



ISSN: 2230-9926

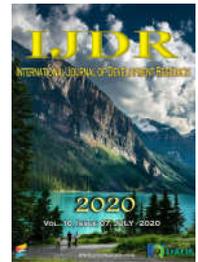
Available online at <http://www.journalijdr.com>

# IJDR

International Journal of Development Research

Vol. 10, Issue, 07, pp. 38293-38297, July, 2020

<https://doi.org/10.37118/ijdr.19561.07.2020>



RESEARCH ARTICLE

OPEN ACCESS

## REPERCUSSÕES DO HOMICÍDIO DE TRÂNSITO NA VIDA DO SUPOSTO CAUSADOR DO ACIDENTE NA CIDADE DE TERESINA - PI

<sup>1</sup>Francisca Tatiana Dourado Gonçalves, <sup>2</sup>Gehysa Guimarães Alves and <sup>\*3</sup>Dóris Cristina Gedrat

<sup>\*1</sup>Especialista em Psicologia de Trânsito, mestream Saúde Coletiva da Universidade Luterana do Brasil/ULBRA, Canoas, RS; <sup>2</sup>Doutora em Educação, docente do Programa de Pós-Graduação em Promoção da Saúde, Universidade Luterana do Brasil-Canoas, RS; <sup>3</sup>Doutora em Linguística Aplicada, docente do Programa de Pós-Graduação em Promoção da Saúde, Universidade Luterana do Brasil-Canoas, RS

### ARTICLE INFO

#### Article History:

Received 11<sup>th</sup> April, 2020

Received in revised form

16<sup>th</sup> May, 2020

Accepted 04<sup>th</sup> June, 2020

Published online 30<sup>th</sup> July, 2020

#### Key Words:

Traffic accidents, homicides, human behavior in traffic, road rage.

\*Corresponding author: Dóris Cristina Gedrat

### ABSTRACT

This study aimed to know traffic homicide repercussions in the life of the supposed causer of the accident. The research is qualitative, with ten drivers responding to criminal proceedings for negligence causing death in traffic. The thematic categories were: traffic accident history; feelings experienced during and after the accident; behavioral changes after the accident; legal repercussions after the traffic accident. The history of traffic accident was reported as a description of how it happened, with the exemption of the author's responsibility for the fact. The feelings experienced after the accident involved social isolation, fear, anxiety, phobias and other physical and emotional problems. Only one participant reported having established contact with the victim's family after the accident, followed by discomfort and feelings of threat. There were small judicial implications and behavioral changes indicated more attention to driving and respect to traffic rules. The study indicated the need for policies that contribute for peace in traffic.

Copyright © 2020, Francisca Tatiana Dourado Gonçalves et al. This is an open access article distributed under the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

Citation: Francisca Tatiana Dourado Gonçalves, Gehysa Guimarães Alves and Dóris Cristina Gedrat, 2020. "Repercussões do homicídio de trânsito na vida do suposto causador do acidente na cidade de teresina - PI", *International Journal of Development Research*, 10, (07), 38293-38297.

## INTRODUÇÃO

Com o desenvolvimento econômico do país, o número de veículos em circulação aumentou significativamente, contribuindo para um cenário de grandes tragédias no trânsito. Segundo o Ministério da Saúde, a violência no trânsito é um dos mais importantes problemas de saúde pública mundial, e o Brasil está entre os países com maiores índices de ocorrências calamitosas. Dados do Ministério da Saúde revelam que, no Brasil, o Brasil aparece em quinto lugar entre os países recordistas em mortes no trânsito, atrás da Índia, China, EUA e Rússia. Em 2015, foram registrados 37.306 óbitos e 204 mil pessoas ficaram feridas (MS, 2015). Mais de 40 mil pessoas por ano morrem no país vítimas de acidentes de trânsito, e cerca de 400 mil apresentam danos permanentes. No mundo, ocorre 1, 2 milhão de mortes anuais no trânsito, muito mais que em guerras e conflitos (Schmitz, 2010). A cada dia, o ambiente do trânsito tem se tornado mais violento e, para muitos, em vez de ser um caminho que o leva ao lugar desejado, é o fim de uma jornada: a vida (Crivella, 2010; Silva, 2013). Os acidentes de trânsito representam a 3<sup>a</sup> causa de mortes na faixa de 30-44 anos; a 2<sup>a</sup>, na faixa de 5-14 anos; e a 1<sup>a</sup>, na faixa etária de 15-29 anos (Waiselfisz, 2012; Cordeiro et al., 2017). Os jovens são as maiores vítimas da violência no trânsito do país, e, segundo dados atuais do Departamento Nacional de Trânsito, as estatísticas elevam-se a cada ano (Soares et al., 2018). Vários fatores contribuem para

esta situação, entre os quais estão aqueles relacionados ao comportamento humano, ao aumento do número de veículos em circulação, à impunidade dos infratores, à falta de fiscalização adequada, à má conservação das vias públicas e à sinalização precária. As consequências estão inseridas em uma complexidade maior de problemas que resultam em danos econômicos, financeiros, sociais, emocionais, judiciais, físicos, familiares e laborais, envolvendo, de forma direta e indireta, o poder público e o sujeito envolvido na situação do acidente de trânsito (Freiberger, 2011; Mandacarú et al., 2018; Cunha et al., 2017).

Os crescentes índices de acidentes de trânsito contribuem para o aumento de pessoas com sequelas neurológicas, deficiências físicas e/ou lesões incapacitantes e consequências emocionais, que se estendem a prejuízos financeiros, familiares, de locomoção, com gastos hospitalares, diminuição de produção, custos previdenciários e outros comprometimentos da economia pública (Lin et al., 2018). Na tentativa de conter o alto índice de acidentes de trânsito, em 1998, o Código de Trânsito Brasileiro estabeleceu sanções mais rigorosas aos infratores, com multas mais elevadas e com a possibilidade de perder a Carteira de Habilitação (Araújo, 2016). As mudanças nessa legislação apontaram redução nos números de acidentes, somente nos dois primeiros anos de aplicação da lei (Waiselfisz, 2013). Atualmente, políticas de intervenção no trânsito estão sendo planejadas para diminuir o número de mortes nas vias brasileiras. Em

novembro de 2014, entrou em vigor a lei que regulamenta novos valores de multas e penalidades para quem comete acidentes no trânsito quando sob efeito de álcool e/ou outras substâncias psicoativas ou participa de disputas ou competições automobilísticas não autorizadas pela autoridade competente (Brasil, 2014). Em função da magnitude do problema, este estudo investigou as repercussões do homicídio de trânsito na vida do suposto causador do acidente, com o objetivo de conhecer a história do acidente, os sentimentos vivenciados por ele, as mudanças de comportamento após o evento, o envolvimento com a família da vítima e as repercussões judiciais em sua vida.

## MÉTODO

Este foi um estudo qualitativo de série de casos. A coleta de dados foi realizada na cidade de Teresina (PI), nos meses de julho a outubro de 2014, e a população em estudo foi composta por dez motoristas que estavam sendo processados judicialmente por homicídio culposo na direção veicular. Essa coleta iniciou-se na Delegacia de Crimes de Trânsito, onde foi possível o acesso aos inquéritos dos crimes de trânsito ocorridos no ano de 2013. Naquele momento, foram relacionados todos os homicídios no trânsito, estabelecendo-se como critérios de inclusão: ter cometido homicídio na direção veicular no ano de 2013; ter o inquérito concluído na Delegacia de Crimes de Trânsito, indicando o sujeito causador do acidente; ter sido encaminhado inquérito policial para o Ministério Público; denúncia ter sido realizada para a Justiça Criminal; ser o suposto causador do acidente residente na cidade de Teresina. Em Teresina ocorreram 137 homicídios no ano de 2013, e todos esses inquéritos foram analisados a partir dos critérios de inclusão. Com isso, ficaram apenas 39 inquéritos, dos quais 15 foram excluídos por não conter ainda processo judicial. Dos 24 restantes, nove sujeitos recusaram-se a participar da pesquisa, três não tiveram seus endereços localizados e dois não residiam mais na cidade de Teresina. Com isso, a população deste estudo foi composta por 10 sujeitos. A entrevista foi semiestruturada e possibilitou coletar os dados em relação às seguintes dimensões: história do acidente de trânsito, sentimentos vivenciados pelo suposto causador, envolvimento com a família da vítima, mudanças de comportamento depois do acidente e repercussões judiciais. O local das entrevistas foi definido pelo participante: sete foram realizadas em suas residências e três, no ambiente de trabalho. A análise dos dados foi baseada na técnica de análise de conteúdo temática. Suas etapas foram: pré-análise, exploração do material, e tratamento dos resultados obtidos e interpretação (Minayo, 2016). A pré-análise se inicia com a transcrição de todo o material coletado, organizando e sistematizando as ideias. Para tanto, a leitura exaustiva foi fundamental. A exploração do material começou com a codificação, separando-se o material em unidades de registros, sendo realizada a síntese das falas segundo categorias de análise: história do acidente de trânsito, sentimentos vivenciados durante e depois do acidente, mudanças de comportamento após o acidente e repercussões judiciais após o acidente de trânsito. Por fim, na fase interpretativa, as informações mais pertinentes foram interpretadas. A pesquisa foi aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos da ULBRA/RS Nº 702.922, e o aceite de participação foi documentado mediante a assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, respeitando os aspectos éticos, conforme a Resolução 466/12 do Conselho Nacional de Saúde. Cada participante está identificado por um pseudônimo, de forma a garantir seu anonimato.

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

Fizeram parte deste estudo 10 homens, com idade entre 24 e 48 anos. No momento da entrevista, somente dois estavam solteiros. Em relação à escolaridade, oito tinham Ensino Médio completo e dois, Ensino Fundamental incompleto. Quanto à profissão, cinco eram motoristas; dois eram vendedores; um era militar; um era mecânico; e um era técnico em manutenção de rede. No que se refere à renda

mensal, nove ganhavam entre um e três salários mínimos e um tinha renda superior a seis salários mínimos.

**História do acidente de trânsito:** Os relatos sobre a história do acidente iniciaram de forma racional. O entrevistado descrevia o dia, horário, local, veículos envolvidos, o que estavam fazendo antes do acidente e suas condições físicas e emocionais, conforme aparece na fala abaixo.

*Foi um domingo, 10 de fevereiro de 2013, eu estava ótimo, perfeitamente bem como estou agora. Eu vinha de um momento de lazer com um amigo e fui deixar o mesmo numa residência aqui próximo mesmo e fui fazer uma manobra de ré e quando me deparei já um garoto gritando que tinha uma senhora na traseira do carro. (Antonio)*

Salientar detalhes de suas condições físicas e emocionais antes do acidente, como foi exposto, parece servir como fundamento que justifica internamente o seu comportamento no dia do ocorrido, minimizando ou excluindo pré-julgamentos (Certeau, 1998). O conhecimento dos fatos fica distorcido, pois, na percepção do sujeito, houve algo inesperado e ele foi surpreendido por isso. Assim, sendo, em sua opinião não havia como evitar o evento. Isso se evidencia no relato de Carlos:

*Sou motorista de transporte coletivo, estava fazendo meu percurso normal. Na terceira parada próximo ao local do acidente, só lembro quando o cobrador gritou que o ônibus ia bater, é tudo muito rápido. (Carlos)*

Esta distorção é atribuída, possivelmente, à grande carga de emoção que é gerada no momento do acidente. Essa fase pode ser caracterizada como fase de choque, na qual a pessoa não visualiza a magnitude do ocorrido, como se as funções psíquicas estivessem “congeladas”, e, como forma de preservação, interrompe o vínculo com o mundo externo (Madeleno et al, 2007).

*Era no final da tarde quando eu saía do trabalho, No percurso e já chegando perto do meu bairro um motoqueiro invadiu minha mão e quando eu dei conta o acidente já tinha acontecido. Não lembro dos detalhes, só que o carro bateu na moto. (Marcos)*

Depois de um acidente, os condutores tendem a não se lembrar de determinados detalhes, pois esquecerem tudo o que lhes faz sofrer ou traz algum prejuízo pessoal. Além disso, buscam fatos possíveis para justificar o seu comportamento. A maioria dos entrevistados referiu estar com a velocidade dentro do parâmetro permitido pela via, ter atenção ao dirigir, nunca ter acontecido nenhum acidente em sua vida, não ter ingerido bebida alcoólica. Disseram que quando perceberam que algo estava fora do previsto, já era tarde para evitar o acidente, conforme Ricardo relata.

*Avistei uns cones lá na frente, redobrei a atenção achando que seria uma blitz. Aproximei-me dos cones, avistei um senhor andando na calçada e dali eu ia à média de uns 50 km por hora e redobrei a atenção e continuei, quando terminou a calçada ele adentrou assim bruscamente na frente do carro sem que eu pudesse desviar rapidamente porque foi muito rápido, ele saiu da calçada já entrando na avenida, aí eu freei, ele bateu no carro caindo por cima do carro. (Ricardo)*

Racionalizar o evento pode ser uma estratégia, mesmo que inconsciente, de minimizar a responsabilidade do indivíduo pelo acidente e, como consequência, também a sua culpa, funcionando como um mecanismo de defesa. Diversos mecanismos psicológicos são utilizados para reduzir o desconforto que provoca ser causador de um acidente com óbito (Neto, 2009). De todos os entrevistados, apenas um assumiu a responsabilidade, afirmando que perdeu o controle do carro.

*Na estrada que eu ia não tem acostamento, então eu perdi o controle do carro e entrei no acostamento, onde, no lugar estava uma senhora e terminei vitimando ela. Tentei desviar, um pouco ali tirei, mas, pegou assim mesmo, vi ela passando por cima de mim assim de frente, no para-brisa, aí eu parei o carro fui tentar socorrer ela, ainda botei a mão aqui pra medir*

*as coisa dela, a pressão dela pra ver se tava, a pulsação também, só que eu vi que ali já era. (Pedro)*

Alguns acidentes de trânsito ocorrem em função do sentimento de onipotência dos motoristas, que acreditam estar imunes a esses eventos. Sentem-se protegidos pela certeza e são surpreendidos pela incerteza de algo que escapa ao seu controle (Sousa *et al.*, 2011). Dos 10 entrevistados, seis permaneceram no local e prestaram auxílio à vítima. Um deles relatou ter saído do local porque não havia percebido que se envolvera em um acidente, e os outros três afirmaram ter saído por medo de serem agredidos pela população e se sentiram inseguros no local.

*[ ... ] fizemos o remanejamento do carro de cima do corpo no braço e em seguida fizemos os procedimentos que a lei manda que é chamar o resgate, o SOS pra fazer o resgate porque não podemos remover corpo da pessoa depois de acidente, é proibido. (Antonio)*

Prestar socorro à vítima pressupõe a intenção de salvar uma vida ou reparar a integridade física do sujeito. Apesar de sentirem medo e estarem impactados com o ocorrido, os entrevistados não fugiram do local, mesmo se sentindo ameaçados pelo entorno, que não era favorável. Isso é importante e ameniza a repercussão judicial na vida desse indivíduo, pois, segundo o Código de Trânsito Brasileiro, é dever do causador a prestação do socorro à vítima, e sua ausência resulta em uma causa de aumento da pena pelo crime (Brasil, 2008).

**Sentimentos vivenciados durante e depois do acidente de trânsito:** O fenômeno homicídio no trânsito gera uma amplitude de sentimentos em todos os envolvidos, e a forma como esses são vivenciados pode comprometer a vida do sujeito. Ao relatarem suas histórias, os entrevistados deixavam claros os sentimentos de angústia, impotência, desespero, paralisção, agonia. O medo foi manifestado em vários depoimentos e gerou grande inquietação nos sujeitos entrevistados.

*Eu não acreditava no que tinha acontecido, um filme se passava na minha cabeça. Sentia uma angustia no peito, meu coração parecia que ia sair bela boca e uma sensação sufocante, ficava procurando o ar. Só tinha coragem pra sair do local, fiquei com medo de morrer e medo também de ter matado o rapaz da moto. Fiquei um pouco nervoso, mais eu não podia fazer mais nada. (Marcos)*

Quando esse sentimento é vivenciado de forma excessiva e traumática, o sujeito desenvolve uma perturbação psicológica e acaba por influenciar, de forma significativa, seu funcionamento nas diversas áreas da sua vida (Lin *et al.*, 2018). Além do medo, os entrevistados referiram sentir tremores e palpitação, como se estivessem “perdendo o chão”.

*Fiquei desesperado, não tinha como eu tirar ela de baixo do carro, não tinha ninguém pra me ajudar, sai louco gritando, com medo, bateu o desespero total, fiquei temendo pela morte da senhora. (Antonio)*

Esses sentimentos provavelmente foram provocados pelo alto grau de estresse a que foram submetidos em decorrência do evento. Reações de desespero, medo e angústia fazem parte de situações de alta tensão como as que ocorrem em acidentes de trânsito graves (Cavalcante *et al.*, 2009). Os envolvidos podem desenvolver traumas psicológicos, como estresse pós-traumático, depressão e ansiedade, comprometendo sua saúde emocional (Guest *et al.*, 2018). As consequências do acidente de trânsito vão além do caráter físico e envolvem prejuízos psicológicos que podem interferir em todas as dimensões da vida dos indivíduos envolvidos. A possibilidade de desenvolver um transtorno de estresse pós-traumático é uma realidade presente, comprometendo diretamente sua qualidade de vida (Lin *et al.*, 2018). O entrevistado Manoel afirma que o acidente de trânsito mudou a sua vida. Ficou em torno de uma semana trancado no quarto, via vultos e tinha dores de cabeça. Após o evento, resolveu passar um tempo de quatro meses em outra cidade, mas teve que voltar para trabalhar. É taxista e refere não querer mais dirigir, pois tem medo de que aconteça outro acidente.

*Tô com uma semana que eu tô trabalhando de taxi aqui novamente, mas tá bom não, não posso ouvir barulho de moto*

*que me espanto, às vezes tô com passageiro parado no sinal, aí penso que o carro tá andando, mais ele tá paradinho. Tento disfarçar, tenho que trabalhar pra dar dinheiro pra família. (Manoel)*

O evento traumático pode ser revivido por meio de pensamentos, lembranças contínuas, sonhos e, não raramente, a pessoa experimenta estados dissociativos que podem durar horas, nos quais os componentes do evento são revividos e experienciados sentimentalmente, tal como no momento do ocorrido, gerando intenso sofrimento psicológico (Lin *et al.*, 2018). Antônio também relatou que o acidente comprometeu sua saúde, e sua família procurou um apoio emocional para ele, ou não teria condições de reintegração em suas atividades sociais e laborais.

*Fiquei internado em uma clínica durante 60 dias, fiz tratamento com psicólogo, psiquiatra e tomava remédio pra dormir, hoje não tomo mais remédio, continuo apenas com a psicóloga. (Antonio)*

As pessoas que se envolveram em acidentes de trânsito em geral apresentam prejuízos na adaptação psicossocial após o acidente, manifestam sintomas depressivos e de ansiedade que reforçam a sensação de estar doente, o que dificulta a retomada de suas atividades sociais e profissionais (Copanitsanou *et al.*, 2018). Dos dez entrevistados, seis relataram que tiveram de tomar medicamentos após o acidente para aliviar os sintomas que se apresentaram, como falta de sono, medo e pânico.

*Durante vários dias me senti muito mal. O acidente não saía da minha cabeça. Era ruim para dormir e também para me relacionar com meus familiares, amigos e com colegas de trabalho. A vida estava amarga e sem sentido. Precisa muitas vezes tomar remédios para conseguir me acalmar e dormir. (José)*

Em relação ao sentimento de culpa, oito entrevistados referiram não se sentir culpados, pois isso nunca havia acontecido e encararam o acidente como algo inesperado, que não aconteceu em função de sua desatenção e, sim, foi uma fatalidade.

*Rapaz eu não sinto não, porque eu tenho dez anos que moro aqui, tem dez anos que eu entro aqui com o carro e nunca tinha acontecido nada. (Jose)*

*De forma alguma não, se eu tivesse ingerido bebida, que graças a Deus eu não bebo, tivesse brigado, tivesse com rancor de alguma coisa que viesse da entender de que eu provoquei, eu me sentiria culpado. (Ricardo)*

Somente dois entrevistados, Pedro e Antonio referiram se sentir culpados com o ocorrido. Pedro relatou que estava desatento e, por isso, foi responsável pelo acidente. Antonio referiu que se sentia culpado. No entanto, acredita que o homicídio foi uma fatalidade e que não houve intenção de matar, conforme aparece no relato abaixo:

*Existe, existe, apesar de saber que não foi uma coisa com dolo, mesmo assim você tem um sentimento de culpa, porque sabe que foi um acidente, uma fatalidade. Um cachorro que você vê na rua você desvia, imagina uma pessoa, um ser humano. (Antonio)*

O sentimento de culpa pode trazer prejuízos psicológicos significativos ao indivíduo e não o auxilia a se responsabilizar pelos seus atos. Muitas questões fogem ao controle pessoal, e a culpa acaba sendo o meio para que a pessoa acredite que poderia ter feito diferente do que fez, o que não é verdade, pois cada um só faz o que pode (Aerts, 2011). É importante que se compreenda antes de qualquer coisa que tanto a culpa como a ausência dela estão vinculadas à maneira como o indivíduo envolvido no acidente enxerga esse fenômeno, pois sua percepção sobre os fatos faz toda a diferença na sua vida (Cavalcante *et al.*, 2009).

**Mudanças de comportamento após o acidente de trânsito:** Envolver-se em acidentes de trânsito é participar de acontecimentos traumáticos, ameaçadores e geradores de diversas sequelas. As mudanças de comportamento ocorridas após este evento são complexas e particulares e trazem prejuízos físicos e emocionais.

Muitos dos que se envolvem em acidentes desenvolvem depressão, fobias, estresse, ansiedade e várias outras afetações psicológicas (Lin et al, 2018). Essas consequências foram relatadas pelos entrevistados. Dos dez entrevistados, um não conseguiu mais dirigir e afirma não ter mais interesse nisso.

*[...] depois do acidente nunca mais dirigi, não senti mais vontade, não é medo eu só não tenho mais vontade, quando pego no carro fico assim lembrando, passa tudo na minha consciência, então preferi dar um tempo, estou oito meses sem dirigir, só ando como passageiro. (Pedro)*

A dificuldade para voltar a dirigir é uma realidade na vida de cinco entrevistados, que, ironicamente, viram-se obrigados a superar as dificuldades em função do fato de a direção fazer parte de seu trabalho.

*Passei quatro dias só na empresa em conseguir dirigir, mais tive que voltar eu não podia mais ficar sem dirigir, só mudei de roteiro porque não queria mais passar no local do acidente. (Carlos)*

Pessoas que se envolvem em acidentes passam a ter um comportamento diferenciado, às vezes por um tempo considerado normal. Outros não conseguem superar o trauma decorrente do evento e desenvolvem o transtorno pós-traumático, que envolve sintomas como: isolamento social, distúrbios do sono, pesadelos, episódios de pânico, dificuldade de concentração e irritabilidade (Silveira, 2011).

*Eu tô trabalhando mais eu tô nas últimas mesmo, tô pra desistir, tem dias que vou andando, cai água dos meus olhos, fica assim aquele negócio subindo, nas pernas, me assusto por tudo, aí dá vontade de chorar, eu vou pro rumo de casa, aí quando chego lá, eu tomo banho e me deito, aí fico calmo, mas é muito triste. (Manoel)*

Percebe-se no discurso acima o grau de sofrimento gerado pelo acidente. Esses sintomas podem indicar a presença de algum transtorno emocional, o que é comum, pois, após a ocorrência de um elevado impacto emocional, podem se manter hiperestimulados com a reprodução intensa das cenas e das sensações do evento (Copanitsanou et al 2018; Lin et al., 2018). Alguns entrevistados relataram que, depois do acidente, conduzem o veículo com mais atenção e cuidado, dirigem “por si e pelos outros”, respeitando mais as normas de trânsito.

*Presto bem mais atenção, tento não exceder a velocidade e cuidado dobrado principalmente com motos. Tudo me assustava, principalmente quando vejo um motoqueiro ultrapassando pela direita eu me assusto, ainda hoje. (João)*

No que se refere ao contato estabelecido com a família da vítima, apenas um relatou procurá-la e oferecer-lhe apoio financeiro, e o encontro gerou desconforto e sentimentos de ameaça.

*Eu procurei saber quem era, falei com o filho dele e disse a ele que o que eles precisassem eu estaria ali pra resolver, eles podiam contar comigo. Assim como foi feito no combinado entre eu e ele, arqueei com todas as despesas do funeral. Me senti ameaçado porque durante a conversa, eu explicando que não tive culpa, ele disse que ele mesmo não resolveria, mas que outras pessoas da família poderiam querer tirar satisfação, ele só fazia a parte dele mas não ia responder por outras pessoas da família dele. (Ricardo)*

Em geral, estabelecer contato com os familiares das vítimas é muito difícil, devido a diversos fatores, entre os quais o medo de sofrer agressões físicas. Para alguns entrevistados, a esquiva a esse contato pode servir como mecanismo de defesa, no sentido de preservar sua integridade física e diminuir a intensidade dos pensamentos e sentimentos negativos que comprometem sua saúde emocional.

**Repercussões judiciais após o acidente de trânsito:** A legislação de trânsito, no seu Art. 302, apresenta claramente as penalidades para o homicídio culposo, ocorrido na direção veicular, quais sejam: detenção de dois a quatro anos, suspensão da habilitação ou proibição da permissão para dirigir veículo automotor, com a possibilidade da

pena aumentada de um terço à metade e/ou outras penalidades, de acordo com as particularidades do acidente (Brasil, 2014). A legislação e as possíveis punições à sua infração não são de conhecimento da maioria dos indivíduos entrevistados, conforme aparece no relato abaixo:

*Até é difícil, porque eu fiquei sem essa repercussão aí... só foi, no dia do acidente eu fui preso em flagrante, paguei uma fiança determinada pelo delegado de um salário mínimo, que eu paguei pra sair e pronto. (Pedro)*

Para Pedro, pagar o valor de uma fiança ou prestar depoimento na delegacia parece ser suficiente para finalizar o processo. A nova lei de trânsito, com o aumento de suas penalidades, restringe o direito à fiança a alguns tipos de homicídio, sendo necessário fundamentar algumas particularidades do crime. O Código do Processo Penal prescreve que a autoridade policial somente poderá conceder fiança nos casos de infração cuja pena privativa de liberdade máxima não seja superior a quatro anos. Nos demais casos, a fiança será requerida ao juiz, que decidirá em 48 horas (Nucci, 2008).

Manoel também apresenta desconhecimento acerca das repercussões judiciais e as consequências que o acidente poderá trazer à sua vida.

*[...] veio esse processo aí. Eu não pude entrar em ação com esse processo, eu tô com o processo na mão pra entrar e poder falar com o juiz e saber o que eu posso fazer pra mim seguir minha vida. O juiz vai ter que me receber mesmo sem advogado, eu não tenho dinheiro pra pagar isso não. Difícil! Difícil demais! Se eu viajar, a justiça vai dizer que eu tô fugindo dela, então vou resolver primeiro. (Manoel)*

A deficiência do conhecimento sobre seus direitos, os altos custos, o descrédito do Judiciário, bem como a morosidade da justiça, são algumas razões que impossibilitam seu acesso (Trindade et al, 2012). Os entrevistados demonstraram não conhecer as repercussões judiciais do acidente, acreditando que essas foram apenas no dia do acidente. Possivelmente, isso ocorre em decorrência da morosidade dos processos judiciais. Esses processos demoram tanto tempo para serem concluídos, que permitem aos acusados pensar que não vai acontecer nada com eles. Isso faz a sociedade incorporar a ideia de que não existe punição, pois nada está sendo feito, e alimentar a descrença de justiça, o que gera reflexos negativos sobre o sistema de justiça e reforça a ideia de impunidade, como é observado na fala a seguir.

*Até agora não teve nenhuma audiência não, eu só fui mesmo intimado na delegacia e prestei depoimento. Mas até agora não teve nada não. Eu continuo com minha rotina normal. (Marcos)*

É necessário que o Poder Judiciário tenha maior agilidade, pois quanto maior é o tempo decorrido entre a prática do ato criminoso e a devida punição de seu autor, maior será o grau de ineficiência do aparato público de controle social. Quanto maior for a diferença entre o tempo previsto em lei (morosidade legal) e o tempo real de processamento (morosidade necessária), menor será a capacidade de incriminação do sistema (Nucci, 2008). A morosidade do Poder Judiciário também se evidencia nos relatos de José:

*Acho que foi um ano depois, apareceu esse negócio pra mim ir comparecer na delegacia de acidente, aí fui, fui com minha esposa, aí agora um ano e sete meses depois do acidente é que vai ter a primeira audiência aí né, e vai ser agora quinta feira. (José)*

No relato de João, receber a notícia de que estava sendo acusado por ter causado o acidente gerou um sofrimento emocional muito grande, minimizado por ele próprio, que se justificou dizendo: “[...] quem anda no trânsito está sujeito a isso e quem julga esse tipo de coisa é Deus. Quase sempre, os crimes de trânsito são tratados como fatalidades, quando, na maioria das vezes, são resultados de comportamentos negligentes e imprudentes (Barros et al, 2017; Cordeiro et al, 2017). Quanto mais graves forem as consequências do evento imprevisível, maior a tendência de as pessoas atribuírem a responsabilidade a outros e de se manejarem para uma posição de vítimas (Dela Coleta, 1982). No relato de Inácio, a seguir, a compreensão das punições previstas na lei ganha repertório

consciente para o aqui e agora, pois sabe definir exatamente que cometeu um crime de trânsito e que uma pessoa veio a falecer em função disso.

*[...] eu tô assim, se eu for indiciado, de qualquer forma eu vou perder o meu emprego, porque eu dependo diretamente da minha habilitação pra mim trabalhar. Tô sendo indiciado de dois a quatro anos de prisão e a cassação da carteira, caso perder. (Inácio)*

Na fala acima, Inácio refere incerteza em relação ao seu futuro, de como e quando isso vai ser julgado e que pena lhe será atribuída, porém até que o poder judiciário se manifeste e julgue o evento, Inácio continua exercendo a profissão de motorista. As preocupações com as consequências do evento são manifestadas nos discursos dos entrevistados, no entanto, eles acabam por minimizar o fato, revelando que isso faz parte da vida, que foi um acidente e que não desejavam o ocorrido. A grande maioria não se sente responsável pelos danos causados e imputam às vítimas essa responsabilidade.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo explorou um tema silenciado, pouco explorado na literatura, porém de fundamental importância para saúde coletiva no Brasil e buscou compreender a repercussão do homicídio de trânsito na vida do suposto causador, o que permitiu vislumbrar intervenções mais eficientes, fundamentadas na realidade do sujeito e com vistas à paz no trânsito. O estudo evidenciou que a morosidade dos processos e a desinformação dos trâmites judiciais dificultam a finalização do evento, reforçam o descrédito judiciário e alimentam a ideia de que não existe punição para os causadores de acidentes de trânsito. As histórias aqui contadas revelaram que os envolvidos no acidente estavam em perfeitas condições físicas e emocionais antes do ocorrido, e nenhum deles havia se envolvido neste tipo de evento antes. Ficou evidente na pesquisa que os sentimentos vivenciados pelos entrevistados no momento do acidente foram de angústia, impotência, desespero, paralisção, agonia e medo, e, mesmo nessas condições emocionais, a maioria prestou socorro à vítima. O acidente deixou marcas na vida dos supostos causadores. Muitos desenvolveram stress pós-traumático, fobias e outros comprometimentos emocionais e profissionais. Refletir sobre os resultados deste estudo possibilita que o poder público possa planejar ações voltadas para o atendimento dos envolvidos em acidentes de trânsito, de forma a viabilizar que esses sujeitos sejam atendidos e acompanhados e possam retomar suas vidas profissional e pessoal.

## REFERÊNCIAS

Aerts D, Ganzo, C. 2011. A Felicidade possível : Porto Alegre: Editora Bororo24.

Araújo, J.M. 2016. Código de Trânsito Brasileiro Anotado e Comentado. 6 ed. São Paulo: Letras Jurídicas.

Barros, C.H.S., Grillo, V.T.R.S., Tamada, H. 2017. Prevalência dos acidentes de trânsito no estado de Rondônia, entre 2001 e 2013. J. Health Biol. Sci., 5(1), 44-55.

Brasil, 2008. Código De Trânsito Brasileiro. LEI Nº 9.503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997, 3ª edição. Brasília: DENATRAN.

Brasil, 2014. Código de Trânsito Brasileiro. Lei nº 12.971, de 9 de maio de 2014. Brasília.

Cavalcante F., Morita, P.A., Haddad, S.R. 2009. Sequelas invisíveis dos acidentes de trânsito: o transtorno de estresse pós-traumático como problema de saúde pública. Ciênc. saúde coletiva, 14(5), 1763-1772.

Certeau M. 1938. O tempo acidentado. In Certeau M., A invenção do cotidiano. 3 ed. Rio de Janeiro: Vozes.

Copanitsanou, P., Drakoutos, E., Kechagias, V. 2018. Posttraumatic Stress, Depressive Emotions, and Satisfaction With Life After a Road Traffic Accident. Orthop Nurs, 37(1), 43-53.

Cordeiro, R., Luz, V.G., Hennington, E.A., Martins, A.C.A., Tófoli, L.F. 2017. Urban violence is the biggest cause of fatal work-related accidents in Brazil. Rev Saude Publica, 51, 123.

Crivella R. 2010. Novos paradigmas na gestão do trânsito gaúcho. In Mariuza CA, Garcia LF. (Org.). Trânsito e mobilidade humana: Psicologia, Educação e Cidadania. Porto Alegre: Ideograf.

Cunha, S.M.P., Godoy, C.B. 2017. Acidentes de transporte terrestre entre crianças, adolescentes e jovens: estudo epidemiológico. Rev. pesqui. cuid. fundam., 9(4), 1021-1027. 2017.

Dela Coleta, J.A. 1982. Atribuição de causalidade: teoria e pesquisa: Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas.

Freiberger M.F., Silva, D.G. da, Rodrigues, J.D.N., Lima, E., Silva, P.M. 2011. Violência no trânsito com crianças e adolescentes: um relato de experiência. Revista Científica da Faculdade de Educação e Meio Ambiente, 2 (Supl-I), 80-82.

Guest, R., Tran, Y., Gopinath, B., Cameron, I.D., Craig, A. 2018. Prevalence and psychometric screening for the detection of major depressive disorder and post-traumatic stress disorder in adults injured in a motor vehicle crash who are engaged in compensation. BMC Psychol, 6(1), 4.

Lin, W., Gong, L., Xia, M., Dai, W. 2018. Prevalence of posttraumatic stress disorder among road traffic accident survivors: A PRISMA-compliant meta-analysis. Medicine (Baltimore), 97(3), e9693.

Madeleno I.M.P., Bonorindo, C.O., Costa, R.C.V., Lima, I.S., Tacetti, A.P.P., Mendonça, M., Figuerelli, P.B., Mendonça, A.M. (2007). Psicologia na reabilitação infantil e adulto. In: Fernandes, AC, Ramos, ACR, Casalis, MEP, Hebert, SK. AACD Medicina e reabilitação: princípios e prática. São Paulo: Artes Médicas.

Mandacarú, P.M.P., Rabelo, I.V.M., Silva, M.A.A., Tobias, G.C., Morais Neto, O.L. 2018. Óbitos e feridos graves por acidentes de trânsito em Goiânia, Brasil – 2013. Epidemiol Serv Saude, 27(2), e2017295.

Minayo MCS. (Org.) 2016. Pesquisa Social: teoria, método e criatividade. Petrópolis: Vozes.

Ministério da Saúde. 2015. Datasus. Sistema de Informações sobre Mortalidade. Disponível em: <<http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabegi.exe?sim/cnv/ext10uf.def/>>. Acesso em: 29 jan. 2015.

Neto, I.L. 2009. Justificativa de motoristas para infrações dNucci, G.S. 2008. Código de Processo Penal Comentado. 8 ed. São Paulo: RT.

Schmitz A.R.O. 2010. Trânsito: um palco para a violência. In Almeida, M. da GB. (Org.). Violência na sociedade contemporânea. Porto Alegre: Edipucrs.

Silva, P.H.N.V. 2013. Violência e morte no trânsito. Recife: Universitária.

Silveira, J.Z.M. 2011. Qualidade de vida e sequelas de acidentes de trânsito. Dissertação de Mestrado. Universidade Católica Dom Bosco. Campo Grande.

Soares, M.K.P., Dantas, R.A.N., Nunes, H.M.A., Nascimento, R.A., nascimento, J.C.P. 2018. Perfil dos usuários atendidos or um serviço pré-hospitalar móvel de urgência no nordeste brasileiro. Rev.pesqui.cuid.fundam., 10(2), 503-509.

Sousa E.L.A., Alvares, R.C.M. 2011. Imprevisibilidade e avaliação psicológica no trânsito da cidade contemporânea. Rev. Mal-Estar Subj., 11(1), 397-417.

Trindade, E.A, Filho, O.M. 2012. Acesso à Justiça. Campinas: Alínea.

Waiselfisz JJ. 2012 Mapa da Violência 2012. Os novos padrões da violência homicida no Brasil. São Paulo: Instituto Sangari.

Waiselfisz JJ. 2013. Mapa da Violência 2013. Acidentes de trânsito e Motocicletas. Disponível: [http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013\\_homicidios\\_juventude.pdf](http://www.mapadaviolencia.org.br/pdf2013/mapa2013_homicidios_juventude.pdf). Acesso: 15/03/2018.