

# Economia política da violência no trânsito

*Nildo Viana*

Da Universidade Federal de Goiás – Goiânia, Goiás, Brasil.  
nildoviana@terra.com.br

---

**Resumo:** O presente artigo aborda o processo de constituição social do aumento de violência no trânsito, especialmente a violência automobilística. Para tanto busca reconstituir a determinação fundamental deste fenômeno e suas múltiplas determinações. É a partir disso que realiza a análise do modo de produção capitalista e seu modo de desenvolvimento marcado pela sucessão de regime de acumulação. É durante o regime de acumulação conjugado que a produção capitalista passa a ter como carro-chefe o capital automobilístico, o que se reproduz no regime de acumulação integral. Nesse processo, se constitui também as demais determinações do fenômeno. O processo de crescimento e expansão do capital automobilístico promove um consumo ascendente e vertiginoso de automóveis, o que é mais grave nos países de capitalismo subordinado, nos quais o sistema viário não se desenvolve com a mesma rapidez e provoca inúmeros problemas no trânsito, gerando novos motivos para violência automobilística.

**Palavras-Chave:** Violência Automobilística. Capital Automobilístico. Regime de Acumulação. Violência no Trânsito.

---

O que provoca os altos índices de violência no trânsito? O que gera a violência automobilística? As respostas a estas perguntas pressupõem uma análise do seu processo de constituição e dos diversos elementos envolvidos nele. Nesse sentido, uma “economia política” da violência no trânsito é uma necessidade. Entenda-se, aqui, economia política não no sentido da “ciência econômica” ou de uma subdivisão dela e sim como sua produção através das lutas de classes. A palavra economia, entre os seus diversos significados, pode significar produção, bem como a palavra política, no sentido de Marx, remete para a luta de classes<sup>1</sup>, e este é o sentido em que o sociólogo Jean Baudrillard (1995), em seu período estruturalista-“marxista”, deu ao apresentar o título de seu livro *Para uma Crítica da Economia Política do Signo*. Nesse sentido, o que é denominado “violência no trânsito” precisar ser inserido na totalidade das relações sociais e entendida em seu processo de produção social e política.

Antes de iniciar a análise do processo de produção da violência no trânsito, é necessário apresentar uma definição de violência no trânsito, o que pressupõe uma

---

<sup>1</sup> Alguns autores destacaram isso (VIANA, 2003; MILIBAND, 1980). Nesse sentido, a concepção de política em Marx é distinta da concepção burguesa, para a qual é política apenas aquilo que remete ao Estado: “Como o Estado é a forma na qual os indivíduos de uma classe dominante fazem valer seus interesses comuns e na qual se resume toda a sociedade civil de uma época, segue-se que todas as instituições comuns são mediadas pelo Estado e adquirem através dele uma forma política” (MARX e ENGELS, 1991, p. 98).

definição de violência em geral. A violência é uma relação social de imposição, na qual um agente (indivíduo ou grupo) impõe algo, contra a vontade e/ou natureza de outro (VIANA, 1999; VIANA, 2002a; VIANA, 2002b; VIANA, 2001). Mas esta definição de violência se refere à violência em geral e cada forma particular de violência possui sua especificidade (VIANA, 1999). Dentre as várias formas de violência podemos falar da violência no trânsito enquanto uma de suas formas de manifestação. A violência no trânsito é uma relação social de imposição, na qual os agentes (motoristas, principalmente) atingem fisicamente outro ser humano por intermédio de um meio de transporte (carro, bicicleta, ônibus, etc.). Logo, é uma relação social específica, cuja especificidade está na mediação da violência por um veículo, ou meio de transporte, que não é humano e cuja relação ocorre no trânsito.

O sociólogo Max Weber (1992) diz que um acidente de bicicletas não é uma ação social, porquanto não havia a intenção dos agentes em provocar o acidente e o psicanalista Jurandir Freire Costa (COSTA, 1986; FUKUI, 1994) afirma que a violência é um ato intencional, sendo um “emprego desejado de agressividade”. Discordamos destas duas teses, pois a intencionalidade não é o que oferece o caráter social a uma ação e, por conseguinte, um acidente de bicicletas é uma relação social mesmo sem haver a intencionalidade, assim como a violência pode ser intencional, mas não o é necessariamente. Aliás, a maior parte dos atos violentos são inintencionais. Pensar de forma diferente nos faria diminuir drasticamente o número de atos considerados violentos. A violência seria tão-somente a agressão física e mais algumas poucas manifestações. Ora, tal modo de ver a questão da violência é axiológico, isto é, revela-se uma manifestação do padrão dominante de valores, ligados aos interesses dominantes<sup>2</sup>. Além de manifestar axiologia, valores dominantes, esta concepção também tem um claro papel ideológico de ocultar determinadas manifestações da violência e permitir a percepção de apenas algumas formas de manifestações. Assim, certas formas de violência se tornam perceptíveis (visíveis) e outras imperceptíveis (invisíveis).

Nesse sentido, a violência no trânsito é uma manifestação específica de violência e, sendo assim, pode ser intencional ou não. Caso seja intencional entra para o caso do que juridicamente é chamado de “crime doloso” e, caso não seja intencional, é chamado de “crime culposo”. No primeiro caso, o agente da violência realiza o ato violento de forma intencional e com consciência de suas consequências e, no segundo caso, o faz sem ter intenção e consciência de suas consequências apesar de sua previsibilidade em alguns

---

<sup>2</sup> A questão dos valores é fundamental para entender a produção das ideologias e representações em geral (MAIA, 2012; VIANA, 2007), bem como a oposição entre axiologia, determinada configuração dos valores dominantes, e axionomia, determinada configuração de valores autênticos (VIANA, 2007).

casos. Isso significa que a concepção de que a violência pode ser intencional ou inintencional ajuda a compreender os fenômenos que ocorrem no trânsito e isso é tanto verdadeiro que o direito reconhece a diferença e ambos os atos são considerados “crimes”, apesar de haver diferença entre esta forma de violência inintencional e outras, pois é esporádica e imprevisível em casos concretos, já que sua previsibilidade é apenas no nível mais abstrato (por exemplo, beber embriagado, imperícia no volante ou imprudência, em nível mais abstrato, podem gerar acidentes, mas saber disso não significa saber que, em determinado momento isso irá provocar acidente, pois se assim fosse as pessoas não cometeriam o ato). O caso de violência intencional no caso do trânsito é apenas um caso raro no qual se utiliza um meio de transporte para cometer um crime. Contudo, o processo de violência no trânsito envolve, geralmente, um automóvel. Dificilmente uma bicicleta provoca acidentes (não só por sua menor velocidade, mas também por maior controle do ciclista sobre a mesma), embora seja alvo de atropelamento por automóvel, sendo este o agente da violência no caso. Nesse sentido, é necessário distinguir violência automobilística de violência no trânsito. A violência automobilística é a que envolve um ou mais automóveis, sendo o seu condutor o principal agente da mesma. A violência no trânsito é toda e qualquer forma de violência que acontece no trânsito, desde o que juridicamente é chamado de crime doloso até um acidente entre um ciclista e um pedestre.

Após estas breves reflexões e conceituação, resta retomar a questão central do presente artigo, o que provoca os altos índices de violência no trânsito, ou seja, a economia política desta forma de violência, mais especificamente a violência automobilística.

### **As Determinações da Violência no Trânsito**

O que provoca a violência no trânsito? Uma multiplicidade de determinações, todas veiculadas nos meios oligopolistas de comunicação, pois o concreto, como já dizia Marx (1983), é o resultado, a síntese, de múltiplas determinações. A imprudência, a imperícia, o uso de bebidas alcoólicas, etc., são algumas destas determinações. Poderíamos acrescentar a mentalidade competitiva (VIANA, 2008), que faz com que muitos motoristas corram exageradamente, as relações sociais comandadas pelo relógio e sua ditadura, que constrange muitos indivíduos a exagerar na velocidade, a sensação de liberdade que a velocidade fornece aos indivíduos que vivem numa sociedade repressiva, etc.

Assim, podemos elencar diversas determinações para a violência automobilística, sendo que a maioria também ocorre na violência no trânsito em geral. As determinações

ligadas às condições específicas dos condutores (imperícia, imprudência, diminuição da capacidade de direção por ingestão de drogas, sonolência, cansaço, etc.) ou dos automóveis (em más condições) é presente em muitos acidentes e processos de atos de violência no trânsito. Isso está ligado a desde um processo de formação do motorista que é deficiente, na qual as determinações são o treinamento precário fornecido pelas autoescolas (que varia de uma para outra, mas que no geral não visa uma preparação mais completa do mesmo, mesmo porque os instrutores também não possuem um saber mais teórico e global e sim prático e limitado)<sup>3</sup>, até a existência de corrupção no caso de fornecimento de habilitação. O caso de diminuição de capacidade de direção por ingestão de drogas, que é mais grave nos casos em que isso é acrescentado à imperícia e imprudência costumeira, tem suas raízes na sociedade e cultura, bem como em diversas outras determinações. O uso do cigarro, por exemplo, pode promover distração e o uso de bebidas alcoólicas uma diminuição da capacidade reflexiva, entre outros elementos. O uso de remédios pode gerar sonolência, tal como outras drogas. Nesses casos, o uso de drogas é algo determinado que, por sua vez, pode ser determinação de outra coisa e a concepção fetichista aborda apenas o segundo caso. As determinações do uso de drogas estão no conjunto das relações sociais da sociedade moderna, diretamente ou indiretamente, indo desde processos psíquicos gerados por frustração e outros desequilíbrios psíquicos, até processos sociais que engendram cultura e busca de sociabilidade, passando, em certo estágio para certas pessoas, ao vício ou graves problemas psíquicos.

Nesse caso, já começamos a adentrar em outra determinação da violência no trânsito. As determinações de caráter psíquico e cultural remetem para a questão da mentalidade burguesa, que é dominante em nossa sociedade, que é competitiva, mercantil e burocrática (VIANA, 2008), principalmente em seu aspecto competitivo, embora, no geral, tenda a constituir uma consciência coisificada, fria, o que explica alguns casos de abandono de vítimas, por exemplo. O elemento competitivo merece destaque. Essa é uma das principais determinações da violência automobilística. Em casos específicos, é o que gera com relativa facilidade brigas e até assassinatos no trânsito entre motoristas. Em casos mais amplos, aumenta o risco de acidentes e atos de violência automobilística no trânsito.

A mentalidade competitiva, estrutural em nossa sociedade, reproduz a sociabilidade capitalista, marcada pela competição social em todos os setores da vida

---

<sup>3</sup> Obviamente que um instrutor com maior qualificação (e havendo esta exigência em geral) teria, tal como na lógica do capitalismo, um valor mais elevado para sua força de trabalho, o que significa maiores salários e menores lucros.

(VIANA, 2008). O desenho animado *Pateta no Trânsito* (título original: *Motor Mania*)<sup>4</sup>, de 1950, revela bem esse processo ao colocar a transformação de Goofy (em português: Pateta), que passa do gentil e educado Sr. Walker para o enlouquecido Sr. Wheeler. O desenho mostra com maestria a mente competitiva de Wheeler. Ele é agressivo, pensa ser “dono da rua”, e fica “poderoso”, mas, principalmente, realiza uma competição para sair ganhar dos outros, para disparar na frente dos demais antes do sinal abrir (“Han-ham, querem apostar corrida, mas na minha frente eles não passam”)<sup>5</sup>. Isso é bastante cotidiano tanto nas ruas da cidade quanto nas rodovias, sendo que estas são verdadeiros palcos de “corridas malucas”, para recordar outro desenho animado cuja competição é o tema básico. A competição pela vaga no estacionamento é outro exemplo, pelo como a competição entre pedestre e motorista. O individualismo é complemento de todo esse processo e outro elemento cultural da sociedade burguesa, gerando o “egoísmo cruel e agressivo do motorista” (GORZ, 2005, p. 74). Da mesma forma, o modo de vida burguês, conturbado e acelerado, competitivo e conflituoso, gera uma situação de grande ansiedade, que passou, a partir de certa época, ser chamado de “estresse”, que possui pesquisas apontando-o como causa de diversos acidentes (NASCIMENTO e PAQUALENTO, 2013).

Outra determinação relacionada com esta é a pressa na sociedade contemporânea. Quando Wheeler afirma: “o sinal, oh! Trinta segundos perdidos na vida!” revela mais um elemento da sociabilidade capitalista, que se intensifica cada vez mais. Trata-se da “ditadura do relógio”<sup>6</sup>. Marx chegou a afirmar que o relógio foi uma das grandes invenções do capitalismo<sup>7</sup>. O modo de produção capitalista se fundamenta na extração de mais-valor, o trabalho excedente dos proletários apropriados pelos capitalistas. Esse processo de extração se dá via extensão da jornada de trabalho ou intensificação da mesma. Ambos remetem ao tempo e controle do tempo. No caso do mais-valor absoluto, se busca aumentar o tempo de trabalho, controla-lo para produzir um maior quantum de

---

<sup>4</sup> Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=RMZ3bsrtJZ0>

<sup>5</sup> Embora nem sempre essa competição se graças ou apenas à mentalidade competitiva e sim devido à pressa para chegar a algum lugar (casa, trabalho, local de estudo, consumo ou lazer).

<sup>6</sup> “O homem ocidental civilizado, entretanto, vive num mundo que gira de acordo com os símbolos mecânicos e matemáticos das horas marcadas pelo relógio. É ele que vai determinar seus movimentos e dificultar suas ações. O relógio transformou o tempo, transformando-o de um processo natural em uma mercadoria que pode ser comprada, vendida e medida como um sabonete ou um punhado de passas de uvas. E, pelo simples fato de que, se não houvesse um meio para marcar as horas com exatidão, o capitalismo industrial nunca poderia ter se desenvolvido, nem teria continuado a explorar os trabalhadores, o relógio representa um elemento de ditadura mecânica na vida do homem moderno, mais poderoso do que qualquer outro explorador isolado ou do que qualquer outra máquina” (WOODCOCK, 1981, p. 121).

<sup>7</sup> “A releitura dos excertos histórico-tecnológicos levou-me à visão de que, abstraindo as descobertas de pólvora, compasso e imprensa – esses pressupostos necessários do desenvolvimento burguês –, do século 16 até a metade do século 18, portanto, do desenvolvimento da manufatura a partir do artesanato até a grande indústria propriamente dita, as duas bases materiais em que se constitui, dentro da manufatura, a preparação para a indústria com máquinas, são o relógio e o moinho [...]” (MARX, 1989, p. 446).

mais-valor. No caso do mais-valor relativo, se busca aumentar a produção num mesmo período de tempo, a produtividade, o que significa controlar mais intensamente o tempo de trabalho para aumentar o seu rendimento, a produtividade, o que significa maior lucro (MARX, 1988).

Isso se reproduz em todas as instâncias da vida social. A escola, instância de socialização e ressocialização da força de trabalho, tem que disciplinar e treinar para que o indivíduo realize a introjeção do controle do tempo. Isso produz uma superavaliação do tempo, que é reforçado pelo desperdício das vidas humanas com as atividades laborais, burocráticas e é ampliado mais ainda com as ideologias e propagandas do consumismo, prazer, entre outras. A pressão dos horários para se chegar ao trabalho e escola se reproduz na instância da família, lazer entre outros, ou seja, se reproduz na cotidianidade<sup>8</sup>, se tornando parte do modo de vida burguês. Isto se torna um terror cotidiano que os indivíduos naturalizam. Segundo Lefebvre, se referindo ao capitalismo oligopolista transnacional, mas que tem alguns de seus elementos amplificados no capitalismo contemporâneo comandado pelo regime de acumulação integral, há um terror difuso na sociedade terrorista. Segundo ele, “as pressões se exercem de todos os lados sobre os membros dessa sociedade; eles têm uma enorme dificuldade para se desembaraçar delas, para afastar esse peso” (LEFEBVRE, 1991, p. 158).

Além destas determinações, é possível acrescentar algumas outras, mas cabe citar uma em especial: a própria organização do sistema viário, que é geralmente não percebida ou evitada por muitos ao discutir violência no trânsito. Devido sua importância vamos discuti-la a partir de agora mais pormenorizadamente.

## **A Determinação Fundamental da Violência no Trânsito**

Para se explicar o motivo pelo qual os índices de acidentes no trânsito vêm aumentando é necessário ir além deste conjunto de determinações, pois elas sempre existiram e, por conseguinte, não podem explicar por qual motivo a violência no trânsito está aumentando. Sendo assim, é preciso ir mais fundo e descobrir a determinação fundamental do fenômeno da violência no trânsito. O desenvolvimento capitalista vai gerar, após a segunda guerra mundial, a produção em massa e o carro passa a ser o símbolo dessa sociedade consumista, ou “sociedade burocrática de consumo dirigido”

---

<sup>8</sup> “Time is Money: esta divisa inscrita com letras de fogo nas máquinas de escrever ‘remington’ encontra-se igualmente no frontão das fábricas, no tempo escravizado da cotidianidade, na noção cada vez mais importante de ‘orçamento-tempo’. Rege inclusivamente [...] o lazer e o tempo livre. Define igualmente o tempo vazio e que se grava no quadrante solar das praias e no frontão dos clubes de férias” (BAUDRILLARD, 1991, p. 162).

(LEFEBVRE, 1991). O modo de produção capitalista passa por diversas fases de desenvolvimento que podem ser entendidas através do recurso ao conceito de regime de acumulação (VIANA, 2009; VIANA, 2003). Em cada época de seu desenvolvimento, surge um foco de produção material e de consumo que é o carro-chefe do mesmo. A reprodução ampliada do capital, que gera concentração e centralização do capital, tal como Marx (1988) já havia abordado, traz a necessidade constante de reprodução ampliada do mercado consumidor. Se durante a Revolução Industrial, a produção de roupas, chapéus, meios de produção, era o motor do consumo, na época posterior, com a instauração do regime de acumulação intensivo, temos novos produtos que ampliam o mercado consumidor e assim sucessivamente nos regimes de acumulação posteriores.

A Primeira Guerra Mundial e seus antecedentes marcou a primeira grande crise do regime de acumulação intensivo e as tentativas de revoluções proletárias marcaram uma nova fase dessa crise que se tornou uma crise do capitalismo e a derrota de tais lutas abriram caminho para a crise de 1929 e o nazi-fascismo. O capitalismo de guerra que lhe substituiu fez a produção de armamentos o foco de seu processo de desenvolvimento e a destruição em massa de forças produtivas permitiu a retomada da acumulação de capital. Contudo, ao final da guerra, os Estados Unidos e a União Soviética saíram como os grandes vencedores e grandes potências imperialistas.

O regime de acumulação que suplantou o intensivo foi o conjugado, ou intensivo-extensivo (VIANA, 2003; VIANA, 2009). Esse marcou o avanço de novas formas de organização do trabalho, relações internacionais e organização estatal. Não poderemos discutir aqui o conjunto de características do capitalismo oligopolista transnacional que emerge, mas tão-somente citar seus aspectos essenciais e, posteriormente, focalizar o que é mais importante para explicar o fenômeno da violência no trânsito. O regime de acumulação conjugado torna hegemônico um novo regime de trabalho, o fordismo, bem como realiza o processo de expansão do capital oligopolista transnacional, além de inaugurar uma nova formação estatal, o Estado Integracionista, mais conhecido como sendo do “bem estar social”. Esses três elementos são complementares e formam a base do novo regime de acumulação no capitalismo imperialista. Obviamente que o capitalismo de Estado da URSS e seus aliados, bem como o capitalismo subordinado (“Terceiro Mundo”) passaram por experiências distintas.

No caso do capitalismo subordinado, com a classe trabalhadora vítima da superexploração do capitalismo imperialista privado, havia mais semelhanças. Neste caso, existiram experiências de formas subordinadas de Estado Integracionista, dando origem às experiências do populismo e desenvolvimentismo, entre outras. O processo de exploração internacional, fundado na transferência de mais-valor dos países capitalistas

subordinados para os países capitalistas imperialistas, no entanto, não permitia um processo de desenvolvimento autônomo e independente.

Para explicar a determinação fundamental da violência no trânsito, esta discussão é indispensável, pois foi com a emergência do regime de acumulação conjugado que houve um crescimento vertiginoso da produção automobilística, o carro-chefe da produção capitalista deste período. A invenção do automóvel ocorreu através de várias formas e iniciativas no final do século 19, com maior ou menor proximidade do que hoje entendemos como automóvel. Em 1769, Nicolas Cugnot, na França, utiliza um veículo com motor a vapor. Em 1884, Gottlieb Daimler cria o chamado “motor a dois tempos”, na Alemanha. Karl Benz, em 1885, na Alemanha, é um dos pioneiros nesse processo ao inventar o carro de três rodas com motor a gasolina. Estas e outras invenções foram se desenvolvendo e sendo patenteadas, provocando uma “corrida” que levou ao interesse do capital. A Panhard e Levassor, empresa capitalista francesa, começou o processo de fabricação e venda de automóveis. Um marco nesse processo foi em 1892, nos Estados Unidos, quando Henry Ford produziu o seu primeiro carro. Surge assim o capital automobilístico nos EUA, cujo Ford Model T (que tinha diferenças em relação aos demais carros existentes na época, tal como o volante no lado esquerdo) foi o grande produto a ser comercializado em grande quantidade, desde 1908 até 1927. O “Ford de Bigode”, como ficou conhecido posteriormente no Brasil<sup>9</sup>, Ford registrou mais de 160 patentes de automóveis. A Ford Motor Company começa a produzir carros em grande escala. No entanto, o carro ainda era um produto de luxo, pois era acessível a uma pequena minoria, inicialmente apenas capitalistas, tal como se pode ver nos filmes que mostram os “homens de cartola” com seus automóveis nas ruas cheias de pedestres, bicicletas e carroças. Assim, em sua época de produção inicial, os carros “são bens de luxo inventados para o prazer exclusivo de uma minoria muito rica” (GORZ, 2005, p. 73).

É com a emergência do regime de acumulação conjugado que Henry Ford, ex-simpatizante do nazismo, instaura a hegemonia do fordismo – que se torna forma de organização do trabalho dominante – e o sistema de crédito é um dos incentivos materiais planejado para aumentar o mercado consumidor. A produção em massa de automóveis se expande. Da mesma forma, o sistema de crédito facilita sua compra. Isso é acompanhado, historicamente, pelo seu barateamento crescente, não só devido ao aumento da oferta, mas também graças à produção de automóveis a preços mais baixos para atingir uma fatia do mercado consumidor com poder aquisitivo mais baixo, ou seja, o automóvel acaba indo

---

<sup>9</sup> O historiador E. H. Carr usa o “Ford de Bigode”, segundo tradução portuguesa, para contestar os historiadores como Trevor-Ropper que desconsideram o movimento e a transformação social: “ele anda” (CARR, 1982). O nome popularizado no Brasil se deve ao fato do acelerador não ser um pedal e sim duas alavancas colocados em forma de “V”, com aparência de um bigode.

das classes com maior poder aquisitivo para as de menor num processo sucessivo, até chegar às classes trabalhadoras. O acesso a veículos usados é outra fonte de aquisição com custo mais baixo.

A massificação do automóvel materializou um triunfo absoluto da ideologia burguesa no que tange à prática cotidiana: ela constrói e mantém em cada um a crença ilusória de que cada indivíduo pode prevalecer e tirar vantagem à custa de todos. O egoísmo cruel e agressivo do motorista que, a cada minuto, assassina simbolicamente ‘os outros’, que aparecem para ele meramente como obstáculos materiais à sua própria velocidade – esse egoísmo marca a chegada, graças ao automobilismo cotidiano, de um comportamento universal burguês, e tem existido desde que dirigir um carro tornou-se lugar-comum (GORZ, 2005, p. 74).

Todo esse processo movimentou um amplo processo de consumo de carros (e junto com este, novos setores se desenvolvem, desde os fornecedores de matérias primas, meios de produção, acessórios, até as oficinas mecânicas, empresas de seguros, sem falar na questão do petróleo que gerou o capital petrolífero e também necessidades derivadas como os postos de abastecimento, construção de estradas, agências de publicidade, etc.). Assim, o consumo de automóvel cresce cada vez mais e isso é reforçado pelo poder da propaganda e pelo *status* que ele oferece. Um carro, num primeiro momento, é símbolo de *status* só por possuí-lo. Era assim na época em que uma parcela não muito grande da população possuía seu próprio automóvel. Posteriormente, ter sempre o carro do ano, ou carro X, ou importado, é que oferece maior *status*. A propaganda relaciona carro com o inconsciente coletivo e o desejo reprimido de liberdade<sup>10</sup>, com a pseudoliberalidade (autonomia individual, principalmente para os jovens ao completarem 18 anos, o que, sem dúvida, também manipula o inconsciente coletivo) mulheres belas (competição nas relações amorosas), classe social (burguesia), etc. O carro se torna o grande símbolo do consumo no capitalismo oligopolista transnacional e o carro-chefe de sua produção de meios de consumo.

Obviamente que o capital automobilístico traz um conjunto de outras necessidades e assim faz parte do processo de reprodução ampliada do capital global. Outro setor do capital emergente graças ao capital automobilístico é o capital petrolífero:

Os magnatas do petróleo foram os primeiros a perceber o ganho que poderia ser extraído da difusão em larga escala do automóvel: se o povo pudesse ser levado a circular em carros a motor, poderia vender-lhe o combustível necessário à sua propulsão. Pela primeira vez na história as pessoas passariam a depender de uma fonte mercantilizada de energia para sua locomoção. Haveria tantos

---

<sup>10</sup> O conceito de inconsciente coletivo, aqui, não é o de Jung (1989) e nem o de “inconsciente social”, de Erich Fromm (1992). Entenda-se, por inconsciente coletivo, o conjunto de necessidades-potencialidades reprimidas de um grupo social ou mesmo do conjunto da sociedade (VIANA, 2002c). Um exemplo da relação entre carro e inconsciente coletivo pode ser visto na música, *Infinita Highway*, composta por Humberto Gessinger e gravada pela banda *Engenheiros do Hawaii*, bem como em diversas outras manifestações de música popular.

clientes para a indústria de petróleo quanto houvesse motoristas – e, uma vez que haveria tantos motoristas quanto houvessem famílias, a população inteira se transformaria em cliente dos magnatas do petróleo. O sonho de todo capitalista estava a ponto de se realizar: todos iriam depender, para suas necessidades diárias, de uma mercadoria monopolizada por uma única indústria (GORZ, 2005, p. 76).

A supremacia do automóvel no capitalismo oligopolista transnacional produz novas necessidades e um rearranjo do espaço urbano de acordo com os interesses do grande capital. O espaço urbano é constituído num processo de luta de classes no qual a classe capitalista impõe uma determinada organização espacial às demais classes sociais (VIANA, 2002b). A organização do espaço urbano (e não só deste) é marcada por um crescente processo de aumento de asfalto e por criação de ruas voltadas para o processo de locomoção através do automóvel. Há, desde então, uma hegemonia das classes privilegiadas em relação aos indivíduos das classes desprivilegiadas, ou seja, na relação entre aqueles que possuem seus meios de locomoção e os pedestres (VIANA, 2002b), o que gera valores tais como o do jornalista que pensava numa organização das ruas que chegasse à perfeição de proibir pedestres, ciclistas e crianças (MORAES, 1981).

Isto nos faz retornar ao desenho animado *Pateta no Trânsito*, quando o Sr. Walker (em português “pedestre”) se depara com o Sr. Wheeler (que poderia ter como tradução aproximada “carro”) e no são apresentados na versão portuguesa como sendo Sr. Pedestre e Sr. Motorista. Colocar os pés nas ruas é um risco, e por isso, no mesmo desenho, se atribui algumas frases aos pedestres, tais como: “os tolos pisam onde jamais os anjos ousariam pisar”. Esse desenho animado foi produzido em 1950, numa época em que a regularização estatal do trânsito era muito incipiente e o uso dos automóveis era cada vez mais intenso, mas mostra uma realidade não só do comportamento dos motoristas no trânsito que permanece até hoje como também o domínio do automóvel sobre a cidade. Quanto maior é uma cidade, maiores devem ser as distâncias percorridas, o que gera a necessidade de uso de transporte coletivo ou individual, inclusive devido ao processo de separação entre local de trabalho, moradia, estudo, consumo e lazer. O capital, por sua vez, precisa transportar mercadorias (e a substituição da ferrovia por rodovias é explicada por interesses capitalistas)<sup>11</sup>, prestar serviços-mercadorias, entre outros aspectos, cujo meio de locomoção é o veículo individual. O próprio serviço de transporte coletivo é espaço para um novo setor do capital. O capital transportador, que visa lucro e assim contribui para piorar a situação no trânsito, já que para garantir maior taxa de lucro paga baixos salários aos motoristas e outros empregados, utilizam ônibus desgastados,

---

<sup>11</sup> Os ferroviários constituam uma das frações mais resolutas e combativas das classes trabalhadoras e suas habilidades lhe conferiam um controle sobre o processo de trabalho bem maior do que outros setores (AUFHEBEN, 2005). Os movimentos grevistas no início do século 20 desencadeado pelos ferroviários é expressão da luta de classes e a derrocada das ferrovias foi a resposta do capital a este processo.

superlotação. Estes elementos geram pressão sobre os motoristas através do controle rígido de seus horários, pressão da população devido superlotação, etc. Além disso, o estado do transporte coletivo, mais grave em alguns casos e lugares, é um forte incentivo para aquisição do carro próprio ou pelo menos seu desejo<sup>12</sup>, principalmente nas grandes cidades e suas grandes distâncias.

A organização do espaço urbano é, assim, submetida ao predomínio do automóvel. Segundo Illich (1975, p. 46), “a Alemanha Federal consumiu a sua terra à razão de 0,2% por ano do decurso da década de 50. Nos anos sessenta já tinha conseguido cobrir permanentemente como asfalto 0,4% do seu território”.

O intenso processo de urbanização aliado ao uso crescente de automóveis foi um dos elementos fundamentais do desenvolvimento capitalista nos países imperialistas desde a instauração do regime de acumulação conjugado. Este, no entanto, entra em crise no final dos anos 1960 e ainda mantém-se durante os anos 1970 num período de transição para o regime de acumulação integral (VIANA, 2009; VIANA, 2003). O capital automobilístico<sup>13</sup>, um dos carros-chefe do regime de acumulação conjugado, também encontra dificuldades e a crise do petróleo de 1975 acaba lhe atingindo diretamente.

Isso não significou, no entanto, e como se poderia pensar, o fim da era do automóvel. Representou apenas a mutação do carro-chefe da produção capitalista, que passou para produtos tecnológicos, com destaque para o computador. Porém, o capital automobilístico continua sendo um dos pilares da produção capitalista e por isso novas estratégias foram desenvolvidas no sentido permitir a continuidade de sua reprodução ampliada. Uma destas estratégias foi a ampliação do seu mercado consumidor, cujo processo ocorreu através de mera intensificação de métodos já utilizados (sistema de crédito, barateamento e criação de “carros populares”, etc.) e expansão intensificada no capitalismo subordinado, nos quais os mesmos métodos foram colocados em prática, bem como a produção de novos carros e novas necessidades. Os novos automóveis de luxo atraem a fatia do mercado consumidor com maior poder aquisitivo e todo um processo de publicidade, vínculo, apetrechos tecnológicos, são utilizados. O carro computadorizado é uma das inovações e um forte elemento de atração, pois não só amplia o conforto como

---

<sup>12</sup> Isso também pode ser ilustrado pela música popular, tal como na música de Herbert Vianna, gravada pela banda Paralamas do Sucesso, *Vital e sua Moto*: “Vital andava a pé e achava que assim estava mal; De um ônibus pro outro, aquilo para ele era o fim; Conselho de seu pai: “Motocicleta é perigoso, Vital. É duro te negar, filho, mas isto dói bem mais em mim”.

<sup>13</sup> Apesar de termos citados a empresa Ford, é necessário colocar que existiram competidores capitalistas norte-americanos quase tão poderosos, tal como a General Motors, que inclusive gerou o lema, “o que é bom para a General Motors é bom para os Estados Unidos” (VIANA, 2013a), ou em outros países, tais como a Volkswagen alemã, e Citroën francesa, a Fiat italiana, sem falar nas japonesas, com destaque para a Toyota, que, por sua vez, vai gerar a nova forma de organização do trabalho que substituirá a hegemonia do fordismo, o toyotismo.

ainda pode manter o indivíduo com suas necessidades fabricadas de conexão e uso de tecnológica.

Nesse contexto, há um aumento vertiginoso das frotas de carros. O caos urbano na cidade de São Paulo já é por demais conhecido e explicado pelo tamanho da população e, por conseguinte, de carros nas ruas. Mas um fenômeno que emerge a partir dos anos 2000 são cidades não tão grandes apresentando fenômenos semelhantes. Este é o caso de Brasília e Goiânia. A cidade de Brasília passou a ter a maior frota por habitante em 1999 e perdeu essa posição para Goiânia em 2009. Os dados abaixo mostram que em determinadas cidades, como Aparecida de Goiânia e Palmas, o crescimento da frota é mais de 200% em oito anos, e em 12 cidades mais de 100%, em alguns quase ou mais que 150%. Contudo, os números ainda mostram algo mais grave. Em cidades mais populosas, o aumento menor em termos percentuais ocorre em termos brutos sob forma muito mais elevada. Por exemplo, no Rio de Janeiro o aumento foi de 37% e em São Paulo 47%, o que já é extremamente elevado para qualquer cidade, tendo em vista sua capacidade e tamanho, mas isto já ocorreu sobre locais nas quais o tamanho da frota já era proporcionalmente muito elevado para o tamanho da população. Os dados são incompletos, pois não apresentam a população de 2001, mas o crescimento populacional está muito longe de ser de 47% (o que seria quase a metade). Em matéria de número de carros, significou quase dois milhões a mais, ou, com maior exatidão: 1.924.502 carros novos na cidade de São Paulo. No caso do Rio de Janeiro, quase 500 mil carros, ou, mais exatamente, 498 mil. Isso significa cinco vezes mais do que na cidade que tem aumento proporcional maior, Aparecida de Goiânia, que tem acréscimo de 92.385, sendo que São Paulo foi quase vinte vezes mais. Contudo, o impacto ambiental, no espaço urbano, na qualidade de vida (negativo, com poluição, acidentes, etc.) é altíssimo em todos os casos. Em cidades como Brasília, Goiânia, Palmas, Belo Horizonte, há cerca de um carro para cada duas pessoas, ou seja, o número de carros é equivalente a 50% da população.

**Tabela 01: Evolução da frota de veículos nas maiores cidades do país**

| Cidade                    | População<br>2009 | Frota<br>2001 | Frota<br>2009 | Evolução da frota |
|---------------------------|-------------------|---------------|---------------|-------------------|
| Aparecida de Goiânia (GO) | 510.770           | 37.375        | 129.760       | 247%              |
| Palmas (TO)               | 188.645           | 27.219        | 92.290        | 239%              |
| Macapá (AP)               | 366.484           | 29.122        | 75.743        | 160%              |
| Ananindeua (PA)           | 505.512           | 22.110        | 54.776        | 147%              |
| Belford Roxo (RJ)         | 501.544           | 19.313        | 47.277        | 144%              |
| Porto Velho (RO)          | 382.829           | 50.192        | 121.085       | 141%              |
| Serra (ES)                | 404.688           | 44.537        | 102.246       | 129%              |
| Boa Vista (RR)            | 266.901           | 40.207        | 91.867        | 128%              |
| Feira de Santana (BA)     | 591.707           | 60.050        | 133.966       | 123%              |
| Betim (MG)                | 441.748           | 45.621        | 99.099        | 117%              |
| Rio Branco (AC)           | 305.954           | 39.796        | 85.389        | 114%              |
| Teresina (PI)             | 802.537           | 109.811       | 227.516       | 107%              |
| Manaus (AM)               | 1.738.641         | 185.647       | 383.933       | 106%              |

|                             |            |           |           |      |
|-----------------------------|------------|-----------|-----------|------|
| São Luís (MA)               | 997.098    | 99.759    | 201.702   | 102% |
| São Gonçalo (RJ)            | 991.382    | 81.202    | 152.478   | 87%  |
| Vila Velha (ES)             | 413.548    | 73.796    | 138.034   | 87%  |
| Cuiabá (MT)                 | 550.562    | 120.658   | 224.838   | 86%  |
| Mauá (SP)                   | 417.458    | 71.871    | 132.027   | 83%  |
| Guarulhos (SP)              | 1.299.283  | 211.974   | 386.927   | 82%  |
| João Pessoa (PB)            | 702.235    | 107.129   | 191.769   | 79%  |
| Joinville (SC)              | 497.331    | 139.088   | 247.143   | 77%  |
| Campo Grande (MS)           | 755.107    | 194.006   | 341.772   | 76%  |
| Contagem (MG)               | 625.393    | 114.844   | 203.067   | 76%  |
| Osasco (SP)                 | 718.646    | 147.165   | 258.506   | 75%  |
| Duque de Caxias (RJ)        | 872.762    | 80.766    | 141.217   | 74%  |
| Campos dos Goytacazes (RJ)  | 434.008    | 69.959    | 120.737   | 72%  |
| São João de Meriti (RJ)     | 469.827    | 44.297    | 75.641    | 70%  |
| Brasília (DF)               | 2.606.885  | 645.133   | 1.096.293 | 69%  |
| Belém (PA)                  | 1.437.600  | 145.237   | 246.777   | 69%  |
| Natal (RN)                  | 806.203    | 144.291   | 241.619   | 67%  |
| Nova Iguaçu (RJ)            | 865.089    | 77.399    | 128.582   | 66%  |
| Jaboatão dos Uararapes (PE) | 687.688    | 61.644    | 102.519   | 66%  |
| Sorocaba (SP)               | 584.313    | 169.815   | 280.319   | 65%  |
| São José dos Campos (SP)    | 615.871    | 170.636   | 281.049   | 64%  |
| Florianópolis (SC)          | 408.161    | 140.973   | 232.087   | 64%  |
| Ribeirão Preto (SP)         | 563.107    | 212.455   | 346.411   | 63%  |
| Belo Horizonte (MG)         | 2.452.617  | 706.480   | 1.149.737 | 62%  |
| Uberlândia (MG)             | 634.345    | 161.842   | 263.021   | 62%  |
| São José do Rio Preto (SP)  | 419.632    | 154.256   | 251.433   | 62%  |
| Caxias do Sul (RS)          | 410.166    | 131.289   | 213.480   | 62%  |
| Salvador (BA)               | 2.998.056  | 352.606   | 568.148   | 61%  |
| Maceió (AL)                 | 936.314    | 108.440   | 174.735   | 61%  |
| Vitória (ES)                | 320.156    | 91.983    | 147.401   | 60%  |
| Fortaleza (CE)              | 2.505.552  | 382.554   | 609.312   | 59%  |
| Goiânia (GO)                | 1.281.975  | 482.260   | 769.165   | 59%  |
| Curitiba (PR)               | 1.851.215  | 733.192   | 1.154.438 | 57%  |
| Londrina (PR)               | 510.707    | 168.107   | 264.464   | 57%  |
| Campinas (SP)               | 1.064.669  | 406.001   | 623.001   | 53%  |
| Juiz de Fora (MG)           | 526.706    | 103.459   | 157.681   | 52%  |
| São Bernardo do Campo (SP)  | 810.979    | 270.055   | 405.728   | 50%  |
| Recife (PE)                 | 1.561.659  | 288.020   | 427.861   | 48%  |
| São Paulo (SP)              | 11.037.593 | 4.027.184 | 5.951.686 | 47%  |
| Santo André (SP)            | 673.396    | 262.538   | 376.152   | 43%  |
| Santos (SP)                 | 417.098    | 156.524   | 218.715   | 39%  |
| Porto Alegre (RS)           | 1.436.123  | 481.914   | 653.329   | 35%  |
| Rio de Janeiro (RJ)         | 6.186.710  | 1.394.679 | 1.882.679 | 34%  |
| Niterói (RJ)                | 479.384    | 141.836   | 190.529   | 34%  |
| Aracaju (SE)                | 544.039    | 155.278   | 175.321   | 12%  |

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística e Departamento Nacional de Trânsito

Desta forma, o sistema viário e o espaço urbano como um todo não se desenvolve na mesma velocidade e, além disso, há o problema da falta de recursos e de estrutura anterior. Na Europa e Estados Unidos, há uma lógica diferenciada, pois já existia uma estrutura anterior e recursos para sua ampliação e renovação, bem superior ao caso brasileiro, por exemplo. No entanto, em qualquer país do mundo o processo de aumento das frotas de carros apresenta graves problemas urbanos e um deles é o alto índice de acidentes no trânsito. A violência no trânsito ou, mais especificamente, a violência automobilística, tem como determinação fundamental o modo de produção capitalista e seu desenvolvimento que gera um processo crescente e infinito de reprodução ampliada do capital que gera a necessidade complementar de reprodução ampliada do mercado consumidor e, nesse contexto, o capital automobilístico (eufemisticamente chamado de

“indústria automobilística”) tem um papel chave<sup>14</sup>. O aumento do número de carros e a precariedade do sistema viário, não só devido à velocidade do crescimento da frota de automóveis, mas também devido à má qualidade do asfalto produzido, políticas estatais ineficientes, etc.

As consequências disto são as mais variadas, tal como o aumento da poluição, mas outra consequência é que as cidades passam a não ter mais uma estrutura que pode suportar o aumento constante da frota existente. Os engarrafamentos são apenas uma face deste processo, pois a violência no trânsito se torna cada vez mais comum, já que o aumento da frota vem acompanhado pelas limitações do sistema viário urbano. Obviamente que isto varia de cidade para cidade, de país para país, mas o sistema viário urbano deficiente ou retardatário em relação ao aumento da frota é fundamental para explicar o aumento dos acidentes no trânsito, o que é mais grave ainda em determinadas cidades, cuja organização do espaço urbano é mais deficiente do que em outras. Estas limitações no sistema viário não só tornam mais difícil o tráfego como também cria ansiedade e outros processos psíquicos emocionais que aumentam a tensão dos motoristas, reforçando a tendência de acidentes. Sendo assim, a partir desta análise é possível compreender o processo de constituição da violência no trânsito e seu crescimento, intimamente ligado ao desenvolvimento da sociedade contemporânea.

Em síntese, há um conjunto de determinações que geram a violência no trânsito e a violência automobilística, mais especificamente, a fundamental é o modo de produção capitalista e sua conformação histórica em determinados regimes de acumulação, especialmente o regime de acumulação conjugado e o integral, este último expressão do capitalismo contemporâneo.

### Considerações Finais

Desta forma, a violência automobilística e a violência no trânsito em geral têm diversas determinações. Dentre estas, a mais importante é aquela gerada pelo modo de produção capitalista em seu desenvolvimento. O capital automobilístico produz em escala ampliada o número de automóveis e conta com o apoio dos Estados Nacionais dos países

---

<sup>14</sup> Inclusive se deve acrescentar que, visando o lucro, o capital automobilístico tende a produzir carros cada vez mais frágeis, para diminuir custos e renovar o consumo com o desgaste do mesmo. Isso é mais perceptível, por exemplo, no caso do Brasil, no qual, segundo pesquisas os carros aqui produzidos são mais frágeis. "Os fabricantes fazem isso porque os carros se tornam mais baratos de fazer e as exigências dos consumidores brasileiros são menores; seu conhecimento dos problemas de segurança são menores do que na Europa e nos Estados Unidos", acrescenta Dolci (apud. VIANA, 2013b, p. 1). Segundo a consultoria IHS Automotive, "as fabricantes tem 10% de lucro sobre carros fabricados no Brasil, enquanto nos Estados Unidos este número é de 3% e a média global de 5%" (apud. VIANA, 2013b, p. 1).

imperialistas e com a condescendência e apoio dos Estados nacionais do capitalismo subordinado. A vinda do capital oligopolista transnacional para o Brasil teve o patrocínio do desenvolvimentismo de Juscelino Kubistchek, especialmente as montadoras do capital automobilístico. Esse mesmo Estado que, hoje, produz estatísticas e políticas paliativas para supostamente justificar e ocultar a verdadeira raiz dos altos índices de violência no trânsito e política paliativas (Lei Seca, novo código de trânsito, etc.) que nunca colocam em questão o que é fundamental e constituinte do fenômeno em questão. O grande capital e o Estado não querem soluções reais, pois eles são a fonte dos problemas reais que supostamente deveriam combater. E nessa ironia social, quem perde, mais uma vez, são os seres humanos e, dentre estes, os mais pobres, as classes exploradas e desprivilegiadas em geral.

A solução para o problema não pode ocorrer com as ingênuas propostas de substituição de carros por bicicletas (LUDD, 2005; GRANIER, 2005). Os Provos, movimento estudantil radical, antecipou esse processo com as suas “bicicletas brancas”, mas é muito pouco realista pensar numa simples substituição e boa vontade dos indivíduos sem alterar o conjunto das relações sociais, ou seja, sem uma transformação radical da sociedade. Obviamente que, no sentido de diminuir, em escala muito restrita, estas e outras iniciativas, e até algumas concessões do capital e ações estatais, são providências que podem ser tomadas, mas acabam sendo reacionárias quando são apresentadas como soluções dos problemas que envolvem questões muito mais profundas e toda uma sociedade.

Ao propor trocar o carro pela bicicleta, o que esse tipo de discurso faz é reproduzir um elemento da ideologia liberal e neoliberal de responsabilizar os indivíduos pelos problemas sociais produzidos por classes sociais e acima e além deles. O Estado neoliberal responsabiliza os indivíduos pelos acidentes de trânsito e propõe sua resolução através de um ato de vontade para a superação da mentalidade competitiva formada desde a tenra idade e reproduzida e reforçada na vida cotidiana, cultura e sociabilidade dominantes, bem como para superar a necessidade de uso de drogas, de situações psíquicas e emocionais. Estas e outras proposições ilusórias, mescladas com uma política cada vez mais repressiva (já que a responsabilidade é o indivíduo, então este deve ser punido, reprimido) possuem como base o individualismo característico do liberalismo e neoliberalismo.

O suposto movimento oposicionista não pode se limitar a fazer o mesmo trajeto político de responsabilizar os indivíduos e propor atos de vontade para trocar o carro pela bicicleta, com o diferencial de denunciar, de forma abstrata e confusa, as raízes sociais mais profundas do processo de violência automobilística. Outro diferencial aqui é que, ao

invés de complementar com política de repressão, apela para a repreensão e o moralismo, a condenação moral que substitui a repressão política e coerção física e legal.

Qualquer movimento político ou social que queira questionar a sociedade atual e seus males, desde que compreendidos adequadamente, ou seja, inseridos numa totalidade, no conjunto das relações sociais, tal como buscamos fazer ao mostrar as diversas determinações do fenômeno da violência automobilística que remete a um conjunto de outras relações sociais, tais como modo de produção e desenvolvimento capitalista, sociabilidade, cultura e mentalidade, desequilíbrios psíquicos, etc. deve propor algo efetivo e que remete à sociedade como um todo. De nada adianta ter carros cada vez mais velozes e tecnologicamente avançados, pois junto com o esse suposto progresso vem o retrocesso: o carro pode ser mais veloz, mas o trânsito o faz ficar mais lento com os engarrafamentos cada vez mais constantes até em cidades não tão populosas. A questão reside na própria essência da sociedade capitalista, com seu desenvolvimento contraditório, no qual todo suposto avanço é simultaneamente um retrocesso. Um psicanalista, abordando outra questão, apontou para isso, ao mostrar que justamente nos países capitalistas mais avançados é onde ocorre um maior quantum de desequilíbrio psíquico:

Constatamos, então, que os países da Europa que se situam entre os mais democráticos, pacíficos e prósperos, e os Estados Unidos, que são o país mais próspero do mundo, apresentam os mais sérios sintomas de perturbação mental. O objetivo de todo o desenvolvimento socioeconômico do mundo ocidental é a vida materialmente confortável, distribuição relativamente igual da riqueza, democracia estável e paz, e os países que mais se aproximaram da realização desse objetivo apresentam os mais sérios sintomas de desequilíbrio mental! É bem verdade que essas cifras nada provam por si sós, mas pelo menos são surpreendentes. Mesmo antes de entrarmos na discussão completa do problema no seu todo, esses dados levantam a questão sobre se não há algo fundamentalmente errado em nosso estilo de vida e no tocante aos objetivos que buscamos realizar (FROMM, 1976, p. 24).

A solução definitiva e final para o problema da violência automobilística e no trânsito requer uma ampla e profunda transformação radical da totalidade das relações sociais. Sem dúvida, até essa acontecer, e ela deve ser o objetivo final e fundamental, a prioridade pela qual todo o resto deve estar envolvido e direcionado, um amplo processo de articulação de ações imediatas, incluindo as paliativas e ingênuas, mas indo além delas, com ações a longo prazo e questões específicas com questões gerais, é a única estratégia viável para conseguir avançar nas soluções dos problemas gerados pela violência automobilística e no trânsito e todos os demais problemas envolvidos. Uma ampla transformação cultural e valorativa, junto com formas de auto-organização da população e sua intervenção na organização do espaço urbano, bem como ampla luta pela diminuição da exploração e articulação de diversas lutas e a partir de uma percepção da totalidade das relações sociais e de uma ação que não seja limitada ao apenas imediato e que consiga

articular as lutas e reivindicações, as exigências e a prática transformadora da própria população, com a luta pela abolição da exploração, é o único processo que pode oferecer a possibilidade de superação dessa situação. Esse é o caminho que pode levar a população a se mover no sentido de chegar ao objetivo final, a transformação social, pois a opção é entre utopia ou morte, para parafrasear René Dumont (1975).

---

### Political economy of violence in transit

**Abstract:** This article discusses the process of social formation of increased traffic violence, especially automotive violence. For both search reconstitute the fundamental determination of this phenomenon and its multiple determinations. It is from this that performs the analysis of the capitalist mode of production and its mode of development marked by a succession of accumulation regime. It is during the regime of accumulation conjugated that capitalist production is replaced as flagship automotive capital, which is reproduced in full regime of accumulation. In this process, it is also the other determinations of the phenomenon. The process of growth and expansion automotive capital promotes rising consumption and dizzying car, which is more severe in countries under capitalism, where the road system is not developed as quickly and causes many problems in traffic, generating new reasons for automotive violence.

**Keywords:** Automotive Violence, Automotive Capital, Regime of Accumulation, Violence in transit.

---

### Referências

AUFHEBEN. A Importância do Carro para a Economia Moderna. In: LUDD, Ned (org.). *Apocalipse Motorizado. A Tirania do Automóvel em um Planeta Poluído*. 2ª edição, Rio de Janeiro: Conrad, 2005.

BAUDRILLARD, Jean. *A Sociedade de Consumo*. Lisboa: Edições 70, 1991.

BAUDRILLARD, Jean. *Para uma Crítica Da Economia Política do Signo*. Lisboa: Edições 70, 1995.

CARR, Edward. H. *Que é História?* 4ª Edição, Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

COSTA, Jurandir Freire. *Violência e Psicanálise*. 2ª edição, Rio de Janeiro: Graal, 1986.

DUMONT, René. *A Utopia ou a Morte*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1975.

FROMM, Erich. *A Descoberta do Inconsciente Social*. São Paulo, Manole, 1992.

FROMM, Erich. *Psicanálise da Sociedade Contemporânea*. 8ª edição, Rio de Janeiro: Zahar, 1976.

FUKUI, Lia. *Segurança nas Escolas*. In: ZALUAR, Alba (org.). *Violência e Educação*. São Paulo: Cortez, 1994.

GORZ, André. A Ideologia Social do Automóvel. In: LUDD, Ned (org.). *Apocalipse Motorizado. A Tirania do Automóvel em um Planeta Poluído*. 2ª edição, Rio de Janeiro: Conrad, 2005.

GRANIER, Caroline. Abaixo o Carro... Viva a Bicicleta. In: LUDD, Ned (org.). *Apocalipse Motorizado. A Tirania do Automóvel em um Planeta Poluído*. 2ª edição, Rio de Janeiro: Conrad, 2005.

ILLICH, Ivan. *Energia e Equidade*. Lisboa: Sá da Costa, 1975.

JUNG, Carl Gustav. *Psicologia do Inconsciente*. 6ª edição, Petrópolis, Vozes, 1989.

LEFEBVRE, Henri. *A Vida Cotidiana no Mundo Moderno*. São Paulo: Ática, 1991.

LUDD, Ned. Nós Somos o Trânsito ou Everyday is a Holiday. In: LUDD, Ned (org.). *Apocalipse Motorizado. A Tirania do Automóvel em um Planeta Poluído*. 2ª edição, Rio de Janeiro: Conrad, 2005.

MAIA, Lucas. A Produção da Ideologia e a Questão dos Valores. *Revista Espaço Livre*. Num. 14, vol. 7, Jul./Dez. 2012. Disponível em: <http://www.revistaespaacolivre.net/el14.pdf> Acessado em: 15/05/2013.

MARX, Karl e ENGELS, Friedrich. *A Ideologia Alemã (Feuerbach)*. 8ª edição, São Paulo: Hucitec, 1991.

MARX, Karl. *Contribuição à Crítica da Economia Política*. 2ª edição, São Paulo: Martins Fontes, 1983.

MARX, Karl. *O Capital*. 5 vols. 3ª edição, São Paulo: Nova Cultural, 1988.

MARX, Karl. Tecnologia e Revolução Industrial. In: FERNANDES, Florestan (org.). *Marx e Engels*. 3ª edição, São Paulo: Ática, 1989.

MILIBAND, Ralph. *Marxismo e Política*. Rio de Janeiro: Zahar, 1980.

MORAES, Régis de. *O Que é Violência Urbana*. 2ª edição, São Paulo, Brasiliense, 1981.

NASCIMENTO, Lucilda P. e PAQUALENTO, Antônio. Estresse como Agente Propulsor do Aumento dos Acidentes de Trânsito em Goiânia-Go. Disponível em: [http://www2.ucg.br/nupenge/pdf/artigo\\_06.pdf](http://www2.ucg.br/nupenge/pdf/artigo_06.pdf) Acessado em: 15/05/2013.

VIANA, Nildo. *Estado, Democracia e Cidadania. A Dinâmica da Política Institucional no Capitalismo*. Rio de Janeiro, Achiamé, 2003.

VIANA, Nildo. *Inconsciente Coletivo e Materialismo Histórico*. Goiânia: Edições Germinal, 2002c.

VIANA, Nildo. *Inspecção do Trabalho e Violência nas Relações de Trabalho*. In: DAL ROSSO, Sadi; SILVA, José Fernando; LIMA, Ricardo. (orgs.). *Violência e Trabalho no Brasil*. Goiânia: Editora UFG, 2001.

VIANA, Nildo. *O Capitalismo na Era da Acumulação Integral*. São Paulo, Idéias e Letras, 2009.

VIANA, Nildo. Os Carros Assassinos no Brasil. Disponível em: <http://informecritica.blogspot.com.br/2013/05/os-carros-assassinos-no-brasil.html>  
Acessado em 15/05/2013b.

VIANA, Nildo. *Os Valores na Sociedade Moderna*. Brasília: Thesaurus, 2007.

VIANA, Nildo. *Universo Psíquico e Reprodução do Capital*. São Paulo: Escuta, 2008.

VIANA, Nildo. *Violência e Escola*. In: Vieira, Renato & Viana, Nildo. *Educação, Cultura e Sociedade. Abordagens Críticas da Escola*. Goiânia: Edições Germinal, 2002a.

VIANA, Nildo. *Violência Urbana: A Cidade como Espaço Gerador de Violência*. Goiânia: Edições Germinal, 2002b.

VIANA, Nildo. *Violência, Conflito e Controle*. In: Santos, Sales e outros (orgs.). *50 Anos Depois. Relações Raciais e Grupos Socialmente Segregados*. Brasília: MNDH, 1999.

WEBER, Max. *Metodologia das Ciências Sociais*. Vol. 2. São Paulo: Cortez, 1992.

WOODCOCK, George. *A Rejeição da Política*. In: WOODCOCK, George. *Os Grandes Escritos Anarquistas*. Porto Alegre: L&PM, 1981.

---

#### SOBRE O AUTOR

**NILDO VIANA** - Possui Graduação em Ciências Sociais pela Universidade Federal de Goiás (1992), Especialização em Filosofia pela Universidade Católica de Brasília, Mestrado em Filosofia pela Universidade Federal de Goiás (1995), Mestrado em Sociologia pela Universidade de Brasília (1999) e doutorado em Sociologia pela Universidade de Brasília (2003). Atualmente é professor da Universidade Federal de Goiás.

---

Recebido para avaliação em 05 de maio de 2013

Aceito para publicação em 28 de maio de 2013