se à problemática do acidente de trânsito – nesse caso, o tipo de acidente interfere na gravidade do acidente e na sua evolução. A gravidade do acidente de trânsito está diretamente relacionada com a proporção de atendimentos em nível ambulatorial e a necessidade de internação hospitalar.

O tempo médio de internação hospitalar é de 7,8 dias, considerando que o HPS é um hospital de pronto-socorro responsável pelo primeiro atendimento e que o desfecho é o encaminhamento inter-hospitalar.

Tabela 6: Tempo de internação em dias por acidente de trânsito

Tempo de internação em dias				
Tempo de internação em dias	N	%	% Válido	% Acumulado
Até 1 dia	215	2,0	24,5	24,5
2 a 4 dias	290	2,7	33,1	57,6
5 a 9 dias	177	1,6	20,2	77,9
10 dias ou mais	194	1,8	22,1	100,0
Total válido	876	8,1	100,0	
Não se aplica	9893	91,9		
Total geral	10769	100,0		

Fonte: Autora

Do total de atendimentos realizados por acidentes de trânsito, tanto ambulatoriais quanto os que resultaram em internação, quando comparados o sexo das pessoas envolvidas, tem-se majoritariamente mais homens envolvidos do que mulheres. Foram atendidos 7.171 (66,6%) homens e 3.598 (33,4%) mulheres, conforme a Tabela 7.

Tabela 7: Total de atendimentos por acidente de trânsito por sexo

		Sexo			
		N	%	% Válido	% Acumulado
Valid	Masculino	7171	66,6	66,6	66,6
	Feminino	3598	33,4	33,4	100,0
Total		10769	100,0	100,0	

Fonte: Autora

O maior número de atendimentos de homens, quando comparado ao de atendimentos realizados às mulheres, ocorreu em todos os meses do ano, com uma média de atendimento para homens que variou entre 64,8% e 69,8%, enquanto o

percentual de atendimentos a mulheres ficou entre 30,2% e 35,2%. O mês de maior incidência de acidente de trânsito foi dezembro de 2012 (n 989), um mês com características peculiares, de férias, festividades natalinas e comemorações de final de ano – um mês atípico, com um maior número de pessoas circulantes. Foi seguido pelos meses de novembro de 2012 (n 986) e março (n 957) de 2013, respectivamente. Fevereiro de 2013 foi o mês com menor registro de atendimento por acidente de trânsito: 752 atendimentos; entretanto, também foi o mês com maior atendimento de homens vítimas de acidente de trânsito.

Tabela 8: Total de atendimentos por acidente de trânsito por sexo e mês

Mês de entrada	Sexo					
	Masculino		Feminino		Total	
	N	%	N	%	N	%
Set/2012	565	7,9	263	7,3	828	7,7
Out/2012	610	8,5	316	8,8	926	8,6
Nov/2012	668	9,3	318	8,8	986	9,2
Dez/2012	658	9,2	331	9,2	989	9,2
Jan/2013	574	8,0	274	7,6	848	7,9
Fev/2013	525	7,3	227	6,3	752	7,0
Mar/2013	631	8,8	326	9,1	957	8,9
Abril/2013	618	8,6	334	9,3	952	8,8
Mai/2013	601	8,4	318	8,8	919	8,5
Jun/2013	548	7,6	295	8,2	843	7,8
Jul/2013	599	8,4	284	7,9	883	8,2
Ago/2013	574	8,0	312	8,7	886	8,2
Total	7171	100,0	3598	100,0	10769	100,0

Fonte: Autora

Situação equivalente foi encontrada no VIVA-2011, onde foram registrados 282 acidentes de transporte, sendo 188 (66,7%) entre homens e 94 (33,3%) entre mulheres (PORTO ALEGRE, 2013b). Outros estudos apontam para um envolvimento ainda maior de homens em acidentes de trânsito, como no estudo de Marín e Queiroz (2000), em Campinas, em que 73,1% das vítimas eram do sexo masculino. Em Rio Branco, no Acre, em 2006, 84% dos acidentes envolveram homens (MAGALHÃES, et al, 2011), e na cidade de São Paulo, em 2007, das vítimas de acidentes de trânsito internadas no

Pronto-Socorro, 93% eram homens condutores de automóveis e 95% condutores de motocicleta (ANJOS, et al, 2007).

A participação maior dos homens do que a das mulheres também é crescente ao longo dos anos, como na caracterização dos acidentes de trânsito e de suas vítimas em Campo Mourão, Paraná, com uma participação crescente dos homens em acidentes de trânsito. Em 2005, os homens representaram 72,38% das vítimas; em 2006, 65,93%; em 2007, 70,48%; e, em 2008, 71,1% (SOUZA, MORTEAN, MENDONÇA, 2010). Segundo o relatório mundial sobre a segurança rodoviária de 2013, as tendências atuais sugerem que as mortes no mundo por acidentes de trânsito devem cair da atual oitava para a quinta posição em 2013, caso medidas urgentes não forem tomadas (OMS, 2013).

Além da proporção significativamente maior dos homens, situação encontrada na análise das ocorrências das lesões no trânsito e fatores relacionados, segundo resultados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) – Brasil, 2008, realizada por Malta, et al (2011), essa proporção foi 2,3 vezes superior à observada entre as mulheres; no caso de Uberlândia - MG, a razão foi de 3,5 homens para uma mulher (DALL'AGLIO, 2010). Na análise da situação de saúde e de evidências selecionadas de impacto de ações de vigilância em saúde no período de 2000 a 2009, o risco de morrer por acidentes de trânsito entre homens foi 4,6 vezes o risco observado entre as mulheres (BRASIL, 2011a).

Quando se trata de pesquisas envolvendo acidente de trânsito com motocicletas, a prevalência masculina é ainda maior: chegou a 88% acidentados em Maringá, no Paraná (PORDEUS, et al, 2010). Outro estudo, também realizado no Paraná, com *motoboys*, em 99,4% dos acidentes as vítimas eram do sexo masculino (SOARES, et al, 2011).

Esses fatos são mais um forte indicador da íntima relação entre homens, veículos e o espaço do trânsito. O acidente de trânsito marca conflitos e tensões no encontro/confronto entre os múltiplos arranjos de masculinidades, não só em decorrência de os homens perfazerem o maior número de condutores, mas, mais

precisamente, por suas posições de sujeito serem materializadas nas suas práticas sociais e nas relações que estabelecem com os outros sujeitos nesse espaço. Social e culturalmente é mais aceito e, em algumas vezes, estimulado que homens assumam comportamentos de maior risco na condução do veículo, como altas velocidades, uso de álcool e manobras arriscadas, ações pautadas na autoconfiança como indicador de masculinidade, mesmo com a vigência das novas Leis de Trânsito (BRASIL, 2012a). A persistência do sexo masculino também corrobora a casuística do acidente a partir de comportamentos de gênero, especialmente em seus arranjos de masculinidade (PORDEUS, et al, 2010; QUEIROZ; OLIVEIRA, 2003).

Conforme dados do DETRAN-RS (2013), há um aumento no número de mulheres condutoras, o que pode estar relacionado a uma tendência de maior participação das mulheres no trânsito, devido a fatores como sua inserção no mercado de trabalho e maior independência, por exemplo (SOUZA, MORTEAN, MENDONÇA, 2010; GOMES; MELO, 2007). Porém, ainda é aceito que os homens assumam a condução do veículo na maior parte das vezes, um comportamento normalizado de gênero.

Quando analisados os indicadores de idade e sexo separados e em comparação, a maior incidência de acidentes de trânsito encontra-se na faixa etária entre 20 e 29 anos, seguida pela faixa etária entre 30 e 39 anos, tanto para homens quanto para mulheres. No entanto, a terceira faixa de maior incidência difere entre homens e mulheres. Os homens apresentam a terceira faixa etária de maior concentração entre 40 e 49 anos (n 879), o que representa 12,3% dos acontecimentos, enquanto entre as mulheres esta posição é ocupada por idades entre 10 e 19 anos (n 502), o que representa um percentual de 14%.

O percentual de homens envolvidos nos acidentes de trânsito na faixa etária entre 20 e 49 anos corresponde a 72,6% do total de homens envolvidos em acidentes de trânsito. As mulheres nessa mesma faixa etária correspondem a 56,8% do total de mulheres envolvidas em acidentes de trânsito. Neste estudo, a idade que registrou o maior número de envolvidos em acidentes atendidos pelo referido hospital foi de 24 anos (n 296) para homens e 23 anos (n 103) para mulheres.

Outro dado interessante é que, em praticamente todas as faixas etárias, os homens se envolvem mais em acidentes de trânsito do que as mulheres, exceto acima de 60 anos, o que é mais um indicativo da mortalidade precoce de homens, caracterizando o envelhecimento populacional predominantemente feminino.

Tabela 9: Total de atendimentos por acidente de trânsito por idade e sexo

Faixas de Idade	Sexo					
	Masculino		Feminino		Total	
	N	%	N	%	N	%
0 a 10 anos	204	2,8	166	4,6	370	3,4
10 a 19 anos	853	11,9	502	14,0	1355	12,6
20 a 29 anos	2663	37,1	933	25,9	3596	33,4
30 a 39 anos	1661	23,2	629	17,5	2290	21,3
40 a 49 anos	879	12,3	483	13,4	1362	12,6
50 a 59 anos	551	7,7	415	11,5	966	9,0
60 anos ou mais	360	5,0	470	13,1	830	7,7
Total	7171	100,0	3598	100,0	10769	100,0

Fonte: Autora

Outros estudos apontam para a mesma situação, onde o grupo mais atingido são adultos jovens, entre 20 e 39 anos; quando separados por sexo, fica evidente a superioridade do risco no sexo masculino, na razão de três óbitos de homens para um de mulher na faixa etária mais atingida. Nesse estudo, as mulheres idosas também foram percebidas como as mais atingidas (GOMES; MELO, 2007). Outro estudo apresenta um *ranking* de idade com variações que diferem do encontrado nesta pesquisa. A faixa etária de maior envolvimento permanece sendo de 20 a 29 anos, mas a faixa etária de 10 a 19 anos vem a seguir, depois a de 30 a 39 e a de 40 a 49 anos (FERREIRA, et al, 2009). Neste estudo, a população mais jovem esteve mais envolvida nos acidentes de trânsito.

No estudo realizado por Souza, et al (2007), na análise descritiva da tendência dos acidentes de trânsito no Brasil em 2003, quando analisada a distribuição por sexo e faixa etária, também se encontrou uma concentração entre as idades de 15 a 29 anos.

Analisando-se uma faixa etária mais ampla, entre 15 e 59 anos, o que representava 83% dos óbitos do sexo masculino e 67% dos óbitos do sexo feminino, foi possível identificar uma distribuição mais uniforme entre o sexo feminino ao longo das diferentes faixas etárias, enquanto no sexo masculino a mortalidade esteve mais concentrada nas faixas etárias intermediárias (20 a 59 anos). Essa situação é semelhante à encontrada no estudo em questão quando analisada a faixa etária mais ampla.

Vários estudos realizados no país sinalizam o predomínio do envolvimento de pessoas jovens, do sexo masculino e da faixa etária economicamente produtiva no acidente de trânsito, com importantes taxas de morbimortalidade (FERREIRA, et al, 2009). Em Porto Alegre, no inquérito de violência e acidentes em serviços sentinelas de urgência e emergência, em 2011, dos atendimentos registrados tanto no HPS quanto no município, a faixa etária dos atendimentos mais frequentes foi a de 20 a 29 anos (34,4%), seguida pela de 30 a 39 anos (22,3%) e de 40 a 49 anos (11,3%) (PORTO ALEGRE, 2013b). No estudo realizado por Rocha e Schor (2013), referente a acidentes com motocicletas no município de Rio Branco, identificou-se a faixa etária de maior evidência como sendo a de 20 a 24 anos, seguida pela de 25 a 29 anos e pela de 30 a 34 anos.

No Brasil, em 2011, as causas externas ocupam a terceira posição entre as causas de morte. No Rio Grande do Sul, no mesmo ano, as causas externas estão na quarta posição, depois de problemas cardiocirculatórios, neoplasias e problemas do aparelho respiratório. No entanto, quando analisadas as causas de mortalidade por sexo, as causas externas ficam em segundo lugar entre homens, tanto no estado quanto no país (BRASIL, 2011b). Estas passaram a ocupar a primeira posição na faixa etária de 10 a 39 anos, decrescendo com o aumento da faixa etária (BRASIL, 2011a; ANDRADE, et al, 2003). Em âmbito mundial, quase 60% das mortes ocorrem entre jovens na faixa etária de 15 a 44 anos de idade, e três quartos destes são do sexo masculino (OMS, 2013).

Segundo Gomes e Melo (2007), a partir da década de 1980, as causas externas figuravam entre a segunda e a terceira posição para óbitos no Brasil. Esse é um fato

importante que apresenta constância, progressividade e longevidade, concordando com os dados encontrados no HPS referentes aos atendimentos por acidentes de trânsito.

Os acidentes de trânsito têm-se destacado como uma importante causa de morbimortalidade prematura e repentina, principalmente nos homens, em uma época da vida economicamente ativa e em plena fase reprodutiva, resultando na elevação de “anos potenciais de vida perdidos - APVP” (ROCHA; SCHOR, 2013, p.722; PORDEUS, et al, 2010). Lesões e mortes têm um impacto incomensurável em famílias afetadas, cujas vidas são muitas vezes alteradas irrevogavelmente por essas tragédias, e nas comunidades onde as pessoas viviam, devido ao sofrimento que geram aos envolvidos. Os acidentes de trânsito são um enorme pedágio aos indivíduos, famílias, comunidade e economia nacional (OMS, 2013; SOUZA; MORTEAN; MENDONÇA, 2010; ANDRADE, et al, 2003).

Os acidentes constituem-se numa preocupação global, pois os custos financeiros das lesões e mortes atingem 1-2% do produto interno bruto de um país. Além dos custos diretos com atendimento de saúde prestado às vítimas, desde o atendimento pré-hospitalar até as internações e a reabilitação das sequelas temporárias e/ou definitivas, há os custos indiretos, como anos de salários perdidos. Alguns custos são incalculáveis, e as famílias menos favorecidas economicamente são mais afetadas (OMS, 2013; SOUZA, MORTEAN, MENDONÇA, 2010; ANDRADE, et al, 2003).

A carteira nacional de habilitação pode representar um rito de passagem do mundo moderno para jovens condutores; somam-se a isso a inexperiência na condução de veículos, o desconhecimento das normas do trânsito e a maior exposição ao risco como fruto da sensação de invulnerabilidade, todos fatores que podem estar associados a uma maior ocorrência de acidentes de trânsito na faixa etária mais jovem (ANJOS, et al, 2007). Outros pesquisadores também se referem ao uso da velocidade excessiva, à desobediência às leis de trânsito e ao uso de álcool e outras drogas como comportamentos inerentes aos jovens. Aqui vale ressaltar que são comportamentos de gênero, especialmente associados a arranjos de masculinidade (OLIVEIRA; SOUSA, 2012; PORDEUS, et al, 2010).

Esses dados permitem identificar uma maior participação de homens em acidentes de trânsito quando comparados com as mulheres, o que é evidenciado por vários estudos. Junto com outras práticas discursivas e sociais, tais evidências contribuem para caracterizar o espaço do trânsito como um espaço de (re)construção e exercício de masculinidades. Nesse espaço, incidem arranjos de masculinidades, engendrando-se com a produção de acidentes de trânsito, bem como (re)constituindo e fortalecendo relações entre homens, veículos, trânsito e acidentes de trânsito.

5.2.2 Caracterização dos acidentes atendidos no HPS

A caracterização dos acidentes de trânsito refere-se ao tipo de acidente, ao tipo de veículo envolvido e à caracterização da vítima em relação ao acidente. As descrições de acidentes de trânsito quanto ao tipo de acidente não especificam a condição da vítima. Os tipos de acidentes são classificados como atropelamento, abalroamento, capotagem, colisão, queda e submersão.

O atropelamento é a condição pela qual a vítima do acidente de trânsito foi atingida por qualquer veículo, não se encontrando no interior nem sobre um veículo a motor. O abalroamento é a condição na qual os veículos batem lateralmente, ambos em movimento, não importando sua direção – pode ser igual, transversal ou oposta. Já a capotagem ocorre quando um veículo roda, no seu próprio eixo, em um ângulo superior a 360°, parando ou não com as rodas para o ar. A colisão é o choque entre veículos, engavetamento, colisão contra objetos fixos, como postes, muros, edificações. A queda refere-se à ação ou efeito do movimento do veículo de cair, queda em ribanceira ou riacho. A submersão é o estado em que o veículo fica imerso, afundado (AZEVEDO, 2012, NAYDUCH, 2011).

Com relação ao tipo de acidente com maior número de vítimas, a colisão predominou no período analisado, representando 47,32% dos registros de atendimento, seguida da queda, com 27,35%, e do atropelamento, com 19,54% (Tabela 10).

Tabela 10: Estatística de Tipos de Acidentes de Trânsito de 01/09/2012 à 31/08/2013

Tipo de Acidente de Trânsito									
Tipo de Acidente	Acidentes	% Tipo de Acidentes	Óbitos	% Óbitos	Hosp.	% Hosp.	Amb.	% Amb.	MédiaDiária
Abalroamento	50	0,46	-	0,00	2	0,22	48	0,49	0,14
Atropelamento	2.104	19,54	27	46,55	281	30,61	1.823	18,51	5,76
Capotagem	267	2,48	2	3,45	34	3,70	233	2,37	0,73
Colisão	5.095	47,32	24	41,38	461	50,22	4.634	47,05	13,96
Inf. desconhecida	304	2,82	5	8,62	22	2,40	282	2,86	0,83
Queda	2.945	27,35	-	0,00	118	12,85	2.827	28,70	8,07
Submersão	2	0,02	-	0,00	-	0,00	2	0,02	0,01
Totais	10.767	100,00	58	100,00	918	100,00%	9.849	100,00%	29,50

FONTE: Autora

Outra pesquisa realizada com pacientes internados vítimas de acidente de trânsito no Hospital de Pronto Socorro de São Paulo também encontrou um maior número de colisões como causas de internação hospitalar (ANJOS, et al, 2007), assim como em Londrina, Maringá e Campo Mourão, no Paraná, independentemente de ser durante a semana ou final de semana (ANDRADE; JORGE, 2001). Em Campo Mourão, as colisões mais frequentes foram entre automóvel e motocicleta (42% dos casos), seguidas pelas de automóvel e bicicleta (17,9%) e de automóvel e automóvel (10,3%) (SOUZA, MORTEAN, MENDONÇA, 2010).

Já nos estudos que analisaram o acidente de trânsito exclusivamente com motocicleta, a colisão destacou-se em 56,9% dos casos, seguida da queda de moto em 42,1% das ocorrências (PORDEUS, et al, 2010). Em outro estudo, realizado no Paraná, predominaram as colisões de motos com carro, moto, bicicleta ou outro veículo em 65,6% das situações para os *motoboy*s de Londrina e em 59,5% para os de Maringá. Além das colisões, as quedas de moto também foram responsáveis por 27,5% dos acidentes, mais frequentes para os *motoboy*s de Maringá – 32,6% contra 22,0% em Londrina (SOARES, et al, 2011). O mesmo acontece em Rio Branco, no Acre, nos acidentes com motocicletas. O tipo de acidente predominante foi a colisão/abalroamento, ocorrendo em 84,8% dos casos (ROCHA; SCHOR, 2013). As quedas, apesar da sua incidência, não têm causado lesões mais graves, visto que a

maioria dos atendimentos foi realizada em âmbito ambulatorial, o que indica que os ferimentos foram mais leves.

No entanto, a concentração de mortalidade está relacionada ao atropelamento. O atropelamento foi a principal causa de óbito (46,55%), seguido pela colisão, que foi responsável por 41,38% dos óbitos. Verificou-se a mesma distribuição no registro de óbitos no Rio de Janeiro, onde se observaram quase 65% dos óbitos por decorrência de atropelamentos, seguidos pelas colisões (24%), mas com uma concentração ainda maior envolvendo pedestres, o que pode estar relacionado ao fato de o Rio de Janeiro ser uma cidade turística, pois isso pode contribuir para uma maior circulação de pedestres nas ruas.

O perfil dos acidentes tem relação com a faixa etária. A população de idosos (pessoas com 60 anos ou mais) apresenta maior risco de atropelamento devido à menor agilidade; em contrapartida, a população mais jovem está mais suscetível à mortalidade por colisões e acidentes envolvendo motocicletas (GOMES; MELO, 2007). Em uma entrevista com pedestres atropelados, quando questionados sobre a imprudência no momento do atropelamento, 35% dos pesquisados referiram que a culpa era do condutor do veículo, 14% assumiram a sua imprudência e 15% referiram que a imprudência foi de ambos (ANJOS, et al, 2007).

O acidente de trânsito envolve momentos distintos que caracterizam a biomecânica do trauma e interferem na gravidade do acidente e, conseqüentemente, no número de óbitos e internações hospitalares. “O trauma inicia com a transferência de energia para o corpo a partir de uma força externa” (NAYDUCH, 2011, p.17). Essa transferência de energia é denominada energia cinética, que pode ser de natureza contundente ou penetrante, além de energia térmica, na forma de calor, frio ou agente químico. O primeiro momento em que ocorre a transferência de energia cinética para o corpo é o exato momento do acidente, quando um veículo colide com outro ou com objeto e um corpo em movimento sofre a ação de uma força externa. No caso de dois corpos em movimento, a energia cinética é transferida. O segundo momento é quando o ocupante do veículo colide contra o próprio veículo ou com algum obstáculo, e o

terceiro é quando os órgãos internos colidem entre si e contra as paredes do organismo em virtude da desaceleração (NAYDUCH, 2011).

O maior ou menor impacto vai estar relacionado com a velocidade no momento do acidente. O impacto da colisão entre veículos em movimento é a soma das suas velocidades acrescida das diferenças de massa, ou seja, do tamanho dos veículos envolvidos, pois este é responsável por uma importante parcela da energia transferida de um para o outro (GOLIAS; CAETANO, 2013; NAYDUCH, 2011). A maior desproporção e desproteção de massa corporal do sujeito pedestre quando em comparação com qualquer outro ocupante de veículos automotores, sejam motocicletas ou carros, justifica o maior número de vítimas fatais em decorrência de atropelamentos e colisões. Esses tipos de acidentes caracterizam-se por serem os mais graves e resultam em maior número de óbitos, de lesões e de internações hospitalares.

Com relação aos veículos em acidentes de trânsito, a motocicleta foi o meio de transporte que mais envolveu vítimas (51,64% dos casos), seguida por automóveis (33,89%) e ônibus (9,54%). Essa situação é semelhante ao inquérito realizado em 2011, em que “as maiores proporções de atendimentos envolveram vítimas cujo meio de transporte, no momento do acidente, era motocicleta (38,3%) e automóvel (13,5%)” (PORTO ALEGRE, 2013b, p.42).

Tabela 11: Estatística de Veículos envolvidos em Acidentes de Trânsito de 01/09/2012 à 31/08/2013

Veículos envolvidos em Acidentes de Trânsito									
Veículos	Acidente	%Veículo	Óbitos	% Óbitos	Hosp.	% Hosp.	Amb.	% Amb.	MédiaDiária
Automóvel	3.649	33,90	22	37,93	328	35,81	3.321	33,73	10,00
Bicicleta	195	1,81	-	0,00	12	1,31	183	1,86	0,53
Caminhão	122	1,13	3	5,17	23	2,51	99	1,01	0,33
Carroça	17	0,16	-	0,00	3	0,33	14	0,14	0,05
Inf. desconhecida	60	0,56	3	5,17	11	1,20	49	0,50	0,16
Lotação	65	0,60	-	0,00	4	0,44	61	0,62	0,18
Motocicleta	5.560	51,66	20	34,48	466	50,87	5.094	51,73	15,23
Ônibus	1.027	9,54	10	17,24	62	6,77	965	9,80	2,81
Outro	68	0,63	-	0,00	7	0,76	61	0,62	0,19
Totais	10.763	100,00%	58	100,00%	916	100,00%	9.847	100,00%	29,49

FONTE: Autora

Em pesquisa realizada com pessoas atendidas no Hospital de Clínicas de Uberlândia, 42,8% estavam envolvidas em acidentes motociclísticos, 31,9% em acidentes automobilísticos, 12,1% em acidentes ciclísticos e 5,5% foram vítimas de atropelamento (FERREIRA, et al, 2009; SOUZA; MORTEAN; MENDONÇA, 2010). Em outro estudo realizado na mesma cidade, foi identificado que em 68,11% dos casos eram de vítimas de acidentes com motocicletas e com automóveis (DALL'AGLIO, 2010). A soma dos atendimentos realizados no HPS por acidentes com automóvel (33,90%) e motocicleta (51,66%) resultam em 85,56% do total de acidentes. Um envolvimento significativamente maior desses dois tipos de veículos em acidentes, nesse período, quando comparado ao encontrado no estudo de Dall'agio (2010). Isso representa um predomínio quase exclusivo de motocicletas e automóveis quanto ao tipo de veículo envolvido em acidentes de trânsito.

O aumento da utilização de motocicletas como veículo preferencial dos jovens brasileiros, principalmente do sexo masculino, deve-se a vários fatores, entre eles, o custo acessível, o fato de ser um veículo ágil, que facilita o deslocamento no tráfego intenso, a rápida mobilidade, o baixo consumo de combustível, seja como transporte para deslocamento para o trabalho (*motoboy*, *mototáxi*) e/ou para uso pessoal ou lazer. Tudo isso tem contribuído para o aumento na utilização das motocicletas e o crescente número de acidentes em que elas estão envolvidas (PORDEUS, et al, 2010; SOUZA; MORTEAN; MENDONÇA, 2010; ANDRADE; JORGE, 2001).

A frota de motocicletas aumentou em aproximadamente 30% no Rio Grande do Sul nos últimos anos, de 2007 a 2013. No entanto, isso representa apenas 18,8% da frota total de veículos do estado (RIO GRANDE DO SUL, 2013a). Mesmo assim, a motocicleta foi o meio de transporte que mais envolveu vítimas em acidentes de trânsito, sendo também a segunda causa de óbito (34,48%), atrás do automóvel (37,93%). O automóvel e a motocicleta foram os responsáveis por 72,41% dos óbitos.

A motocicleta oferece maior risco ao condutor, pois praticamente não há proteção corpórea. Também é relevante citar que as motos são de difícil visualização e apresentam um componente comportamental bastante significativo, que interfere na ocorrência do acidente e na gravidade das lesões (PORDEUS, et al, 2010; ANDRADE;

JORGE, 2001). Há maior utilização da motocicleta como ferramenta de trabalho, como no caso dos motociclistas que fazem frete (*motoboys* ou motociclistas de entrega, mototáxi) para entrega, principalmente de alimentos e documentos, pela agilidade e rapidez. Essas características do deslocamento com motocicleta atendem a uma demanda de mercado que vem ganhando aceitação e aprovação justamente por ter um baixo custo associado e rapidez. Nesse mercado consumidor, a velocidade está vinculada a um indicador de qualidade do serviço e maior exposição ao risco do trabalhador, que algumas vezes é um trabalhador informal (SOARES, et al, 2011; OLIVEIRA; SOUZA, 2012).

Com relação ao acidente automobilístico, o maior número de óbitos pode estar relacionado ao aumento na frota. Em outubro de 2013, no Rio Grande do Sul, a frota de automóveis representava 61,54% dos veículos, com um incremento superior a 30% de veículos desde 2007 (RIO GRANDE DO SUL, 2013a). Porém, o sistema viário e o planejamento urbano não acompanharam esse crescimento. Isso resulta em maior tempo de percurso, mais congestionamentos e engarrafamentos, responsáveis pela crescente agressividade, impaciência e intolerância no trânsito (TAPIA-GRANADOS, 1998; MARÍN; QUEIROZ, 2000). Essas são situações desfavoráveis que contribuem para um maior comportamento de risco relacionado ao gênero, em especial arranjos de masculinidades, acrescidos de inexperiência, sensação de invulnerabilidade que leva à impressão de imortalidade e transgressão das regras de trânsito (OLIVEIRA; SOUZA, 2012; GOMES; MELO, 2007; ANJOS, et al, 2007).

O automóvel confere uma proteção corporal maior devido à lataria e ao uso do cinto de segurança, quando comparado à motocicleta. No entanto, destaca-se por ser o veículo que mais esteve envolvido em acidentes que resultaram em óbitos (37,93%), enquanto a porcentagem de óbito por acidente envolvendo motocicletas foi de 34,48%. Esses fatores podem estar associados ao excesso de velocidade, à busca de emoções, ao prazer em sensações de risco, à impulsividade e à percepção reduzida de perigo (BASTOS; ANDRADE; SOARES, 2005). A frequência dos acidentes de trânsito é maior nos três primeiros anos em que o condutor adquiriu sua carteira de habilitação (MARÍN; QUEIROZ, 2000).

A qualidade de vítima é categorizada de acordo com sua atuação no momento do acidente. Neste estudo, predominaram os acidentes em que a vítima foi o condutor do veículo em 51,98% dos casos, depois o passageiro do veículo em 28,29% e o pedestre em 18,97%. Esses dados são semelhantes aos do inquérito de violências e acidentes, em que as vítimas eram condutores em 55,3% dos casos (PORTO ALEGRE, 2013b) (Tabela 12).

Tabela 12: Estatística de vítimas envolvidas em Acidentes de Trânsito de 01/09/2012 à 31/08/2013

Vítimas envolvidas em Acidentes de Trânsito									
Vítima	Acidente	% Vítimas	Óbitos	% Óbitos	Hosp.	% Hosp.	Amb.	% Amb.	MédiaDiária
Inf. desconhecida	82	0,76	3	5,17	15	1,63	67	0,68	0,22
Motorista	5.597	51,98	20	34,48	468	50,98	5.129	52,08	15,33
Passageiro	3.046	28,29	11	18,97	166	18,08	2.880	29,24	8,35
Pedestre	2.042	18,97	24	41,38	269	29,30	1.773	18,00	5,59
Totais	10.767	100,00%	58	100,00%	918	100,00%	9.849	100,00%	29,50

FONTE: Autora

Esses dados convergem com os achados da Pesquisa Nacional Amostragem por Domicílio, em 2008, que também demonstram maior proporção de condutores de automóveis e motocicletas (62,3%), seguida de passageiros de automóveis (24,4%), enquanto que os pedestres ficam em terceiro lugar (12,8%) nos atendimentos ambulatoriais por acidentes de transporte nas urgências e emergências (MALTA, et al, 2011).

No entanto, em relação aos óbitos, o pedestre foi a principal vítima de morte (41,38% dos casos), seguido por motoristas em 34,48% das vezes e pelos passageiros em 18,08% das situações. A dinâmica do espaço do trânsito está organizada de modo a privilegiar a circulação de veículos, e muitas vezes o pedestre é considerado como um elemento que atrapalha e dificulta os deslocamentos. Em uma relação hierarquizada, o pedestre pode ser considerado de menor importância, como algo que pode esperar e ceder passagem aos veículos. Esses novos (re)arranjos das relações do trânsito podem contribuir para um duplo enfrentamento de veículos e pedestres e de

pedestres e veículos, e cada qual, a partir das suas necessidades, se autoriza a criar suas próprias regras de circulação, com desrespeito às normas de circulação do Código de Trânsito e, conseqüentemente, maior exposição ao risco (DAMATTA, 2010).

As posições de sujeito, seus comportamentos e as relações por eles estabelecidas compõem a biomecânica do acidente, em que, entre tantos fatores, o comportamento, muitas vezes apressado e imprudente, interfere diretamente na produção e transferência de energia cinética. Outro elemento que pode estar contribuindo para a maior mortalidade por atropelamento é o processo de crescimento urbano desordenado das cidades, acrescido do aumento da frota de veículos, situação que não ocorre em países desenvolvidos, onde a maior parte das mortes decorre de colisões, mais associadas ao excesso de velocidade (GOMES; MELO, 2007). Outro aspecto interessante em relação a essa informação é o fato de não existir esse dado por sexo, o que contribuiria ainda mais para caracterizar o comportamento de gênero associado ao acidente de trânsito, pois nem sempre as mulheres vítimas de acidentes são condutoras dos veículos, situação mais encontrada entre os homens.

5.2.3 Caracterização por período de ocorrência

A análise do período de ocorrência dos acidentes de trânsito possibilita visibilizar, entre outras coisas, a relação entre espaço e tempo. Essa relação cria condições de possibilidade para sinalizar múltiplos arranjos e relações se organizarem no espaço do trânsito ao mesmo tempo, assim como para materializar e parar o tempo no acidente de trânsito (DAMATTA, 1997).

Para agrupar os acidentes de trânsito por turno, dividi as 24 horas do dia em quatro intervalos de seis horas (das 06h às 12h, das 12h às 18h, das 18h às 24h e de 0h às 06h). A maior concentração de acidentes deu-se no turno da noite, período compreendido entre 18h e 24h, com 3.525 acidentes (32,7%), seguida pelo turno da tarde, entre 12h e 18h, com 3.484 (32,4%), com uma diferença pequena entre a tarde e a noite. O turno da manhã, horário entre 6h e 12h, teve uma concentração de 2.670

(24,8%) acontecimentos, e a madrugada, de 0h até as 6h, teve o menor número de acidentes: 1.090 (10,1%) (Tabela 13).

Tabela 13: Total de atendimentos por turno e sexo no período de 01/09/2012 à 31/08/2013

Turno de Entrada no HPS	Sexo					
	Masculino		Feminino		Total	
	N	%	N	%	N	%
6h --- 12h	1757	24,5	913	25,4	2670	24,8
12h --- 18h	2202	30,7	1282	35,6	3484	32,4
18h --- 24h	2442	34,1	1083	30,1	3525	32,7
0h --- 6h	770	10,7	320	8,9	1090	10,1
Total	7171	100,0	3598	100,0	10769	100,0

Fonte: Autora

O estudo sobre os acidentes de trânsito no Paraná apresenta a mesma distribuição por turno (GOLIAS e CAETANO, 2013), e os estudos de Uberlândia, em Minas Gerais, apresentam a maior concentração de atendimentos a vítimas de acidente de trânsito entre as 18 e as 24h, com 32,44% dos acidentes (DALL'AGLIO, 2010), assim como em São Paulo, com 38% (ANJOS, et al, 2007).

A menor ocorrência de acidentes no turno da manhã pode estar relacionada ao fato de as pessoas estarem mais descansadas e mais atentas. Já as exigências do dia, as influências climáticas, a pressão, o excesso de atividades, o estresse, a ansiedade e as preocupações podem contribuir para maior cansaço físico e mental ao final do dia. Além disso, há que se considerar o fluxo maior de veículos (saída das escolas, saída do serviço, entrada de aula do ensino médio e faculdades no período noturno), contribuindo para o alto índice de acidentes a partir das 18h, com maior pico no horário das 19h às 20h (SOUZA; MORTEAN; MENDONÇA, 2010; ANDRADE; JORGE, 2001).

Em termos de distribuição total de atendimentos por acidente de trânsito segundo a hora de ocorrência dos acontecimentos, pode-se observar que os acidentes foram menos frequentes no período da madrugada e apresentaram picos de ocorrência no meio da manhã, entre 9h e 10h, com o maior pico no início da noite, entre 19h e 21h.

No horário das 9h às 10h da manhã, foram registrados 635 acidentes de trânsito; à noite, no horário das 19h às 20h, foram 749, seguidos de 730 das 20h às 21h. No entanto, esses dados, quando analisados comparativamente entre horário e sexo do acontecimento do acidente, mostram que o pico de ocorrência de acidentes que resultaram em maior atendimento de mulheres é no horário da manhã, das 9h às 10h, com igual percentual de atendimentos no turno da tarde, entre 15h e 16h, enquanto para os homens o máximo de ocorrências acontece no horário das 19h às 20h. Comparativamente por turno, as mulheres envolvem-se mais em acidentes seguindo a sequência tarde, noite e manhã, já para os homens a sequência seria noite, tarde e manhã.

Também é possível identificar uma maior ocorrência de acidentes com homens em todos os turnos, em comparação com as mulheres. Contudo, é interessante observar a alta ocorrência de acidentes envolvendo mulheres em horários que não correspondem aos horários de maior fluxo de veículos, situação oposta à dos acidentes envolvendo homens, que se dão no horário de maior fluxo de veículos. O excesso de veículos, os congestionamentos e a lentidão do tráfego podem contribuir para gerar impaciência e irritabilidade, somadas à pressa, favorecendo a realização de manobras arriscadas, a imperícia e a imprudência, características mais da ordem dos arranjos de masculinidades, que contribuem para o acidente de trânsito e, de certo modo, o caracterizam.

Os acidentes com motocicletas também acontecem mais no turno da tarde, como no estudo realizado por Rocha e Schor (2013) no município de Rio Branco, com 1.162 acidentes (32,4%), seguido pelo turno da manhã, com 1.046 (29,2%) e pela noite, com 1.035 (28,9%). No estudo realizado por Soares (et al, 2011) os acidentes com motociclistas em Londrina e Maringá também apresentaram uma maior predomínio durante o dia. Essa situação é coerente com as características de trabalho dos motociclistas enquanto categoria profissional.

Outros estudos associam o horário do acidente ao dia da semana. No Rio de Janeiro, observou-se a periculosidade quanto ao dia da semana e o maior risco de mortalidade nos finais de semana, representando 30,9% do total de óbitos ocorridos

durante a semana, sendo que 16% destes concentram-se no sábado. A distribuição por faixa horária revelou que nos fins de semana as mortes por acidentes ocorrem preponderantemente à noite, no período entre 18 e 24 horas, e, durante a semana, no período da tarde, entre 12 e 18 horas (GOMES; MELO, 2007). O mesmo foi encontrado em Campo Mourão (SOUZA, MORTEAN, MENDONÇA, 2010).

Tabela 14: Acidentes de Trânsito e dia da semana no período de 01/09/2012 à 31/08/2013

Dia da semana Entrada	Sexo					
	Masculino		Feminino		Total	
	N	%	N	%	N	%
Domingo	913	12,7	444	12,3	1357	12,6
Segunda	1032	14,4	593	16,5	1625	15,1
Terça	977	13,6	500	13,9	1477	13,7
Quarta	1039	14,5	510	14,2	1549	14,4
Quinta	1034	14,4	552	15,3	1586	14,7
Sexta	1117	15,6	465	12,9	1582	14,7
Sábado	1059	14,8	534	14,8	1593	14,8
Total	7171	100,0	3598	100,0	10769	100,0

Fonte: Autora

Em relação aos atendimentos realizados às vítimas de acidente de trânsito, no HPS, a segunda-feira foi o dia da semana em que mais foram registrados atendimentos por acidentes de trânsito, com 1.625 (15,1%) acidentes, seguida por sábado, que teve o registro de 1.593 (14,79%). O dia com menor registro de acidente de trânsito foi o domingo, com 1.357 (12,6%), seguido pela terça-feira, com 1.477 (13,72%) dos acontecimentos.

O mesmo ocorreu com os homens entrevistados. A maioria dos acidentes ocorreu durante a semana, com uma concentração de sete acidentes, distribuídos da seguinte forma: três na segunda-feira, dois na quarta-feira e dois na sexta-feira; os outros cinco acidentes aconteceram no final de semana, sendo dois no sábado e três no domingo. Esse é um número elevado de acidentes para o final de semana quando comparado ao total de acidentes nesse grupo. Trata-se de uma particularidade dos

acidentes dos homens que participaram do *corpus* de pesquisa em comparação ao total de atendimentos realizados por acidente de trânsito no hospital com relação ao domingo. O domingo registrou um número elevado em relação aos participantes da pesquisa quando em comparação com os atendimentos totais.

A maior ocorrência de acidentes na segunda-feira pode surgir uma mudança em relação às características do acidente de trânsito quando em comparação com resultados de outros estudos. No estudo realizado por Rocha e Schor (2013), sábado e domingo são os dias que registraram o maior número de ocorrências em Rio Branco, no Acre; no estudo de Golias e Caetano (2013), os dias da semana com maior ocorrência de acidentes de trânsito foram sexta-feira e sábado, no Paraná. A maior ocorrência de acidentes em finais de semana está relacionada a um maior comportamento de risco, por sua vez associado com maior abuso de álcool, excesso de velocidade, ultrapassagens proibidas, “rachas” e passagem de sinal vermelho no semáforo (GOLIAS; CAETANO, 2013). Talvez a maior ocorrência de acidentes na segunda-feira possa estar ligada à mudança na legislação em relação ao consumo de álcool. A primeira mudança na legislação ocorreu em 2008, com a Lei Federal nº 11.705, de 2008, que determinou crime de trânsito ao condutor embriagado, e com a Lei Federal nº 12.760, de 2012, que altera alguns artigos do CTB que se referem, especificamente, à proibição de condução de veículo automotor após a ingestão de bebida alcoólica (BRASIL, 2008; BRASIL, 2012a).

À medida que vão se descrevendo os detalhes que envolvem os acidentes de trânsito, o comportamento tende a ficar saliente nesse espaço e nas relações entre os acidentes e os veículos, os pedestres e as leis de trânsito. A maior incidência de acidentes por colisão, queda e atropelamento, em que os automóveis são os veículos mais envolvidos e as vítimas são pedestres e condutores, evidencia o comportamento como elemento que contribui para configurar o acidente de trânsito.

Entretanto, o comportamento, na maioria das vezes, não se dá como ato isolado, mas relacional, ou seja, a posição de sujeito assumida entre sujeitos, veículos, normas de circulação e a relação com os outros tendem a ser decisivas na ocorrência do

acidente de trânsito. O comportamento marcado por arranjos de masculinidade, tanto no espaço do trânsito quanto na sua relação com o acidente de trânsito, vai sendo mapeado e construído a partir do cruzamento de diversas informações de distintas fontes. Esses dados constroem e informam sobre diferenças, como dia e horário de ocorrência, constituindo regimes de verdade, com um sem-número possível de efeitos, dentre eles, a própria construção de masculinidades.

5.3 Os números e as conexões entre homens e acidente de trânsito

Os números contribuem para um olhar macrossocial e macropolítico do acidente de trânsito ao mesmo tempo em que fazem conexões entre homens, veículos e acidentes de trânsito no espaço do trânsito. A observação de eventos mais ou menos espontâneos, mais ou menos combinados, efetivamente postos em ação na população, descritos e registrados, contribuiu para a produção de saberes embasada em números. A estatística é o saber técnico que permite fazer algumas leituras da realidade, considerando alguns fenômenos próprios da população (FOUCAULT, 2007a).

A estatística pode ser entendida como uma ferramenta que registra, mede, descreve e compara fenômenos de modo quantitativo, por meio de procedimentos técnicos específicos, resultando na formação de informações (TRAVERSINI; BELLO, 2009). Essas informações são somadas, agregadas, compiladas e analisadas e produzem saberes que expressam a regularidade, a magnitude, a incidência, a probabilidade e a ocorrência de fenômenos coletivos. Isso possibilita identificar determinados eventos problemáticos que acontecem nas populações (FOUCAULT, 2009b).

O registro constitui-se em uma tecnologia de poder, constrói saberes e legitima verdades. Os procedimentos e técnicas de descrição dos acontecimentos também permitem analisar a distribuição espacial e temporal dos corpos e a organização em

torno de corpos individuais, construindo um campo de visibilidade em relação ao problema do acidente de trânsito e o maior envolvimento de homens.

A descrição de elementos que caracterizam esses acontecimentos também produz saberes que identificam fatores de risco e, principalmente, comportamentos, situações e espaços considerados problemáticos. Os acontecimentos são predominantemente urbanos, ocorrem nos espaços de rua; é possível identificar horários, dias da semana e meses do ano em que os eventos são mais frequentes, assim como associá-los a características de masculinidades, que podem indicar maior exposição ao risco, excesso de velocidade, uso de bebida alcoólica, etc.

Os acidentes de trânsito são um dos muitos eventos na vida das pessoas, materializam-se no corpo e possibilitam o cruzamento entre o evento individual e o evento social. Os dados referentes aos acidentes de trânsito permitem caracterizá-lo como um evento social e biológico que resulta em lesões incapacitantes (temporárias e permanentes) e morte, que podem ser lidas e expressas de modo individual e coletivo. O trauma e a mortalidade dos homens são eventos materializados nos corpos de homens, mas que também fazem parte da realidade da população. Esse acontecimento, ao mesmo tempo, envolve o homem na sua unidade individual e coletiva. Em consequência disso, produz efeitos que se estendem para a população (FOUCAULT, 2005; FOUCAULT, 2007a).

Pode-se dizer que os dados epidemiológicos são saberes que constituem o problema do acidente de trânsito e a sua relação com modos de vida e comportamentos de gênero, especialmente em arranjos de masculinidade e de morte do homem. Pode-se também perguntar se a problemática do acidente de trânsito e da morbimortalidade de homens se tornou um problema e uma estratégia capital. O acidente de trânsito não é só um problema de saúde; também está refletido na economia, na política, na vida social e nas relações de gênero e de masculinidades. Os homens estão mais vulneráveis aos acidentes de trânsito – situação que não se reduz à vida dos homens e se amplia para a população, interferindo na proporção entre homens e mulheres, na economia, no mercado de trabalho, nos modos de produção, na

geração de renda, nos modos de adoecimento, nos gastos públicos, na manutenção da ordem social vigente.

A construção e definição da materialidade do acidente de trânsito também mapeiam elementos que são utilizados para justificar a necessidade de ações para reduzir a incidência desses eventos, assim como para delinear comportamentos de risco, que também se tornam alvo de intervenções, vigilância, punição e transformação. Nisso, há um desequilíbrio necessário, uma assimetria entre a vida e a morte, em que a morte contribui para reforçar a valorização da vida, da saúde. Essas proposições têm a função de estabelecer um conjunto de procedimentos para reduzir os acidentes de trânsito e manter controle sobre eles.

A produção de saberes propõe uma intervenção na vida, no modo de dirigir, mediante condutas disciplinares e biopolíticas focadas nos indivíduos e no corpo social. Assim, produzem-se normalizações, punições e efeitos moralizantes, além de outros que se desconhecem (FOUCAULT, 2009b). Tecnologias políticas intersetoriais são colocadas em circulação como pedagogias culturais, tais como: programas de educação para o trânsito; legislação de trânsito mais severa; lei seca; segurança veicular; segurança viária; rede de atenção às urgências.

O esquadramento, a visibilidade e a vigilância iniciaram com os corpos e com a saúde das mulheres e das crianças, mais habituadas a obedecer. Entretanto, o corpo dos homens torna-se alvo das tecnologias de poder (FOUCAULT, 2007a). O comportamento dos homens, seus modos de vida, de adoecimento e morte tornaram-se um problema que é ao mesmo tempo de saúde, biológico, político, econômico e da população e objeto de intervenção da biopolítica (FOUCAULT, 2005), em uma tentativa para que seja “administrado, calculado, gerido, regrado e normalizado [...]” (DUARTE, 2008, p.50).

A biopolítica vai ser todo um conjunto de mecanismos “muito mais sutis, economicamente muito mais racionais do que a grande assistência” (FOUCAULT, 2005, p.91), que serão acionados com o intuito prevenir o acidente de trânsito, para manutenção e prolongamento da vida, a partir de controle e mudança de

comportamentos ligados à vida dos homens e à sua relação com veículos, com o espaço do trânsito, em suas relações com os outros, além da economia da saúde. O poder está cada vez mais relacionado à manutenção da vida.

O discurso de prevenção do acidente de trânsito não é só um discurso da saúde; ele também é político, social, econômico e de segurança. No entanto, o discurso imperativo da saúde,²¹ que a entende como um direito, aciona também o direito de intervir na vida, na maneira de viver, por meio da saúde, para a promoção/produção de saúde, para fazer viver, no “como da vida” – “o imperativo da saúde: dever de cada um e objetivo geral” (FOUCAULT, 2005, p.197). A saúde é transformada em um elemento organizador da vida, sobretudo, para controlar os eventos e agravos considerados evitáveis.

A morte pode ser entendida como o limite da vida e a extremidade do poder. A morte do indivíduo corresponderia ao que “está do lado de fora, em relação ao poder: é o que cai fora de seu domínio, e sobre o que o poder só terá domínio de modo geral, global, estatístico” (FOUCAULT, 2005, p.296). O Estado busca incidir sobre a mortalidade da população e sobre a morte dos indivíduos – sobre os seus modos de morrer.

No entanto, nas tecnologias da biopolítica, a morte vai tornar-se um elemento que faz parte do acontecimento. A morte pode ser compreendida como um evento que escapa do processo de produção de saúde individual, mas também como um elemento importante para a produção de saberes e legitimação destes em verdades, a partir da materialidade biológica dos eventos.

A morte entra nas relações de poder, no governo da população, e também se torna alvo de intervenção. A morte dos homens pode ser uma ampliação ou atualização da biopolítica, que pode considerá-la um elemento importante para produção de conhecimentos, significados e legitimação destes como regimes de

²¹ O discurso imperativo da saúde é baseado em um discurso teórico que aparece no interior de um campo de forças reais; é um imperativo condicional (FOUCAULT, 2009).

verdade. A morte surge como elemento articulador da vida dos homens. Ao mesmo tempo em que há uma valorização da saúde e da vida e uma desqualificação progressiva da morte, esta é necessária.

Na economia da saúde, a morte faz parte da tecnologia de poder. Ela pode ser relacionada aos fortes e aos fracos – os fortes e os que se cuidam sobrevivem; os fracos e/ou descuidados morrem. Isso também pode associar-se à construção de masculinidades, aos modos de ser homem e de relacionar-se com seus corpos.

A morte também pode ser considerada como uma manifestação da própria existência, ou seja, os modos de morrer dos homens expressam os modos de vida, seus comportamentos, suas características de masculinidade (CURY, 2008). Esse pode ser um nó crítico na atuação da biopolítica e talvez mais um dos motivos pelos quais os homens se tornam alvo da biopolítica.

A biopolítica aciona a prática da gestão do comportamento de risco e utiliza-se de um gradiente de programas e parcerias para incitar os indivíduos a autogerirem sua vida e sua saúde; ela

emerge a partir da racionalidade política contemporânea, caracterizada como neoliberal. Tal racionalidade objetiva conduzir as condutas individuais e coletivas, administrando-as de modo a responsabilizar cada um pelo seu destino e otimizar os índices de saúde de educação e desenvolvimento do país com vistas a diminuir a dependência do Estado e também figurar no topo dos *rankings* internacionais (TRAVERSINI; BELLO, 2009, p. 143).

A biopolítica não visa à eliminação da mortalidade por causas externas – até porque são elementos necessários para fortalecer as verdades, reafirmar a responsabilidade de cada um, a necessidade de autorregulação e a redução dos custos sociais e de saúde para o Estado.

A questão que se coloca é como manter o acidente de trânsito e a mortalidade de homens dentro dos limites do aceitável no sistema de saúde e para a sociedade, pois esses acontecimentos contribuem para a produção de regimes de verdade sobre a sua íntima relação com homens e arranjos de masculinidade, assim como constroem

argumentos que constituem táticas para a prevenção ao acidente de trânsito, para a indústria automobilística, as empresas de seguro, o sistema de saúde e a previdência social, entre outros. Mas qual será o limite aceitável? É importante evidenciar a existência de um jogo complexo de forças – culturais, sociais, políticas e econômicas –, com múltiplos interesses. Esses distintos elementos do jogo podem somar-se em busca dos mesmos objetivos, assim como anular-se na busca de interesses divergentes, que também são temporários e provisórios. A relação de forças estabelecida por eles está diretamente relacionada à condução do limite aceitável do acidente de trânsito.

Outra estratégia da biopolítica diz respeito à visibilidade produzida pelos números de mortalidade dos homens. Essa visibilidade produz efeitos. A visibilidade opera com “um tipo de funcionamento em que o poder poderá se exercer pelo simples fato de que as coisas serão sabidas e de que as pessoas serão vistas por um tipo de olhar imediato, coletivo e anônimo” (FOUCAULT, 2007a, p.216).

A visibilidade opera com uma dupla função: uma preventiva e outra de vigilância. A visibilidade preventiva é um modo de tentar impedir que as pessoas façam o que não devem fazer, mostrando-lhes o que acontece depois de fazer, com profusão de coisas arriscadas (CASTIEL, 2011). Seria uma tentativa de “tirar-lhes o desejo de fazer” por meio da interiorização do autocontrole, do autogoverno, por medo do que pode acontecer. Um dos efeitos da visibilidade preventiva, nessa situação, seria maior prudência para tentar minimizar o risco de ocorrência do acidente de trânsito, entre outros.

A outra função da visibilidade está relacionada ao acionamento da vigilância do olhar pelo olhar do outro, de modo semelhante ao que acontece no hospital e com os profissionais de saúde (FOUCAULT, 2007a). Trata-se de uma vigilância de si e do outro, a ponto de as pessoas se sentirem mergulhadas em um campo de visibilidade, vigiadas, sob o olhar dos outros. A visibilidade em relação ao outro funcionaria como uma força exterior para coibir que se faça o que não deve ser feito (FOUCAULT, 2007a).

O poder também se exercita com relação à economia. A morbimortalidade do homem atinge uma importante parcela da população economicamente ativa. A diminuição da produção, a partir da subtração da força de trabalho, pela ausência do sujeito ou incapacidade, somam-se aos custos do tratamento e de tentativa de reestabelecimento da saúde e aos custos incalculáveis decorrentes da morte. Este evento pode configurar-se como um fenômeno da ordem do acaso, por um lado; por outro, do previsível e evitável. É um acontecimento que tira o indivíduo do circuito de produção, ou seja, o indivíduo é subtraído do campo da capacidade, da atividade (FOUCAULT, 2005).

O problema do acidente de trânsito e a sua relação com homens aparecem quando analisados no âmbito da população. A população surge como sujeito com necessidades específicas. Por outro lado, a população aparece como “objeto de governo”, isto é, como instrumento “que o governo utilizará para alcançar fins”. A biopolítica vai atuar sobre indivíduos e a população. Geralmente, os objetivos finais de governo estão voltados para o aumento da riqueza, qualidade de vida, longevidade e saúde da população. Pode-se pensar que a saúde está sendo constituída com uma racionalidade de governo global? (FOUCAULT, 2007a).

6 EM CENA, OS ACIDENTES DE TRÂNSITO E SUAS RELAÇÕES

Neste capítulo, o foco está em discutir como os sujeitos homens habitantes do espaço do trânsito narram o acidente de trânsito em que se envolveram ou foram envolvidos, a sua percepção dos fatores que contribuem para a ocorrência dos acidentes e a relação entre o acidente de trânsito e as masculinidades. Um aspecto interessante das narrativas é que se podem analisar as práticas tanto quanto ao comportamento dos homens supostamente vítimas, ou que foram envolvidos em acidentes, quanto em relação aos homens supostamente autores do acidente, considerando-se a posição de sujeito a partir de um olhar situado e relativo sobre os acontecimentos. Não cabem aqui o julgamento e a análise de vítimas e culpados.

Busco, nos acontecimentos, analisar as posições de sujeitos e as relações estabelecidas com outros habitantes do espaço do trânsito, a partir da interação entre diversos marcadores identitários, sociais e econômicos, e a maneira como os indivíduos (re)agem, evidenciando a (re)produção e os exercícios de masculinidades que envolvem os acidentes de trânsito. Falar do acidente de trânsito na sua singularidade permite evidenciar o seu caráter relacional, que perpassa pela formação dos saberes, os sistemas de poder e as formas pelas quais os indivíduos se reconhecem (FOUCAULT, 2009a).

Os sujeitos constituem-se e reconhecem-se a partir de modos de subjetivação, em relações específicas que estabelecem com os regimes de saber e com as relações de poder, que se materializam e expressam seus efeitos nas práticas. Essas relações dão-se mediante “certo número de regras de conduta ou de princípios que são simultaneamente verdades e prescrições” (FOUCAULT, 2010b, p.269), e articulam-se com outras práticas em um determinado espaço em momento histórico (FOUCAULT, 2009a). Desse modo, são criadas e determinadas condições singulares que marcam a própria individualidade e identidade dos sujeitos, assim como estas marcam o acidente de trânsito. “[...] Essas práticas não são, entretanto, alguma coisa que o próprio indivíduo invente. São esquemas que ele encontra em sua cultura e que lhe são

propostos, sugeridos, impostos por sua cultura, sua sociedade e seu grupo social” (FOUCAULT, 2010b, p.276).

Vou considerar o acidente de trânsito como um acontecimento produto de práticas sociais. Entendo práticas sociais como comportamentos, gestos, atitudes e condutas dos sujeitos, que, de certa maneira, estão implicados na relação que estabelecem consigo, com as coisas, com o espaço do trânsito e com os outros. A conduta como o ato dos sujeitos de conduzir as suas ações, ao mesmo tempo abre espaço para o estabelecimento de relações com os outros, assim como para conduzir as ações dos outros (DREYFUS e RABINOW, 1995). Isso permite considerar que os acidentes de trânsito também se configuram como produtos de práticas sociais, em que cada acidente não é nem se constitui como um caso isolado. Cada caso não é só um caso, tem significados simbólicos compartilhados e envolve as pessoas em uma relação social que todos conhecem bem, seja porque já estiveram envolvidos, seja porque escutam falar pela mídia.

Esta análise não se preocupa com as representações de acidente de trânsito ou com as representações dos sujeitos sobre si mesmo ou das condições que os determinam, mas, antes, com o que fazem e a maneira em que o fazem, mais precisamente ainda, com as formas de racionalidade que organizam as maneiras de fazer (FOUCAULT, 2009a). São práticas ativas de governo de si, são atitudes e racionalidades envolvidas nas relações entre homens, veículos, o espaço do trânsito e suas normas que engendram as posições de sujeito e atitudes nas e pelas relações com os outros, o que, por sua vez, determina os acidentes de trânsito. Isso não significa dizer que o acidente de trânsito é um ato racional. Vale salientar o caráter instável, móvel, reversível, das posições dos sujeitos, das suas práticas e das suas relações.

Os acidentes de trânsito têm certa regularidade, prevalência e previsibilidade que permitem mapear uma racionalidade que evidencia que cada caso não é um caso e definir a morbimortalidade por acidente de trânsito como um problema de saúde pública. Também é possível fazer algumas considerações sobre os acidentes quanto às suas classificações no que se refere ao tipo de acidente, veículo envolvido e tipo de vítima, dias, horários, fatores de risco, entre outros, conforme capítulo anterior. Neste

momento, recorro a esse movimento singularizante, a partir da descrição dos acontecimentos do trânsito, para dar forma ao acidente e construir a sua biomecânica de modo mais detalhado. Acredito que seja possível, assim, marcar “alguns traços [...] que caracterizam a maneira pela qual o comportamento [...] foi refletido” (FOUCAULT, 2009a, p.41), trazendo para a cena alguns modos de funcionamento e marcas de masculinidades. Isso permite tratar as falas dos sujeitos entrevistados como indicativas de situações mais gerais de (re)produção e exercício de masculinidades.

6.1 Os acontecimentos inesperados: os acidentes de trânsito na experiência dos informantes

Os homens desta pesquisa circulavam pelo espaço do trânsito em deslocamentos variados. Metade deles estava no percurso para o trabalho, e a outra metade estava em deslocamentos de atividades de lazer, viagem para visitar a família, aniversário e festa no momento do acidente de trânsito. Isso contribui para a configuração desse espaço de movimento e justaposição, onde desconhecidos em diferentes deslocamentos podem cruzar-se, tendo suas rotas alteradas e o tempo de percurso modificado. No inquérito sobre a violência e os acidentes – VIVA, 33% dos eventos estavam relacionados ao trabalho, sendo mais frequente essa relação entre os homens (PORTO ALEGRE, 2013b). Esse número eleva-se ainda mais quando analisada a utilização de motocicletas para o trabalho, como nos estudos realizados por Soares (et al, 2011), quando esse uso representou mais de 80% dos acidentes, constituindo o risco ao acidente de trânsito como uma especificidade do trabalho (VERONESE, OLIVEIRA, 2006). Esses dados corroboram os da pesquisa de Anjos, et al. (2007), que salientam que os números de acidentes de trabalho e percurso são elevados.

Os tipos de acidente em que esses homens estiveram envolvidos foram colisão, queda e atropelamento. Esses também foram os principais tipos de acidentes que resultaram em atendimentos no HPS. A colisão caracteriza-se pelo choque entre dois

corpos, que pode ser entre dois veículos a motor em movimento ou mesmo em uma situação que um dos dois esteja imóvel ou estacionado. Outras formas de colisão configuram-se pelo impacto entre um veículo e um objeto na via pública, como uma placa de trânsito, passarela, animal, árvore ou outro objeto qualquer fora da via pública. A colisão também pode ser o resultado da perda de controle na via pública, o que inclui sair da pista e bater em outro objeto fora dela. O atropelamento também é um tipo de colisão, que envolve especificamente veículos a motor e pedestres na via pública (NAYDUCH, 2011). Já a queda refere-se à ação de cair. A queda pode ser no próprio nível ou em diferentes níveis. A queda pode ser do veículo ou do sujeito, quando arremessado do veículo, ou mesmo como no caso de um participante desta pesquisa, que estava sobre um caminhão e caiu.

A maioria dos acidentes é inesperada. No entanto, há múltiplas conexões destes com os comportamentos, principalmente em seus arranjos de masculinidade. Há um paradoxo entre o inesperado e a imprudência. A partir do momento em que se dá o ponto de partida para a realização de manobras arriscadas, assume-se o risco de que algo imprevisível possa acontecer. Considero que os acidentes não sejam intencionais, mas também não são meramente obra do acaso – há necessidade de dar a partida de algum lado. Há uma racionalidade presente nesses acontecimentos que inclui o inesperado, o imprevisto, a emergência, mas também temos o já sabido, o estrutural. Trata-se de uma racionalidade que é fortemente marcada por arranjos de masculinidade e já aponta para o acidente como um produto dos modos de ser homem.

As colisões são os acidentes de maior gravidade, tanto pelo número de mortes quanto de lesões, conforme mencionado anteriormente. As colisões são tipos de acidentes que permitem a construção, a materialização e a visibilidade de uma racionalidade biomecânica para o acidente de trânsito que engendra o componente humano com a engrenagem da máquina e que talvez possa ser expandida para os demais tipos de acidentes. Vou considerar a biomecânica como a dinâmica que envolve a conexão entre as relações de forças, de desejos, de necessidades, os seus pulsos para a realização de movimentos, deslocamentos, e as práticas dos sujeitos cujas consequências resultam no acidente de trânsito. A biomecânica do acidente de trânsito

é acionada ao dar a partida; na colisão, especificamente, após dar a partida, segue-se o estabelecimento de relações de comunicação pela linguagem do trânsito, que ao mesmo tempo em que estabelece uma comunicação também estabelece uma relação de poder, ou seja, uma “relação em que cada um procura dirigir a conduta do outro” (FOUCAULT, 2010b, p.276). As relações se estabelecem em diferentes níveis e de diferentes formas, tendo como “objetivo ou por consequência efeitos de poder” (DREYFUS e RABINOW, 1995, p.240), em um exercício de governo da conduta do(s) outro(s). Entendo governo como não restrito às estruturas políticas e à gestão do Estado, mas de modo mais amplo, no que se refere à maneira de dirigir a conduta do(s) outro(s) em

[...] um conjunto de ações sobre ações possíveis; ele opera sobre o campo de possibilidades onde se inscreve o comportamento dos sujeitos ativos; ele incita, induz, desvia, facilita ou torna mais difícil, amplia ou limita, torna mais ou menos provável; no limite, ele coage ou impede absolutamente, mas é sempre uma maneira de agir sobre um ou vários sujeitos ativos, e o quanto eles agem ou são suscetíveis de agir. Uma ação sobre as ações (DREYFUS e RABINOW, 1995, p.243).

As relações de comunicação materializam-se no espaço do trânsito por meio de uma linguagem complexa cheia de signos e sinais e entre ditos e não-ditos. A comunicação inclui usar sinal de luz e pisca, buzinar, fazer caras e bocas, gesticular, ficar colado na traseira do outro e/ou ficar invadindo a pista contrária, forçando a ultrapassagem, entre outros. Trata-se de uma conduta que propõe ao outro o que fazer, nesse caso específico, sair da frente, em uma ação sobre a ação do outro. É preciso enfatizar que as relações de poder pressupõem a liberdade, ou seja, diante da tentativa de governo do outro, o sujeito “tem diante de si um campo de possibilidades onde diversas condutas, diversas reações e diversos modos de comportamento podem acontecer” (DREYFUS e RABINOW, 1995, p.244). Caso o outro não aceite o quanto se quer e não ceda passagem, pode estabelecer-se um confronto ou um conflito em que o outro se torna o oponente e/ou obstáculo para o deslocamento. Nesse momento, pode estabelecer-se uma interação conflituosa nessa tentativa de governo da conduta do outro, limitando-se as possibilidades de reação e restringindo-se os mecanismos de resistência. O conflito, quando limita a possibilidade de (re)ação, abre espaço ou

constitui-se e constitui um espaço para o emprego de relações que podem ser nomeadas como situações de violência estrutural.

Uma relação de violência é a ação de um sobre o outro, em que o outro fica limitado diante da ação à qual está sendo submetido. A violência é uma relação que fecha as possibilidades de reação, e a única possibilidade é tentar reduzir os danos (DREYFUS e RABINOW, 1995). As relações violentas estabelecidas no espaço do trânsito estão, de certo modo, “naturalizadas”. Essa modalidade de violência é específica, sendo denominada violência estrutural, considerada “como uma determinada forma – ou como determinadas formas – de manifestação de poder” (SEFFNER, 2004, p. 86).

A designação de violência estrutural refere-se àquelas formas de violência que não se apresentam de maneira súbita, nem são derivadas de situações excepcionais, como guerras, mas estão instaladas na intimidade da vida cotidiana dos indivíduos, atuando de forma constante e sendo muitas vezes dificilmente nomeadas como violentas, uma vez que se apresentam quase “naturalizadas” (SEFFNER, 2004, p. 88).

A violência estrutural está presente nas diversas relações estabelecidas no espaço do trânsito e é um tipo de relação fortemente caracterizado por arranjos de masculinidade. Na relação de violência estrutural, considerando-se a possibilidade de a reação do outro ser extremamente limitada, esta geralmente não consegue evitar o acidente, mas talvez em algumas situações pode conseguir reduzir os danos.

Regularmente, a biomecânica das relações no espaço do trânsito tende a prosseguir para o desenho de uma relação marcada pela violência estrutural. A violência estrutural “apresenta-se como um operador hierárquico” (WELZER-LANG, 2004, p.118) para o estabelecimento de relações que evidenciem sinais de poder e superioridade, que podem estar relacionados ao veículo, à habilidade, à competência para dirigir, à valentia e à coragem, manifestadas pela transgressão das normas do trânsito e criação de normas próprias a partir da necessidade/desejo individuais nas e pelas relações que se estabelecem. Nessas situações, tem-se, “no abuso do poder, o exercício legítimo do seu poder que é ultrapassado, e se impõe aos outros”, ou seja, a

conduta de si busca regular a conduta do outro (FOUCAULT, 2010b, p. 272). São interações que, ao mesmo tempo em que sustentam uma prática de masculinidade, geram um exercício de produção e atualização desta.

Outra questão importante está relacionada à condição de vítima. Faz-se necessário problematizar a posição de vítima como sujeito passivo, vítima de violência. Entretanto, no estabelecimento de “relações humanas, há todo um conjunto de relações de poder que podem ser exercidas entre os indivíduos” (FOUCAULT, 2010b, p. 266). Essas relações são móveis, o que permite modificações a todo instante, tanto na mesma relação quanto no estabelecimento de outras. As posições e relações podem ser pensadas como jogos de verdade, considerando que existem muitas verdades (FOUCAULT, 2010b) que ligam homens, veículos e espaço do trânsito com outros homens e com o acidente de trânsito, em um exercício de produção e prática de masculinidades, como pôde ser evidenciado na descrição dos acidentes de trânsito dos participantes desta pesquisa. Vale salientar que esta é uma leitura situada e parcial e que existem outras possibilidades de considerar as relações estabelecidas no espaço do trânsito e os acidentes de trânsito.

O Vanquish Aston Martin, quando descreve como ocorreu o seu acidente, menciona: *“Esse meu acidente foi bem... O que aconteceu, do jeito que aconteceu, foi bobeira mesmo, porque eu estava andando em linha reta, de noite. Estava um pouco rápido, vi caminhões, carros... Eu não sei se tinha mais um caminhão ou o quê... Quando eu cheguei, dei na traseira de um caminhão”*.

O Vanquish Aston Martin cita alguns elementos importantes relacionados ao acidente no qual ele foi autor e vítima. O primeiro deles foi a “bobeira”, referindo-se ao caráter inexplicável do acontecimento; ele diz *“porque eu estava andando em linha reta”*, como algo que ficou sem ser entendido, uma possível falha, distração, mas isso também pode estar relacionado a uma minimização do fato. Ele se refere a outro elemento, a velocidade, caracterizando-a pelo uso de um adjetivo de quantidade e referindo-se à presença da velocidade rápida em baixa proporção: *“eu estava um pouco rápido”*. Desse modo, ele constrói uma gradação da velocidade, pois, quando perguntado a que velocidade estava trafegando, ele diz: *“estava rápido, mas não tenho*

ideia". Insisti e perguntei se estava a mais de 100 km/h. Ele afirma que sim, pois o limite da rodovia era 100 km/h. Quando perguntado se achava que poderia estar a 140 km/h, respondeu: "*pode ser. Quando eu bati, não sei, eu freei*".

A distração, "bobeira", refere-se à falta de atenção que contribui para o inesperado, para o acaso do acontecimento. Esse é um elemento do acidente presente também no estudo realizado com estudantes de medicina da região sul do país, em um inquérito sobre o comportamento de risco para acidente de trânsito, em que o principal motivo apontado foi a falta de atenção (ANDRADE, et al, 2003). A fala do Vanquish Aston Martin refere-se à posição de sujeito ocupada por ele no momento do acidente, caracterizada com uma conduta de si de risco quanto ao excesso de velocidade e à realização de uma ultrapassagem sem condições seguras, à noite, quando a visibilidade é menor. Nesse caso, tem-se a infração de dois pontos do Código de Trânsito.

Esse acidente aconteceu em uma ultrapassagem de carro mal sucedida, em que houve colisão com a traseira de um caminhão, situação similar que aconteceu com outros dois informantes. No caso do Brera Alfa Romeo, a colisão foi frontal, entre dois automóveis. A irmã do Brera Alfa Romeo conta que recebeu a notícia: "*eles disseram que ele tinha sofrido um acidente na faixa. Tinha batido de frente com um carro e estava mal. Eles estavam trazendo para o HPS*". Isso também aconteceu com o Cayman Porsche, que estava na carona do seu automóvel, conduzido pelo seu primo no momento do acidente: "*não me lembro de nada, estava de carro, e um caminhão bateu em nós, uma colisão frontal com um caminhão. Um pouco é a velocidade, beber bastante. Acho que nós tínhamos bebido, já*" (Cayman Porsche).

Nesses três acidentes decorrentes de colisão, os ingredientes que favoreceram ou embasaram as tomadas de decisão quanto ao modo de conduzir os veículos foram o fluxo de veículos, que estava provocando lentidão, o que causa impaciência e/ou pressa, devido ao horário para chegar; o excesso de velocidade; a realização de manobras arriscadas; e, em um dos casos, o consumo de álcool. São situações individuais que colaboraram para que as normas de trânsito fossem reestruturadas,

reconfiguradas a partir da necessidade singular dos condutores, de certa forma, justificando e legitimando tais condutas, somadas à autoconfiança de alguns homens enquanto condutores. Esta pode ser considerada uma característica marcadamente masculina em relação aos modos de dirigir no espaço do trânsito, assim como querer mudar as regras a seu favor, principalmente porque burlar as regras pode resultar em vantagem de alguma ordem; no entanto, no trânsito, isso pode ser fatal. Ao mesmo tempo em que isso se configura como arranjo de masculinidade, também estabelece relações hierarquizantes. Essa tomada de decisão, quando associada às condições climáticas, à velocidade, à dinâmica relacional do espaço de trânsito e às masculinidades, compromete o resultado final, pois existem muitos elementos inter-relacionados, situação que tem seus agravantes associados a possibilidades de outros habitantes estarem processando e arquitetando novas regras e possibilidades de construção dos seus trajetos de modo pessoal e simultâneo e onde o imediatismo das decisões não permite uma análise minuciosa e ampliada das condições de execução. Em um exercício da conduta de si, tem-se uma necessidade da conduta do outro, cujos efeitos são imprevisíveis, muitas vezes resultando no acidente de trânsito, que na maioria das vezes envolve outros.

A ingestão da bebida alcoólica tem sido um dos principais fatores relacionados ao acidente de trânsito, conforme verificado em alguns estudos. Nesta pesquisa, somente em duas situações evidenciou-se a ingestão de bebida alcoólica, tanto pelo condutor do veículo, quanto pelo passageiro. No estudo realizado por Queiroz e Oliveira (2003) a partir da perspectiva das vítimas de acidentes em Campinas, a ingestão de bebida alcoólica mostrou-se generalizada entre os participantes. Em inquérito com estudantes de medicina, a ingestão de álcool antes da condução de veículo foi mencionada por quase metade dos universitários do sexo masculino, em comparação com aproximadamente 20% das estudantes. Observa-se que, na condução dos veículos quando frequentados por casais, em algumas situações a mulher passa a assumir a condução em virtude da ingestão de álcool pelo homem (ANDRADE, et al, 2003). A ingestão de álcool é uma prática mais associada à masculinidade. Talvez a redução no uso de álcool nesta pesquisa possa ser um indicativo de mudança de comportamento, com a intensificação da proibição e a maior fiscalização, bem como

com um processo de sensibilização, tendo em vista a intensa visibilidade dos acidentes de trânsito e das suas consequências.

O uso de álcool está associado à vida social, que varia desde comemorações até “afogar as mágoas”, incluindo as alegrias e as tristezas. A bebida alcoólica é parte de alguns hábitos e costumes sociais, como o chope no verão, o vinho no inverno, o espumante nas comemorações de final de ano. As bebidas alcoólicas, cujo consumo é lícito, circulam livremente pelo espaço da rua e também com facilidades no espaço da casa. O consumo torna-se ilícito na associação entre álcool e o ato de dirigir, conforme a Lei Federal nº 12.760 de 2012, a chamada “Nova Lei Seca”. A ingestão de álcool promove alterações funcionais significativas no organismo, variando de pessoa para pessoa. As alterações vão desde alterações motoras até psíquicas e de percepção, podendo ocorrer aumento da agressividade e redução da atenção e do tempo de reação, com demora em perceber o estímulo e executar a ação (BRASIL, 2006). Essa situação ficou evidenciada na fala do participante da pesquisa, quando ele disse: “*eu não lembro direito*” (Cayman Porsche).

Outro acidente envolvendo homens e automóveis no espaço público da rua foi uma situação em que dois carros estavam fazendo racha e colidiram com um veículo em sentido contrário. “*Eu estava voltando de um jogo de futebol. Eu estava a 20 minutos de casa, e dois rapazes estavam fazendo racha e bateram em nós; do nada, aconteceu a colisão. Foi frontal e lateral, nos disseram que o nosso carro capotou. Eu não lembro muita coisa*” (Fusion Ford). O racha é um exemplo de disputa de masculinidade marcado pelo confronto e pelo exibicionismo, em que a relação entre os veículos e os seus condutores está em disputa para ver quem é o melhor nessa imbricação homem-máquina, em um exercício de teste que estabelece e verifica critérios de superioridade. Estão sendo colocadas em teste a habilidade quanto ao tempo de arrancada e a velocidade máxima atingida pelo veículo em um determinado tempo. Isso englobaria a agilidade do condutor e a potência do veículo, sob os olhos atentos dos espectadores. O racha por si só já é ilícito, mas ainda se soma à utilização de uma via pública para sua realização.

Em uma tentativa de retirar os rachas e os “pegas” de carro das ruas para reduzir o número de acidentes de trânsito e torná-los legalizados, a Confederação de Automobilismo aposta na configuração dessa prática como modalidade esportiva, como na chamada da notícia do Jornal da Globo do dia 04/11/07: “Rachas legalizados são opção para os fãs de velocidade. A Confederação de Automobilismo aposta na arrancada para tirar rachas das ruas. Empresários promovem 'pegas' legalizados e oferecem estrutura de segurança”²². Essa modalidade compõe os eventos e as competições de automobilismo, como na chamada do evento de Tarumã: “Racha Tarumã 2013 – Desafio de Gigantes”²³.

Essa estratégia parece uma via de mão dupla, na medida em que se tem, de um lado, a governamentalidade biopolítica do espaço da rua pautada na segurança, de outro, a legitimação da relação homens-veículos-velocidade-potência-competição. Transformar o racha em uma modalidade esportiva valoriza e cria um espaço para o exercício da “paixão por velocidade” e “adrenalina”, um espaço para fortes emoções que testam os limites, em atitudes de autoconfiança e de competição de superioridade – o “desafio de gigantes”. Simultaneamente, cria mecanismos de reiteração desse regime de verdades. Outro elemento que complexifica ainda mais essa ação tem a ver com o espectador, que passa a ter um espaço regularizado, inclusive tornando-se pagante. Esta parece ser uma questão importante: quais os efeitos de transformar o racha em uma modalidade esportiva? Isso estimula ou não o racha? Esse é um assunto polêmico, com inúmeros desdobramentos. Não se trata de ser a favor ou contra, mas sim de problematizar algumas questões e seus possíveis efeitos.

Outro acidente foi uma queda do caminhão no momento de troca da carga, procedimento que é realizado sobre o caminhão, conforme explica o motorista: “*porque eu trabalho com caminhão roll-on*”²⁴, *eu troco caixa de papel, largo uma vazia para o*

²²Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/Carros/0..MUL168242-9658.00-RACHAS+LEGALIZADOS+SAO+OPCAO+PARA+OS+FAS+DE+VELOCIDADE.html>

²³Disponível em: <http://www.jcracing.com.br/arrancadas/evento.php?detalhe=90>

²⁴ O caminhão roll-on é um tipo de caminhão que contém um sistema hidráulico instalado no chassi que o permite carregar, descarregar e levantar diversos modelos de contêineres, plataformas ou outros tipos de carrocerias intercambiáveis, adaptando-se às mais diversas cargas. Esse sistema permite o revezamento

cliente e pego uma carregada, coloco no caminhão e venho embora para descarregar” (P11 McLaren). Diz ele ainda que, dependendo do tipo de carga, *“eu tenho que abrir a caixa, que fica em cima do caminhão. De altura, dá 4 m”*. No caso, a carga que ele foi buscar era um carro, e precisava subir no caminhão. O P11 McLarenrelata que estacionou o caminhão, com a ressalva: *“larguei em um lugar onde podia estacionar e fui tirar dois bags. Daí em diante, eu não lembro mais nada. Dizem que eu caí de cabeça dessa altura”* (P11 McLaren).

Na fala, ele evidencia que teve cuidado no ato responsável de estacionar em local permitido e que estaria realizando um procedimento corriqueiro, próprio da sua profissão, sobre o qual ele tem domínio, como ele declara: *“eu trabalho com caminhão roll-on”* (P11 McLaren). Esse acidente permite que se acionem diferentes elementos relacionados entre si de forma antagônica, como alguém que toma alguns cuidados, mas também se expõe a outros. Imprudência ou fatalidade?

O trânsito e o acidente de trânsito envolvem uma mistura de sujeitos, objetos e estruturas que são surpreendentemente incríveis – o espaço do trânsito também guarda algo cinematográfico em vários sentidos, seja pelos eventos que acontecem, seja no quanto estes se tornam espetáculos apreciados por outros ocupantes, que param para contemplar o ocorrido. O acidente sofrido pelo F-Type Jaguar guarda essa áurea do imprevisível e do espetacular. Um sujeito e sua esposa estão trafegando por uma avenida movimentada de Porto Alegre: *“na pista, perto do canteiro central, eu estava em 40 km/h, no máximo em 50 km/h, depois do redutor de velocidade”*; na pista contrária, *“a polícia estava em perseguição com os bandidos. O carro dos bandidos bateu no cordão, subiu por cima do canteiro e voou por cima do nosso”* (F-Type Jaguar).

Foi uma situação totalmente inusitada, tanto que o F-Type Jaguar diz: *“entendeu? Foi assim, tanto é que não deu nem para eu frear, nem para nada. O outro carro deveria estar a 100 km/h, 120 km/h, 130 km/h. Daí, ele se perdeu, bateu ali e voou direto, tanto que ele ficou cravado em cima do carro”*. Ele continua: *“a gente não*

chegou a ficar trancado nas ferragens, e não pegou o lado da minha esposa. Pegou mais o meu lado, foi quando eu consegui tirar um pouquinho para o lado, pegou a parte do farol e a minha porta” (F-Type Jaguar). Nesse caso, temos de fato o imprevisto. O sujeito foi atingido, foi vítima de um acidente. Ele não tinha como prever, não teve como se defender em uma relação de violência estrutural em que a possibilidade de reação foi mínima: *“eu consegui tirar um pouquinho para o lado”*(F-Type Jaguar).

A imprevisibilidade dá-se na relação com o outro, e a atenção e a agilidade permitem, inclusive, proteger o outro – em um ato praticamente de heroísmo, o homem condutor protege sua esposa. Esta é uma situação extremamente emblemática: policiais e bandidos em perseguição. Os condutores do outro veículo estavam totalmente inadequados, desde a sua posição de sujeitos ladrões até o modo como estavam conduzindo um veículo, em alta velocidade em perímetro urbano onde a velocidade era controlada por um redutor de velocidade. Essa situação marca o confronto e o conflito gerados pela e na relação entre múltiplos arranjos de masculinidade em diferentes posições de sujeito: o bom condutor que internalizou as normas do trânsito, o policial na sua missão de perseguir os “bandidos”, em que os fins autorizam os meios, e os “bandidos” na figura dos “homens maus”. Esse acontecimento é emblemático para marcar as diferentes éticas e racionalidades que se encontram e se cruzam no espaço do trânsito. Este é um espaço público onde a individualidade é uma característica definidora, o que contribui para que seja reconhecido como um espaço perigoso, inseguro e caótico. É justamente em decorrência desse exercício de individualidade no espaço coletivo do trânsito que o cumprimento das normas de trânsito confere segurança parcial e relativa, sem impedir que, no estabelecimento de relações com outros, majoritariamente desconhecidos, ocorram acidentes.

A relação entre carros e motos também é complicada. Quatro dos entrevistados envolveram-se em acidentes de carros e motos, todos com traços similares. O primeiro dos envolvidos explica: *“eu estava [de moto] indo na direção centro/glória, e o rapaz estava vindo [de carro] na direção contrária. Daí, eu sei que eu estava chegando perto de uma sinaleira, eu estava vindo reduzindo. E ele estava parado do outro lado da pista, que era uma faixa contínua. Quando eu estava chegando perto da sinaleira, eu vi,*

ele deu o pisca e entrou. Quando eu vi, não deu tempo de parar nem tirar para algum lado, só deu tempo de eu frear com o freio de trás e colidir com ele” (SRX Cadillac).

Talvez pelo fato de ele ter sido envolvido em um acidente, a descrição tenha uma riqueza de detalhes, mesmo que ele tenha dito que “*agora é meio ruim de explicar*” e de antemão tenha sinalizado: “*a culpa não foi minha [risos]*”. Marcam-se, assim, diferentes posições de sujeito em relação às normas de trânsito: um adequado e outro infrator. O SRX Cadillac inicia dizendo que estavam em “*direção contrária*” (SRX Cadillac). Ele, como estava chegando perto do semáforo, estava reduzindo a velocidade, respeitando as regras, e o sujeito na posição contrária estava parado em uma faixa contínua, ou seja, ele estava parado em um lugar onde não era permitido nem parar nem cruzar. No decorrer da narrativa, sugere-se que o condutor do carro avalia ser possível entrar na pista contrária a partir da sua percepção da cena, cortando a frente do condutor da motocicleta, o que denota uma tentativa de ocupar o espaço vago, em uma disputa em que claramente as necessidades de espaço são diferentes para carros e motos, e a prioridade individual prevalece em relação às regras de circulação e cruzamento. Nessa cena, também é possível destacar que as diferenças entre os veículos automotores (tamanho, peso, potência) estão implicadas diretamente no seu uso, em que as possibilidades de manobrar e conduzir carros e motos são muito diferentes. São situações que complexificam ainda mais as relações no espaço do trânsito, pois temos veículos heterogêneos – o que uns podem fazer, outros não podem: uma moto pode fazer coisas que um carro não pode e vice-versa. Isso pode gerar concorrência e exibicionismo.

Ao mencionar a culpa, também se reforça o caráter individualizante da relação entre o sujeito e a norma, em uma relação inflexível, que ao mesmo tempo sinaliza a consciência de si e do outro. A culpa é o que ficou fora da norma. Outro aspecto importante está relacionado ao fato de assumir que a culpa não é sua, o que também se refere à situação de estar fora. É necessário problematizar o fato de estar fora, de considerar-se fora. Estar fora remete à posição de agente causador, mas ao mesmo tempo corpo e veículo estão implicados no acidente (DAMATTA, 2010).

O Aventador Lamborghini refere-se ao veículo que cortou sua frente como “*uma caminhonete mostra*”, marcando uma diferença de tamanho e, ao mesmo tempo, uma relação desigual de força, manifestada pelo poder de consumo, expresso no fato de ser proprietário de uma caminhonete e/ou de conduzi-la. A relação entre maior e menor, tanto em tamanho quanto em um suposto poder, cria condições de possibilidade para o estabelecimento de relações hierarquizadas, em que o maior (em tamanho e poder) se sente autorizado a atravessar, enquanto o menor deve esperar e conceder passagem ao seu superior. Marcadamente, trata-se de uma disputa desigual entre homens e veículos por preferência e prioridade no espaço do trânsito. “*Sim, eu estava na preferencial, e o cara veio com uma caminhonete mostra e atravessou, eu fui parar no chão, dei uns dois ou três giros*” (Aventador Lamborghini). O participante da pesquisa, quando enfatiza “*eu estava na preferencial*”, também está destacando seu comportamento adequado às normas da via e, conseqüentemente, do trânsito; simultaneamente, aponta que o outro “*atravessou*”, passou por cima das regras. As regras de circulação utilizadas não são as mesmas para todos, ou seja, não são internalizadas do mesmo modo no espaço público do trânsito, o que evidencia seu desconhecimento e/ou subversão. Daria ainda para dizer que essas diferenças, por exemplo, entre caminhonete mostra e moto, podem gerar disputas de masculinidade, com um querendo vencer o outro.

O Gol Volkswagen conta que trafegava na via quando subitamente o veículo da frente “*parou e atravessou para entrar no posto. Para eu não bater, eu tive a noção de sair na contramão, só que ele entrou, e eu andei do ladinho dele, cheguei a botar a mão no carro, mas não consegui evitar o impacto. Voei longe, caí com o joelho e as mãos. Foi onde eu fracturei o fêmur*” (Gol Volkswagen). O motociclista, numa manobra habilidosa e arriscada, ainda fez uma tentativa para evitar o acidente, mas sem sucesso, porque o condutor do veículo “*acelerou. Eu acho que ele, quando viu, se assustou e acelerou mais. Foi aí que deu mais impacto*”. Nessa tentativa, há a sinalização de uma habilidade que acentua características da posição de sujeito bom condutor de motocicleta – atento e ágil, busca estratégias para evitar o acidente –, em comparação com as características do sujeito condutor “causador do acidente”, na dupla função de qualificar, por um lado, e desqualificar e inferiorizar, por outro. Ainda na

narração do acidente, o entrevistado menciona: “o condutor é filho de brigadiano, estava alcoolizado e com esposa e filha no banco da frente, num domingo à tarde”. Elementos como estar alcoolizado, estar com a filha no banco da frente, ser filho de brigadiano, parar na pista e atravessar em local não permitido, assustar-se, não estar atento e distrair-se desqualificam o condutor do automóvel. Ao mesmo tempo, a posição de sujeito como filho de brigadiano, proprietário de automóvel, com mulher e filha, o empodera, a ponto de ele se sentir autorizado a infringir as regras, talvez exacerbando uma masculinidade viril, nitidamente em um modo de dirigir que ignora os outros. Aqui também se contrapõem dois elementos de masculinidade. Um deles é o condutor de moto, que parece mais ágil, que dirige com perícia, versus o condutor do carro, que pode estar confortavelmente sentado no banco, alcoolizado, com reações lentas.

Em outra situação, o motociclista estava passando o sinal verde em um cruzamento de madrugada quando outro automóvel, que deveria parar no cruzamento, na via onde o semáforo estava vermelho, não parou. “*Eu e a minha namorada não vimos o momento em que o carro vinha vindo, a gente só viu a batida. Eu realmente só vi aquele farol batendo na minha perna, o carro batendo na minha perna. Depois eu vi giros, até cair no chão. Quando eu caí no chão, eu vi a minha moto se arrastando pelo chão e eu vi a minha namorada vindo se arrastando pelo chão também*” (Phanton Rolls-Royce). O condutor do outro veículo não parou para prestar socorro, e uma pessoa que estava no local anotou a placa. Esse acidente também aciona outro elemento que evidencia a existência e o uso de diversos códigos em funcionamento no espaço do trânsito, no que se refere a parar no sinal vermelho em determinadas horas e não parar no sinal vermelho a partir de determinados horários da noite e madrugada por questão de segurança. A segurança é colocada em uma situação dúbia. Não parar no sinal vermelho de madrugada confere segurança em relação à possível ocorrência de assaltos, mas coloca em risco a segurança no trânsito. A relativização dessa norma abre brechas para a flexibilização de outras normas e outras justificativas, o que contribui ainda mais para a individualização e para as particularizações da norma no espaço do trânsito. Tudo isso reforça a ideia de que o espaço do trânsito é um lugar perigoso, de disputa e luta por sobrevivência, com numerosos fatores, que variam de assaltos até a conduta de si e dos outros.

Outro acidente envolveu um ciclista, também em um cruzamento; o automóvel não para no sinal amarelo e, ao contrário, acelera para não ficar parado no semáforo com sinal vermelho. *“Sim, eu estava voltando do serviço. Quando eu passei no cruzamento, no caso, para mim, estava verde, só que, para ela, quando ficou amarela, para não ficar vermelha, acho que ela pisou para passar e eu estava passando na hora. Ela bateu”*(Ghibli Maseratti). Esse foi o único acidente em que uma mulher esteve envolvida na posição de sujeito condutora de um veículo. A condutora parou para prestar socorro, mas, conforme o informante, *“é a pressa das pessoas... O que mais me indigna é a pressa das pessoas. Por ela querer se adiantar alguns segundos, eu atrasei seis meses da minha vida”* (Ghibli Maseratti).

Outro acidente ocorreu com um usuário do transporte coletivo, que caiu ao descer do ônibus e ficou com o braço preso. *“Na hora em que eu fui descer, eu caí, ele continuou tocando e pegou o meu braço”*. Ele segue, comentando: *“foi um bobeira minha mesmo, cá”* (Enzo Ferrari).

Como já mencionado, o transporte individual acaba sendo o meio de transporte de escolha por diferentes motivos, seja pela posição social, seja pela ausência de transporte coletivo eficaz. Ele se constitui no e pelo exercício de individualização, autonomia e liberdade para realização dos deslocamentos, o que se manifesta na possibilidade de ir e vir para onde e quando quiser, com rapidez e conforto (DAMATTA, 2010). Além disso, há a relação de cumplicidade entre condutor e veículo implicada na construção de masculinidades, fato que não se configura somente em sua positividade, contribuindo também com o ritmo acelerado nas cidades, a competição por espaço, tempo e prioridade em uma luta diária por sobrevivência. Os veículos, como instrumentos que asseguram maior mobilidade e autonomia para habitantes no espaço do trânsito para circulação e deslocamento, também acabam por tornar-se fonte de estresse, situação que retrata um paradoxo.

O homem modifica o seu meio, o seu modo de vida e trabalho pelo progresso e avanços tecnológicos com o objetivo de obter maior qualidade de vida. Visivelmente, esse processo materializou-se no espaço do trânsito com o incremento de veículos automotores para facilitar a dinâmica incessante do movimento. Ao mesmo tempo, o

homem é atingido pelas consequências dos seus atos, que lhe causam sofrimento e provavelmente uma situação de estresse ainda maior quando da circulação nesse espaço (GIDDENS, 1995).

Um fato importante que permite caracterizar e problematizar o espaço do trânsito como sendo um espaço de (re)produção, reiteração e exercícios de masculinidades pode estar relacionado ao maior número de condutores homens, considerando-se o maior número de acidentes de trânsito envolvendo homens, dado que corrobora os desta pesquisa. Soma-se a isso o fato de praticamente todos os acidentes produzirem-se na relação entre homens, tanto na posição de sujeitos que envolvem outros quanto na posição de sujeitos envolvidos. Exceto na situação do atropelamento do ciclista, era uma mulher condutora, que ultrapassa o semáforo, num comportamento também associado à ordem do masculino – individualidade, transgressão, pressa. Essas situações contribuem para a configuração do espaço da rua como espaço masculino, com seus códigos e modos de funcionamento. Pode-se pensar no espaço do trânsito como a casa-dos-homens (WELZER-LANZ, 2004), não só pela presença material, mas pelas características dos comportamentos implícitos nas relações e no modo de estar e relacionar-se a partir da construção e utilização de diferentes códigos.

Mesmo os acidentes sendo muito distintos uns dos outros e envolvendo diversos elementos, é possível identificar algumas semelhanças, dentre elas, o fato de que todos aconteceram em vias públicas urbanas municipais e rodovias. Não houve acidentes ocasionados por falha mecânica ou elétrica, falta de manutenção dos veículos, más condições das estradas, ruas e avenidas ou condições climáticas desfavoráveis. Resultados semelhantes foi encontrado no estudo realizado por Queiroz e Oliveira em 2003: “verificamos que, com a exceção de um caso, eles [os acidentes] aconteceram por falha humana ou imprudência das pessoas envolvidas” (QUEIROZ; OLIVEIRA, 2003, p.107). Essa é uma situação que pode ser problematizada, visto que as condições das estradas, vias e rodovias, a duplicação das faixas de circulação e a sinalização alteram e abrem possibilidades para a ocupação de diferentes posições de sujeito e práticas no estabelecimento de relações no espaço do trânsito que não são

restritas. Essas diferentes possibilidades concomitantes interferem também na dinâmica e na ocorrência de acidentes de trânsito.

A partir da descrição dos acidentes de trânsito nos quais os participantes desta pesquisa estiveram envolvidos, é possível mapear um conjunto de elementos que constroem e evidenciam aspectos relacionais entre homens, carros, normas e outros no espaço do trânsito, resultando nos acidentes de trânsito. As práticas materializam os acidentes no espaço do trânsito e os configuram, ao mesmo tempo em que evidenciam comportamentos individuais e sociais. O acidente de trânsito, como resultante de práticas sociais, permite estabelecer correlações entre elementos de “uma cultura, entre os campos de saber, tipos de normalidade e formas de subjetividade” (FOUCAULT, 2009a, p. 10).

As diferentes culturas estabelecem normas e regras de conduta, construídas e reiteradas por distintos e sutis mecanismos e por diversas instâncias e instituições, tais como família, escola, estado, religião, raça, gênero, geração, idade, o espaço da casa e da rua. Esses processos de construção de normas e regras dão-se mediante processos educativos e práticas pedagógicas cujo objetivo é serem apreendidos e colocados em prática no cotidiano de relações. Os sujeitos estabelecem relações com esses regimes de verdade, constituindo modos de subjetivação que operam em suas práticas cotidianas, sempre provisórias e contingentes.

O espaço do trânsito, sob a ótica do espaço público de governamentalidade do Estado, opera com o Código Brasileiro de Trânsito como elemento organizador das condutas.

[...] a importância é dada sobretudo ao código, à sua sistematicidade e riqueza, à sua capacidade de ajustar-se a todos os casos possíveis, e a cobrir todos os campos de comportamento; [...] a importância deve ser procurada do lado das instâncias de autoridade que fazem valer esse código, que impõem a aprendizagem e a observação, que sancionam as infrações (FOUCAULT, 2009a, p.38)

O Código é uma estratégia biopolítica de governo das condutas individuais e coletivas, na medida em que as regras são para cada um e para todos ao mesmo tempo. Os modos de subjetivação operam sob uma lógica jurídica, na qual o sujeito

deve submeter-se às leis, sob pena de punição. É possível evidenciar a importância do Código como definidor de regras de comportamento nesse espaço pelo aparato policial de vigilância e punição que busca dar-lhe sustentação (FOUCAULT, 2009b).

No entanto, está em operação, simultaneamente com as regras do Código de Trânsito, um conjunto de outras regras de conduta, como a própria matriz regulatória de gênero, sobretudo em seus arranjos de masculinidade, que opera com diferentes códigos e que funciona de maneiras difusas, “constitu[ndo] um jogo complexo de elementos que se compensam, se corrigem, se anulam em certos pontos, permitindo, assim, compromissos ou escapatórias” (FOUCAULT, 2009a, p.33). A norma regulatória de gênero e seus arranjos de masculinidades são mais evidentes do lado das formas de subjetivação e do lado das práticas dos sujeitos, em relações que materializam comportamentos de gênero e masculinidades. Desde antes de nascer, e sofrendo variações de acordo com as especificidades das faixas etárias, a construção das masculinidades e dos modos de ser homem perpassa relações e conhecimentos sobre veículos. Essas relações com veículos ocorrem de diferentes formas em diferentes níveis, variando desde uma relação de intimidade até uma relação de identidade relacional, em que os atributos do sujeito se articulam com características do veículo, tais como agilidade, desempenho, potência, ousadia, velocidade.

As relações entre homens e veículos são pautadas por processos individualizantes; não são construídas na lógica do funcionamento coletivo do espaço do trânsito e muito menos pela internalização de regras para o bom funcionamento desse espaço público. O Código de Trânsito, de certo modo pode entrar em choque com alguns outros códigos não-escritos da sociedade que produzem modos de masculinidade, jeitos de ser homem e atributos valorizados pela masculinidade hegemônica e que estão presentes, inclusive, em propagandas de automóveis, em falas do senso comum, em filmes e novelas, estimulando os homens a serem e procederem de determinados modos. Obedecer estritamente ao Código de Trânsito pode divergir de alguns dos arranjos de masculinidade, e isso pode ser uma fonte de conflitos – em alguns momentos, as regras de funcionamento do espaço do trânsito são respeitadas, em outros, são burladas, e até mesmo se criam novas regras. Isso ajuda a

explicar a maioria dos acidentes aqui analisados e a construção de uma racionalidade biomecânica do acidente de trânsito pela sua regularidade.

Na análise da descrição dos acidentes de trânsito, é possível caracterizar a biomecânica do funcionamento do espaço e do acidente de trânsito que se dá pelas relações de força utilizadas nos deslocamentos e suas consequências. Todo o processo inicia-se com dar a partida. Esse ponto de partida está relacionado com a posição do sujeito no espaço do trânsito, suas necessidades/desejos e o comportamento assumido para atingir seus objetivos. Depois de dar a partida, se estabelecem relações com os veículos, com os outros sujeitos e também com as regras de funcionamento desse espaço. As relações expressam-se e materializam-se mediante relações de poder, de comunicação e de capacidade objetiva – relações distintas, mas imbricadas, no governo de si e na tentativa de governo da conduta do outro, o que resulta em variações entre aceitação e resistência. Consequentemente, quando essa relação não se efetiva conforme o proposto, têm-se o conflito e o estabelecimento de uma relação de violência estrutural, em um exercício de poder que ultrapassa o seu limite, um exercício que pode ser individualizante, no caso de acidentes que não envolvem outros, ou não. A violência estrutural está presente nos arranjos do trânsito nas relações de hierarquização, no desrespeito às regras e no limite nos conflitos quando restringe ao mínimo a possibilidade de reação.

No processo de individualização da conduta, fica evidente o caráter secundário que a legislação ocupa na conduta de alguns habitantes no espaço do trânsito. O abuso segue em um duplo exercício relacionado ao não-cumprimento das normas de trânsito e à tentativa de governo da conduta do outro, o que configura o contexto do acidente de trânsito, além de evidenciar o caráter relacional do espaço do trânsito, saindo da dicotomia entre autor e vítima e manifestando-se pela ausência de poder e submissão.

O comportamento vai desde desatenção, distração e “bobeira” até descuido, o que evidencia imprudência e maior exposição ao risco por excesso de velocidade, uso de álcool ao dirigir, manobras em locais proibidos, manobras arriscadas ou passagem no sinal vermelho. Isso também foi constatado em outros estudos, como no de

Pordeuset al (2010). Segundo os autores, a “falha humana, mundialmente, coloca os acidentes de trânsito como responsáveis por mais de 90% dos acidentes registrados. No Brasil, as principais imprudências são a velocidade excessiva, dirigir sob efeito de álcool, manter distância insuficiente em relação ao veículo dianteiro, desrespeitar a sinalização e dirigir sob o efeito de drogas ilícitas” (PORDEUS, et al, 2010, p.207 e 208). Os autores ainda apontam que aspectos da personalidade e culturais devem ser levados em consideração nas atitudes tomadas no trânsito.

Esses comportamentos são tidos marcadamente como masculinos e estão em funcionamento no espaço do trânsito, construído a partir de uma matriz de gênero nas e pelas relações entre corpos, sexos, sexualidade, veículos e o espaço da rua; os atributos mais fortes estão na individualização do uso do espaço do trânsito, no não-cumprimento das leis de trânsito e na negligência com o outro. A partir dos dados, de uma forma muito rápida, simplista e reducionista, pode-se constatar que os homens são os principais responsáveis pelos acidentes de trânsito, sendo individualmente culpabilizados e passíveis de serem punidos. No entanto, eles também são as principais vítimas. Vale ressaltar as diversas instâncias que coexistem na (re)produção, incitação e experimentação de corpos que habitam o espaço do trânsito, feitas nas e pelas tensões entre a biopolítica normalizadora do Código de Trânsito e as forças de experimentação.

Falar da construção de sujeitos homens habitantes do espaço do trânsito é falar do efeito de uma série de complexas relações que estão presentes em articulação, disputa e contradição, materializadas nas práticas desses sujeitos e suas relações. As masculinidades são produzidas em relação ao corpo, ao carro, aos espaços, a outros homens e mulheres, ao Estado e às coisas, em processos de identificação e diferenciação, individualização e hierarquização. É um conjunto de práticas em torno das masculinidades que produz posições de sujeito sempre em relação, indicando multiplicidade, contingência e transitoriedade, expressas por comportamentos, gestos e relações estabelecidas, a considerar a força regulatória da matriz de gênero.

Essas diferentes práticas estão em funcionamento em um espaço público coletivo, em que se preconiza um exercício de cidadania. Inúmeros conflitos, contradições e divergências estão vivos nos modos de habitar dos homens no espaço do trânsito. A governamentalidade biopolítica do Estado pode estar se desenhando, em certa medida, divergente até mesmo antagônica quando comparada com a matriz de gênero em seus arranjos de masculinidade em exercício no espaço do trânsito.

O acidente de trânsito é um acontecimento que permite identificar e ampliar os efeitos da produção de masculinidades para além dos corpos, engendradas e em circulação nos objetos, especificamente na relação com veículos, nos espaços e nas relações com os outros tanto espaços, símbolos, coisas e sujeitos. O acidente de trânsito apresenta-se como um grave problema, entre tantos outros, relacionado ao espaço do trânsito.

O acidente de trânsito pode ser considerado o problema do posicionamento humano – as posições de sujeito que os habitantes do espaço do trânsito ocupam enquanto condutores de veículos motorizados ou não. Para além do lugar, há também o problema de saber que relações de circulação e classificações os sujeitos estabelecem consigo e com os outros. “Estamos na época em que o espaço se oferece para nós sob a forma de relações de posicionamento” (FOUCAULT, 2009c, p.413). Dessa maneira, pode-se pensar no acidente de trânsito como o entrecruzamento fatal do posicionamento humano com as relações neste tempo e espaço. No acidente, as coisas são deslocadas do lugar violentamente.

6.2 Como os homens veem os acidentes de trânsito e a sua relação com as masculinidades

Quando os participantes foram perguntados sobre o que poderia estar contribuindo para a ocorrência dos acidentes de trânsito, emergiram vários fatores. “*Bah! Várias coisas, não é?*” (Enzo Ferrari); “*Pois é, um acúmulo de fatores*” (Vanquish Aston Martin). Na multiplicidade de elementos relacionados aos acidentes de trânsito,

foram enfatizados fatores internos e externos. Os fatores internos dizem respeito a comportamentos individuais e relacionais, ou seja, fatores relativos às condutas individuais, com implicações para com os outros habitantes do espaço do trânsito. Já entre os fatores externos, assinalou-se a ausência de elementos de sinalização e fiscalização como mecanismos de coerção para cumprimento das normas (DAMATTA, 2010). Estes foram mencionados em menor proporção quando comparados aos fatores internos.

A pressa é uma característica da vida diária, materializada no espaço do trânsito e problematizada pelo F-Type Jaguar: “[...] *as pessoas estão com muita pressa. Entendeu? Não respeitam a velocidade para chegar mais cedo ou saem tarde para chegar no horário*” (F-Type Jaguar). Isso tem relação tanto com o ritmo acelerado dos pedestres e condutores de veículos motorizados ou não, quanto com as intercorrências e imprevisibilidades cotidianas. Outra contextualização da pressa relacionada ao excesso de compromissos, que culmina em um hiperdimensionamento do tempo e na tentativa de dar conta de tudo, está na velocidade, no ritmo acelerado para conseguir cumprir as tarefas. “*Eu acho que as pessoas, hoje, não têm muito tempo, têm muito compromisso, andam muito rápido*” (Brera Alfa Romeo). A pressa, também sinônimo de ausência de paciência, é “amiga da imprudência e irmã do acidente” (DAMATTA, 2010, p.105), como menciona este informante: “[...] *é a desatenção de alguns motoristas, a pressa demais, a ignorância [...]*” (Ghibli Maseratti). Do mesmo modo, a velocidade é amiga da falta de atenção.

O Vanquish Aston Martin enfatiza o aspecto relacional dos comportamentos no espaço do trânsito e as possíveis combinações e variações entre elementos que configuram arranjos que alteram as circunstâncias e podem resultar na problemática do acidente de trânsito. “*Você pode estar em alta velocidade cuidando; você pode estar em baixa velocidade, descuida e se atravessa. Alguém pode estar em baixa velocidade, cuidando e vem outra pessoa, descuidada. Então, são muitos fatores*” (Vanquish Aston Martin). Assim, não haveria simplesmente um comportamento ou um fato isolado, mas sim uma soma de fatores inter-relacionados.

No estabelecimento das relações no espaço do trânsito, também emerge o exibicionismo, em uma competição que busca marcar as diferenças e classificá-las em uma escala hierárquica compartilhada socialmente. *“Não respeitam a placa de sinalização. Se têm que andar a 50 km/h, andam a 60 km/h para mostrar que são melhores do que os outros. Entendeu? Eu acho que a maioria das pessoas, elas não respeitam nem a elas mesmas. Porque isso não é só para elas. Porque, se tu fores fazer uma coisa para ti, tudo bem, mas não fazer para os outros”* (F-Type Jaguar). Essas relações, na maioria das vezes, se estabelecem a partir do olhar, do gesto, do som, da atitude que reverbera na prática individual do outro, em uma operação de códigos não-verbais. Acrescenta-se a isso a falta de consideração consigo e com o outro, como se as masculinidades e os modos de ser homem.

A falta de atenção é uma forma de imprudência. Aparentemente, parecem ser dois comportamentos distintos, mas estão inter-relacionados. A falta de atenção, o descuido, a ausência de preocupação caracterizam um comportamento imprudente, que não busca evitar o perigo e o risco nem agir com cautela. *“Um pouquinho é a falta de atenção, não é? É a imprudência”* (P11 McLaren). A imprudência comporta outro fator, que é a posição do sujeito diante das regras, dos fatos, das coisas e das relações – a infração. *“[...] imprudência, as pessoas não cumprem as regras, que é parar no sinal vermelho, não é? Velocidade, dirigir na velocidade ideal da pista. Se eu estivesse mais rápido ali, eu acho que eu não iria sobreviver, porque a batida iria ser pior. Se ele estivesse mais rápido, também iria ser pior. A questão é obedecer aos sinais de trânsito e obedecer à velocidade”* (Phanton Rolls-Royce).

A imprudência leva à infração, e a infração também é uma forma de imprudência. Algo que vem complexificar ainda mais a problemática do acidente de trânsito é o fato de que, em alguns acidentes, as condutas individuais envolvem outros sujeitos. A imprudência e/ou a infração não dizem respeito somente à relação entre o sujeito e a norma e a legislação de trânsito, mas também têm implicações para outros, considerando que se está em um espaço coletivo. *“A imprudência das pessoas, elas só se preocupam com elas”* (Fusion Ford). *“Foi infração do motorista do carro, que cortou a*

minha frente. Se não fosse ele, eu não estaria aqui agora. Acho que estaria em casa a essa hora” (F-Type Jaguar).

A infração dá visibilidade à transgressão, inobediência e/ou inobservância das regras da ordem do masculino. Isso assinala duas questões importantes. Historicamente, os homens foram formuladores e executores de ações de diferentes ordens e de políticas públicas e quase sempre se asseguraram de benefícios de ordem simbólica e material (GOMES, et al, 2012; GOMES; COUTO, 2012), como se quem fizesse as regras não precisasse cumpri-las, como se estas se referissem somente ao governo de alguns, com certa isenção. Por outro lado, a própria transgressão das regras configura-se como uma prática de masculinidades, na medida em que estabelece uma relação de confronto em uma “declaração de dureza” de ambos os lados (CONNELL, 1995, p.186). O entendimento de seguir as regras, para as masculinidades, pode produzir um efeito de subordinação, e a subordinação é reconhecidamente mais da ordem do feminino, assim como a passividade, a flexibilidade e a aceitação. Em algumas situações, a masculinidade constitui-se em oposição ao feminino.

Outra combinação que geralmente não dá certo é a combinação entre álcool e o ato de dirigir, favorecendo a associação de outros elementos, como a velocidade, que agravam o risco de acidente de trânsito. *“Um pouco é a velocidade, beber bastante”* (Cayman Porsche). Como já mencionado anteriormente, o álcool altera a percepção de tempo, espaço e velocidade, os reflexos, a ação e a reação.

Quanto aos fatores externos, um dos participantes mencionou a *“falta de fiscalização, mais sinalização. Não tem nenhum ‘pare’ para ele parar”* (Aventador Lamborghini). A presença de agentes fiscalizadores externos, somados à sinalização, refere-se à necessidade de uma força de governo que possa colocar limites nas ações dos sujeitos e estabelecer punições em casos de abusos cometidos por determinados sujeitos no espaço do trânsito. A sinalização indica regras claras, evidentes para todos naquele espaço. Há necessidade da manifestação do poder do Estado para conduzir a racionalidade das ações. As relações de poder acionam o Estado.

Há que citar, ainda, outras formas de transporte, como táxis, lotações e ônibus: *“O trânsito de hoje, os taxistas são os maiores imprudentes. Aí, tem o ônibus, que eu uso bastante, eu vejo os motoristas bastante estressados mesmo. A lotação. Outro dia, a EPTC estava fazendo uma pesquisa com uma menina na porta, entregando papelzinho, o ônibus lotado, vendo que não cabia mais nenhuma mosca, e eles ainda enfiando gente”* (Enzo Ferrari). Nessa fala, fica evidente a precariedade do transporte coletivo, além de descaso; o transporte coletivo é utilizado quando não há alternativas. Isso favorece o uso de meios de transporte individuais, dentre eles, os táxis, que também estão com dificuldades de circulação e atuação profissional na atual configuração do trânsito, marcada por superlotação e desobediência às regras.

Os argumentos presentes nas falas desses sujeitos homens habitantes do espaço de trânsito evidenciam dois aspectos importantes na contextualização do espaço do trânsito dentro de um processo social mais amplo, que diz respeito às condições de vida, trabalho, transporte, economia, política, cultura e gênero, bem como ao caráter relacional dos diversos elementos mencionados. A conduta e a atitude são definidas na e pela relação, construindo graus diferenciados de periculosidade e gravidade. A maioria dos elementos relacionados à ocorrência dos acidentes de trânsito refere-se ao comportamento individual e relacional, que se combina com os fatores causais dos próprios acidentes em que os sujeitos estiveram envolvidos.

O aspecto relacional remete a relações de poder. Um sujeito propõe o governo da conduta do outro quando seu caminhão trafega a uma velocidade abaixo da velocidade da via e não dá espaço para ultrapassar, impondo as mesmas condições aos demais motoristas; do mesmo modo, uma caminhonete corta a frente de um motociclista. São homens que estão submetendo outros e sendo submetidos a relações de forças, conflitos e disputas (WELZER-LANG, 2004). As relações entre homens intensificam-se, na medida em que há falta de estrutura viária. As vias e rodovias – a malha viária do país – não acompanharam o aumento da população, da frota de veículos e das necessidades de circulação, o que contribui para a ausência de condições mais democráticas para a circulação de pessoas. Isso se soma à falta de investimento em transporte coletivo de qualidade e na frota de táxis, agravando o

problema de circulação e dos acidentes de trânsito. A opção que o Brasil fez pelo transporte individual, carro e/ou motocicleta, em que cada habitante tem o seu próprio meio de transporte, pode ser um tanto complexa pela falta de estrutura viária, o que pode contribuir por acirrar a disputa por espaço no trânsito, bem como a desigualdade social, pois nem todos/as têm condições para adquirir seu próprio meio de transporte, isso sem considerar as questões ambientais. Tal situação, inclusive, pode repercutir na redução de políticas públicas e investimentos para ampliar e qualificar o transporte coletivo.

Vias duplicadas e bem sinalizadas proporcionam melhores condições de trafegabilidade e segurança, pois há espaço para tráfego mais lento e a via rápida. A estrutura viária é um importante elemento mediador da conduta dos habitantes e das relações por eles estabelecidas. Também se pode citar a falta de atualização da legislação de trânsito, não só no que se refere à punição, mas no que tange aos avanços tecnológicos e às mudanças nos modos de vida e circulação.

A ausência de mecanismos externos de coerção, tais como a presença mais ostensiva da polícia e o aumento na fiscalização, também é apontada como algo que pode favorecer a ocorrência de acidentes de trânsito. Essa é uma questão complexa, uma vez que as regras devem ser internalizadas e colocadas em prática para o bom funcionamento de um espaço que beneficiaria a todos.

Os participantes da pesquisa, ao serem incitados a falar sobre fatores que contribuem para a ocorrência dos acidentes de trânsito, usam termos como “as pessoas”, “alguns motoristas”, “alguém”, “ele”, estabelecendo uma relação de impessoalidade, de não-implicação no fato, não dizendo de si. A impessoalidade também é uma marca da masculinidade, o “tradicional hábito masculino de não falar de si” (WELZER-LANG, 2004, p. 112).

Durante um longo período da história, o homem foi – e até hoje é, em muitas áreas do conhecimento e para muita gente – tomado como sinônimo de humanidade. O substantivo *homem* era empregado para narrar episódios, lutas, conquistas, mesmo que em cena também estivessem envolvidas, em grande número, outras pessoas,

como mulheres, crianças e velhos. A palavra *homem* era mais utilizada de modo genérico, englobando todos os indivíduos (SILVA, 2008).

Isso pode refletir-se no modo como os indivíduos constroem seus corpos, identidades e suas posições de sujeito. Talvez essa posição de sujeito como sinônimo de humanidade cause certa dificuldade de falar sobre si e perceber suas atitudes, suas posições de sujeito e as implicações destas nos acontecimentos; assim, fala-se de situações mais amplas, genéricas, englobando outros. Segundo Louro (2007, p.16), “os grupos sociais que ocupam as posições centrais, ‘normais’ (de gênero, de sexualidade, de raça, de classe, de religião, etc.), têm possibilidade não apenas de representar a si mesmos, mas também de representar os outros. Eles falam por si e pelos ‘outros’ (e sobre os outros)”.

A impessoalidade dos habitantes e as suas relações na dinâmica do espaço do trânsito podem configurar-se como elementos favoráveis para a biomecânica do acidente de trânsito. Conforme DaMatta (2010, p.123), “no trânsito, a primeira lição é entender que todos os seus elementos relacionam-se e que cada qual tem uma enorme capacidade de influenciar a conduta dos outros”. Mesmo se evidenciando o aspecto relacional em várias falas, essa percepção parece ausente. Os outros também são denominados como obstáculos ou perigos, e, na medida em que não me reconheço como integrante e corresponsável por um espaço, minhas atitudes podem configurar-se no “outro”. O espaço do trânsito é um espaço que me permite ocupar várias posições de sujeito em diferentes momentos.

Isso pode contribuir para a reincidência do acidente de trânsito. O acidente deixa de ser algo da ordem do “acidental”, do imprevisto, para tornar-se algo regular no nosso cotidiano, de tal modo que vem a ser um problema de saúde pública. Os acidentes e os “imprevistos eventualmente promovem dano e suas causas são difíceis de serem traçadas com precisão quando os observamos em toda a sua espessura e totalidade. Daí sua classificação como infortúnio, fatalidade, acidente ou desastre” (DAMATTA, 2010, p.16), diferentemente do que acontece hoje com o acidente de trânsito.

Dos 12 entrevistados, sete, já se envolveram em outro acidente antes do narrado aqui, todos de menor gravidade, como queda sozinho de moto. Oito participantes têm amigos e/ou familiares que estiveram envolvidos em acidentes de trânsito, sendo que para dois não foi feita essa pergunta, e somente dois mencionaram não saber de alguém de suas relações que tivesse passado por um acidente: “*não, acho que não*” (Ghibli Maseratti) e “*Não, não me recordo de nenhum*” (Enzo Ferrari) Um entrevistado citou uma situação de morte: “*Tive um primo que faleceu em um acidente*” (Cayman Porsche). Essas situações sinalizam a constância do acidente no espaço do trânsito, o que vem ao encontro dos elevados índices de acidente de trânsito na vida das pessoas, como foi verificado no estudo de Anjos, et al (2007) com pacientes internados no Hospital de Pronto Socorro em São Paulo por acidentes de trânsito, em que 59% deles já tinham sofrido outros acidentes de trânsito. Essa recorrência remete à racionalidade do acontecimento e o distancia da ideia de imprevisto completo.

No estudo realizado em Campo Mourão/PR sobre a caracterização das vítimas de acidentes de trânsito, relacionam-se as causas dos acidentes com o aumento de veículos e o não-acompanhamento deste por um sistema viário e planejamento urbano adequado, a imprudência, a crescente agressividade dos motoristas, decorrente da poluição sonora e atmosférica, o aumento do tempo de percurso e engarrafamentos, a precariedade da educação e da fiscalização do trânsito e a grande movimentação (SOUZA; MORTEAN; MENDONÇA, 2010).

Um estudo sobre os comportamentos de risco para acidentes de trânsito com estudantes de medicina na região sul do Brasil encontrou como principais fatores que contribuem para a ocorrência ou gravidade do último acidente em que esses indivíduos estiveram envolvidos a falta de atenção (59,3%), o desrespeito à sinalização ou preferencial (33,5%) e o excesso de velocidade (22,5%). A ingestão prévia de bebida alcoólica pelo condutor aparece em quinto lugar, com 11,0% (ANDRADE, et al, 2003), de forma semelhante ao que apontam os homens participantes desta pesquisa.

No estudo realizado no hospital de referência para atendimento do trauma em Fortaleza, especificamente com pacientes internados por acidente de motocicleta, na

percepção desses sujeitos, os principais motivos dos acidentes estão relacionados com o risco associado ao excesso de velocidade, à falta de atenção e ao avanço no semáforo vermelho. Em relação a outros estudos, evidenciam-se também o avanço do sinal vermelho, a falta de atenção, o excesso de velocidade e o uso de bebidas alcoólicas como causas desses eventos (PORDEUS, et al, 2010).

Tudo isso contribui para pensarmos na complexidade e dinâmica do espaço do trânsito, assim como na amplitude, extensão e regularidade dos acidentes, em um sem fim de combinações desastrosas que resultam no alto índice de morbimortalidade por acidentes de trânsito. A biomecânica do acidente de trânsito permite trazer para a cena alguns modos de funcionamento das masculinidades pouco problematizados nos estudos referentes a acidentes de trânsito, ficando estas, de certa forma, ocultas entre os fatores envolvidos nesses acontecimentos. Problematizar a construção de arranjos de masculinidades e o seu exercício no espaço do trânsito e considerar esses processos como importantes condicionantes e determinantes atravessamentos na ocorrência dos acidentes de trânsito permite-nos focar as posições de sujeito, as relações e suas dinâmicas. Assim, considera-se que os atributos de masculinidade não estão restritos aos corpos, mas ampliam-se para a relação entre corpos, veículos e o espaço do trânsito.

Outra questão que se coloca é a dimensão social do individual, é o indivíduo nas suas relações consigo e com os outros, relações hierarquizadas e permeadas por relações de poder em um espaço institucionalizado. As ações interferem no funcionamento do espaço do trânsito e na conduta do outro. *“O ruim é que agora a gente está dirigindo e tem que se cuidar e cuidar dos outros também. Por isso, acaba dando muito acidente. Ao invés de a pessoa só cuidar de si, que é fazer o certo, tem que acabar cuidando dos outros que estão na rua”* (F-Type Jaguar). O exercício da individualidade no espaço do trânsito e suas relações muitas vezes implicam a tentativa de governo da conduta do outro, configurando-se como um exercício de abuso, em que a liberdade ultrapassa o seu exercício legítimo, podendo também resultar em situações de violência. Portanto, prefiro não me referir ao acidente de trânsito como meramente

falta de sorte ou obra do acaso, mas analisar a biomecânica nos acidentes e os arranjos de masculinidade.

6.3 Masculinidades e os acidentes de trânsito

A linguagem permite construir um conhecimento sobre o espaço do trânsito ao mesmo tempo em que o constrói como um espaço de construção e exercício de masculinidades. A materialidade da linguagem está em operação nas relações estabelecidas entre corpos, veículos e as práticas de deslocamento no espaço da rua, caracterizando modos de funcionamento que incidem na biomecânica do acidente de trânsito, como se percebe nas falas dos homens habitantes desse espaço que experienciaram o acidente de trânsito.

As práticas dos homens habitantes do espaço do trânsito, suas relações e suas falas inscrevem-se em certo regime de verdades que permite que esses sujeitos se reconheçam como homens, tendo efeitos nos seus modos de vida. Talvez o que apareça na biomecânica do acidente de trânsito seja “um problema das relações entre o sujeito e os jogos de verdade” (FOUCAULT, 2010b, p.274). A partir da fala desses sujeitos, é possível mapear como eles se constituem e constituem um número de práticas relacionadas aos regimes de verdade/saber e de poder sobre as masculinidades. As relações funcionam como modos de subjetivação, e seus efeitos são evidenciados nas práticas de circulação no espaço do trânsito, nas relações com outros sujeitos e com o próprio acidente de trânsito (FOUCAULT, 2010b).

Dos 12 entrevistados, oito consideram que existem relações entre o comportamento masculino e os acidentes de trânsito, dois afirmam que os comportamentos estão mudando, um não concorda com essa relação; a um participante, essa questão não foi colocada. As relações entre homens, marcadores sociais e identitários, veículos e o espaço do trânsito, expressas nas suas práticas, por meio de seus gestos, atitudes e comportamentos, fazem com que características do corpo, dos veículos e dos espaços se convertam em definidores de gênero,

especialmente em arranjos de masculinidade, em uma dinâmica de processos complexos. A construção dos argumentos que relacionam arranjos de masculinidades aos acidentes de trânsito envolve o comportamento de homens em relação a outros homens e às normas de trânsito e a comparação entre comportamentos de homens e mulheres.

As relações entre homens e masculinidades são marcadamente relações de disputa que, ao mesmo tempo, marcam a multiplicidade, a pluralidade, e conformam uma hierarquia entre os diferentes homens, como menciona F-Type Jaguar: “*Sim, porque o homem tem isso de ser melhor do que os outros. Eu sou um bom motorista. [Mas por que tu és um bom motorista?] Porque eu ando a 100 km/h, 200 km/h, porque eu sei fazer uma curva sem diminuir. Homem não gosta de ser, digamos, não sei qual a palavra [Desafiado]. Eu aceito fazer racha para provar que eu sou melhor do que o outro*” (F-Type Jaguar).

Outra marca característica dessas relações refere-se à competição entre homens: “*De certa forma, o homem gosta de colocar velocidade no veículo, gosta de querer aparecer para os outros que estão fora ou dentro do veículo, de certa forma, o homem acha que aquilo ali dá mais status*” (Phanton Rolls-Royce). Soma-se à competição o confronto estabelecido pelas relações de comunicação expressas por meio da linguagem do trânsito: “*Ah! No caso de um cortar a frente do outro, eu vou cortar a frente dele agora porque ele cortou a minha, e acaba acontecendo... Um batendo no outro*” (Ghibli Maseratti). A construção de arranjos de masculinidades também passa pela aprovação e reconhecimento de outros homens. “Cada homem competindo com os outros deve mostrar o tempo todo, mais do que qualquer outra coisa, que é homem de verdade” (WELZER-LANG, 2004, p.117). Um dos domínios da biomecânica do acidente de trânsito é o confronto. Este também materializa uma disputa hierarquizante, manifesta por exibição de masculinidade de ambos os lados (CONNELL, 1995), do tipo: “se alguém me faz uma coisa, eu vou lá e respondo; não tenho como não responder, sou homem”.

No estabelecimento de relações, qualquer sinal de fraqueza, a menor hesitação apresentada por um dos lados, é passível de abuso, em uma tentativa de governo da

conduta do outro, e o mesmo ocorre em situações de resistência. O abuso, ao mesmo tempo em que sustenta uma divisão hierárquica entre masculinidades, estabelece um jogo de pertencimentos e distanciamentos, mas tendo a matriz de gênero como referente (WELZER-LANG, 2004). As relações não são livres de tensões e contradições. Um entrevistado também assinala a pluralidade de arranjos de masculinidade ao dizer: “*Não que todos sejam assim, mas a grande maioria pensa dessa forma*” (Phanto Rolls-Royce).

Os marcadores identitários e sociais estão presentes e explicitamente materializados nas racionalidades expressas nas relações, de modo a torná-las hierarquizantes no espaço do trânsito. “*As pessoas querem ter um carrão, uma moto, querem andar a uma velocidade superior à permitida, querem ultrapassar para chegar antes ao destino... Esse é o motivo de tanto acidente*” (Aventador Lamborghini). As posições de sujeito são atravessadas por questões de classe, em que a condição econômica e social é materializada e expressa, entre outras formas, pelo veículo que o condutor está utilizando. Essa condição também supõe modos próprios de deslocamento no espaço do trânsito, com o privilégio de desobedecer às regras, assim como de submeter os outros aos seus modos de circulação. Tem-se, assim, o estabelecimento de conflitos entre diferentes modos de comportamento.

Outros elementos que acirram as disputas têm a ver com a autoestima e a autoconfiança: “*Eu acho que isso que o homem tem, tem uma autoestima muito grande, quer ser melhor do que qualquer um*” (F-Type Jaguar). O excesso de autoconfiança e autoestima pode minimizar e até mesmo dificultar a percepção do risco ao qual o sujeito está se expondo e expondo os outros. “*Sim, os homens se sentem muito confiantes, mas não percebem que o carro pode ser um grande risco se não souberem lidar com ele*” (Fusion Ford).

As práticas de masculinidade são intrinsecamente vinculadas ao comportamento ativo e viril em relações de disputa, hierarquizantes e baseadas na autoconfiança, em que o abuso se torna um elemento da ação e se estabelece na e pela relação. “*Ficam tentando ultrapassar, ou geralmente tu estás na preferencial e aí precisas parar para a*

peessoa passar (eles são meio apressadinhos) para não causar o acidente” (P11 McLaren).

Essa conjugação de elementos que constituem arranjos de masculinidade configura comportamentos imprudentes e impulsivos na dinâmica das relações, sejam elas individuais entre homens, veículos e normas do espaço de trânsito, sejam as relações com os outros. A tomada de decisão quanto aos modos de deslocar-se no espaço do trânsito não leva em consideração todas as implicações de cada aspecto da situação e as possíveis consequências, agravadas pela velocidade e a multiplicidade de elementos inter-relacionais em alguns momentos (ARAÚJO; MALLOY-DINIZ; ROCHA 2009). *“Alguns não têm a noção do que pode acontecer, levam muito na brincadeira” (Gol Volkswagen).*

A inconsequência, ou a minimização das possíveis consequências, somada à velocidade, marca o comportamento masculino no que se refere à possibilidade de experimentação. Trata-se de um exercício que pode ser considerado de liberdade e autonomia, como um teste da potência do veículo e da habilidade do sujeito como condutor.

Sei lá, acho a vontade de querer correr, correr demais, adrenalina, vou correr e tal, pisa no acelerador e acaba se ralando (Ghibli Maseratti).

Um pouco é a pressa deles, e acho que um automóvel, um caminhão, é uma arma se você não souber usar (P11 McLaren).

O governo da individualidade marca esse cenário como perigoso e caótico: *“Acho que tem a ver, sim. Hoje em dia, o pessoal é todo meio louco. Anda rápido, a maioria bebe” (Cayman Porsche).* A *“bebida, excesso, por aí vai” (Ghibli Maseratti).* O álcool é um elemento que compõe o quadro de excessos e transgressões de masculinidades na descrição dos acidentes de trânsito. Há outras pesquisas e informações do próprio departamento de trânsito que identificam esse fator como predisponente e, em muitas situações, como fator causal de acidentes. *“O combate ao álcool na direção é uma das prioridades na gestão de trânsito no RS, conforme recomendação da OMS” (DETRAN-RS, 2014).* O regulamento da própria legislação do trânsito proíbe o uso de álcool para condutores. No entanto, o seu uso, mesmo

apresentando queda, permanece significativo, conforme notícia do DETRAN-RS no dia 06/03/2014: “neste Carnaval, 10% dos testes de etilômetro realizados resultaram em infrações por alcoolemia, enquanto a média nas operações anteriores foi de 15% [...], foram realizados 6.342 testes de etilômetro, retirando das vias 630 motoristas alcoolizados, 167 dos quais levados a delegacias por incorrerem em crime de trânsito”.²⁵

Um fator que pode estar contribuindo para a manutenção da ingestão de álcool e a condução de veículos, além do hábito de consumo de bebida alcoólica, é a “personificação do uso e efeito do álcool” (DAMATTA, 2010, p.117), em que cada sujeito identifica a quantidade de consumo considerada possível para ingerir e, na sua avaliação, permanecer em condições de dirigir. Entretanto, como descrito anteriormente, a ingestão de álcool altera a percepção (DAMATTA, 2010).

Os arranjos de masculinidade também são construídos em relação aos comportamentos das mulheres, assinalando as diferenças, na maioria das vezes, hierarquizadas e em oposição (GIFFIN, 2005). No espaço do trânsito, as características de masculinidade são marcadas pela desatenção, enquanto que, “[...] *geralmente, as mulheres são mais atenciosas no trânsito do que muitos homens*” (P11 McLaren). A construção de atributos de masculinidade também se dá na e pela comparação com atributos de feminilidade. Essa comparação constrói ao mesmo tempo masculinidades e feminilidades, ampliando a extensão dos arranjos de feminilidade para além dos corpos e incluindo a relação com as coisas e com os outros mediante os modos de conduzir e circular no espaço do trânsito.

“O outro lado desta moeda é a mulher” (GIFFIN, 2005, p.48), situação exemplificada na comparação que Phantom Rolls-Royce faz considerando sua conduta no trânsito e a conduta da sua namorada. “*Acho que sim. Eu tenho uma namorada que também dirige moto. Ela disse para mim que, se fosse ela dirigindo a moto dela naquele horário, ela não teria atravessado aquele sinal verde sem olhar para os lados. Teria olhado para os lados. Acredito que a mulher seja bem mais cuidadosa do que um*

²⁵Disponível em: <http://www.detran.rs.gov.br/index.php?action=noticias&cod=2269>, acessado em 30/03/2014.

homem” (Phanton Rolls-Royce). Os arranjos de feminilidade são marcados e evidenciados pela emoção, sensibilidade, cuidado, delicadeza, passividade, prudência, obediência, voltando-se para o âmbito doméstico e privado (GIFFIN, 2005).

No entanto, os arranjos de masculinidade e feminilidade não são fixos nem restritos aos corpos. Alguns espaços, instituições, organizações e situações colocam em confronto comportamentos masculinos e femininos, como o próprio espaço público da rua. Esses confrontos permitem “perceber a construção mútua de sujeitos e realidade social e um processo constante de resistência e acomodação” (GIFFIN, 2005, p.49). “*Ah! Os homens andam em velocidade mais rápida do que as mulheres. Ah! Eu acho que, na média geral, já não mais. Não digo a exceção, mas geral... Conheço mulheres que andam muito mais rápido, fazem muito mais loucura do que homens*” (Vanquish Aston Martin). Começamos a vivenciar alguns deslocamentos dos comportamentos identificados e denominados como da ordem das mulheres e do feminino.

Um exemplo desses desdobramentos é o de uma mulher que foi flagrada pela Polícia Rodoviária Federal (PRF) andando na *free-way*, sentido capital - litoral norte do Rio Grande do Sul, no início da tarde de uma terça-feira, dia 04/03/2014, a uma velocidade de 184 km/h. “De acordo com a PRF, ao ser abordada, ela apenas alegou ‘não ter percebido’ que estava em alta velocidade. O caso é considerado o recorde entre as ocorrências do gênero durante o feriadão de carnaval. A mulher, que viajava ao lado do marido, terá de pagar multa de R\$ 574”²⁶.

Os comportamentos dos homens são efeitos da matriz de gênero, especialmente em seus arranjos de masculinidades, que constituem modos de subjetivação e suas relações. Há um conjunto de regras que funcionam ou pretendem funcionar por meio de modos de subjetivação, “isto é, a maneira pela qual o indivíduo estabelece sua relação com essa regra e se reconhece como ligado à obrigação de pô-la em prática” (FOUCAULT, 2009a, p.35), produzindo corpos que governa e seus efeitos

²⁶Disponível em: <http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/transito/noticia/2014/03/flagrada-184-kmh-motorista-diz-prf-que-nao-percebeu-velocidade.html>

normalizadores, ao mesmo tempo marcando diferenças possíveis no estabelecimento de relações provisórias e contingentes. Percebem-se atitudes de disputa, competição e enfrentamento que se inscrevem na ordem do masculino, ativo e viril, o que liga os sujeitos homens habitantes do espaço do trânsito a certo regime de verdades referente às masculinidades. Ao mesmo tempo, sinalizam-se diferenças, marca-se a multiplicidade e estabelece-se um jogo de pertencimento que hierarquiza arranjos de masculinidade e abre espaço para as relações de poder, em que os diferentes marcadores socioidentitários assinalam as posições de sujeito (classe, idade, ocupação) e os seus pertencimentos, assim como a relação com o outro (sujeito ou o próprio espaço do trânsito), na tentativa de governo da conduta do outro. São comportamentos (autoconfiança, maior exposição ao risco, desatenção) intrinsecamente implicados na geodinâmica do espaço do trânsito e na biomecânica do acidente de trânsito.

Esses comportamentos constituem-se e constituem no espaço do trânsito a partir da multiplicidade de elementos que o habitam e suas relações, configurando um espaço transitório de justaposição complexo e dinâmico. Todos esses elementos produzem-se e produzem, articulando diferentes posições de sujeito e um sem número de relações. O espaço do trânsito e a biomecânica do acidente de trânsito são marcadamente masculinos. O indivíduo e o seu comportamento são o foco, não como origem e causa, mas como efeitos de diferentes discursos e pertencimentos, estabelecendo relações entre si. Não se podem excluir desse contexto eventuais falhas do veículo, a ausência de equipamento destinado ao controle do tráfego e até mesmo um erro de construção da via pela qual se trafega. O espaço do trânsito configura-se como um espaço de vigoroso exercício de masculinidades, onde as relações se pautam pela tentativa de governo da conduta do outro e configuram a biomecânica do acidente de trânsito.

7 VOLTANDO PARA CASA

Depois de percorrer alguns caminhos pelo espaço do trânsito, estranhar o que talvez, de alguns modos, seja familiar, atentar para as múltiplas relações estabelecidas entre a (re)produção e as práticas de masculinidades no espaço do trânsito e parar no acidente de trânsito, fazer um desvio na rota e entrar no HPS, é chegada a hora de voltar para casa. Ao entrar no carro, ela reprograma o GPS para encontrar o melhor trajeto para voltar para casa, tendo como ponto de partida um estacionamento na Av. José Bonifácio e como ponto de chegada a Av. Coronel Lucas de Oliveira. É um percurso de 2,8 Km, que pode ser feito em oito minutos de carro, sem trânsito; a pé, o percurso seria de 2,5 Km, em 34 minutos, aproximadamente. No entanto, no horário de trânsito, chega a exigir mais de 30 minutos de carro.

Ela sai da Av. José Bonifácio em direção à Rua Santa Terezinha, para o carro na esquina para esperar a sua vez de entrar à direita na Av. Venâncio Aires; como há um congestionamento e a rua está tomada de carros, estava demorando para entrar na avenida. O segundo carro na fila atrás dela era um táxi, cujo motorista manifestou sua inconformidade e repulsa com a demora, a ponto de sair da fila, parar ao seu lado, à esquerda, na contramão, e enfiar-se no meio dos carros, forçosamente abrindo um espaço para tentar passar, permanecendo atravessado entre o carro da frente, o carro estacionado e o dela, até que o fluxo prosseguisse lentamente. Ao entrar na Av. Venâncio Aires, ela segue em frente, cruza a Av. Osvaldo Aranha e, logo em seguida, entra na primeira rua à direita, a Rua Felipe Camarão. Uma moto que estava ao seu lado, à direita, buzina levemente, em uma comunicação que busca chamar atenção para a sua presença. Novamente, ela vira à direita na primeira rua, a Bento Figueiredo, onde se depara com uma pessoa atravessando na faixa de segurança – ela precisa parar, sem saber se o carro de trás também vai fazê-lo. Outra rua congestionada, tráfego em baixa velocidade; na mesma quadra, logo à frente, outra pessoa está cruzando a rua por entre os carros.

Quando chega à esquina para entrar à esquerda na Av. Ramiro Barcellos, extremamente congestionada, um motorista permanece parado e sinaliza com a mão em um gesto de permissão de passagem; ela agradece com um movimento de cabeça. Segue pela Av. Ramiro Barcellos lentamente, no lado esquerdo, onde precisa ficar à direita para entrar na Rua Casemiro de Abreu. Há uma tentativa de comunicação com o motorista ao seu lado, que simplesmente a ignorou, não olhando e seguindo em frente. Ela foi forçando a sua entrada na fila do lado direito até conseguir entrar na Rua Casemiro de Abreu.

Entrando na rua, ela respira aliviada, pois parece ter encontrado uma via com possibilidade de trafegar mais tranquilamente. Ela segue até a Rua Quintino Bocaiuva, onde pega a direita, a primeira à esquerda e, logo em seguida, a primeira à direita para descer a Rua Vicente da Fontoura, quase em casa. Já mais aliviada, ela está descendo a ladeira quando, de repente, um motorista para no meio da pista sem dar seta para entrar à direita – mais um susto. Em seguida, ela dobra à esquerda e, já na Cel. Lucas de Oliveira, chega à sua casa com segurança.

Esse foi um caminho escolhido por ela para voltar para casa. Não necessariamente foi o melhor trajeto. Vale ressaltar que existem muitos caminhos para chegar a determinados lugares. Esses caminhos constituem-se como modos de planejamento para chegar aonde se quer chegar. Obras, tráfego intenso, acidentes de trânsito no percurso, fatores climáticos ou outros eventos podem fazer com que diferentes caminhos sejam percorridos em diferentes momentos. Nesse percurso, não havia nenhum acidente nem congestionamentos devido a algum acidente de trânsito.

...

Estar no trânsito realizando meus deslocamentos cotidianos, assim como estar no trânsito, simultaneamente, como pesquisadora desse espaço e de suas múltiplas interações, cruzamentos, justaposições e conflitos, entre sujeitos, veículos, sinais, normas e leis de trânsito, permitiu-me “estar dentro da pesquisa”, vivenciar e experienciar situações que contribuíram para que eu refletisse sobre esses fatos e me (re)posicionasse em relação a eles, inclusive, para ouvir “só podia ser mulher”. O corpo

da pesquisadora é relevante para entrar em alguns espaços. Situação semelhante aconteceu quando escolhi o HPS para a realização da pesquisa. O fato de ser profissional da saúde, especificamente enfermeira, este corpo e suas (inter)ações contribuem para a circulação nesse espaço, bem como para a identificação de situações mais ou menos favoráveis para a realização da pesquisa. O corpo carrega consigo marcas éticas e políticas, entre outras.

A narrativa do deslocamento pelo espaço da rua até a casa marca questões que atravessaram e constituíram esta tese. A linguagem constitui e materializa esses espaços e suas relações a partir de diferentes signos, sinais e significados, ditos e não ditos, que interagem e constroem tanto a comunicação quanto as relações entre os diversos elementos (sujeitos pedestres, condutores, passageiros, policiais, profissionais de saúde, carros, motos, bicicletas, *skates*, faixas de segurança, semáforos, placas de trânsito). Os diversos processos de comunicação estabelecidos, a cada instante, negociam os desejos e necessidades tanto do sujeito quanto dos outros nas e por meio das relações estabelecidas a cada encontro. Esses encontros e negociações são marcados fortemente por questões de gênero e poder, portanto, não são livres de tensões, conflitos, resistências e violência estrutural na tentativa de prevalência do seu desejo, o que implica a tentativa de governo da conduta do outro, balizada por discursos que colocam em operação algumas verdades que funcionam como regras.

O espaço do trânsito mostrou-se potente para se analisarem a (re)produção e as práticas de masculinidade que engendram homens, veículos e suas relações em um paradoxal exercício de masculinidades, aproximando alguns homens dos serviços de saúde, nesse caso, especificamente o HPS. Tecer a ideia de interação entre corpo, sexo, gênero, masculinidades e veículos no espaço do trânsito a partir de campanhas publicitárias de automóveis e de suas práticas no espaço do trânsito e no acidente de trânsito marca efeitos da norma de gênero nos modos de subjetivação e produz uma coerência estável entre corpo, sexo, gênero e masculinidade que não está restrita aos corpos e comportamentos, mas também se materializa nas práticas e nas relações que os sujeitos estabelecem com objetos, máquinas, espaços e serviços e produz efeitos no nível das posições de sujeito, desejos, comportamentos e (inter)ações.

Neste exercício analítico, o conceito de gênero e a produção de masculinidades são materializados nas práticas e nas relações, como efeito de uma norma que produz e governa corpos e comportamentos de homens. Outro elemento que também dá visibilidade e certa materialização dessa coerência entre corpo, sexo, gênero e masculinidade é que raramente os homens são contextualizados em uma problemática de gênero em relação ao acidente de trânsito, mantendo-se atrelados a este acontecimento como um dado, sem serem problematizados.

Essa coerência está evidenciada de modo capilar na micropolítica das relações e no próprio acidente de trânsito. O acidente de trânsito é um acontecimento efeito das relações que os sujeitos estabelecem com os discursos que perpassam regimes de verdade, relações de poder e práticas que expressam o modo como os sujeitos se relacionam. O acidente de trânsito pode ser analisado como um problema da posição do sujeito no caso específico desta pesquisa os sujeitos homens em relação consigo, nas técnicas de si, e em relação ao outro, seja este o Estado ou outros sujeitos.

Os acidentes de trânsito deixam de ser algo acidental, da ordem do infortúnio, do eventual, e tornam-se algo cotidiano. A sua regularidade permite mapear uma racionalidade que inclui o imprevisto, o inesperado, a emergência, mas também o esperado, o previsível. Essa racionalidade é marcada fortemente por arranjos de masculinidade, considerando-se a incidência de arranjos de masculinidade na biomecânica do acidente de trânsito.

A racionalidade biomecânica do acidente de trânsito considera o engendramento entre o humano e a máquina, no caso, homens e veículos, nessa dinâmica que envolve conexões entre relações de forças, desejos e necessidades nas práticas dos sujeitos nas condutas de si para a realização dos seus deslocamentos e na relação que estabelecem com o outro, assim como na tentativa de governo da conduta do outro.

O Estado é soberano na caução de governar esse espaço em termos de estrutura e funcionalidade, desde a formação até o controle, fiscalização e punição, constituindo um apanágio profissional e técnico minuciosamente definido e multifacetado, distribuído pelo corpo da população nas tramas da governamentalidade

biopolítica. O Estado está presente na cena e implicado nos modos de subjetivação dos sujeitos habitantes e de suas práticas. No entanto, os discursos do Estado no agenciamento desse espaço, em alguns momentos, são divergentes de algumas práticas dos sujeitos que habitam esse mesmo espaço. A pluralidade do espaço do trânsito promove o encontro de diferentes posições de sujeitos e práticas que não estão livres de tensões e conflitos. Trata-se de um espaço onde todos têm direitos iguais e interesses diversos.

O HPS entra em cena na dinâmica do espaço do trânsito, entre outras coisas, a partir dos acidentes de trânsito. Pode-se pensar no espaço do trânsito e no espaço do HPS também como espaços de governo biopolítico a partir do viés da saúde. Múltiplos mecanismos de governo atuam sobre o corpo da população. O espaço pré-hospitalar governamentalizado pela saúde preconiza uma conduta de si voltada para a prevenção, prudência, respeito às regras do trânsito e à sinalização. Em contrapartida, o HPS é um espaço institucionalizado do tratamento de agravos decorrentes de trauma, dentre eles, o próprio acidente de trânsito, sendo muito mais um lugar de reabilitação. Também pode ser analisado como uma instituição biopolítica com marcas de gênero, na medida em que propõe um cuidado voltado para a manutenção dos corpos dos sujeitos, caracterizada por pronto atendimento, objetividade e resolutividade. Além disso, é um lugar que por si só guarda a legitimidade da busca por atendimento devido à gravidade do estado de saúde.

Esta tese procurou a construção de um espaço singular para falar sobre a relação entre a (re)produção de masculinidades, o seu exercício no espaço do trânsito e suas relações com os acidentes trânsito, sendo uma entre muitas possibilidades. A construção desta tese não pretendeu encontrar ou revelar a causa única e verdadeira dos acidentes de trânsito, assim como não estava preocupada com a busca de uma solução para a problemática do acidente de trânsito; ao contrário, procurou trazer outras questões para complexificar e ampliar ainda mais o debate sobre esse acontecimento, produzindo um conhecimento que inclui questões de gênero e arranjos de masculinidade para colocá-los em diálogo com os demais conhecimentos produzidos e acumulados a respeito da temática.

A construção desta tese instigou, incitou novas curiosidades a respeito das relações de gênero e classe que marcam os acidentes de trânsito. Há vontade de continuar pesquisando questões que acredito que sejam importantes e que devam ser colocadas no debate sobre a redução dos acidentes de trânsito, como o envolvimento das mulheres nos acidentes de trânsito e sua relação com as feminilidades e masculinidades. Também considero pertinente a produção de um painel mais amplo de representações e práticas, com a participação de diferentes sujeitos que experienciam de diferentes modos o acidente de trânsito, desde a sua ocorrência até a prestação de atendimento pré-hospitalar e hospitalar no Hospital de Pronto Socorro de Porto Alegre e no cuidado domiciliar.

Esta é uma tentativa de mostrar a interação entre diversos fatores e a maneira como os indivíduos reagem, envolvendo a complexidade das relações estabelecidas no espaço do trânsito. Escrever sempre implica correr alguns riscos, pois toda e qualquer informação não tem apenas um sentido...

7.1 Rua da Passagem (trânsito)

Letra: Lenine

Cantor: Ney Mato Grosso

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
Para-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, tchau.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Selma Maffei de. **Acidentes de transporte em Londrina – PR: análise das vítimas dos acidentes e das fontes de informação**. São Paulo: Faculdade de Saúde Pública da USP, 1998. Tese de doutorado.
- ANDRADE, Selma Maffei de; JORGE, Maria Helena P. Mello. Acidentes de transporte terrestre em município da Região Sul do Brasil. In: **Revista de Saúde Pública**, São Paulo, 35(3), p.318-320, 2001.
- ANDRADE, Selma Maffei de; SOARES, Darli Antonio; BRAGA, Gabriel Pereira, MOREIRA, Jemima Herrero; BOTELHO, Fábio Martins Nardo. Comportamentos de risco para acidentes de trânsito: um inquérito entre estudantes de medicina na região sul do Brasil. In: **Revista da Associação Médica Brasileira**, São Paulo, 49(4), p. 439-44, 2003.
- ANJOS, KC; EVANGELISTA, MRB; SANTOS-SILVA J; ZUMIOTTI, AV. Paciente vítima de violência no trânsito: análise do perfil socioeconômico, características do acidente e intervenção do Serviço Social na emergência. In: **Acta Ortopédica Brasileira**, São Paulo, 15(5), p.262-266, 2007. Disponível em URL: <http://www.scielo.br/aob>.
- ARAÚJO, Júlio César; LOBO-SOUSA, Ana Cristina. Considerações sobre a Intertextualidade no hipertexto. In: **Revista Linguagem em (Dis)curso**, Palhoça, SC, v. 9, n. 3, p. 565-583, set./dez. 2009.
- ARAÚJO, Marcus Maximilliano; MALLOY-DINIZ, Leandro Fernandes; ROCHA, Fábio Lopes. Impulsividade e acidentes de trânsito. In: **Revista de Psiquiatria Clínica**, São Paulo, vol. 36, nº 2, p.60-8, 2009.
- AZEVEDO Rodrigo. Secretaria de Estado de Defesa Civil. Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro. Seção SALVAMENTO. Assunto: **Acidente Rodoviário /Queda de Veículo Procedimento Operacional Padrão**, Versão1ª, Modelo ANALÍTICO, p. 1/13, 2012.
- BASTOS, Yara Gerber Lima, ANDRADE Selma Maffei de, SOARES Darli Antônio. Características dos acidentes de trânsito e das vítimas atendidas em serviço pré-hospitalar em cidade do sul do Brasil. In: **Caderno de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v.21, nº 3, p.815-822, 2005.
- BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Atenção à Saúde. Departamento de Ações Programáticas Estratégicas. **Linha de Cuidado ao Trauma a Rede de Atenção às Urgências e Emergências**. Portaria Nº 1.365, de 8 de julho de 2013. Brasília, 2013.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Relatório Anual 2011**, ano 9, n.º 05: ANTT, Brasília, 2012c.

BRASIL. Conselho Nacional de Saúde. **Resolução Nº 466, de 12 de dezembro de 2012 que trata de pesquisas e testes em seres humanos**. Publicada no Diário Oficial da União 13 de junho 2013. Brasília, 2012b.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito - Denatran. Lei 11.705, de 19 de junho de 2008. Altera a Lei n 9.503 de 23 de Setembro de 1997, que institui o **Código de Trânsito Brasileiro**. Diário Oficial da União 20 jun, 2008.

BRASIL. Departamento Nacional de Trânsito - Denatran. **Lei 12.760 de 19 de junho de 2012**. Altera a Lei n 9.503 de 23 de Setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Diário Oficial da União 20 dez, 2012a.

BRASIL. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Retrato das desigualdades de gênero e raça**. 4ª ed. - Brasília: IPEA, 2011. 39 p.: il. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/livro_retradodesigualdade_ed4.pdf. 2011c.

BRASIL. Ministério da Saúde. DATASUS. Sistema de Informação de Mortalidade – SIM. **Consolidação da base de dados de 2011**. Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sim/cnv/obtpr.defe>. [Acessado em 2013 dez 15]. 2011b.

BRASIL. Ministério da Saúde. Departamento Nacional de Saúde. Divisão De Organização Hospitalar. **História e evolução dos hospitais**. Rio de Janeiro, 1944. Reedição de 1965.

BRASIL. Ministério da Saúde. **Política Nacional de Redução da Morbimortalidade por Acidentes e Violências**. Portaria n.º 737/GM 16 de maio de 2001

BRASIL. Ministério da Saúde. Portaria n. 2048/GM, de novembro de 2002. Anexo: **Regulamento técnico dos sistemas estaduais de urgência e emergência**. Diário Oficial da União, Brasília, DF, nov. 2002. Disponível em: <<http://www.saude.gov.br/sas/PORTARIAS/Port2002/Gm/GM-2048.htm>>. Acesso em: 25 nov. 2013.

BRASIL. Ministério da Saúde. Portaria No 1359/GM, de 21 de julho de 2003. **Constitui a Comissão Nacional com a finalidade de avaliar e definir políticas de promoção da saúde, prevenção e controle das DANT'S.**

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Atenção à Saúde. Política Nacional de Humanização da Atenção e Gestão do SUS. **Acolhimento e classificação de risco nos serviços de urgência** / Ministério da Saúde, Secretaria de Atenção à Saúde, Política Nacional de Humanização da Atenção e Gestão do SUS. – Brasília: Ministério da Saúde, 2009. 56 p. : il. color. – (Série B. Textos Básicos de Saúde).

BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise de Situação de Saúde. **Saúde Brasil 2010: Uma análise da situação de saúde e de evidências selecionadas de impacto de ações de vigilância em saúde.** Brasília: MS; 2011a.

BRASIL. Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito, Conselho Nacional de Trânsito Departamento Nacional de Trânsito. **100 anos de Legislação de Trânsito no Brasil: 1910 – 2010.** Brasília, 2010.

BRASIL. Ministério das Cidades. Departamento Nacional de Trânsito. **Política Nacional de Trânsito.** Brasília – DF, 2004.

Brasil. Ministério dos Transportes. **Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte** 2014a. Disponível <http://www.transportes.gov.br/conteudo/37149> acessado em 09 de janeiro de 2014

BRASIL. Secretaria Nacional Antidrogas. **Sistema para Detecção do Uso Abusivo e Dependência de Substâncias Psicoativas: Encaminhamentos, Intervenção Breve, Reinserção Social e Acompanhamento** - SUPERA. Brasília, 2006.

BRITTEN, Nicky. Entrevistas qualitativas. In: POPE, Catherine; MAYS, Nicholas (Orgs.). **Pesquisa qualitativa na atenção à saúde.** Porto Alegre, Artmed, 2009. 172p.

BUTLER, Judith. Corpos que pesam: sobre os limites discursivos do “sexo”. In: LOURO, Guacira Lopes (Org). **O corpo educado: pedagogias da sexualidade.** Tradução dos artigos: Tomaz Tadeu da Silva – 2ª ed. 3ª reimpressão – Belo Horizonte: Autêntica, 2007.

CAMPOS, Gastão Wagner de Sousa; ONOCKO-CAMPOS, Rosana Teresa; DEL BARRIO, Lourdes Rodriguez. Políticas e práticas em saúde mental: as evidências em questão. In: **Revista Ciência & Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, 18(10), p.2797-2805, 2013.

CASTIEL, Luís David. Loucuras da razão: subjetividade e corpo-risco. In: SANTOS, Luís Henrique S; RIBEIRO, Paula R. C. (ORGS). **Corpo, gênero e sexualidade: instâncias e práticas de produção nas políticas da própria vida**. Rio Grande: FURG, 2011.

CASTRO, Edgardo. **Vocabulário de Foucault – Um percurso pelos seus temas, conceitos e autores**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2009.

CECCIM, Ricardo B. A emergência da educação e ensino da saúde: interseções e intersectorialidades. **Revista Ciência & Saúde**, Porto Alegre, v.1, n.1, p.9-23, jan/jun.2008.

CECCIM, Ricardo B. Educação Permanente em Saúde: desafio ambicioso e necessário. **Interface - Comunicação, Saúde, Educação**. São Paulo, v.9, n.16, p.161-77, set.2004/fev.2005.

CECÍLIO, LCO. As necessidades de saúde como conceito estruturante na luta pela integralidade e equidade na atenção em saúde. In: Pinheiro R, Mattos RA, organizadores. **Os sentidos da integralidade na atenção e no cuidado à saúde**. Rio de Janeiro (RJ): UERJ, IMS: ABRASCO; 2001. p.113-26

CONNELL, Robert W. Políticas da Masculinidade. In: **Revista Educação & Realidade**. Gênero e educação. Porto Alegre, vol.20, nº2, p.185 – 206, jul./dez. 1995.

CONNELL, Robert W; MESSERSCHMIDT James W. Masculinidade hegemônica: repensando o conceito. In: **Revista Estudos Feministas**, Florianópolis, 21(1), p. 424, janeiro-abril, 2013.

COSTA, Marisa Vorreber da. Apresentação. In: COSTA, Marisa Vorreber (Org). **Caminhos investigativos I: novos olhares na pesquisa em educação**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Lamparina editora, 2007.

CURY, Augusto. **O vendedor de sonhos**. São Paulo: Editora Academia de Inteligência, 2008.

DAL PAI, Daiane; LAUTERT, Liana. Sofrimento no trabalho de enfermagem: reflexos do “discurso vazio” no acolhimento com classificação de risco. In: **Escola Anna Nery Revista de Enfermagem**, Rio de Janeiro, 15 (3), p. 524-530, jul-set, 2011.

DAL PAI, Daiane; LAUTERT, Liana. Trabalho e saúde no cotidiano de enfermagem em um serviço público de pronto-socorro. Nota prévia. **Revista Escola de Enfermagem USP**. São Paulo, v.40(1), p.134. 2006.

DALL'AGLIO, Jeanne Silveira. Aspectos epidemiológicos dos acidentes de trânsito em Uberlândia, MG, 2000. In: **Bioscience Journal**, Uberlândia, v. 26, n. 3, p. 484-490, May/June, 2010.

DAMATTA, Roberto. **A casa & a rua**. 5ª ed. Rio de Janeiro: Ed. Rocco, 1997.

DAMATTA, Roberto. **Fé em Deus e Pé na Tábua - Ou Como e Por que o Trânsito Enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro: Ed.Rocco, 2010.

DENATRAN. **Frota de veículos**. 2013a.

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

DENATRAN. Departamento Nacional de Trânsito. **Resoluções nº 311/2009 e 312/2009 de 18 de dezembro de 2013** do Conselho Nacional de Trânsito. Brasília, 2013 b. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/notacontranabsairbag.pdf>

DREYFUS, Hubert L.; Rabinow, Paul. **Michel Foucault, uma trajetória filosófica para além do estruturalismo e da hermenêutica**. Rio de Janeiro. Forense Universitária, 1995.

DUARTE, André. Biopolítica e resistência: o legado de Michel Foucault. In: RAGO, Margareth; VEIGA-NETO, Alfredo (Org). **Figuras de Foucault**. 2.ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2008.

FAIRCLOUGH, Norman. **Discurso e mudança social**. Izabel Magalhaes, Coordenadora da tradução, revisão técnica e prefácio. Brasília: Editora Universidade de Brasília. 2001.316 p.

FENABRAVE Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores. Relatório Semestral de 2009. Denatram Disponível:

http://www.tela.com.br/dados_mercado/Anual%20e%20Semestral/semestral2009.pdf.

Acessado em 15/12/2013.

FERREIRA, Taciana Fernandes Araújo; NÁPOLIS, Ana Carolina Ramos de; LIMA, Cicília Santos; ARAÚJO, Larissa Cristina; GARCIA, César Bertoldo; LIMA, Priscilla Soares; SÁ, Danilo Martins de; SILVEIRA, Jeanne. Estudo da gravidade dos pacientes vítimas de acidentes de trânsito atendidos pelo Hospital de Clínicas de Uberlândia de dezembro de 2005 a março de 2006 segundo índices de trauma. In: **Bioscience Journal**, Uberlândia, v. 25, n. 2, p. 152-160, Mar./Apr. 2009.

FIGLIUZZI, Adriza. **Homens sobre rodas: representações de masculinidades nas páginas da revista quatro rodas**. Porto Alegre: UFRGS, 2008. Dissertação (Mestrado em Educação), Faculdade de Educação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2008. Orientador Fernando Seffner.

FISCHER, Rosa Maria Bueno. Foucault e a análise do discurso em educação. In: **Caderno de Pesquisa**. [online]. São Paulo, n.114, p. 197-223, nov. 2001. ISSN 0100-1574.

FONSECA, Márcio A. Entre a vida governada e o governo de si. In: ALBUQUERQUE JUNIOR, Durval M; VEIGA-NETO, Alfredo; SOUZA FILHO, Alípio (ORG). **Cartografias de Foucault**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2008.

FOUCAULT, Michel. A ética do cuidado de si como prática da liberdade. IN: **Ditos & Escritos V – Ética, sexualidade, política**. 2 ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2010b.

FOUCAULT, Michel. **A ordem do discurso: aula inaugural do Collège de France, pronunciada em 2 de dezembro de 1790**. 20ª ed. São Paulo: Edições Loyola, 2010a.

FOUCAULT, Michel. **As palavras e as coisas: uma arqueologia das ciências humanas**. 5ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1990.

FOUCAULT, Michel. **Em defesa da sociedade: curso dado no Collège de France (1975-1976)**. 1ª ed.1999, 4ª tiragem. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

FOUCAULT, Michel. **História da Sexualidade I: a vontade de saber**. 18ª ed. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1988. 2007b.

FOUCAULT, Michel. **História da Sexualidade II: o uso dos prazeres**. 13ª ed. Rio de Janeiro: Edições Graal, 2009a.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do Poder**. 24 ed. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979. 2007a.

FOUCAULT, Michel. Nietzsche, a genealogia, a história. IN: **Ditos & Escritos II – Arqueologia das ciências e história dos sistemas de pensamento**. 2 ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2008.

FOUCAULT, Michel. Outros Espaços. In: **Ditos e Escritos III. Estética: literatura e pintura, música e cinema**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2009c.

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e Punir: nascimento da prisão**. 37 ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009b.

FURTADO, Betise Mery Alencar S.M.; ARAÚJO Jr., José Luiz C.; CAVALCANTI, Paulleti. Hospital da Restauração: uma análise dos possíveis impactos após a municipalização dos serviços de saúde. In: **Revista Brasileira de Epidemiologia**, São Paulo, vol. 7, nº 3, set, 2004.

GARLET, Estela Regina; LIMA, Maria Alice Dias da Silva; SANTOS, José Luís Guedes dos; MARQUES, Giselda Quintana. Finalidade do trabalho em urgências e emergências: concepções de profissionais. In: **Revista Latino-americana de Enfermagem**, Ribeirão Preto, 17(4), jul/ago, 2009a.

GARLET, Estela Regina; LIMA, Maria Alice Dias da Silva; SANTOS, José Luís Guedes dos; MARQUES, Giselda Quintana. Organização do trabalho de uma equipe de saúde no atendimento ao usuário em situações de urgência e emergência. In: **Revista Texto & Contexto Enfermagem**, Florianópolis, 18(2), p. 266-72, Abr-Jun, 2009b.

GASTALDO, Denise. Prefácio. Pesquisador/a desconstruído/a e influente? Desafios da articulação teoria-metodologia nos estudos pós-críticos. In: MEYER, Dagmar E; PARAÍSO, Marlucy A. (ORG). **Metodologias de pesquisas pós-críticas em educação**. Belo Horizonte: Mazza Edições, 2012.

GIDDENS, A. A vida em uma sociedade pós-tradicional. In: **Modernização Reflexiva** (Giddens, A.; Beck, U.; Lash, S., orgs.), São Paulo: Ed. Unesp, 1995, pp 72-98.

GOELLNER, S. A produção cultural do corpo. In: Guacira Lopes Louro, Jane Felipe, Silvana Vilodre Goellner (Org.). **Corpo, gênero e sexualidade: um debate contemporâneo na educação**. 8ª ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

GOLIAS, ARC; CAETANO R. Acidentes entre motocicletas: análise dos casos ocorridos no estado do Paraná entre julho de 2010 e junho de 2011. In: **Revista Ciência & Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, 18(5), p.1235-1246, 2013.

GOMES, Luana dos Passos; MELO, Enirtes Caetano Prates. Distribuição da mortalidade por acidentes de trânsito no município do Rio de Janeiro. In: **Escola Anna Nery Revista de Enfermagem**, Rio de Janeiro, 11 (2), p. 289 – 95, jun, 2007.

GOMES, Romeu; COUTO, Marcia Thereza. Homens, saúde e políticas. In: **Revista Ciência & Saúde Coletiva** [online], Rio de Janeiro, vol.17, nº10, p.2566-2566, out, 2012.

GOMES, Romeu; LEAL, Andréa Fachel; KNAUTH, Daniela; SILVA, Geórgia Sibebe Nogueira da Silva. Sentidos atribuídos à política voltada para a Saúde do Homem. In: **Revista Ciência & Saúde Coletiva** [online], Rio de Janeiro, vol.17, nº10, p. 2589-2596, out, 2012.

GIFFIN, Karen. A inserção dos homens nos estudos de gênero: contribuições de um sujeito histórico. In: **Revista Ciência & Saúde Coletiva** [online]. 2005, vol.10, n.1, pp. 47-57. ISSN 1413-8123.

KNAUTH, Daniela R; COUTO, Márcia T; FIGUEIREDO, Wagner S. A visão dos profissionais sobre a presença e as demandas dos homens nos serviços de saúde: perspectivas para a análise da implantação da Política Nacional de Atenção Integral à Saúde do Homem. In: **Revista Ciência & Saúde Coletiva** [online]. Rio de Janeiro, vol.17, n.10, pp. 2617-2626, out. 2012. ISSN 1413-8123.

LAURENTI, Ruy; JORGE, Maria Helena P. M; GOTLIED, Sabina Lea Davidson. Perfil epidemiológico da morbimortalidade masculina. In: **Revista Ciência & Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, v.10, nº 1, p.35 – 46, jan/mar. 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.br/scielo>>.

LOURO, Guacira L. Pedagogias da sexualidade. In: LOURO, Guacira Lopes (Org). **O corpo educado: pedagogias da sexualidade**. Tradução dos artigos: Tomaz Tadeu da Silva – 2ª ed. 3ª reimpressão – Belo Horizonte: Autêntica, 2007.

LOURO, Guacira L. **Um corpo estranho – ensaios sobre sexualidade e teoria queer**. Belo Horizonte: Autêntica, 2004.

LOURO, Guacira L. Currículo, gênero e sexualidade – o “normal”, o “diferente” e o excêntrico. In: LOURO, Guacira L; FELIPE, Jane; GOELLNER, Silvana V. (ORG). **Corpo, Gênero e Sexualidade: um debate contemporâneo na educação**. 8.ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

MAGALHÃES, Andréa Fernandes; LOPES, Creso Machado; KOIFMAN, Rosalina; MUNIZ, Jorge Pascoal Torres. Prevalência de acidentes de trânsito auto referidos em Rio Branco, Acre. In: **Revista de Saúde Pública**, São Paulo, 45(4), p. 738-44, 2011.

MALTA, Deborah Carvalho; MASCARENHAS, Márcio Dênis Medeiros; BERNAL, Regina Tomie Ivata; SILVA, Marta Maria Alves; PEREIRA, Cimar Azeredo; MINAYO, Maria Cecília de Souza; MORAIS NETO, Otaliba Libânio. Análise das ocorrências das lesões no trânsito e fatores relacionados segundo resultados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) – Brasil, 2008. In: **Revista Ciência & Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, 16(9), p. 3679-3687, 2011.

MARÍN, Leticia; QUEIROZ, Marcos S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. In: **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 16(1), p.7-21, jan-mar, 2000.

SOUZA, Maria de Fátima Marinho de; MALTA, Deborah Carvalho; CONCEIÇÃO, Gleice Margarete de Souza; SILVA, Marta Maria Alves da; GAZAL-CARVALHO, Cynthia; MORAIS NETO, Otaliba Libânio. Análise descritiva e de tendência de acidentes de transporte terrestre para políticas sociais no Brasil. In: **Revista Epidemiologia e Serviços de Saúde**, Brasília, 16(1), p. 33 – 44, 2007.

MARQUES, Giselda Quintana; LIMA, Maria Alice Dias da Silva. Demandas de usuários a um serviço de pronto atendimento e seu acolhimento ao sistema de saúde. In: **Revista Latino-americana de Enfermagem**, Ribeirão Preto, 15(1), janeiro-fevereiro, 2007.

MASCARENHAS, Márcio D. M. et al. Epidemiologia das causas externas no Brasil: mortalidade por acidentes e violências no período de 2000 a 2009. In: BRASIL. Ministério da Saúde. Secretaria de Vigilância em Saúde. *Saúde Brasil 2010: Uma análise da situação de saúde e de evidências selecionadas de impacto de ações de vigilância em saúde*. 2010.

MERHY, E. A perda da dimensão cuidadora na produção da saúde - uma discussão do modelo de assistência e da intervenção no seu modo de trabalhar a assistência. In: CAMPOS, C.R.; MALTA, D.C.; REIS, A.T.; SANTOS, A.F.; MEHRY, E.E. (ORGS). **Sistema Único de Saúde em Belo Horizonte: reescrevendo o público**. São Paulo: Xamú, p.103-20, 1998.

MEYER, Dagmar E. Abordagens pós-estruturalistas de pesquisa na interface educação, saúde e gênero: perspectiva metodológica. In: MEYER, Dagmar E; PARAÍSO, Marlucy A. (ORG). **Metodologias de pesquisas pós-críticas em educação**. Belo Horizonte: Mazza Edições, 2012a.

MEYER, Dagmar E.; PARAÍSO, Marlucy A. Metodologias de pesquisas pós-críticas ou sobre como fazemos nossas pesquisas. In: MEYER, Dagmar E; PARAÍSO, Marlucy A. (ORG). **Metodologias de pesquisas pós-críticas em educação**. Belo Horizonte: Mazza Edições, 2012.

MEYER, Dagmar E; SOARES, Rosângela F. Modos de ver e se movimentar pelos “caminhos da pesquisa pós-estruturalista em Educação: o que podemos aprender com – e a partir de – um filme. In: COSTA, Marisa V; BUJES, Maria Isabel E. (ORG). **Caminhos investigativos III: riscos e possibilidades de pesquisar nas fronteiras**. Rio de Janeiro: DP&A, p. 23- 44, 2005.

MINAYO, Maria Cecília S; SOUZA, Ednilsa R. Violência e saúde como um campo interdisciplinar e de ação coletiva. In: **História, Ciências, Saúde**. Rio de Janeiro: Manguinhos, IV(3): 513-531, nov. 1997-fev. 1998.

MONICO, J. F. G. Posicionamento por ponto de alta precisão utilizando o GPS: uma solução para a geodinâmica. In: **Revista Brasileira de Geofísica**, vol. 18, nº 1, 2000.

MONTERO, Maritza. Sobre lá noción de paradigma. In: MERCADO, Francisco; GASTALDO, Denise; CALDERÓN (Orgs.). **Paradigmas y diseños de la investigación cualitativa em salud**. Guadalajara, México: Universidad de Guadalajara, 2002. p.233-248.

MORAES NETO, Otaliba L. et al. Mortalidade por acidentes de transporte terrestre no Brasil na última década: tendências e aglomerados de risco. In: **Revista Ciência & Saúde Coletiva**, 17(9), p.2223-2236, 2012.

NAYDUCH, Donna. **Nurse to Nurse: cuidados no trauma em enfermagem**; Porto Alegre: AMGH, 2011. 619p.

NICHOLSON, Linda. Interpretando o gênero. In: **Revista de Estudos Feministas**. Florianópolis, SC, vol.08, n.02, pp. 09-41, 2000. ISSN 0104-026x. [online].

OLIVEIRA, Nelson Luiz Batista de; SOUSA, Regina Marcia Cardoso de. Fatores associados ao óbito de motociclistas nas ocorrências de trânsito. In: **Revista da Escola de Enfermagem da USP**, São Paulo, 46(6), p.1379-86, 2012. Disponível em: www.ee.usp.br/reeusp/

OMS. **Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action**. WHO Library Cataloguing-in-Publication 2013

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU), **Assembleia Geral das Nações Unidas de 19 de Abril de 2012**. Acessado em 13 de dezembro de 2013.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE (OMS). **Classificação Estatística Internacional de Doença e Problemas relacionados à Saúde**. 10ª Revisão. São Paulo: Centro Colaborador da OMS para Classificação de Doenças em Português. Editora da Universidade de São Paulo, v.1, 2008.

PORDEUS, Augediva Maria Jucá; VIEIRA, Luiza Jane Eyre de Souza; ALMEIDA, Paulo César de; ANDRADE, Luciene Miranda de; SILVA, Ana Carine Goerschi; LIRA, Samira Valentim Gama. Fatores associados à ocorrência do acidente de motocicleta na percepção do motociclista hospitalizado. In: **Revista Brasileira em Promoção da Saúde**, Fortaleza, 23(3), p. 206-212, jul./set., 2010.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal de Porto Alegre. Secretaria Municipal de Saúde de Porto Alegre. Hospital de Pronto Socorro de Porto Alegre. Porto Alegre, 2013a. Disponível: http://www2.portoalegre.rs.gov.br/sms/default.php?p_secao=175

PORTO ALEGRE. Secretaria Municipal de Saúde. Coordenadoria Geral de Vigilância em Saúde. Equipe de Vigilância de Eventos Vitais, Doenças e Agravos Não Transmissíveis. *Inquérito sobre Atendimentos por Violências e Acidentes em Serviços Sentinela de Urgência e Emergência do Sistema de Vigilância de Violências e Acidentes (VIVA) Capitais, Distrito Federal e municípios selecionados*. Porto Alegre, 2013b. Disponível em: http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/cgvs/usu_doc/ev_viva_2011_relatorio_inquerito.pdf

QUEIROZ, Marcos S; OLIVEIRA, Patricia C. P. Acidentes de trânsito: uma análise a partir da perspectiva das vítimas em Campinas. In: **Revista Psicologia & Sociedade**, Belo Horizonte, 15 (2), p. 101-123; jul./dez, 2003.

RIO GRANDE DO SUL. **Lei 11.400 de 1999**, chamada de *Lei do Bom Motorista*.

RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Administração e dos Recursos Humanos. Departamento Estadual De Trânsito. **Frota em Circulação no RS**. Porto Alegre, 2013a. Disponível: <http://www.detran.rs.gov.br/index.php?action=portal&subm=17>. Acessado em 23/01/2014.

RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Administração e dos Recursos Humanos Departamento Estadual De Trânsito. **Cadastro de Condutores no RS**. Porto Alegre, 2013b. Disponível: <http://www.detran.rs.gov.br/index.php?action=portal&subm=17>. Acessado em 02/02/2014.

RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Administração e dos Recursos Humanos Departamento Estadual De Trânsito. **Infrações de Trânsito Cometidas no RS**. Porto Alegre, 2013c. Disponível: <http://www.detran.rs.gov.br/index.php?action=portal&subm=17>.

ROCHA GS, SCHOR N. Acidentes de motocicleta no município de Rio Branco: caracterização e tendências. In: **Revista Ciência & Saúde Coletiva**, Rio de Janeiro, 18(3), p.721-731, 2013.

ROCHA, GS. **Caracterização dos acidentes de trânsito e vítimas no município de Rio Branco/AC**. São Paulo, 2009. Dissertação de Mestrado – Faculdade de Saúde Pública da USP.

RUBIN, Gayle; Butler, Judith. Tráfico sexual: entrevista. In: **Cadernos Pagu** [on line], n.21, p.157-209, 2003.

SANTOS, José Sebastião dos; SCARPELINI, Sandro; BRASILEIRO, Sérgio Luís L.; FERRAZ, Clarice Aparecida; DALLORA, Maria Eulália L. V.; SÁ, Marcos Felipe Silva de. Avaliação do modelo de organização da unidade de emergência do HCFMRP-USP, adotando, como referência, as políticas nacionais de atenção às urgências e de humanização. In: **Revista da Faculdade de Medicina de Ribeirão Preto-USP**, Ribeirão Preto, 36, p. 498-515, abr./dez, 2003.

SCOTT, Joan. Gênero: uma categoria útil de análise histórica. In: **Revista Educação & Realidade**. Porto Alegre, vol.20, n° 2, p.71-99, jul/dez.1995.

SEFFNER, Fernando. **Derivas da masculinidade: representação, identidade e diferença no âmbito da masculinidade bissexual**. Porto Alegre: UFRGS, 2003. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Educação. Programa de Pós-Graduação em Educação, 2003.

SEFFNER, Fernando. Masculinidade bissexual e violência estrutural: tentativas de compreensão, modalidades de intervenção. In: UZIEL, Anna Paula; RIOS, Luís Felipe; PARKER, Richard G.(ORGS). **Construções da sexualidade: gênero, identidade e comportamento em tempos de AIDS**. Rio de Janeiro: Pallas: Programa em Gênero e Sexualidade IMS/UERJ e ABIA, 2004.

SEFFNER, Fernando; FIGLIUZZI, Adriza. Na escola e nas revistas: reconhecendo pedagogias do gênero, da sexualidade e do corpo. In: **Revista da FACED**, Salvador, n.19, p.45-59, jan./jun. 2011.

SILVA, Alessandra Dartora da. **Entre a saudade do passado e os desafios do presente: representações de velhice, saúde e doença entre homens**. Porto Alegre: UFRGS, 2008. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Educação. Programa de Pós-Graduação em Educação, 2008.

SILVA, Tomaz Tadeu da. **Documentos de Identidade: uma introdução as teorias do currículo**. 2ª ed. 10ª reimpressão. Belo Horizonte: Autêntica, 2007.

SOARES, Dorotéia Fátima Pelissari de Paula; MATHIAS, Thais Aidar de Freitas; SILVA, Daniela Wosiack da; ANDRADE, Selma Maffei de. Motociclistas de entrega: algumas características dos acidentes de trânsito na Região Sul do Brasil. In: **Revista Brasileira de Epidemiologia**, São Paulo, 14(3), p. 435-44, 2011.

SOUZA, Ademir Peres de; MORTEAN, Elenita de Cacia Menoci; MENDONÇA, Fernanda de Freitas. Caracterização dos acidentes de trânsito e de suas vítimas em Campo Mourão, Paraná, Brasil. In: **Revista Espaço para à Saúde**, Londrina, v. 12, n. 1, p. 16-22, dez, 2010.

TAPIA-GRANADOS, J. A . La reducción del tráfico de automoviles: Una política urgente de promoción de la salud. **Revista Panamericana de Salud Publica**, v. 3, p. 137-151. 1998. Disponível em http://www.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid+S1020-49891998000400003&lng+&nr. Acesso em 17/02/2014.

TRAVERSINI, Clarice; BELLO, Samuel E. L. O numerável, o mensurável e o auditável: estatística como tecnologia para governar. In: **Revista Educação & Realidade**. Porto Alegre, v.34 (2), p. 135-152, mai/ago, 2009.

VASCONCELLOS, Eduardo A. O que é trânsito? São Paulo: Brasiliense, 1998. 120p.
VEIGA-NETO, Alfredo. Governo ou Governamento. In: **Currículo sem Fronteiras**, v.5, n.2, p.79-85, Jul/Dez 2005.

VERONESE, Andréa Márian; OLIVEIRA, Dora Lúcia Leidens Corrêa de. Os riscos dos acidentes de trânsito na perspectiva dos moto-boys: subsidies para a promoção da saúde. In: **Caderno de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 22(12), p.2717-2721, dez, 2006.

VERONESE, Andréa Márian; OLIVEIRA, Dora Lúcia Leidens Corrêa de; NAST K. Risco de vida e natureza do SAMU: demanda não pertinente e implicações para a enfermagem. In: **Revista Gaúcha de Enfermagem**, Porto Alegre, 33(4), p142-148, 2012.

VICTORA, Ceres G.; KNAUTH, Daniela R.; HASSEN Maria de Nazareth Agra (Org.). **Pesquisa qualitativa em saúde: uma introdução ao tema**. 1ª ed. Porto Alegre: Tomo Editorial, 2000.

VILLELA, Wilza V; PEREIRA, Pedro P. G. Gênero, uma categoria útil (para orientar políticas)? In: **Revista Ciência & Saúde Coletiva** [online], Rio de Janeiro, vol.17, no.10, p. 2585-2587, out. 2012.

WELZER-LANG, Daniel. Os homens e o masculino numa perspectiva de relações sociais de sexo. IN: SCHPUN, Monica R. **Masculinidades**. São Paulo: Boitempo Editorias: Santa Cruz do Sul, Edunisc, 2004.

WILHEIM, Jorge. Mobilidade urbana: um desafio paulistano. In: **Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo**, São Paulo, v.27, n.º.79, 2013

ZAGO, Nadir. *A entrevista e seu processo de construção: reflexões com base na experiência prática de pesquisa*. In: **Itinerários de pesquisa**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

ZERO HORA (2014). FRANCO, Sergio da Costa. Automóvel e o padrão de vida. 05/01/2014b, p.11 Seção Artigos.

ZERO HORA (2014). Porto Alegre busca soluções para amenizar o sufoco no trânsito. 05/01/2014a, p.30 GERAL [Seção Trânsito].

APÊNDICE A

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE EDUCAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM EDUCAÇÃO

Termo de Compromisso para Utilização de Dados Institucionais

Título do Projeto:

Acidentes de trânsito como experiência de atravessamentos entre saúde e construção das masculinidades	
---	--

Os pesquisadores do presente projeto se comprometem a preservar as informações institucionais que serão coletadas em bases de dados do Hospital de Pronto Socorro de Porto Alegre. Concordam, igualmente, que estas informações serão utilizadas única e exclusivamente para execução do presente projeto. As informações somente poderão ser divulgadas em atividades acadêmicas e científicas, no contexto do projeto de pesquisa aprovado.

Porto Alegre, ____ de _____ de 2014.

Nome do Pesquisador Responsável	Assinatura
Fenando Seffner	
Nome do Pesquisador Auxiliar	Assinatura
Alessandra Dartora da Silva	

APÊNDICE B

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE EDUCAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM EDUCAÇÃO

ROTEIRO DE ENTREVISTA HOMENS VÍTIMAS DE ACIDENTE DE TRANSPORTE TERRESTRE

CARACTERIZAÇÃO DO INFORMANTE

Idade:	Você já recebeu alguma multa? Qual a velocidade que você normalmente anda?
Cor (autodeclarada):	
Escolaridade:	Como você se avalia dirigindo?
Ocupação:	
Estado civil:	
Com quem mora:	
Tem filhos? Quantos?	
Quem mais trabalha na sua casa?	
Quem é responsável pelo sustento da casa?	
Quantos carros tem?	
Quem dirige na sua casa?	
Quem dirige o seu carro?	
A quanto tempo você dirige?	
O que você gosta em carros e/ou motos?	
Você tinha seguro?	

O acontecimento: o acidente de transporte terrestre

Você pode descrever como aconteceu o acidente de transporte terrestre? Data? Horário em que aconteceu? Condições climáticas? Quem estava dirigindo no momento do acidente? Que velocidade você estava?

Como você chegou até o hospital? Quem está acompanhando você?

Quais os tipos de lesão que você sofreu e os locais? Que procedimentos foram realizados?

O acidente estava relacionado ao trabalho?

Você já esteve envolvido em outros acidentes de transporte terrestre?

Você tem amigos e/ou familiares que já sofreram algum tipo de acidente de transporte terrestre? Você pode fazer algum comentário, descrevê-los.

O que você acha que contribuiu para a ocorrência de acidentes de transporte terrestre? Na sua opinião o acidente de trânsito pode estar relacionado ao comportamento do masculino?

O que você acha que pode ser feito para reduzir os acidentes de transporte terrestre?

Como está sendo esta experiência para você? O que o acidente esta e vai interferir na sua vida?

Na sua opinião qual a relação entre saúde e acidente de transporte terrestre? Você tem alguns cuidados relacionados à sua saúde?

APÊNDICE C

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE EDUCAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM EDUCAÇÃO

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Você está sendo convidado a participar desta pesquisa, que tem como objetivo conhecer a experiência de homens vítimas de acidentes de trânsito e do seu atendimento no Hospital de Pronto Socorro de Porto Alegre. Para realização desta pesquisa, serão realizadas entrevistas, que consistem em conversas informais, com um roteiro. Estas serão gravadas, para maior fidedignidade das informações, e posteriormente transcritas e analisadas.

Embora este trabalho não possa gerar nenhum benefício imediato aos participantes, este estudo poderá trazer vários benefícios em longo prazo para a assistência à saúde do homem. Este estudo apresenta risco mínimo ao participante. Todas as informações coletadas neste estudo são estritamente confidenciais, e em nenhum momento será divulgado o nome do pesquisado.

Os resultados agregados serão utilizados para fins acadêmicos e podem ser publicados em revistas científicas e congressos acadêmicos. É importante lembrar que você tem liberdade de recusar-se a participar e também de recusar-se a continuar participando em qualquer fase da pesquisa, sem qualquer prejuízo.

Caso você tenha dúvidas ou solicite esclarecimento, poderá entrar em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), pelo telefone: (51) 3308- 3738 ou, ainda, com o Comitê de Ética em Pesquisa da Secretaria Municipal de Saúde de Porto Alegre, telefone: (51) 3289-5517.

Li e entendi este formulário de consentimento livre e esclarecido. Todas as minhas dúvidas foram esclarecidas. Decidi participar deste estudo voluntariamente.

Assinatura do sujeito da pesquisa: _____

Assinatura do professor orientador: _____

Assinatura do pesquisador auxiliar: _____

Data: _____

Observação: O presente documento, baseado no item IV das Diretrizes e Normas Regulamentadoras para a Pesquisa em Saúde, do Conselho Nacional de Saúde (Resolução 466-12), será assinado em duas vias, de igual teor, ficando uma via em poder do Participante ou de seu Representante Legal e outra com o Pesquisador Responsável.