

5104 - Rodocentrismo em uma cidade no sul do Brasil: o caso de Florianópolis Tornquist Carmen Susana; Dutra Cristian

Resumo

Florianópolis é um das muitas cidades brasileiras que, nas últimas décadas tem sido alvo de projetos empresariais e públicos focados na atividade turística, razão pela qual é conhecida publicitariamente como capital turística do Mercosul. Trata-se de uma cidade de porte médio, com cerca de 400 mil habitantes, situada numa ilha, e cuja economia desde a década de 60, vem se concentrando no setor terciário, e concentrando a maior parte das instituições estatais de Santa Catarina, província da qual é a capital. Na última década, o crescimento de uma população migrante tem chamado atenção, sobretudo pelo caráter segregacionista que apresenta: concentram-se na Ilha os migrantes de classes médias e burguesia, oriundos de metrópoles do sul e do sudeste, e na Grande Florianópolis, espriam-se migrantes de classes populares oriundas de vários estados do sul e do sudeste, em busca das promessas de trabalho relacionadas à atividade turística. Ente os vários problemas urbanos decorrentes deste complexo e recente processo, chama atenção os problemas de trânsito, entre eles, os danos ambientais, a precária acessibilidade e mobilidades urbanas e a violência no trânsito. Nas capitais brasileiras, a segunda causa de morte por causas externas são aquelas decorrentes de acidentes de trânsito, e compõem o segundo lugar das mortes prematuras de homens. A região da Grande Florianópolis(RM), nesta década, vem apresentado as mais altas taxas do Brasil para acidentes de trânsito, segundo estudo de D'agostini(2004). Nesta pesquisa, de cunho qualitativo, buscamos problematizar os significados e representações do que chamamos sociabilidades do trânsito, baseados na noção de que o espaço de circulação de pessoas (motoristas, pedestres, ciclistas, motociclistas,barqueiros, etc) é revelador das relações sociais mais amplas da sociedade, e estão carregadas dos diversos marcadores sociais que compõem estas relações: classe, etnia, origem, gênero e geração. O estudo apóia-se nas teorias de gênero, que problematizam as construções sociais e de poder sobre o dimorfismo sexual atribuindo as mulheres e aos homens formas de ser e de agir diferenciadas. No caso dos acidentes de trânsito e morbi-mortalidade deles decorrentes, saltam aos olhos a prevalência de jovens do sexo masculino, o que aponta para padrões de masculinidade de virilidade, ao passo que se observa um processo de feminização do trânsito, decorrentes de mudanças sócio-econômicas e culturais das últimas décadas. No entanto, mulheres, velhos e os pobres seguem sendo motivos de piadas e chistes que circulam no cotidiano das relações sociais. O caráter de classe, no entanto, não pode ser secundarizado, uma vez que as modalidades de meios de transporte variam conforme a pertença de classe, ainda que a aquisição de um veículo particular seja compartilhado por todas as classes, com todos os componentes de distinção que este “bem” carrega. Para analisar estes aspectos, recorreremos à perspectiva de Pierre Bourdieu, no que se refere às noções de distinção, e de dominação masculina, uma vez que a posse de determinados veículos ou não é um dos grandes identificadores de pertença de classe que permeiam a ocupação deste espaço ambíguo entre o público e o privado, que é o trânsito. A pesquisa recorre ao método etnográfico clássico (observação participante) bem como à coleta de narrativas de acidentes de trânsito, como forma de acessar às representações de diversos sujeitos sociais, selecionados a partir de critérios que garantam heterogeneidade. A análise feita da literatura existente sobre o tema revela que a crise do trânsito urbano em Florianópolis decorre do modelo de desenvolvimento adotado pelo país a partir dos anos 60. Apesar do processo de urbanização e de modernização da cidade de Florianópolis ser tardio e situar-se em condições de insularidade, já está interiorizada e naturalizada esta forma de mobilidade urbana, de modo a conformar um modelo cosmológico rodocêntrico”, conceito que desenvolvemos a partir da noção de etnocentrismo, da antropologia, e de rodoviarismo, central nas análises críticas dos campos da geografia e do urbanismo.

Rodocentrismo em uma cidade no sul do Brasil: o caso de Florianópolis

Carmen Susana Tornquist¹

Cristian Dutra²

Introdução

Este trabalho refere-se a uma pesquisa em andamento, desenvolvida no Brasil, por mim e por um estudante – inicialmente Cristian Dutra, então aluno do curso de pedagogia, e agora, por Adriana Kuhlman, do curso de Geografia. Portanto, ela parte de uma perspectiva sócio-antropológica, mas que busca dialogar com os estudos desenvolvidos no campo da geografia e do urbanismo, tendo em vista tratar da mobilidade urbana e da particularidade que esta assume em contextos latino-americanos. O objetivo principal do trabalho é analisar as representações sociais que circulam acerca do trânsito urbano, entendido como « cenário » ou palco privilegiado para analisar as relações e os conflitos sociais que existem na cidade de Florianópolis, universo da pesquisa.

Florianópolis, em nosso entender, é “boa para pensar” sobre várias das dimensões que envolvem o tema da mobilidade urbana, pois além de ser emblemática do atual projeto de desenvolvimento local, focado na atividade turística e de tratar-se de uma cidade insular de tradição pesqueira, é uma das cidades brasileiras de maior índice de morbimortalidade causada por acidentes de trânsito. Buscamos perceber, através do discurso de sujeitos sociais de diferentes pertencimentos (de classe, de gênero, de geração), como as sociabilidades do trânsito são percebidas, com destaque a três aspectos: os significados que a posse do automóvel individual assumem para os sujeitos, os significados da chamada “violência no trânsito”, e as representações do meio ambiente relacionadas a mobilidade e a *acessibilidade*.³

Metodologia

A pesquisa é qualitativa, de orientação sócio-antropológica, recorrendo à métodos de entrevistas semi-direcionadas, observação participante e grupo focal. A observação participante está sendo realizada na sala de espera do serviço de trânsito, no setor no qual as pessoas fazem as provas para obter suas carteiras de habilitação, ou para a renovação da mesma. Neste espaço também serão selecionadas algumas pessoas para os grupos focais, que ainda não foram realizados. Trabalhamos com a análise de entrevistas feitas com pessoas que estiveram envolvidas com acidentes de trânsito durante o período citado, seja enquanto vítimas (ou seus parentes) seja enquanto responsáveis pelo acidente, escolhidas a partir de critérios que contemplam a diversidade etária, de gênero e de classe. Também são entrevistados profissionais que

¹ Professora da UDESC, Dra. em Antropologia Social.

² Pedagogo e auxiliar de pesquisa (programa PROBIC-UDESC)

³ O termo mobilidade e acessibilidade são usados no campo do planejamento urbano para indicar o que, na pesquisa, originalmente, chamávamos de trânsito e de transporte.

atuam nos serviços de trânsito, para obtenção de informações acerca do processo de mudança no sistema nacional de trânsito. Uma análise das estatísticas produzidas pelos serviços de trânsito e de planejamento urbano, tanto no que tange à frota de veículos quanto aos dados da chamada violência urbana (acidentes), estão sendo coletadas, não apenas como pano de fundo, mas como objeto de análise, em função de sua centralidade na constituição dos discursos da “violência do trânsito”, que nos interessa, particularmente, tendo em vista os processos de privatização da vida social atualmente em curso. Também foram analisados por Cristian Dutra, artefatos culturais como filmes, revistas e espaços de comunicação virtual destinados ao público masculino, e que tratam de assuntos ligados ao trânsito, particularmente, “rachas”, “novidades no mercado automotivo, e filmes de ação, nos quais violência e velocidade são veiculados.

O período abrangido pesquisa é 1995-2009, e foi selecionado por envolver o processo de reforma do Código Nacional de Trânsito(1997); o universo da pesquisa – Florianópolis- foi escolhido em função da especificidade da região (caráter insular, peso do setor turístico, tradição agrícola-pesqueira, processo recente de metropolização, altos índices de violência por causas externas/trânsito).

Deve-se destacar que a constituição de um Novo Código Nacional de Trânsito(CNT), promulgado em 1997, foi considerada por muitos setores uma das grande medidas estatais que poderiam deter a epidemia que já naquela época colocava o Brasil nos primeiros lugares do “podium” mundial de mortes no trânsito, bem como de inserir o país numa cultura de maior civilidade urbana, já que se considerava o comportamento nacional no trânsito como pouco afeito as normas de civilidade e de boa educação dos países desenvolvidos. É interessante destacar que a dimensão educativa presentes nesta legislação, que trouxe modificações bastante significativas na forma de obtenção de habilitação e de sua renovação. Em que pese as modificações aparentemente drásticas decorrentes do Código⁴ incluindo punições severas aos infratores e exigindo a renovação permanente das carteiras de habilitação, bem como, mais recentemente, a chamada “lei seca”, referente a proibição de conduzir veículos após ingestão de álcool, tal rigidez formal não tem correspondido a mudanças significativas nos índices de acidentes de trânsito, a não ser de forma episódica(logo após a promulgação das leis) e pontual(em algumas regiões). No bojo da reforma do CNT, destacamos também a consolidação de um sistema nacional de estatísticas, incluindo os dados referentes aos acidentes de trânsito. Estas estatísticas são a principal fonte de informações de órgãos públicos, bem como fonte das empresas de seguro, um dos atores que ganhou amplo espaço nas últimas décadas no contexto das políticas neo-liberais e de retraimento do espaço público.⁵

Particularidades de uma cidade insular

Em função de sua insularidade, bem como de características específicas da economia catarinense, cujos polos de desenvolvimento situavam-se em outras cidades, esta “ Ilha teve um processo de urbanização bastante tardio se comparada a outras capitais do país,

⁴ BRASIL(1997)

⁵Em São Paulo, desde a década de 90, Teresa Caldeira observa que um dos setores mais beneficiados com a expansão da violência urbana e da fala do crime é o sistema de segurança privada e seguradoras(CALDEIRA, 2001).

processo este que acelerou-se a partir da década de 70(CECCA, 1996), com a expansão do setor de serviços, que implicou na migração de contingente de famílias de classes médias de outras capitais do país. Mas é sobretudo a partir dos anos 90, junto a um acelerado processo de turisificação, a cidade tem vivido um crescimento significativo no contingente de novos migrantes, tanto permanentes quanto temporários.

A região metropolitana de Florianópolis (RM) tem sido um das cidades médias com grande taxa de crescimento populacional, compondo um processo clássico de metropolização: grandes contingentes populacionais, compostos de migrantes, buscam trabalho no centro urbano⁶. Este processo tem feito a região de Grande Florianópolis receber trabalhadores de diversas regiões, do país e do interior do estado, ampliando a heretogeneidade do tecido social no que se refere à procedência, heterogeneidade esta que, não se distribui igualmente no espaço urbano: os migrantes de camadas médias e da burguesia das grandes capitais em geral vivem no centro urbano(na Ilha), onde o preço das moradias é muito mais alto, e os migrantes de classes populares, rurais ou urbanas, conseguem moradia em municípios vizinhos. Este processo tem agravado os problemas clássicos da vida urbanas no contexto das sociedades capitalistas, entre eles significativa inequidade no que se refere à mobilidade urbana(VASCONCELLOS,2001). As desigualdades sociais, existentes no plano da estrutura social, encontram no trânsito urbano, espaço privilegiado de manifestação.

Em Florianópolis, a transformação do trânsito em um problema urbano é recente, e acentuado pelo fato de tratar-se de uma cidade com características insulares, que lhe confere a chamada “vocação turística”, e certa fragilidade ambiental (CECCA,1996). A frota de automóveis particulares, entre 1994 e 2006, aumentou mais de 40%⁷ segundo dados do Detran-SC, aumento este que, associado à expansão da malha rodoviária, tem trazido inequívocos prejuízos ambientais e sociais, como também tem mostrado autores na área da geografia e do urbanismo (PIMENTA, 2005; MONTEIRO:2005).

Segundo dados divulgados em 2008 pela Prefeitura da cidade, a média de veículos por habitante é de 1,6 habitante por cada carro particular. Além dos problemas ambientais decorrentes do excesso de automóveis na cidade, que fazem parte de discursos oficiais acerca da “mobilidade sustentável”⁸ – mas que não aparecem em nenhuma das entrevistas das que fizemos com condutores,a te o momento - acrescentemos o problema da violência no trânsito.

Estudo recente mostra que até 1996, o número de passageiros transportados pelos ônibus da cidade aumentou continuamente, porém a partir desta data, passou a diminuir!   o que mostra um estudo recente⁹: entre 2003 e 2004, aliás, período no qual foi instituído o Sistema Integrado”, houve a queda de cerca de 54 mil pessoas transportados para 44 mil (2004). Além disso, entre 2004 e 2006, se o número de passageiros aumentou relativamente, o número de viagens realizadas diminuiu (de 1.980.753 em 2004, para 1.751.896 em 2006), segundo a Secretaria de Transportes Municipal. O paradoxo é que as políticas públicas municipais desde a década de 90, tem se dedicado a priorizar a atividade turística, vista como “vocação natural” da Ilha; em função de suas inúmeras e belas praias e lagoas, muito apreciadas pelos brasileiros e turistas de países sul-americanos. No entanto, a valorização desta “vocação” tida como natural não tem implicado em nenhum tipo de criatividade urbanística e de adaptação local, apropriada

⁶ BAENINGER(2007)

⁷ Em 1994,a frota de automóveis em Florianópolis era de 577.006, em fevereiro de 2006, chegou a 1.397.716 (fonte:www.detran.sc.gov/estatística/acesso em 08/04/07)

⁸ Brasil.(2004).

⁹ LEMOS,(2007).

ao ambiente natural, dos modelos de circulação, mobilidade urbana vigentes em outras cidades, revelando uma representação de natureza limitada ao aspecto cênico/paisagístico, isto sem falar nos aspectos mais sórdidos revelados pelo desrespeito a legislação ambiental por parte de setores privados, sob vistas grossas de governos fortemente comprometidos com os interesses do grande capital, entre os quais, as grandes montadoras, incorporadoras, redes hoteleiras, entre outros.

Rodocentrismo e representações

As ciências sociais consideram de grande importância a categoria representação coletiva/social para analisar os fenômenos contemporâneos, como a temática do trânsito proposta aqui, na medida em que elas permitem des-naturalizar noções que, no senso comum, e nas mídias, aparecem como desprovidas de historicidade e de agenciamento humano, que parecem “obras” da natureza e não fruto de escolhas, lutas e projetos. Assim, eventos como “violência no trânsito, catástrofes e tragédias “naturais”, desenvolvimento, progresso, feminilidade, masculinidade, etc. são re-colocadas como construtos sociais, que aparecem como uma “segunda natureza” devido à **amnese das origens**, como diz Bourdieu(1999), que ocorre no contexto social em geral. Assim, os eventos do “trânsito” são fruto de relações sociais, são obras de seres sociais e de instituições coletivas. Ou seja, longe de representar acontecimentos que advém do campo da fatalidade, além, aquém ou distantes das relações sociais, temos aqui, como um ponto fundamental na crítica a esta posição, a possibilidade de realizar uma análise sociológica que permita des-naturalizar os acidentes e incidentes de trânsito, através das representações sociais que circulam na sociedade e através da análise dos discursos que produzem e/ou re-produzem estas representações. Pelo fato de estar com frequência na mídias e pelo fato de ser associado com o crescimento das violências urbanas, os acidentes de trânsito fazem parte do imaginário do “risco” contemporâneo, sublinhando, paradoxalmente, a fragilidade da vida no contexto do aumento da longevidade da população.

Longe de se tratar de uma decorrência natural decorrente do crescimento urbano, os problemas de trânsito devem ser analisados, em nosso entender, de uma perspectiva que considere o conjunto de fatores sociais e históricos que o envolvem: juvenilização e feminização dos condutores, expansão da indústria automobilística, políticas relacionadas ao trânsito, padrões de “masculinidade”, “feminilidade” e/ou “juvenilidade”, planejamento urbano, entre outros. As ciências sociais, particularmente, podem contribuir para ampliar a perspectiva de análise deste “problema contemporâneo” justamente por des-naturalizar o fenômeno, mostrando suas complexidades e, sobretudo, a possibilidade de modificação das condutas que se relacionam ao trânsito, ou do que chamamos de cultura da automobilidade, ou rodocentrismo, aspectos estes que apesar de hegemônicos na contemporaneidade, não são unânimes nem destituídos de contestação e de resistência: as representações coletivas, particularmente em sociedades complexas, modernas, marcadas pela divisão do trabalho e pela heterogeneidade do social – particularmente em contextos urbanos- não são nem unívocas nem, muitos menos, eternas: há relações de poder que as envolveram, bem como processo de resistência ou não-adesão de grupos e/ou indivíduos a estas. Ou seja, chamamos atenção para aspectos muito bem desenvolvidos por Pierre Bourdieu, pro exemplo, que assinala o involucramento das representações sociais com relações de poder, e, portanto, a co-existência conflitiva de diversas representações:

A percepção do mundo social é produto de uma dupla estruturação: do lado objetivo, ela é socialmente estruturada porque as propriedades atribuídas aos agentes e instituições apresentam-se em combinações com probabilidades muito desiguais(...) Do lado subjetivo, ela é estruturada porque os esquemas de percepção e apreciação em especial os que estão inscritos na linguagem, exprimem o estado das relações de poder simbólico. Mas os objetos do mundo social podem ser percebidos de diversas maneiras, porque sempre comportam uma parcela de fluidez e indeterminação” (BOURDIEU, 1986, p. 161)

Mais do que isto, temos que considerar a capacidade de agenciamento dos sujeitos no que se refere a estas representações: muito embora as mesmas de certa forma “tracem um mapa” no qual os diferentes grupos, classes e/ou indivíduos circularem e que permitem em pensar em uma “unidade” social, estes o fazem de formas diferentes. Ainda que haja representações hegemônicas, estas jamais são compartilhadas por todos da mesma forma: no caso do trânsito, há vários grupos e/ou movimentos que tem, desde décadas, contestando a centralidade do automóvel e do rodoviarismo como alternativas a mobilidade humana e ao planejamento urbano, no caso de Florianópolis, especificamente, poderíamos elencar os movimentos do passe livre, da tarifa zero, ambientalistas, grupos ligados ao ciclismo e lutas por ciclovias e, mais recentemente, setores os grupos articulados em torno do Plano Diretor Participativo, e técnicos e gestores que atuam dentro de instituições governamentais, como Ministério das cidades e órgãos locais de planejamento.

E aqui, mais um acréscimo a este corpus conceitual no campo das representações: estas não se restringem ao campo da “subjetividade” num sentido clássico, separada do mundo material e objetivos: as práticas fazem parte, também das representações.

Muito embora possamos identificar o trânsito, no contexto das sociedades supermodernas ou pós-modernas, como um espaço de passagem, um “não-lugar”, destinado a encurtar distâncias entre lugares e garantir a mobilidade das pessoas de forma eficiente e rápida, instrumental e técnica, não é raro que estes espaços sejam, paradoxalmente, transformado em lugares de permanência indesejada:

“se um lugar pode definir-se como identitário, relacional e histórico, um espaço que não pode se definir ou identificar nem relacional e nem histórico definirá um não-lugar(...) a supermodernidade é produtora de não-lugares, isto é, de espaços que não são em si lugares antropológicos (AUGÉ, 2005,p.73)

Porém, segundo Augé, tanto lugares quanto não-lugares, são polaridades fugidias, que se intercalam a alteram num jogo incessante, de modo que, talvez possamos pensar nos momentos de parada do fluxo de trânsito como momentos onde as práticas simbólicas se colocam, tomando, assim, o não-lugar, “de passagem”, como um lugar praticado, no qual as relações face-a face irrompem, com todas as suas possibilidades (identificações, oposições, conflitividade, etc.). Podemos ver os acidentes de trânsito como acontecimentos: interrupções que fazem emergir a descontinuidade, que tendem a surpreender e suspender um suposto fluxo “normal”, que, no entanto, não tem sido interpretada como fruto das ações humanas:

“El tránsito es un escenario de extrema relacionalidad. Constituye un sistema relacional y funcional en el cual sus usuarios no profesionales varían de condición constantemente (...) No hay ciudadanos que se encuentren al margen del tránsito,

aunque el uso del mismo varie de acuerdo a cada situación personal, que es una situación social: implica a la división social del trabajo, principalmente). Pero la interacción social, y, sobre todo, la producción de acontecimientos no advienen desde una lógica identitária a priori. La violencia se ejerce desde el anonimato, sin identidades predefinidas Una violencia sin cara, despersonalizada y anónima- que operaría mas acá de la Razón occidental” (ROSSAL; FRAIMAN, 2007,p.4)

Portanto, este “não-lugar” pode tornar-se um lugar: isto aconteceria, segundo entendemos, quando determinadas acontecimientos irrompem e interrompem o fluxo das vias urbanas e instalam ali demandas de sociabilidade, ainda que muitas delas marcadas pelo inusitado e pelos acidentes e /ou incidentes.

A este processo de naturalização e de “despersonificação” do trânsito decorre de um modelo de urbanização extremamente rodoviarista – podemos acrescentar o processo de naturalização do carro particular como forma ideal de mobilidade urbana e de distinção social. O rodoviarismo, central nas políticas desenvolvimentistas desde os anos 50, e que tem como modelo de desenvolvimento os Estados Unidos. Propomos o conceito de **rodocentrismo**, que nos parece adensar ainda mais a noção de rodoviarismo, mas tendo por referência a categoria antropológica clássica de etnocentrismo. Rodocentrismo, seria, assim, o costume de colocarmos - nós, os contemporâneos - o “carro” como a referência e como o ideal de locomoção e de mobilidade, idéia esta que se consolidou no nosso imaginário social a partir de processos históricos que datam, no caso da América Latina, do pós-guerra. Nossas concepções de locomoção, mobilidade, modernização e de urbanidade, coloca, portanto, o automóvel particular como a baliza de qualquer outra forma de locomoção, seja ela a tradicional caminhada, ou através de outros meios vistos como menores ou carregados de estigma. Se o rodoviarismo é o conceito adequado para pensar em termos de urbanismo e de políticas públicas ou iniciativas privadas, rodocentrismo aponta para a esfera da cultura, da produção de subjetividades, destacando a centralidade que o “automóvel” adquire na vida e na cultura contemporâneas, tanto para os que dele dispõe, quanto para aqueles que vêm na sua aquisição o manejo uma forma prioritária de interação e pertencimento à sociedade de consumo.

Gênero e representações

As mulheres que entrevistamos até agora costumam apontar o significado que a aquisição de um carro pessoal (como condutoras e proprietárias) lhes conferiu em termos de liberdade, vista como “*poder ir e vir*” quando quiser, “*não depender de ninguém*”, poder desempenhar várias atividades - entre elas trabalhar e levar e buscar filhos em escolas- sem comprometer excessivamente as horas de repouso, nem “*ficar amarrada*”, *esperando alguém*”. Uma destas mulheres acentua a possibilidade de poder *sair a noite sozinha*, em função do carro servir como uma “proteção”, inexistente enquanto pedestre ou usuária de ônibus. No entanto, os dados, embora limitados e descontínuos, mostram o número crescente de mulheres portadoras de CNH, e, em tese, condutoras: do total de condutores habilitados a dirigirem no país, temos cerca de 75% de homens e 25 % de mulheres, sendo que o maioria dos condutores de ambos os sexos situa-se na faixa etária de 18 a 59 anos, faixa na qual também se encontram o maior número de vítimas de acidentes. A propósito, neste momento da pesquisa, estamos

buscando outras fontes (inclusive orais) para perceber o crescimento de mulheres condutoras numa série histórica mais ampla, já que os dados disponíveis referem-se apenas à última década. Nossa hipótese é que a entrada massiva de mulheres no trânsito se dá juntamente com a sua entrada massiva, também, nos campos profissionais, sobretudo considerando as camadas médias e elites, já que as classes populares tendem, ainda, a serem as maiores usuárias dos transportes coletivos no país.

Uma das mais amplas pesquisas feitas tendo por foco as mudanças relativas ao gênero, recentemente realizada no Brasil (Venturi, Recamán, Oliveira:2004) recolheu dados sobre escolarização das brasileiras, participação no mercado de trabalho, etnia, religião, trajetórias afetivo-sexuais, números de filhos, práticas contraceptivas, percepções sobre a desigualdade, dados sobre saúde sexual e reprodutiva, tempo dedicado às tarefas domésticas. Informações sobre as mulheres e a mobilidade não foram coletadas, o que nos parece revelador do lugar invisível que o trabalho de dirigir tem, na sociedade contemporânea: ele não aparece como um trabalho social, a não ser quando realizado profissionalmente, ou, talvez, pelo fato de situa-se entre o espaço público e o espaço familiar/privado. A pesquisa mostra que, no entanto, a entrada das mulheres no mercado de trabalho, assumindo a chefia da família ou a divisão do trabalho de provimento com os companheiros, não levou a uma significativa mudança na distribuição das tarefas domésticas, compondo o conhecido fenômeno da dupla (ou tripla jornada), isto sem falar nos salários e condições de trabalho significativamente mais baixas das mulheres.

As estatísticas brasileiras estão cheias de dados referentes a gênero e a geração, como podemos observar nos estudos sobre a epidemia de mortes no trânsito, que tem preocupado pesquisadores e gestores da saúde pública. Em Santa Catarina, a região da RM Florianópolis apresentou as mais altas taxas do Brasil para acidentes de trânsito (D'AGOSTINI, 2004:8). A OMS classifica como causas externas da morbimortalidade, as lesões causadas por acidentes, em geral, não-intencionais, é a segunda causa de morte prematura – a primeira sendo atribuída aos homicídios. Estes dados foram alvo de atenção de Raquel D'Agostini(2004) que analisou o período de 1977-94, em capitais brasileiras: tal análise epidemiológica se concentra na região da Grande Florianópolis e analisa os dados referentes a mortalidade por causa externas, e, neste sentido, os dados fazem eco aos dados nacionais.

Mello e Jorge, que analisaram dados referentes aos acidentes de trânsito, entre 1984 e 1994, concluíram que havia, no período uma sobre-mortalidade masculina (4,5 mais homens que as mulheres). Este estudo, referente ao período anterior a promulgação do Novo Código de Trânsito, já colocava Florianópolis como a capital do Brasil com maior mortalidade de trânsito. O estudo de Peixoto(2003) feito na região, em 2001, mostra que esta tendência se mantinha: ela apresentava o maior número de mortes por acidentes(33,8 por 100 mil), sendo que a maioria eram os ocupantes de automóveis, seguidos pelos pedestres (atropelamentos) e pelos motociclistas.

Segundo D'Agostini, entre os anos de 1996-2002, a partir de fontes do Ministério da Saúde, as mortes causadas por acidentes em Florianópolis corresponderam a 48,7% do total de mortes por causas externas homicídios, suicídios, afogamentos, asfixias, etc.) e deste total, 58,9 foram mortes de homens, contrastando com 14, 7 de mortes de mulheres. Destes, cerca de 60% estavam na faixa de 20 a 49 anos. A autora chama atenção para este recorte geracional, que faz com as empresas de seguros de automóveis, em informadas pelas estatísticas nacionais e interessadas em garantir seus

lucros cobrarem valores bem mais altos daqueles condutores que tem menor idade (entre 18 e 35 anos), e do gênero masculino. Em suas tabelas de preços, observa-se que, invariavelmente, há um acréscimo de cerca de 30 % no valor pago pelo segurado para esta faixa etária e para o sexo masculino. A fala desta atendente de seguradora, é reveladora desta concepção: - *Mas porque o valor da prestação[do seguro] fica mais alto se um dos condutores for a homens e jovem?*- « **Nós nos baseamos em estatísticas. E os rapazes dirigem mais rápido, bebem mais e querem se exhibir para a meninas** »

É importante perceber como as representações de gênero referente à mobilidade urbana-incluindo as estatísticas- acerca da maneira masculina de dirigir reportam-se às representações de gênero mais amplas, que colocam os homens como “ transgressores” e predadores em potencial, naturalizando as formas socialmente construídos de “serem homens”, ao passo que as mulheres são consideradas supostamente incapazes ou pouco aptas a manejar técnicas e máquinas, o que aparece claramente na expressão corrente, escutada e dita por muitos entrevistados/as, e comum no dia a dia do trânsito: “*só podia ser mulher*”. De outro lado, malgrado esta desqualificação (expressão da violência simbólica cotidiana), o trabalho das mulheres como condutoras aparece invisibilizado, mesmo quando contribui fortemente para a reprodução da unidade familiar e da própria reprodução das classes médias, cada vez mais dependentes do trabalho feminino realizado fora da esfera doméstica. No entanto, os dados, embora limitados e descontínuos, mostram o número crescente de mulheres portadoras de CNH, e, em tese, condutoras: do total de condutores habilitados a dirigirem no país, temos cerca de 75% de homens e 25 % de mulheres, sendo que o maioria dos condutores de ambos os sexos situa-se na faixa etária de 18 a 59 anos, faixa na qual também se encontram o maior número de vítimas de acidentes. A propósito, neste momento da pesquisa, estamos buscando outras fontes (inclusive orais) para perceber o crescimento de mulheres condutoras numa série histórica mais ampla, já que os dados disponíveis referem-se apenas à última década.

Pesquisadores do campo de estudos das violências têm chamado atenção para o componente da masculinidade presente nestes fenômenos, bem como sua intrínseca relação com a sociedade de consumo e com o uma cultura da honra, na qual o *ethos* da virilidade e o *ethos* guerreiro estariam associados (Zaluar, 2001). Assim, as associações feitas, em vários materiais que estamos analisando entre o porte de arma, a posse de um carro e um ideal de masculinidade, parecem claras, e corroboram a idéia de que os acidentes de trânsito são, de fato, fruto da **ação de sujeitos** que compartilham um *modus vivendi* muito particular, no qual a transgressão as regras, a descontrole e a visibilização dos bens que encarnariam os atributos fálicos (armas e carros, por exemplo). Neste sentido, não espantaria que os principais mortos e feridos do trânsito sejam, em grande parte, estes sujeitos. Uma rápida passeada pela internet permite que acessemos a vários sites, *blogs e orkuts* feitos por jovens homens, sublinhando suas aventuras automobilísticas, capacidade de transgressão às regras de trânsito e às autoridades policiais, através da realização de “rachas” (corridas entre carros realizadas em vias públicas, a noite ou finais de semana), uso de altíssimas velocidades e manobras arriscada, em carros super-potentes, nas quais o “flerte” com a morte é destacado.

Filmes, jogos eletrônicos e brinquedos para crianças também compõem o quadro de sustentação deste imaginário rodocêntrico e generificado., como analisou Cristian Dutra, mais detalhadamente em seu trabalho sobre os brinquedos e a automobilidade(DUTRA, 2008). A utilização do brinquedo com a intenção direta de

fazer propaganda de um modelo ou a indireta de apenas representar para a infância um mundo de fantasia ou um mundo de adultos, traz à tona a maneira que o sistema da automobilidade age a fim de impregnar a sua reprodução, neste caso na cultura da infância. É interessante observar que, nas últimas décadas, as meninas passam fazer parte dos universos da automobilidade infantil, não sem trazer junto os diacríticos da feminilidade: por exemplo, a *Super Garagem da boneca Polly*, na linha “feminina” dos carrinhos da marca Hot Wheels: este brinquedo coloca a possibilidade de estilização do carrinho, glíter ou *pedras brilhantes.*, ou seja, uma representação de carrinho de meninas cercado de luminosidade, no qual a “garagem” do produto em nada lembra garagens de carros ou oficinas mecânicas, reiterando que sujeira e motores não combinariam com mulheres, nem, tampouco muito esforço, já que este brinquedo é movido a manivelas que evitam muito esforço por parte da (suposta) menina que brincará com ele. Os carrinhos femininos tem tons claros, não pretendem imitar modelos originais de fábrica modelos tem dois lugares e teto solar, o que contraria a idéia de carros femininos como sendo aqueles que devem ter espaço para a família, porém, tem sempre um espaço na suas partes traseiras para colocarem as bolsinhas das bonecas (Dutra, 2008).

A reprodução do sistema da automobilidade no mundo dos brinquedos, filme e jogos é marcadamente generalizada, e não se esgota para o público infantil em brinquedos. As produções do cinema e da televisão já citadas, são apenas um outro lado deste mesmo movimento, que também encontra ressonância em acessórios para crianças dentro de carros, como jogos eletrônicos, aparelhos de DVD para quem está no banco de trás, banquinhos para bebês e crianças, os carros de tração eletrônica e manual em maior escala, os brinquedos de pelúcia em forma de automóveis, as mochilas, cadernos, mini-computadores, camisetas e etc. com a temática de automóveis, e obviamente, os populares adesivos que indicam que existem crianças no carro (“*Bebê a bordo*”, por exemplo), demonstram outros caminhos que o sistema da automobilidade toma a fim de produzir e reproduzir sensações positivas a respeito do automóvel individual em crianças, contribuindo para uma interiorização precoce do rodocentrismo contemporâneo.

AUGÉ, Marc. **Não lugares** – uma antropologia da super-modernidade. São Paulo: Papirus, 2005.

BAENINGER, Rosana. **Cidades contemporâneas**: movimentos migratórios e novas espacialidades. Florianópolis, UDESC. VII Simpósio de Geografia da UDESC 2007. (comunicação oral).

BRASIL. Lei n 9503 de 23/set/1997. **Código de Trânsito Brasileiro**.

_____. **Conselho Nacional do Meio Ambiente**: resoluções do CONAMA. Brasília, IBAMA, 1992.

BROUGERE, Gilles. **Brinquedo e cultura**. 6. ed. São Paulo: Cortez, 2006.

BOURDIEU, Pierre. **A dominação masculina**. Rio de Janeiro, Zahar, 1999.

_____. **O Poder simbólico**. São Paulo: DIFEL, 1986.

CALDEIRA, Tereza. **Cidade de Muros**. Crime, segregação e cidadania em São Paulo, São Paulo, Editora 34/Edusp, 2003.

CECCA. **Uma cidade numa ilha**. Florianópolis: Editora Insular/FNMA. Relatório FNMA. 1996.

_____. **Qualidade de vida**. Florianópolis: Editora Cidade Futura, 2001.

D'AGOSTINI, Raquel. **Violência e morte na região metropolitana de Florianópolis: tendências de mortalidade por causas externas(1996-2002)**. Florianópolis, 2006. (Mestrado em Saúde Pública).

DUTRA, Cristian. **Os carrinhos e automobilidade**. Florianópolis, 2008(mimeo).

LEMOS, Patrícia. Moojen. **Dilema da Imobilidade urbana: o caso do transporte público coletivo de Florianópolis**. Florianópolis:UDESC, Trabalho de Conclusão de Curso de Geografia,2007.

MAGNANI, J. **Discurso e representação ou de como os baloma de kiriwina devem encarnar-se nas atuais pesquisas** In: **CARDOSO, Ruth. (Org.) A aventura antropológica. São Paulo: Paz e Terra, 1986, p. 127-140.**

MALINOWSKI, Bronislaw,. **Argonautas do Pacífico Ocidental: um relato do empreendimento e da aventura dos nativos nos arquipelagos da Nova Guiné, Melanésia**. São Paulo: Abril Cultural, 1976.

OLIVEIRA, Zenaide; ANDRADE,Eduardo;COSTA, Maria da Conceição.Evolução dos acidentes de trânsito em um grande centro urbano, 1991-2000 **Cadernos de Saúde Pública** vol.24 , FioCruz: Rio de Janeiro Fev. 2008..

PIMENTA, Margareth(org) **Florianópolis:o outro lado do espelho**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2005, p. 7-34.

ROSSAL, Marcelo e FRAIMAN, Ricardo. **Anomia, violencia y accidentalidad en el tránsito**. Porto Alegre: VII Reunião de Antropologia do Mercosul, 2007.(mimeo)

SARLO, Beatriz. **Cenas da vida pós moderna;**. Arte e video-cultura na Argentina contemporânea. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 2001.

SHELLER, Mimi. Automotive emotions: felling the car. **Theory Culture Society** 2004; 21; 221. Department of Sociology, Lancaster University. Disponível em: <http://tcs.sagepub.com/cgi/content/abstract/21/4-5/221>.

VASCONCELLOS, Eduardo.**Transporte urbano em países em desenvolvimento**. São Paulo: Annablume, 2000.

_____ **Transporte urbano, espaço e equidade**. São Paulo, Annablume, 2001.

VENTURI, G. et al(org) **A mulher brasileira nos espaços público e privado**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2004.

ZALUAR, Alba.Masculinidades: crises e violência. In: **Integração perversa: pobreza e tráfico de drogas**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2004,p.365-396.

_____; URRY, John. *The city and the car*. IN: **International Journal of Urban an Regional Research**. Volume 24.4.. Joint Editors and Blackwell Publishers. Oxford, ING e Malden, EUA. Dezembro 2000

URRY, John. 'The "System" of Automobility', **Theory, Culture & Society**: 21(4/5):25-39. 2004

