

OS IMPACTOS DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO POR LESÃO CORPORAL NA VIDA DOS VITIMADOS EM FACE AO CONTROLE SOCIAL DO ESTADO

IMPACTS OF TRANSIT ACCIDENTS FOR BODY INJURIES IN THE LIFE OF VITIMATES IN FACE OF SOCIAL STATE CONTROL

MAISA SALES GAMA TOBIAS. Doutora em Engenharia de Transportes – POLI/USP, professora de Engenharia Civil e de Mestrado em Engenharia Naval da Universidade Federal do Pará.

MARCO JOSÉ ANDRADE CRUZ. Mestre em Desenvolvimento e Meio Ambiente Urbano – UNAMA, técnico do Núcleo de Avaliação e Procedimento Disciplinar, Funcional e Ético da Secretaria Municipal de Saúde de Belém/PA.

Av. Augusto Correa, 1, Campus Guamá, Belém-PA, CEP 66075-110. E-mail: isatobias1@gmail.com

RESUMO

O acidente de trânsito é um fenômeno que causa lesões, afetando a vida pessoal, profissional e familiar dos vitimados. O estudo em foco é resultado de uma pesquisa exploratória com abordagem crítico-analítica, efetuado na Vara de Execuções de Penas e Medidas Alternativas em Belém do Pará. A amostra envolveu casos de lesões corporais escolhidos aleatoriamente entre os processos em fase de execução de pena. Através da análise documental dos processos foi possível obter localização, dados socioeconômicos dos sujeitos da pesquisa e referentes aos acidentes, bem como entrevistas aplicadas para capturar a essência do fenômeno pesquisado. Os resultados indicaram que o impacto que o acidente de trânsito causa na vida dos vitimados ultrapassa os danos visíveis, afetando a vida pessoal e profissional da vítima. No que tange ao Estado, a presença é percebida na esfera judicial, sendo a respectiva Vara um dos órgãos executores de sentença condenatória.

PALAVRAS-CHAVE: Acidentes. Lesão. Crime. Trânsito. Vítimas.

ABSTRACT

The traffic accident is a phenomenon that causes injuries, affecting the personal, professional and family life of the victims. The focus study is the result of an exploratory research with a critical-analytical approach, carried out in the Court of Executions of Penalties and Alternative Measures in Belem of Para. The sample involved cases of randomly chosen injuries among the processes in the penalty execution phase. Through the documentary analysis of the processes, it was possible to obtain location, socioeconomic data of the subjects of the research and referring to the accidents, as well as interviews applied to capture the essence of the phenomenon researched. The results indicated that the impact of the traffic accident on the lives of the victims exceeds the visible damages, affecting the personal life and the professional of the victim. Regarding to the State, the presence is perceived in the judicial sphere, being the respective Court one of the executing agencies of condemnatory sentence.

KEYWORDS: Accidents. Lesion. Crime. Traffic. Victims.

INTRODUÇÃO

O acidente de trânsito é um grave problema no mundo contemporâneo que afeta tanto os países ricos quanto os países pobres, deixando um rastro de dor, sofrimento, sequelas e mortes. Apesar do Código de Trânsito vigente (BRASIL, 1988) vigente prever leis mais duras, e, mesmo com os avanços na engenharia de tráfego, os acidentes de trânsito continuam evoluindo e causando: danos materiais, ambientais, custos previdenciários, despesas com internações e indenizações, deixando sequelas visíveis e invisíveis. Desta forma, o pós-acidente traz repercussão para a vida pessoal, profissional e familiar dos envolvidos, o que afeta também, familiares e a sociedade como um todo.

As estatísticas oficiais demonstram que aqueles que conseguem sobreviver acabam por adquirir deficiências, consideradas sequelas visíveis, no entanto, os estudos de Cavalcante et al (2009) mostram a existência de transtornos pós-traumáticos, denominadas de sequelas invisíveis, resultantes dos acidentes. Surgem questionamentos sobre as consequências das lesões provocadas por acidente de trânsito na vida pessoal, familiar e profissional do vitimado, a curto e longo prazo, tanto para quem adquire deficiência física, como para aquele que desenvolve transtorno pós-traumático, com impacto em sua vida que vai de além das feridas no corpo: na vida pessoal – pode adiar ou inviabilizar planos pessoais; profissionalmente – pode resultar em perdas econômicas, em decorrência da interrupção temporária ou permanente das atividades produtivas; e, familiar – pode causar dificuldades financeiras e sociais, principalmente, se o acidentado era o principal provedor financeiro da família, obrigando a mesma a promover adaptações por conta do acidente.

Independente da culpa pelo acidente percebe-se, pelas estatísticas, as consequências desse fenômeno em todo mundo. Vitimados padecem em virtude das sequelas físicas ou psicológicas deixadas pelas lesões corporais que foram produzidas pelos acidentes. Os custos ambientais e materiais podem ser mensurados e demonstrados através dos números. No entanto, a perda de vidas ou de qualidade de vida não pode ser mensurada pelo quantum indenizatório, pois não há dinheiro que pague a vida ou a saúde de um indivíduo.

Esses questionamentos nortearam a execução desse trabalho, no sentido de realizar um estudo exploratório acerca das consequências dos acidentes de trânsito na vida pessoal, profissional e familiar dos vitimados, tendo como local de pesquisa a Vara de Execuções de Penas e Medidas Alternativas – VEPMA, em Belém do Pará, para analisar o acontecimento em si do acidente de trânsito, suas repercussões e o que de fato o Estado, na sua função de controle social, atuou na punição dos culpados e na assistência aos vitimados. Ressalta-se que a escolha de estudar um fenômeno num estágio após o impacto imediato do sinistro, sendo produto de um crime de trânsito específico – lesão corporal - motivou a escolha da VEPMA como local para realização da pesquisa, por conter maiores informações sobre os impactos dos acidentes de trânsito no local estudado.

A pesquisa teve como hipótese inicial que a geração de conhecimento teórico-prático da segurança viária, além de estimular novos estudos científicos

relacionados com o tema, poderá contribuir para a implantação de políticas públicas para: segurança viária; saúde pública; e, também, de inclusão social dos vitimados, com todo tipo de seqüela.

REFERENCIAL TEÓRICO

Os acidentes de trânsito apresentam elevadas taxas de mortalidade e morbidade, além de causar mortes trágicas, senão, resultam em incapacidades, momentâneas ou permanentes, em virtude das seqüelas deixadas pelas lesões corporais, precedida de longo período de tratamento (IPEA, 2006). Neste trabalho, o corte metodológico se situou no pós-acidente, ou seja, o referencial esteve pautado nas consequências dos acidentes de trânsito para a sociedade e o papel do Estado sobre o controle social em cima do fato.

ACIDENTE DE TRÂNSITO

A importância da classificação dos tipos de acidente de trânsito está no fato de possibilitar a identificação das prováveis causas para implantação de medidas preventivas, podendo um acidente apresentar mais de uma forma de possibilidade classificatória, dado o contexto em que o fato ocorreu. A classificação mais utilizada é baseada no Anuário estatístico das rodovias federais (DNIT, 2009).

O conhecimento do tipo de acidente proporciona a possibilidade de se estudar a causa e, o estudo da causa, possibilita a implementação de medidas mais eficazes de segurança viária. Rozestraten (1988) considera que, a partir daquilo que restou do acidente deve-se reconstruir o que, como e onde aconteceu, e daí deduzir quais foram as causas principais e quem foi o responsável. Isso se discute quando a investigação parte de alguma coisa palpável ou pelo menos visível. Rozestraten diz, ainda, que todo acidente de trânsito tem uma causa material ou psíquica, resultado de uma cadeia causal de fatores: humanos, do veículo e do ambiente. Há de se considerar, também, que dependendo dos tipos de acidentes e da gravidade nem todas as ocorrências de acidente de trânsito chegam a ser registradas.

Do ponto de vista das condições ambientais favoráveis a um acidente, Vasconcelos (2005) considera que, existe divergência entre os técnicos e especialistas a respeito da importância relativa das várias causas dos acidentes de trânsito. Porém, há consenso sobre o fato dos acidentes raramente terem uma única causa e o paradigma vigente apontar para o fator humano como sendo o maior responsável pelos acidentes. Dentre os fatores considerados desencadeadores dos acidentes, estão como os mais importantes: o ambiente inadequado de circulação, tanto em relação aos veículos quanto a pedestres e ciclistas; o uso de álcool ou de outras drogas por interferirem nos reflexos dos condutores e, até mesmo, dos outros usuários da via; a velocidade excessiva, em razão de a energia cinética aumentar exponencialmente com a velocidade; as condições da pista e da sinalização estão por traz dos grandes acidentes; por último, o estado de manutenção dos veículos, principalmente, com relação aos freios e suspensão.

Ferraz et al. (2012) acrescenta: o cansaço e sonolência, por reduzirem a capacidade física e mental dos condutores e, assim, interferirem na resposta a

situação de risco; a conduta perigosa, que consiste em dirigir sem respeitar as leis de trânsito e o bom senso; a falta de habilidade, ocasionada pela ausência de treinamento, inexperiência e/ou incapacidade por doenças, idade avançada; o desvio de atenção, como procurar por pegar objetos no chão do carro, bolsa, e outros; não ver e não ser visto, fato que pode estar associado a deficiência visual, condições ambientais, etc.; propaganda comercial na lateral da pista que pode desviar a atenção dos condutores; dentre outros fatores que exercem influência sobre aqueles que estão expostos ao trânsito.

A importância do tema motivou a Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas - ONU, a proclamar oficialmente o período de 2011 a 2020 como a Década Mundial de Ações de Segurança no Trânsito. Atos como estes mostram a necessidade de implementação de políticas públicas para o enfrentamento desse fenômeno, em que o Estado precisa materializar ações que tenham como resultado a garantia de um trânsito seguro para que a liberdade de circulação não seja vetor de tantas mortes nas estradas.

O CONTROLE SOCIAL DO ESTADO SOBRE O TRÂNSITO

A convivência em sociedade pressupõe um complexo de relações ensejadas por interesses de toda ordem, e tem reflexo direto na vida das pessoas, de modo que existe a necessidade de uma autoridade hierarquicamente superior que aponte a direção do bem comum, esta autoridade é o Estado. Para compreender a relevância da atuação do Estado como forma de controle social é imprescindível que se estabeleça inicialmente, a distinção entre sociedade e Estado.

Para atingir sua finalidade, o Estado apresenta uma estrutura de poder com setores mais próximos ou mais afastados do centro da decisão, de acordo com essa estrutura, controla-se socialmente a conduta dos homens. O controle social é uma forma de limitação da liberdade individual por intermédio de normas que expressam padrões de comportamento. A eficácia específica da ordem de conduta jurídica baseia-se na probabilidade segura de impor a observância das normas mediante um procedimento de imposição, juridicamente organizado. A formalização do controle social estampa-se na lei e o sistema de leis que regula a conduta humana chama-se ordenamento jurídico. Portanto, o Estado – no contexto de poder político de uma nação – é o responsável pelas normas jurídicas que tem a função de garantir entre os homens uma convivência ordenada de forma harmoniosa e segura. Por intermédio das leis, protege bens jurídicos fundamentais, especificando exatamente o que é proibido e, sanciona com penas as condutas que não são toleradas no convívio social.

Kelsen (1996) ensina que a ordem jurídica não é um sistema de normas ordenadas no mesmo plano, situadas umas ao lado das outras. É uma construção escalonada de diferentes camadas ou níveis. Desta maneira, existem hierarquias entre as normas jurídicas, ou seja, um mapeamento formal das competências de cada norma estabelecida de maneira que não exista conflito de competência. A ordem de importância das normas pode ser percebida em forma de pirâmide, que as classifica numa escala de valor, cuja norma de menor grau deve obedecer às de grau maior, na seguinte estrutura: Constituição Federal; Lei Complementar; Lei Ordinária; Lei Delegada; Decreto; e, Resoluções/Portarias.

As garantias constitucionais asseguram ao cidadão a possibilidade de exigir dos poderes públicos o respeito ao direito que instrumentalizam, nesse caso, a segurança no trânsito. Desta forma, em virtude da liberdade de circulação ser uma atividade cujo exercício expõe à constante risco a integridade física dos usuários das vias, a propriedade e ao meio ambiente, se faz necessária a intervenção do Estado para garantir o exercício de uma liberdade sem lesionar outros direitos.

Assim compreendido, o trânsito seguro consiste em garantia constitucional, que tem como finalidade assegurar o direito à vida e à incolumidade física de todos os usuários das vias terrestres. Que mesmo sendo dever do Estado garantir tal segurança, e direito do cidadão exigir tal proteção, a responsabilidade pelo trânsito seguro é dever de todos, não podendo o autor do acidente se eximir de sua parcela de culpa invocando a responsabilidade exclusiva do Estado. A liberdade é considerada o valor supremo da sociedade, mas, o Estado, para garantir a liberdade dos cidadãos deve possuir poder de coação em face daquele que violar a lei previamente estabelecida.

Diante de tal constatação, o fenômeno trânsito não pode ser visto apenas como o exercício de liberdades individuais. Deve-se considerar que na utilização de espaços coletivos os exercícios das liberdades pressupõem resguardar a vida, a integridade física e moral do ser humano, pois só assim há de se falar em dignidade da pessoa humana. O CTB – Código de Trânsito Brasileiro (art. 1, § 1º e 2º) – vide Brasil (1997) - preconiza que a circulação seja realizada em condições seguras para todos os usuários da via, ratificando que tal fato é um direito de todos e um dever do Estado que deve ser executado pelos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito.

Na ocorrência de crime de trânsito o controle social do Estado é feito através de procedimento judicial. Dependendo da natureza e resultado do delito o caso pode ser de competência do Juizado Especial ou do Tribunal de Justiça. Os Juizados Especiais Criminais – JEC estaduais são órgãos do Poder Judiciário, criados com o intuito de agilizar os procedimentos penais de sua competência, à luz dos princípios da oralidade, informalidade, economia processual e celeridade, objetivando, sempre que possível, a reparação dos danos sofridos pela vítima e a aplicação de pena não privativa de liberdade (Lei Federal n.º 9.099/95). A finalidade dos JECs é a resolução das infrações de menor potencial ofensivo, principalmente, pela via conciliatória e pela aplicação de penas restritivas de direitos ou de multa.

Delmanto et al. (2010) consideram a pena como instrumento excepcional e subsidiário de controle social, visando proteger bens considerados essenciais à vida harmônica em sociedade. É importante saber que o CTB, quando define os delitos, apresenta algumas situações em que a pena alternativa aparece não em caráter substitutivo, mas cumulativo com a privativa de liberdade. É o caso da lesão corporal culposa (art. 303). No entanto, o próprio CTB (art. 291) diz que, existem circunstâncias capazes de mudar o conceito de menor potencial ofensivo e transformar em crime de ação penal pública, quando o crime for praticado nas circunstâncias mais graves.

A VARA DE EXECUÇÕES DE PENAS E MEDIDAS ALTERNATIVAS – VEPMA

A Vara de Execuções de Penas e Medidas Alternativas – VEPMA tem a competência na região metropolitana de Belém/PA para aplicar, fiscalizar e controlar o cumprimento das penas e medidas alternativas. Sendo a VEPMA um dos órgãos executores de sentença condenatória que, através das medidas alternativas, busca a reinserção social do condenado humanizando o cumprimento da pena e atribuindo a ela uma finalidade social. Por se tratar de pesquisa com seres humanos foi necessário certificado ético, o qual foi emitido pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade da Amazônia – UNAMA, após aprovação do projeto de pesquisa, conforme protocolo n° 0757.1512.2.00005173.

FUNDAMENTOS METODOLÓGICOS

O TIPO DE PESQUISA

O estudo em foco é resultado de uma pesquisa exploratória com abordagem crítico-dialética (CERVO; BERVIAN, 1996), em razão de ter possibilitado a definição de objetivos, aproximação do objeto de análise e permitir que as compreensões do fenômeno obtidas através das discussões teóricas sofressem intervenção crítica na realidade observada possibilitando maior compreensão sobre o objeto de estudo. A razão de realizar um estudo exploratório reside no fato de existir carência de material de pesquisas com temática que trata dos impactos que os acidentes de trânsito causam na vida dos vitimados e a resistência dos próprios entrevistados em reviver, através dos relatos a tragédia sofrida.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A pesquisa investigou os impactos da lesão corporal provocada por acidente de trânsito na vida dos vitimados, buscando saber a maneira que o Estado realiza o controle social da questão. Haja vista que, a lesão corporal culposa é considerada crime de trânsito, enquadrando-se no conceito de crime de menor potencial ofensivo, fato que possibilita o benefício de penas alternativas.

Os sujeitos dessa pesquisa foram os vitimados em acidentes de trânsito, identificados através da pesquisa exploratória realizada em 112 processos correspondentes aos anos de 2013, 2014 e 2015. Marconi (2002) preconiza essa amostra como não probabilística, em que seleciona um subgrupo de população, que à luz de informações disponíveis passa a ser considerado como representativo de toda população. Os dados da pesquisa foram coletados utilizando-se como instrumentos a análise documental e a entrevista semiestruturada. A análise documental foi realizada nos processos que se encontram na secretaria da VEPMA, que possibilitou a localização e contato dos sujeitos da pesquisa, assim como, à obtenção de dados socioeconômicos do vitimado e das circunstâncias do acidente. De posse dos endereços e telefones iniciou-se os primeiros contatos esclarecendo sobre os objetivos da pesquisa.

O roteiro da entrevista semiestruturada centrou-se no próprio acidente de trânsito e nos impactos suportados pelo vitimado e seus familiares, com a finalidade de se obter a essência do fenômeno. Temas relacionados com as causas do acidente, o motivo do deslocamento, a maneira como o acidente afetou a família, de que forma interferiu na vida pessoal e profissional, fazem parte da entrevista. Essas entrevistas foram gravadas e, posteriormente transcritas.

Concluída a fase exploratória da pesquisa, todo material coletado foi sistematizado e submetido a uma análise para sistematização das ideias iniciais, tido como método Análise de Conteúdo (BARDIN, 2009), culminado com a conclusão do estudo. Como critério de inclusão de indivíduos na amostra para as entrevistas admitiu-se: ter sido vítima ou familiar de vítima de lesão corporal causada por acidente de trânsito; e, ser maior de 18 anos. Como critério de exclusão, ser menor de 18 anos; mesmo sendo vítima de acidente de trânsito e não ter sofrido lesão corporal. Do universo dos 112 processos analisados, de lesão corporal culposa, tipificada como crime de trânsito, que transitou na VEPMA de 2007 a 2009, foram realizadas 79 entrevistas.

O MÉTODO

A técnica constitui-se em três fases: a) a pré-análise, com a qual objetiva-se obter a sistematização das ideias iniciais; b) exploração, utilizada para definir as categorias e unidades de registro e; c) tratamento de resultados com inferências e interpretações, sendo esse é o momento mais fértil da análise de conteúdo, estando centrado nos aspectos implícitos da mensagem analisada. Nessa fase acontece a sistematização e a evidência das informações para análise, que deve ocorrer de maneira reflexiva e crítica. Dentre as técnicas utilizadas em análise de conteúdo optou-se pela análise categorial (FONSECA JR, 2005). Nessa técnica há o desmembramento do texto em unidades, em categorias segundo grupamentos analógicos.

Para as várias possibilidades de categorização, encontra-se a análise temática, bastante rápida e eficaz. Para esta pesquisa, o tema é o acidente de trânsito e a categoria refere-se ao impacto suportado pela vítima em sua vida pessoal, profissional e familiar. A análise temática e categorial obedeceu aos seguintes procedimentos:

- Definição do material: as entrevistas ou partes delas que tinham relação e que fossem especialmente relevantes para a solução do problema de pesquisa, destacou-se e se numerou cada fala do (s) sujeito (s). Cada uma dessas falas recebeu a designação de unidade de registro;
- Análise de classificação das unidades de registro: as unidades de registro foram, então, analisadas e classificadas de acordo com o seu conteúdo. Procedeu-se, na sequência, a uma avaliação da situação de coleta de dados – incluindo-se, aí, as informações acerca de: como o material foi obtido, quem participou da coleta, como foi realizado o registro do material, etc;
- Categorização das unidades de registro e mapeamento das inter-relações entre as diversas categorias: foram obtidos os esquemas da articulação que servirá de base à interpretação teórica do material; comparando-os com o referencial teórico desejado ou mesmo produzindo uma nova teoria a partir dos esquemas obtidos. Tendo em vista o problema de pesquisa e o referencial teórico adotado.

- Interpretação: aconteceu após o processo de redução do material original em categorias claramente visíveis, de forma a desvendar seu significado por meio da interpretação e da comparação dos resultados com outras pesquisas e referencial teórico.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os resultados foram divididos em: socioeconômicos e do acidente dos entrevistados e, numa segunda parte, uma discussão sobre o impacto dos acidentes na vida das vítimas e familiares, segundo sua percepção (Tabela 1). Vale ressaltar que, nesta pesquisa o universo esteve exclusivamente ligado aos vitimados, ou seja, a abordagem não se refere aos autores dos acidentes, apesar de se admitir a probabilidade de terem também sequelas, mas fugiu ao escopo desse trabalho.

A pesquisa mostrou que a grande maioria das vítimas de acidentes de trânsito pertence ao gênero masculino (66%) e está na faixa etária dos 30 a 59 anos, contrariando a tendência mundial de jovens na faixa etária até os 24 anos (OMS, 2009). Esta parcela de faixa etária da amostra representa importante parcela da força de trabalho e afeta quase todo horizonte produtivo presumido, que vai dos 20 anos até a idade de 64 anos. Por outro lado, o baixo nível de escolaridade (76% em nível médio) cria situações de desemprego ou subemprego e, nessas condições, o indivíduo raramente contribui para o regime previdenciário, no caso de enfermidade ou acidente. Em relação à renda, a maioria das vítimas se situa entre um a dois salários mínimos, ou seja, de classe econômica D (FGV, 2012). Quanto ao motivo do deslocamento quando ocorreu o acidente, a pesquisa revelou que as vítimas se deslocavam para destinos variados, em atividades cotidianas da vida urbana.

Tabela 1- Resultados da Pesquisa Documental

Variáveis	Percentuais (%)	
Dados Socioeconômicos		
Gênero	Feminino – 34.0	Masculino – 66.0
Faixa etária	18 a 29 anos - 27.0	
	30 a 59 anos - 66.0	
	60 anos ou mais – 7.0	
	Analfabeto - 1.0	
Escolaridade	Fundamental - 17.0	
	Ensino Médio - 76.0	
	Superior - 6.0	
	Sem renda – 29.0	
Renda	Até 1 salário mínimo – 8.0	
	Mais de 1 até 2 salários mínimos – 58.0	
	Mais de 2 até 4 salários mínimos - 4.0	
	Mais de 7 até 10 salários mínimos – 1.0	

Dados de Tráfego e Ambientais do dia do Acidente

Motivo de viagens		Estudo – 15.0	
		Trabalho – 32.0	
		Lazer – 31.0	
		Consumo de bens e Serviços – 22.0	
		Van – 11.0	
Veículo envolvido no acidente		Automóvel – 30.0	
		Bicicleta – 20.0	
		Motocicleta – 26.0	
		Caminhão – 4.0	
		Ônibus – 9.0	
		Diurno	Noturno
Condições ambientais	Com chuva	40.0	33.0
(principais citações)	Com Sol	33.0	n.a
	Nublado	27.0	n.a
	Boa iluminação	n.a	28.0
	Iluminação deficiente	n.a	39.0
		Excesso de Velocidade – 25.0	
		Embriaguez – 24.0	
Causa do acidente		Manobra irregular – 3.0	
(Registro de perícia)		Pedestre transitava pela pista de rolamento – 8.0	
		Avanço de sinal vermelho – 21.0	
		Ultrapassagem indevida – 11.0	
		Avanço de preferencial – 8.0	
		Sinalização precária – 7.0	
		Iluminação precária – 7.0	
Circunstâncias do Meio		Ausência de ciclovia/ciclofaixa – 15.0	
Ambiente Urbano que		Obras públicas inacabadas – 12.0	
contribuíram para o acidente		Ausência de calçada para pedestres – 10.0	
(Alegado pelo vitimado)		Ocupação desordenada das calçadas – 18.0	
		Falta de manutenção das vias – 10.0	
		Outras respostas – 21.0	

n.a = não se aplica.

Fonte: o autor.

A análise desses dados mostra que os impactos do acidente de trânsito, também afeta a sociedade, pois, o impedimento de locomover-se livremente pela cidade, em virtude das lesões provocadas pelo acidente, resulta em perdas econômicas por causa da diminuição de produtividade, decorrente da interrupção das atividades produtivas por parte do acidentado, que, por via de consequência, afeta o próprio vitimado, sua família, o comércio e a sociedade como um todo.

O automóvel está envolvido na maioria dos acidentes. Porém, a motocicleta apresenta uma incidência bastante expressiva no percentual dos acidentes sistematizados. Logo em seguida, estão as bicicletas, os ônibus, os caminhões e num percentual quase inexistente as vans. Ressalta-se que, a atual conjuntura econômica possibilita a aquisição de motocicletas com certa facilidade, em destaque, menciona-se o não uso do capacete e a velocidade excessiva fatores que contribuem para a gravidade do sinistro.

Outros aspectos são as circunstâncias do tempo e iluminação quando ocorreu o acidente. Na Tabela 1, se verificou que, o período da noite foi o que mais produziu acidentes, em comparação com o período do dia. Com relação às condições do tempo, verificou-se que a maioria dos acidentes aconteceram no momento de chuva, porém, dias com sol não evitaram acidentes. Desta maneira, a pesquisa registrou ocorrências de acidentes em todos os horários,

prevalecendo o período da noite com mais registros. Quanto às condições do tempo, aconteceram mais acidentes no momento de chuva, porém, existe expressivo registro quando o tempo apresentava sol e durante a noite em locais com boa iluminação. Há de se considerar que, a deficiência de iluminação do período noturno gerou menos acidentes do que os registrados sob sol.

Essas informações demonstram que a preocupação com a segurança viária deve ser constante, independente, do horário do dia ou da noite e das condições do tempo. Campanhas educativas, estudos e discussões sobre a acidentalidade no trânsito mostram que o cuidado e a observância das normas legais que regem o trânsito podem evitar a ocorrência de acidentes. Porém, compete a cada usuário da via ter compromisso com a preservação da vida, tanto da sua quanto a de outrem, pois, os acidentes não têm hora marcada para acontecer. Pode-se observar na Tabela 1 que dentre as causas dos acidentes estão: o excesso de velocidade; a embriaguez; manobras irregulares, o pedestre transitando pela pista de rolamento, o avanço de sinal vermelho; a ultrapassagem indevida; o avanço de preferencial. Ou seja, a gravidade dos acidentes guarda estreita relação com a velocidade que o veículo estava no momento do acidente: quanto maior a velocidade menor será o tempo que o condutor terá para decidir o que fazer diante da situação apresentada e racionar sobre os efeitos da decisão tomada. Sendo o consumo do álcool um agravante da situação por diminuir a capacidade de mensuração do risco e de reação no momento de perigo.

Quando se observa as circunstâncias que contribuíram para o acidente, na percepção das vítimas, destacam-se: a ocupação desordenada das calçadas existentes; a ausência de ciclo faixa/ciclovia; obras públicas inacabadas; a falta de manutenção das vias que causam imperfeições e/ou buracos no asfalto; a falta de calçadas para os pedestres transitarem; a sinalização e a iluminação precária. O leito da pista de rolamento é um local inadequado para o trânsito de pedestres que se veem obrigados a transitar por ela ante a ocupação ou inexistência de calçadas. A soma da sinalização precária, da iluminação deficiente no período da noite, com a falta de manutenção das vias, havendo imperfeições e/ou buracos no asfalto, tem-se como resultando as condições propícias para a ocorrência de acidentes.

Partido dessa leitura e interpretação da análise documental, partiu-se para a análise dos resultados das entrevistas, cuja a abordagem se situou no momento pós-acidente, as primeiras providências e, depois, os impactos que se sucederam na vida dos vitimados e da família. Na Tabela 2 tem-se os resultados sistematizados, para facilitar a discussão.

Pode-se observar pela Tabela 2 que, a maioria das vítimas eram o pai, provedor financeiro. Também, que a vítima, em 39% dos casos, foi socorrida, pelo SAMU, serviço especializado de resgate e, atendida em hospitais da rede pública, fato que transfere o ônus do acidente para toda a sociedade. Segundo as estimativas da OMS (2009), em virtude dos acidentes de trânsito, existe uma sobrecarga nos atendimentos de urgência e emergência com uma taxa ocupação de 50% dos centros cirúrgicos e 86% das hospitalizações. Além de aumento das demandas nos setores de radiologia, fisioterapia e reabilitação. Mais de 50% das vítimas disseram ter tido sua vida pessoal abalada, revelando de diversas maneiras esses impactos, como está apresentado na Tabela 2. O que mais impressionou foram os seguintes impactos: 42% deixaram de dirigir;

raiva (18%); medo (19%) e revolta com a impunidade (15%); a demora na recuperação, resultando em perda de produtividade (26%) e até perda do emprego (23%) e, por fim, a queda do padrão de renda (32%), com a família passando por problemas financeiros (32%), tendo até que familiar deixar de trabalhar para cuidar do vitimado (19%).

Tabela 2- Resultados das entrevistas (pós-acidente)

Variáveis	Percentuais (%)
Posição que a vítima na família enquanto responsável financeiros.	Pai – 53.0 Mãe – 20.0 Filho ou agregado – 27.0
Quem prestou socorro?	Serviço público de emergência (SAMU) - 39.0 Bombeiro - 24.0 Polícia Militar – 28.0 O causador do acidente – 5.0 População local - 4.0
Foi para onde?	Pronto Socorro – 57.0 Hospital Público – 25.0 Hospital particular – 18.0
Maneira como o acidente afetou a vida pessoal	A deficiência adquirida interfere na relação interpessoais – 15.0 Deixaram de dirigir – 42.0 Impediu que avançasse em função profissional – 4.0 Medo de andar de carro – 4.0 Perda de renda – 12.0 Aumento das dívidas – 19.0 Deixou de andar de bicicleta – 4.0
Sentimentos referidos após o acidente	Tristeza – 20.0 Raiva – 18.0 Indignação – 1.0 Pavor – 13.0 Medo do trânsito – 19.0 Frustração – 2.0 Agradecimento por estar vivo – 4.0 Culpa por ter provocado o acidente – 2.0 Culpa por dar trabalho aos familiares – 4.0 Preocupação – 2.0 Revoltado por causa da impunidade no trânsito – 15.0
Impactos na vida profissional	Foi prejudicado em virtude da dificuldade de andar – 3.0 Perda financeira em virtude do tempo de recuperação – 11.0 Demora na recuperação fez perder trabalhos – 26.0 Desistência de planos profissionais – 6.0 Não consegue arranjar emprego por causa das sequelas – 23.0 Perdeu entrevista de emprego – 3.0 Demissão – 11.0
Maneira como o acidente afetou a vida familiar.	Medo de dirigir (atividade de motorista) – 17.0 Afastamento da família – 4.0 Familiar deixou de trabalhar para cuidar do acidentado – 19.0 Problemas financeiros para cumprir compromissos – 36.0 Adaptação financeira – queda de padrão de vida – 32.0 Outras respostas – 9.0

Fonte: o autor.

Na maioria dos relatos se ouviu que, o medo de novamente ser vítima de acidente fez com que deixasse de dirigir carro, andar de moto ou bicicleta; as lesões deixaram como sequelas deficiências físicas, que por sua vez interferem nas relações sociais. Como visto na Tabela 1, a renda da maioria dos entrevistados não ultrapassa a dois salários mínimos (58%), desta forma, a sucessão de perdas financeiras provocadas pelo acidente pode ter como resultado, significativa privação financeira obrigando-o a rever orçamento e comprometendo o sustento da própria família. O impacto suportado pelo vitimado em sua vida pessoal vai além das limitações físicas podendo até causar transtornos psicológicos.

A incidência de sentimentos referidos após o acidente, trazem consigo os transtornos de ordem emocional, com sequelas invisíveis e, por esta razão, difíceis de serem mensurados. A análise do conteúdo das entrevistas revelou que o acidentado experimenta mudança em sua rotina, seus hábitos e em seu estilo de vida. Inclusive, o vitimado experimenta o sentimento de culpa, ansiedade e depressão que podem interferir na forma de conviver e interagir com outras pessoas. Na amostra pesquisada os vitimados responderam que a vida profissional também foi afetada, que a demora na recuperação resultou em perda de trabalhos, que o medo de dirigir interferiu na volta para o trabalho em razão de ser motorista profissional, houve demissão e perda de trabalhos eventuais.

O acidente que resulta no afastamento do empregado de suas atividades produtivas, por via reflexa, acaba por afetar também a empresa onde este indivíduo trabalha, pois cria a necessidade de remanejamento ou de contratação de outro funcionário para exercer as funções daquele até a sua recuperação. O funcionário temporário pode despertar o interesse do empregador em lhe contratar, em substituição ao acidentado, quando verificar que o temporário é mais eficiente e produtivo. Isso porque muitos daqueles que foram afastados do trabalho em virtude de acidentes graves, ao retornarem tem que diminuir o ritmo de trabalho por causa da condição de saúde; essa diminuição da produção não interessa ao empregador.

Desta forma, ao retornarem para suas funções após longo período de benefício ficam mais expostos a demissões. Para retornarem ao mercado de trabalho terão que enfrentar diversos fatores de ordem social que devem ser considerados, tais como: a disponibilidade de trabalho adequado, ambiente econômico e trabalhista, condições de mercado, habilidades e experiências. A amostra pesquisada revelou que a maioria dos acidentados tem baixo nível de educação formal (Tabela 1, 76% nível médio), fato que aumenta as dificuldades de retorno ao mercado de trabalho.

A pesquisa mostrou que estavam na condição de pai/mãe a grande maioria dos vitimados, fato que repercute diretamente no sustento da família, resultando em necessidade de a família fazer adaptações financeiras para enfrentar a nova realidade. A família sofre um forte impacto quando o principal mantenedor financeiro é vitimado em acidente de trânsito, principalmente, nas famílias que tem uma única fonte de renda, geralmente originada do trabalho assalariado ou autônomo da vítima. A amplitude das consequências do adoecimento e afastamento do trabalho será maior quando houver redução salarial, o que geralmente acontece quando o indivíduo fica de benefício previdenciário. Nem sempre o benefício recebido é suficiente para absorver as

crecentes demandas de gastos com medicamentos, consultas, deslocamento para os serviços de tratamento e recuperação. Um agravante, quando o indivíduo trabalha por conta própria e não contribui para a previdência, ficando assim, afastado da cobertura previdenciária pública.

Em todos os casos de acidentes a amostra evidenciou que houve aproximação da família e muito raramente, relato de afastamento, mas isso aconteceu após algum tempo quando os cuidados não precisavam ser intensos. A vida urbana demanda muitos interesses individuais, porém, nos momentos de necessidade os laços de parentescos sobrepõem-se ao individualismo. Os parentes próximos, pais e irmãos, representam uma condição importante de segurança econômica, pois constitui um apoio seguro nas situações de crise.

Algumas famílias estão mais bem preparadas do que outras para gerenciar as mudanças, no cotidiano doméstico, em razão do acidente. Mas independente de haver maior ou menor preparo, na ocorrência de um acidente com consequências graves, os membros da família se apoiam mutuamente, para atenuar ou resolver o impacto. A existência de um acidentado em casa afeta a vida familiar, porque o indivíduo incapacitado necessita de cuidados durante a fase de recuperação, o que acaba sobrecarregando o tempo dos outros membros da família.

Desta maneira, a análise dos dados apresentados demonstra que os impactos produzidos pelos acidentes de trânsito ultrapassam os danos materiais e ambientais. Afeta a vítima primária do acidente com sequelas visíveis, que são as deficiências físicas e, com sequelas invisíveis, assim consideradas os transtornos da ansiedade. Por via de consequência, afeta também a família, considerada vítima secundária, impondo sofrimento, limitações e dificuldades financeiras, principalmente quando o vitimado era o principal mantenedor da família. Por via reflexa, atingem toda a sociedade através dos custos previdenciários, de tratamento e internação, quando retira o acidentado de uma vida produtiva. Desta forma, é iminente a necessidade de medidas capazes de minimizar a gravidade das lesões.

A percepção da vítima sobre o acidente, mesmo após ter se passado anos da ocorrência do acidente, as lembranças ainda incomodam e traz à tona o sofrimento vivido. Com relação à vida profissional os relatos apontaram que emergem convicções de que voltaram para suas rotinas de trabalho marcados pelo acidente. Ao analisar tais conteúdos, percebe-se o tom de superação, de esperança aliado ao desejo de não mais ser vítima de acidentes de trânsito. É importante dizer, que apesar do tempo da ocorrência, muitos entrevistados ainda estão em processo de reabilitação. As feridas sararam, mas as lembranças ainda causam, em alguns, medo, angústia e sofrimento psicológico.

CONCLUSÃO

Inicialmente, se concluiu que, a análise documento, utilizada em conjunto com a análise de conteúdo, se mostrou método eficiente para a análise e interpretação do caso, assim como, permitiu estabelecer relações desta percepção com a necessidade de implementação de medidas mais eficazes para minimizar a gravidade dos acidentes. A embriaguez e o excesso de velocidade estão entre as principais causas do acidente, contudo, percebe-

se que a conduta humana é o principal vetor das tragédias. Desta maneira, a mudança de comportamento dos condutores pode evitar a ocorrência de acidentes, como também que, existem circunstâncias no meio ambiente urbano que contribui para a ocorrência de acidentes de trânsito.

A investigação confirmou a hipótese elaborada de que a vítima de acidente de trânsito com lesões graves sofre um violento impacto em sua vida, que vai além das feridas no corpo e perdura por longo período, causando um desequilíbrio no seu bem-estar por afetar a sua vida pessoal, profissional e familiar. O impacto na vida pessoal ocorre em razão das lesões ou das sequelas incapacitantes, que colocam as vítimas nas estatísticas dos deficientes físicos, de tal maneira que o vitimado se ver obrigado a adiar ou desistir de planos pessoais. Há de se considerar que a deficiência adquirida é uma situação difícil de ser enfrentada, especialmente se o fato acontece na idade adulta e atinge o principal provedor da família.

O impacto na vida profissional do vitimado é percebido quando em virtude das lesões, fica afastado das atividades laborativas por um longo período, se torna incapacitado para exercer a mesma função, ou, se torna incapacitado para o trabalho. O impacto na vida familiar ocorre mediante dificuldades financeiras que repercute diretamente no sustento da família provocando privações e necessidade de adaptações econômicas. Outro fato que deve ser considerado é que o acidentado necessita de cuidados durante a fase de recuperação o que acaba sobrecarregando a família, em alguns casos existe a necessidade de familiar deixar de trabalhar para cuidar do acidentado até a completa recuperação.

No contexto da acidentalidade, pelos resultados obtidos o Estado realiza o controle social através dos órgãos de do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, que cumprem sua competência administrativa através de atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações de trânsito e de recursos e aplicação de penalidades concernentes ao âmbito administrativo. No entanto, em face de ocorrência de ilícito que ultrapasse a competência administrativa, como as lesões corporais, que foi objeto de estudo nessa dissertação, a presença do Estado é somente percebida pelo vitimado na esfera judicial, processando e julgando os crimes de trânsito, determinando coercitivamente, a reparação dos danos causados e a aplicação de pena não privativa de liberdade, sendo a VEPMA um dos órgãos executores de sentença condenatória que, através das medidas alternativas, busca a reinserção social do condenado humanizando o cumprimento da pena e atribuindo a ela uma finalidade social.

Por fim, diante dos objetivos alcançados, resta sugerir a implantação de políticas públicas capazes de garantir maior segurança no trânsito, que sejam capazes de mitigar os consequentes efeitos da tragédia; políticas de saúde pública para diagnóstico e tratamento das sequelas visíveis e invisíveis e de acompanhamento psicossocial tanto da vítima quanto das famílias; que sejam atribuídos, ao autor do crime de trânsito, que tenha agido com dolo, o dever de ressarcir ao erário público os custos de internação e tratamento das vítimas que forem atendidas na rede pública.

REFERÊNCIAS

BARDIN, L. **Análise de Conteúdo**. Lisboa, Portugal: Edições 70, LDA, 2009.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. 6. ed. Brasília, DF, 1988.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. **Institui o Código de Trânsito Brasileiro**. Publicado no DOU de 23 de setembro de 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm>. Acesso em: 14 Jul. 2012.

CAVALCANTE, F. G.; MORITA, P.; HADDAD, S. R. Sequelas invisíveis dos acidentes de trânsito: o transtorno de estresse pós-traumático como problema de saúde pública. **Revista Ciência & Saúde Coletiva**, vol.14, n.5, pp.1763-1772, 2009.

CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A. **Metodologia científica**. 4. ed. São Paulo: Makron Books, 1996.

DELMANTO, C. et al. **Código Penal Comentado**. 8. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2010.

DNIT. **Acidentes de trânsito e ações de enfrentamento ao crime**. Ministério do Transportes – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, Anuário Estatístico das Rodovias Federais, 2009.

FERRAZ, A. C. et al. **Segurança viária**. São Carlos, SP: Suprema Gráfica e Editora, 2012.

FGV. Faixas de renda família. Centro de Políticas Sociais. Fundação Getúlio Vargas. Disponível em: <<https://cps.fgv.br/qual-faixa-de-renda-familiar-das-classes>>. Acesso em: 14 Jul. 2012.

FONSECA JR, W. C. Análise de conteúdo. In: DUARTE, J.; BARROS, A. (Org.). **Métodos e técnicas de pesquisa em comunicação**. São Paulo: Atlas, p. 280-303, 2005.

IPEA. Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras. **Relatório Executivo**. Instituto de Pesquisa Aplicada. Brasília, 2006.

KELSEN, H. **Teoria Pura do Direito**. Trad. João Baptista Machado, 5. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

MARCONI, M. A. **Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisa, amostragens e técnicas de pesquisas, elaboração, análise e interpretação de dados**. 5 ed. São Paulo: Atlas, 2002.

OMS. **Relatório da Situação Global sobre Segurança Rodoviária**. Genebra, Organização Mundial da Saúde, 2009.

ROZESTRATEN, R, J. A. **Psicologia do trânsito**: conceitos e processos básicos. São Paulo: EPUSP, 1988.

VASCONCELLOS, E. A. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005.