

SOCIOLOGIA DO TRÂNSITO

Professor: Roberto Augusto DaMatta

Aluna: Alessandra Capistrano Guimarães

Introdução:

O presente trabalho de pesquisa, que ocorre desde agosto de 2006, procurou através do tema central “trânsito” recolher dados sobre o fenômeno antropológico buscando fontes e material teórico para balizar a experiência empírica e construir uma metodologia própria ao trabalho. Utilizando as mais diversas ferramentas que um pesquisador tem a seu dispor para estudar o trânsito de uma grande cidade brasileira, foi possível observar o fenômeno social que hoje ocupa um espaço importante na cultura ocidental moderna.

O interesse está em determinar o relacionamento de motoristas com as regras impessoais, expressas em sinais convencionais e outros símbolos. Como se dá a interação social que é expressa no espaço público da rua? O presente trabalho busca fazer um estudo acerca do trânsito no Brasil procurando reconhecer as relações sociais que ocorrem nas ruas, nos carros e nos “encontros” sociais.

Metodologia:

Para o início da pesquisa foi necessário ler e debater os principais antropólogos que discorrem sobre a metodologia das ciências sociais para formular o pensamento da pesquisa e desenvolver um caminho a seguir com hipóteses e indagações que direcionam uma trilha inicial através dos principais conceitos antropológicos. No entanto, sabemos que no campo da antropologia tudo pode mudar, todas as hipóteses e certezas, pois as variáveis são muitas quando se trata de entender a sociedade e a diversidade cultural. Por essa razão é essencial o trabalho de campo.

Como pesquisar no campo das ciências sociais? ; Que ferramentas um pesquisador tem a seu dispor para realizar um estudo de determinado fenômeno? ; Quais as técnicas que devem ser utilizadas ou ainda qual deve ser o elemento central da pesquisa são algumas de muitas reflexões acerca da metodologia usada nas ciências sociais. Muitos são os teóricos que se detiveram nesse assunto considerando sempre um debate entre teoria e método.

Desde Bronislaw Malinowski, que se preocupou em desenvolver um trabalho empírico onde a “observação participante” era a essência de um trabalho que pretendia ser capaz de compreender do ponto de vista do outro apenas assumindo uma postura de neutralidade ou empatia em relação ao nativo (“Argonautas do Pacífico Ocidental”, 1922, São Paulo Abril Cultural, 2 ed., 1978), à Clifford Geertz que percebe que também deve estudar como os nativos vêem a si mesmos(“O Saber Local”1997) , a Gilberto Velho que transforma o familiar em exótico lidando com o olhar de estranheza do pesquisador(“A Aventura Sociológica”, Zahar 1978)e a Roberto DaMatta que aproxima mais essa relação com o nativo transformando-o em familiar e lidando com o método de uma forma a usar de uma sensibilidade para com os rumos que a pesquisa vai tomando “O ofício do etnólogo, ou como ter anthropological blues”Zahar 1978)Todos eles procuram explicar a diversidade cultural da raça humana que é tão complexa e distinta. Como ter um método de pesquisa para estudar cada fenômeno de uma única maneira?

Não temos tal método, ao contrário esses autores e muitos outros nos deixaram exemplos de que a pesquisa não segue uma fórmula padrão capaz de englobar qualquer situação, mas é através de ferramentas dessas estruturas de pesquisa deixadas a nós que construímos uma metodologia própria a cada situação.

O pesquisador está imbuído de saber, idéias e códigos sociais os quais são uma bagagem que ele carrega de conhecimento acerca de si e do mundo. Essa experiência de vida é importante para a prática do pesquisador sendo mais um instrumento em suas mãos. Um pesquisador não se despreza de seus próprios valores, sua interpretação, necessária para apresentar novas questões, pois o nativo não pode se auto-avaliar estando acostumado a não estranhar o habitual, será sempre marcada por sua própria dosagem do que é ou não relevante para explicar determinada realidade, porém nunca será uma tradução completa da verdade mesmo porque essa é inatingível. A realidade cultural é dinâmica e nunca se espera as mesmas reações para situações aparentemente iguais.

Internalizar é unir vida e trabalho de forma a lidar com a metodologia das ciências sociais fazendo uso dessa bagagem social que cada pesquisador tem em si enquanto ser humano para a reflexão de seu ofício. Desse modo tenta:

“usar cada uma dessas coisas para o enriquecimento da outra”

“O trabalhador intelectual forma seu próprio eu à medida que se aproxima da perfeição de seu ofício; para realizar sua potencialidade, e as oportunidades que lhe surgem, ele constrói um caráter que tem como essência, qualidades do bom trabalhador”

(Mills, C. Wright, “A Imaginação Antropológica” 40 ed., Zahar, 1975, pag.212)

Se cercar de um ambiente social que diga respeito ao assunto da pesquisa também traz essa interação quando o pesquisador se dispõe a conversar com pessoas que de alguma forma, direta ou indireta, tiveram experiências com tais questões.

A estruturação de uma idéia passa desde a formulação de anotações à busca das teorias já escritas sobre aquele determinado aspecto:

“Por vezes posso dispor das teorias existentes sistematicamente, como uma série de escolhas, e com isso permitir que seu âmbito organize o próprio problema. Por vezes permito que tais teorias só se disponham segundo meu arranjo, com contextos totalmente diferentes.” (Mills, C. Wright, “A Imaginação Antropológica” 40 ed., Zahar, 1975, pag.218)

Até se chegar a prática do trabalho empírico.

Se utilizar de teoria e prática requer mediações feitas muitas vezes a nível pessoal do pesquisador. É importante lembrar que a sinceridade metodológica deve estar sempre inserida no trabalho (bibliografia, glossários e etc.) mapeando os códigos, as ferramentas e a estrutura utilizada para se chegar a tais conclusões. Além disso, desenvolver a lógica depois do fato de sua utilização torna os métodos mais inteligíveis e úteis aos outros.

Depois de decidido à diretriz do trabalho começa a busca teórica das fontes sobre o tema para depois a idéia começar a sair do papel. No entanto essa diretriz não é fixa e esta sujeita a mudança durante o desenrolar da pesquisa.

Temos sim princípios gerais deixados pelos antigos intelectuais dessas áreas para serem usados como instrumentos da metodologia, temos normas e padrões fixos estabelecidos para se realizar a pesquisa social. O problema é que, como já mencionei, a realidade social é dinâmica e complexa e uma fórmula, uma receita de bolo do método de pesquisa não dá conta da especificidade e de inesperados que venham a surgir, e com certeza irão se apresentar mais cedo ou mais tarde, na situação analisada. Por isso:

“Temos que adaptar os princípios gerais à situação específica que temos em mãos” (Howard S. Becker, “Métodos de pesquisa em Ciências Sociais”. São Paulo, Hucitec, 1993, pag.12)

Ou seja, utilizar esse arcabouço deixado para nos guiar, mas não nos limitarmos a ele.

O artesanato intelectual diz respeito a todas essas ferramentas que temos ao nosso dispor para formularmos uma metodologia própria a cada caso determinado. Sem nos limitarmos a uma forma rígida estamos abrindo espaço a uma imaginação sociológica que tem a sensibilidade para desenvolver seu método e técnica particular deixando que a interação dos fatos de a dinâmica da pesquisa e construa nossa reflexão. Essa imaginação sociológica leva a quebra da consciência popular do senso-comum através da sua capacidade de explorar várias perspectivas. Uma percepção comparada de material e de perspectiva revela contrastes e semelhanças úteis à interpretação sociológica.

“Essa maneira de trabalhar sacrifica é claro as supostas vantagens da especialização. Mas tem suas próprias vantagens alternativas. Em vez de tentar colocar suas observações sobre o mundo numa camisa de força de idéias desenvolvidas em outro lugar, há muitos anos atrás, para explicar fenômenos peculiares a este tempo e a este lugar, os sociólogos podem desenvolver as idéias mais relevantes para o fenômeno que eles próprios revelaram. Isto não significa que os sociólogos possam ignorar o pensamento e as idéias gerais que seus predecessores e seus colegas contemporâneos tenham criado. Porém, eles não precisam interpretar o que interpretam somente em termos do que lhes foi deixado por outros”

(Howard S. Becker, “Métodos de pesquisa em Ciências Sociais”. São Paulo, Hucitec, 1993, pág.12)

Pesquisa:

Depois de debatido a estrutura metodológica passamos aos textos mais próximos do assunto. Partindo do pressuposto que as relações sociais que ocorrem no trânsito são *fatos sociais totais*¹.

A organização dos processos sociais que acontecem em diversas culturas ocorre á partir das relações entre os homens e estruturam a sociedade dando bases para sua automanutenção. A sociedade cerca uma relação direta entre os homens, que são os sujeitos, a partir daí se encontra a linha tênue entre o natural(as necessidades humanas biológicas) e as imposições culturais nascidas dos impasses do convívio humano(as forças da tradição, da moral ,do externo).

Entendemos nossa maneira de agir como algo que nos é essencial, uma necessidade biológica do nosso corpo, ora, se considerarmos as pressões das normas sociais veremos que há certas atitudes desnecessárias ao nosso corpo e, no entanto esperadas pela e para participação na sociedade. Existe, por exemplo, uma distinção clara entre as formas de dormir (onde, por quanto tempo, de que forma e etc.) e as necessidades naturais, fisiológicas de dormir. Enquanto uma é cultural, ensinada pela sociedade a outra é estritamente animal, biológica. Assim nos comportamos também nas relações sociais que ocorrem no trânsito, no espaço público. A extensão dessas relações pessoais e impessoais ganha uma conduta social que vai se tornando norma para a interação nesse espaço.

1 Fato social total

O fato social total, para Mauss, é um conceito que diferente do de Durkheim (fato social como “coisa”, objeto a ser estudado) diz respeito não só a concepções morais, econômicas e políticas como a fenômenos culturais e sociais quaisquer que de sentido a vida social, calcando, assim, uma esfera simbólica ao conceito.

A educação nos é transmitida pela cultura através do hábito. Cada cultura tem seus próprios hábitos. A aprendizagem é dada por fora, mesmo sendo algo “natural” ao corpo é dado a partir do outro, numa forma adquirida. . Por trás dessas regras corporais existem os símbolos, que impressos no nosso inconsciente se perpetuam de geração em geração. Surge a tradição que se impõem aos indivíduos independente destes mas através destes e controla pelos signos todo um padrão de conduta. A eficácia do simbolismo da representação deriva da tradição. “Adaptamos o corpo a seu emprego, controlamos o corpo e as emoções para uma organização social onde há movimentos coordenados e conscientes dispostos para uma finalidade” (Mauss, Marcel “Sociologia e Antropologia” cap.1) .As repressões das emoções se legitimam pela estruturação da sociedade, sendo imposta pelo externo e garantida pela tradição.

Vimos que surge desse pensamento todo um estudo antropológico das ações e reações humanas baseadas no cotidiano social mostrando como as normas podem influir no corpo e nas emoções nos fazendo distinguir com dificuldade o externo do nosso individual nos tornando indivíduos na complexidade de regras e necessidades, mesclados num subjetivo que irá guiar comportamentos num senso-comum praticamente domesticado. (ver Weber-ação social, Um Toque de Clássicos pág.114)

O homem vive entre a junção de seu corpo, sua consciência individual e sua consciência coletiva, esta é marcada por símbolos que se instalam no nosso mais profundo subconsciente, dessa maneira quando nos tiram a consciência de ser social nos desvinculamos do coletivo e morremos para o social.

Temos regras sociais intrínsecas nos indivíduos de maneira a conduzir e constringer certos comportamentos padrões repletos de signos distintivos. O corpo se torna um valor repleto de “fala” o qual expressa por símbolos o conjunto de padrões sociais impressos na socialização da pessoa.

Então á partir desses textos que nos abrem a percepção para as relações corporais passamos a ler sobre as relações sociais propriamente e a interação entre os carros e seus motoristas, que já estão imbuídos nesse manancial simbólico das regras sociais.

Partindo do texto “A Casa e a Rua” do professor Roberto DaMatta o autor faz uma distinção entre o espaço da casa como o ambiente privado e o da rua como o espaço público. A casa guarda um signo de segurança e paz enquanto que na rua se dispõem à confusão e o descontrole.

O carro é a extensão da casa, é o ambiente privado dentro do ambiente publico. O indivíduo moderno que tem carro pode se dispor a lugares sem quase ter contato com espaço público. Ele vai de casa ao escritório, ao bar, ao cinema e a realidade social da rua quase não o afeta. Até se esbarrarem essas realidades, como no caso dos assaltos, por exemplo, onde o privado é invadido pelos imprevistos sociais.

Para Roberto DaMatta, a cultura brasileira deve ser entendida pela sua capacidade de produzir, ao mesmo tempo, familiaridade e hierarquia. Por familiaridade, entende o sentimento de proximidade afetiva pelo qual se identificam os brasileiros e por hierarquia, a distância social pela qual se classificam os brasileiros. Na cultura brasileira, o código que rege as relações sociais é o código da noção de pessoa e não do indivíduo. Roberto da Mata contrasta a cultura brasileira com a norte-americana, onde a noção de indivíduo impessoal seria a base dos direitos da cidadania, do mérito e da classificação. Na cultura brasileira, o que vale é a idéia de que se tem da pessoa, do seu lugar, dos seus deveres e direitos num mundo relacional e personalizado. A nação brasileira se vê como uma casa, onde todos são próximos, todos são solidários, mas onde há uma hierarquia. A casa que existe no imaginário brasileiro como representação da nação, nasceu da idéia da casa grande do período colonial onde o senhor era patrão e pai, onde filhos eram senhores e agregados, onde escravos eram escravos e nem por

isso, deixavam de ter intimidade e afetividade. Assim a cordialidade e a proximidade afetiva convivem com a distância social.

O mundo público é impessoal, há uma relação de mão dupla entre a casa e a rua
“ nós somos seres relacionais” (Roberto da Matta- A casa e a Rua : Espaço, Cidadania, Mulher e Morte no Brasil 1985)

O mundo público e o mundo privado são duas esferas que sempre dialogaram e interagiram no Brasil. Nosso mundo público não é colonizado pelo mundo privado, não existe uma casca impessoal com o conteúdo da personalidade.

O intercâmbio entre a casa e rua se dá através de uma negociação feita pelos indivíduos a partir de uma característica que lhes é premissa para essas relações. O brasileiro é avesso a conflitos, tem uma tendência ao pacifismo .

É importante lembrar Sérgio Buarque de Hollanda e o conceito de indivíduo cordial que representa o brasileiro. Um tipo brasileiro, um tipo ideal generalizante que caracteriza os indivíduos brasileiros como sendo essencialmente cordiais. Esse indivíduo cordial tem como fundamento manter relações pessoais, ele vem da submissão do sistema patriarcal e se ajusta a dominação para sobreviver, afastando o conflito. O brasileiro é assim avesso ao conflito.

A relação entre o espaço privado e o espaço público, nessa realidade brasileira, se expande até as ruas quando o carro se torna a expansão da vida privada. Nessa sociedade em que vivemos o carro tem papel central na relação social tomando proporções valorativas enormes.

Foi Santos Dumont quem trouxe de Paris o primeiro automóvel de motor a explosão em 1891. Desde dessa época o interesse pela máquina vem crescendo tornando-se o sonho de consumo, depois da casa própria, mais cobiçado do mundo ocidental.

Dos anos 20 em diante passou-se a importar carros e as companhias de montagens de carros já se instalavam pelo país. Com a segunda guerra mundial e a falta de peças de reposição começa a surgir uma indústria de autopeça que impulsiona a construção do primeiro carro nacional. Porém, em 1952 o país ainda quase não tinha estradas.

A 31 de março de 1952, a Comissão de Desenvolvimento Industrial – CDI – criada pelo presidente Getúlio Vargas, instalou a Subcomissão de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis, presidida pelo subchefe da Casa Militar da Presidência da República, o engenheiro naval comandante Lucio Meira. Este fato teve grande importância para os destinos da indústria automobilística nacional.

Advieram, depois, fatos animadores. O Aviso 288, da CEXIM, de 19/08/1952, foi o primeiro ato governamental relativo ao setor, liberando a importação de autopeças, mas limitando o licenciamento a artigos não fabricados no Brasil. Assim, 104 artigos produzidos pela indústria nacional continuaram com sua importação proibida. Outro fato importante foi a aprovação, em 30/10/1952, pelo presidente da república, das conclusões da subcomissão, relativas ao fomento da produção nacional de autopeças e implantação gradativa da indústria automobilística no País. Para convencer os incrédulos e pessimistas, foram organizadas mostras e exposições da indústria de autopeças.

Com a posse de Juscelino Kubitschek a criação da indústria automobilística nacional voltou veio á tona. Lucio Meira, nomeado ministro da Viação e Obras Públicas, passou a chefiar um grupo de trabalho que deveria, no prazo de trinta dias, apresentar um plano para sua execução. Como decorrência, foi criado o Grupo Executivo da Indústria Automobilística – GEIA – pelo Decreto 39.412, de 16/06/1956. Esta data é considerada quase unanimemente o 1º marco histórico da indústria

automobilística no Brasil, porque o GEIA realmente viabilizou os esforços, os planos e as iniciativas referentes ao parque automobilístico nacional

Nessa fase de implantação da indústria de automóveis brasileira, o GEIA recebeu mais de vinte projetos, dos quais apenas dezessete tiveram aprovação e somente doze foram concretizados: Fábrica Nacional de Motores (caminhões, ônibus e automóveis);

Ford Motor do Brasil S/A (caminhões, automóveis, utilitários e tratores);

General Motors do Brasil S/A (caminhões e automóveis);

International Harvester S/A (caminhões);

Mercedes Benz do Brasil S/A (caminhões e ônibus);

Scania Vabis do Brasil (caminhões e ônibus);

Simca do Brasil (automóveis e camionetas);

Toyota do Brasil S/A (utilitários);

Vemag S/A (automóveis, camionetas e utilitários);

Volkswagen do Brasil S/A (camionetas, furgões e automóveis);

Willys Overland do Brasil (utilitários, camionetas e automóveis) e

Karmann Ghia do Brasil (carrocerias de automóveis).

Em 1957 é fabricado o primeiro automóvel brasileiro: uma perua DKW. Era uma perua de uma única cor e estofado mas dirigia bem. Mas a perua andava bem e tinha bom desempenho e economia. Em 1959 o carro nacional era visto nas ruas e nas estradas, estava nos concessionários e podia ser adquirido, até mesmo financiado. Neste ano surgiram a perua DKW de linhas renovadas, o sedan DKW, o primeiro Volkswagen 1200, o Simca Chambord, a VW Kombi e o Renault Dauphine.

(http://www.carroantigo.com/portugues/conteudo/curio_hist_carro_brasileiro)

(http://www.carroantigo.com/portugues/conteudo/curio_primordios_industria.htm)

(http://www.saopaulo.sp.gov.br/saopaulo/historia/ind_autom.htm)

(<http://carrosdeontem.blogspot.com/2007/05/carros-antigos-historia-do-carro.html>)

A implantação da indústria automobilística no país, durante a década de 50, consolidou de vez o modelo viário urbano, baseado na utilização de veículos com tração por motor de explosão, seja para uso individual (a gasolina) ou de massa (a óleo, diesel). Se em 1950 apenas 19% dos passageiros eram transportados por ônibus e 6,5%, por automóveis, em 1970 os ônibus já eram responsáveis pelo transporte de 66,3% das pessoas em trânsito e os automóveis, por 22,2% (Barat, 1974).

O primeiro acidente de trânsito que se tem notícia parece ter ocorrido com o poeta Olavo Bilac e o abolicionista José do Patrocínio.

“O jornalista Raimundo Magalhães Júnior, estudioso do período, diz que o acidente em que se envolveram foi o primeiro do Rio de Janeiro, então capital federal. A única vítima desse acidente foi uma árvore, na qual bateu o veículo guiado por Bilac - importado da França por Patrocínio, que também estava no carro. O primeiro carro, de Patrocínio, foi motivo de escandalosa atenção. Gente de guarda-chuva debaixo do braço parava estarecida, como se tivesse visto um bicho de Marte ou um aparelho de morte imediata. Oito dias depois, o jornalista e alguns amigos, acreditando voar com três quilômetros por hora, rebentavam a máquina de encontro às árvores da rua da Passagem (Botafogo). Segundo descrição do repórter Magalhães Júnior, Bilac se gabava de ter sido o precursor dos acidentes de automóvel no Brasil, quando aprendia a dirigir com Patrocínio.

Autores da época, como o jornalista Coelho Neto, apontam o bairro da Tijuca como o local da batida, e não Botafogo. Magalhães Júnior diz que o ano mais provável do acidente é 1901, porque em 16 de novembro desse ano o escritor Batista Coelho relatou o episódio no conto "O

Automóvel". Naquela época, ocupavam as vias do Rio os bondes e os tálburis (carros puxados por cavalo)" (<http://www.deTRAN.ms.gov.br/noticias/noticia.asp?id=0028>)

(<http://segurancaveicular.blogspot.com/>)

Desde esse primeiro acidente muita coisa mudou, a aceleração e potencia dos motores, a segurança e as próprias relações sociais que acompanham as mudanças. Mas as comparações são sempre possíveis e pode se perceber desde dessa época o fascínio que sempre aglutina uma platéia aos acidentes de trânsito. Vale a pena lembrar que em Londres em 1889 ocorria um dos primeiros acidentes de carro com mortes.

No entanto como se dá essa relação hoje em dia? Porque as pessoas são impacientes no trânsito? Porque não obedecem ao sinal? O que gera tanta agressividade?

Como já mencionei anteriormente o trabalho antropológico às vezes esbarra com imprevistos, que também fazem parte da pesquisa e por isso devem ser relatados. Tentamos por diversas vezes ir até a biblioteca nacional para procurar dados, no entanto, está em greve até os dias atuais o que redirecionou o enfoque da pesquisa. Mesmo porque tentamos, também, fazer pesquisas nos acervos do jornal O Globo, por exemplo mas custavam R\$50,00 por apenas 2:00hs o que foi inviável.

Assim, pesquisas foram feitas com motoristas (independente de raça ou gênero) procurando sua idade, faixa salarial, profissão e bairro e respondendo as perguntas levantadas acima. Dessa forma as respostas trouxeram a pesquisa valores como costume e hábitos dos brasileiros sobre as regras de trânsito.

Uma das respostas mais comuns que surgiram foi em relação a própria vida social de uma cidade grande. A existência corrida da sociedade capitalista nos grandes centros urbanos parece influir em diversas esferas da vida cotidiana, incluindo a vida no trânsito. Questões de porque as pessoas são impacientes no trânsito normalmente traziam respostas como: "pela vida agitada que levamos", "porque se esta sempre com pressa" "a falta de tempo para se realizar a rotina diária", ou "pelo estresse", evidenciam esse caráter das grandes metrópoles que trazem uma nova noção de tempo a seus habitantes.

Há a questão da violência. O impacto da violência altera a vida social e atinge a esfera do trânsito acarretando mudança que parecem desenvolver as normas sociais. No estado do Rio de Janeiro, por exemplo, existe legitimado na legislação que os carros podem ultrapassar os sinais vermelhos na madrugada devido a assaltos. A própria sociedade se defende.

A segurança parece ser ponto fundamental para se entender tanta agressividade no trânsito. Mas o argumento da violência deixa margens para as imprudências que cometem os motoristas e parece desenrolar um ciclo que só traz mais comportamentos de ansiedade e tensão. A vida "caótica" (como se refere um dos entrevistados) do trânsito gera impaciência e o medo de agressões sociais.

O que se nota, e isso mostra também os empecilhos e limitações da pesquisa de campo, é que entre todos que responderam nenhum se identifica como o impaciente que causa tais constrangimentos, só procuraram defeitos nos outros e cobram comportamentos de boa moral. Então onde estão os culpados? Não existe culpa, o que acontece são essas regras e símbolos sociais que vão ficando intrínsecos no pensamento e comportamento dos indivíduos, no senso-comum e compondo certa conduta social que gera esse ciclo vicioso do trânsito. Um outro responde "Porque foi institucionalizada a lei do Gerson: Levar vantagem em tudo" e parece apontar para aquele famoso jeitinho brasileiro.

Outro problema parece ser estrutural quanto à disposição física do espaço das ruas. O "trânsito é mal organizado", responde uma das entrevistas demonstrando a falha do sistema que não comporta a quantidade de automóveis que percorrem a cidade dia-a-dia. "Faltam leis mais duras" argumenta outro entrevistado, "falta fiscalização", a

“engenharia de trânsito é fraca”, “desorganização, motoristas despreparados e sinalização não confiável”. Como um outro entrevistado coloca é a “síndrome da vivência em uma cidade grande”.

Os acidentes de trânsito, no país, matam mais de 30.000 por ano. Segundo o Departamento de Epidemiologia e Métodos Quantitativos em Saúde da Escola Nacional de Saúde Pública. Rua Leopoldo Bulhões, 1480, 8º andar, Rio de Janeiro, RJ, 21041-210, Brasil:

“A evolução urbana do município do Rio de Janeiro durante o século XX, especialmente a partir da sua segunda metade, é fortemente marcada por crescentes privilégios concedidos ao crescimento da utilização dos meios de transporte de massa e, principalmente, individuais, feitos por veículos a motor de explosão. Uma das conseqüências desta política é o crescimento da mortalidade por acidentes de trânsito, verificada durante a década de 80, entre homens e mulheres de todas as idades. Neste trabalho demonstra-se também que, em 1990, apenas cerca de 1/3 das vítimas fatais nos acidentes de trânsito estavam "embarcadas" nos veículos. Portanto, a maioria dos óbitos por este tipo de acidente, cerca de 2/3, ocorreu por atropelamentos.”

Nesse trabalho pesquisamos a relação social que ocorre no trânsito, mas especificamente carioca, agrupando informações teóricas e de trabalho de campo a respeito do assunto. As condutas sociais expressas no trânsito sugerem a vida numa sociedade brasileira capitalista e moderna que através de suas particularidades tem uma esfera própria de atuação e regulação. Com o crescente consumo automobilístico, crescem também os fenômenos sociais que comportam essa esfera. Assim o estudo se volta para as relações privadas e públicas que se esbarram no trânsito desenvolvendo uma conduta social que é o enfoque desse trabalho antropológico.

Bibliografia:

Bronislaw, Malinowski

Argonautas do Pacífico Ocidental , 1922, São Paulo Abril Cultural, 2 ed., 1978

Geertz,, Clifford

O Saber Local. Petrópolis: ed. Vozzes, 1997

Velho, Gilberto

A Aventura Sociológica, ed. Zahar, 1978

Roberto da Matta

O ofício do etnólogo, ou como ter anthropological blues, ed. Zahar, 1978

A casa e a Rua : Espaço,Cidadania, Mulher e Morte no Brasil 1985

Mills, C. Wright,

A Imaginação Antropológica 40 ed.,Zahar,1975

Howard S. Becker,

Métodos de pesquisa em Ciências Sociais.São Paulo, Hucitec,1993, pág.12

Mauss, Marcel

Sociologia e Antropologia,com uma introdução à obra de Marcel Mauss, de Claude Lévi-Strauss;São Paulo,EPU,1974

de Hollanda, Sérgio Buarque

Raízes do Brasil,ed. companhia das letras, 3ed,1997

Santos, Vânia Martins dos.

Impunidade ou Desigualdade? Uma análise comparada das perspectivas da imprensa e da engenharia de trafego sobre o trânsito 1995,82f. , RJ, dissertação de mestrado.

Barat, Josef

Estrutura metropolitana e sistema de transporte: estudo do caso do Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1975, 292p (monografia IPEA Instituto de pesquisa) tipo- livro.

Vasconcelos, Fernando César.

Trânsito, Ritmos Desiguais e Violência no Asfalto. 2003,74f. RJ, dissertação de mestrado.

Nóbrega, Ricardo André Avelar da.

Trabalhadores em trânsito: um estudo dos novos taxistas do RJ.2005, 83f. Orientação: Luiz Antonio Machado da Silva, dissertação de mestrado.

Quintaneiro, Tânia ; Barbosa, Maria Lígia ; De Oliveira, Marcia Gardênia
Um Toque de Clássicos, Belo Horizonte, ed. UFMG, 2003

<http://www.detran.ms.gov.br/noticias/noticia.asp?id=0028>

<http://segurancaveicular.blogspot.com/>

http://www.carroantigo.com/portugues/conteudo/curio_hist_carro_brasileiro

http://www.carroantigo.com/portugues/conteudo/curio_primordios_industria.htm

http://www.saopaulo.sp.gov.br/saopaulo/historia/ind_autom.htm

<http://carrosdeontem.blogspot.com/2007/05/carros-antigos-histria-do-carro.html>