

A MORAL NO ACIDENTE DE TRÁFEGO URBANO: A CONSTRUÇÃO DO ACIDENTE NO ESPAÇO PÚBLICO E A ORGANIZAÇÃO POLÍTICA DAS VÍTIMAS DE TRÂNSITO.

THE MORAL IN THE URBAN TRAFFIC ACCIDENT: THE CONSTRUCTION OF THE ACCIDENT IN THE PUBLIC SPACE AND THE POLITICAL ORGANIZATION OF THE ROAD TRAFFIC VICTIMS.

*Olga Christina de Oliveira Zunino**

Cite este artigo: ZUNINO, Olga Christina. A moral no acidente de tráfego urbano: a construção do acidente no espaço público e a organização política das vítimas de trânsito. **Revista Habitus:** Revista da Graduação em Ciências Sociais do IFCS/UFRJ, Rio de Janeiro, v.18, n. 1, jan./dez. 2022. Anual. Disponível em: revistas.ufrj.br/index.php/habitus.

Resumo: A pesquisa para a qual este artigo serve, tem como propósito estudar o fenômeno do acidente de trânsito a partir da perspectiva moral de suas vítimas. São utilizadas para este fim observação participante e entrevistas aprofundadas, com o objetivo de compreender até que ponto as emoções contribuem para a mobilização de valores, como a solidariedade e a civilidade. A pesquisa pretende desenvolver um mapeamento, a partir dos relatos dos entrevistados, de lógicas morais utilizadas pelos indivíduos afetados e não afetados a respeito da questão do acidente, buscando compreender os momentos de disputa valorativa entre vários entes no tráfego.

Palavras-chave: Sociologia Urbana, Pragmatismo, Moral, Accountability.

Abstract: The research for which this article serves, aims to study the phenomenon of traffic accident from the moral perspective of its victims. Participant observation and in-depth interviews are used for this purpose to understand the extent to which emotions contribute to the mobilization of values such as solidarity and civility. The research aims to develop a mapping, based on the interviewees' reports, of moral logic used by affected and unaffected individuals regarding the accident issue, seeking to understand the moments of value dispute between various entities in traffic.

Key Words: Urban Sociology, Pragmatism, Moral, Accountability

O objetivo da pesquisa relatada neste texto é analisar a perspectiva de vítimas de acidentes de trânsito a respeito da moral e do comportamento empregado no funcionamento deste. O trabalho se integra ao projeto Moral em Movimento: Um Estudo dos Conflitos entre a Lei de Trânsito e a Lei do Trânsito no Rio de Janeiro que se propõe a mapear os códigos morais operados no cotidiano dos deslocamentos de veículos e pedestres, o que nem sempre está de acordo com os códigos legais – produzindo desde fricções produtivas e coordenações situadas a disputas e conflitos entre essas duas gramáticas.

As questões deste braço específico da pesquisa dizem respeito a como indivíduos que passaram por um trauma associado ao trânsito se organizam em relação a essa condição, os valores que fundamentam sua organização, como eles se relacionam com o trânsito, a partir da concepção de que ele se constitui como um espaço público no qual se deslocam diferentes grupos e diferentes quadros valorativos. Nesse sentido, pergunta-se: como os quadros valorativos das vítimas são desenvolvidos? Eles entram em disputa com outros quadros metafísicos? Como as vítimas criticam o comportamento dos outros no trânsito?

1. Sobre o Campo: metodologia e grupos analisados

O trabalho se baseia na observação participante das reuniões do Núcleo de Apoio à Vítima de Trânsito (Navi), mantido pelo Detran-RJ, e em entrevistas individuais com vítimas, militantes de ONGs, profissionais especializados na área e pessoas que prestam assistência a vítimas. Além disso, analisei noticiários e material publicitário televisivo, já que são dispositivos utilizados pelas vítimas para criticar o comportamento de outros indivíduos.

Entendo que as perspectivas dessas vítimas, explicitadas por meio de seus depoimentos, auxiliam no mapeamento da moral do trânsito e introduzem quadros de valores capazes de complexificar o conjunto vigente, principalmente a partir do momento em que se concentrará na perspectiva do indivíduo afetado pela conduta do outro e como ambos, a despeito das desigualdades situacionais, são regidos por um conjunto moral de muitos pontos em comum.

A pesquisa concentra-se em analisar as ações e motivações das vítimas indiretas do acidente de trânsito: parentes de familiares mortos ou feridos no trânsito. Isto se deve, pois primeiramente é de interesse dessa pesquisa identificar os processos de justificações e críticas nas circunstâncias do luto e compreendo, a partir da análise do campo, “na construção cultural da categoria de vítima como forma de afirmação da civilidade” (JIMENO, 2010), ou seja, como uma construção intermediada pela adesão a uma narrativa emocionalmente motivada. Portanto, a partir dos entrevistados, muitas vítimas diretas de acidente de trânsito não se compreendiam como “vítimas” nesses termos, isto é, compreendiam que sofreram uma lesão não intencional, mas não tornaram essa experiência pessoal em uma experiência coletiva. Em resumo, tratarei nesse artigo das ‘vítimas políticas’, aquelas que fizeram a transição de uma experiência pessoal e intransferível para uma experiência coletiva e com intenções transformadoras.

No processo de imersão do campo, foi possível perceber que as ações e motivações desse grupo estavam relacionadas com diversos outros agentes. As vítimas indiretas, em busca de apoio emocional e psicológico, encontram uma rede de vítimas que no seu processo de luto, o

institucionalizam e o integram a diversas outras narrativas para além da narrativa do luto como uma questão concernente ao âmbito privado.

Isto integra a própria construção de uma narrativa crítica empregada pelos atores quando os mesmos desejam que ela se torne evidente para outros grupos externos a “causa” defendida: os indivíduos afetados buscam por intermediários capazes de canalizar suas reivindicações de sua própria circunstância pessoal para uma circunstância compartilhada por todos, mesmo que no plano metafísico.

As ONGS e os Núcleos de apoio produzem esse canal no qual o agente em situação de luto pode construir sua própria narrativa, seja para poder criar novos laços sociais a partir da integração desse indivíduo em uma rede de indivíduos com uma narrativa comum, ou seja para aliviar o sentimento de ruptura de identidade provocado pelo trauma derivado do acidente.

2. Abordagem Teórica e hipóteses

Compreende-se, a partir dos resultados, que as vítimas promovem um engajamento entre a solidariedade e a civilidade no trânsito, tentando promover novos comportamentos a partir da ideia de simpatia (Clark, 1997) e cooperação entre os indivíduos nesse ambiente. É possível reconhecer dentro dos grupos de apoio como o sentimento de simpatia desempenha papel organizacional fundador. Esses empreendedores morais (Becker, 2008) lançam mão de diferentes estratégias e profissionais para auxiliá-los não somente na reforma de regras que se contrapõem a seu quadro de conduta moral aceitável, mas também propõe alianças com autoridades que querem aplicar determinadas leis.

Este é um trabalho de sociologia da moral – ver Werneck (2014) –, que analisa seu objeto imerso em uma gramática, isto é, um quadro gerativo de valor com o qual os atores se orientam em um mundo no qual situações, ações, comportamentos e identidades estão sob escrutínio valorativo. A abordagem que nos orienta mais diretamente é a chamada sociologia pragmática da crítica – notadamente, a partir do chamado modelo das economias da grandeza (EG) (Boltanski e Thévenot, 2006), que parte da ideia de que os indivíduos contam com uma capacidade crítica, mas que a mobilizam em situações guiadas por uma disposição para o acordo.

Quando o estado de crença (Peirce, 1983) do indivíduo entra em conflito com uma situação com a qual ele se depara e que terá que definir (Thomas, 1923), entra em jogo, com o objetivo de restaurar a concórdia a partir de uma lógica anterior ou posterior, um imperativo de prestação de contas (Scott e Lyman, 1968) a partir da demanda mútua de motivos (Weber, 1947[1922]), que costumam se organizar, em um nível mais simples, em vocabulários (Wright Mills, 1940), reunindo accounts (Scott e Lyman, idem) típicos, integrados a gramáticas morais de várias amplitudes (Werneck, 2012), o que poderá conduzir à concórdia dependendo do quão efetivo será a justificativa da contraparte (Boltanski e Thévenot, 2019[1991]).

Ademais, recorro à tradição de debates sobre accountability social, desde Weber até o pragmatismo, além de debates sobre os sentimentos capazes de mobilizar moralmente os atores,

como a ideia de Candace Clark (1997) de que a simpatia é capaz de criar conexões entre os indivíduos de forma que essa conexão prolongada se objetiva em instituições, conexão dependente da relação bem-sucedida entre duas partes, que aceitarão seus papéis afetivos: como simpatizantes ou simpatizados.

Nesse sentido, visa-se demonstrar que, em primeiro lugar, as emoções não são somente fenômenos psicológicos ou pessoais, mas também fenômenos construídos socialmente. E, depois, que emoções como a simpatia desempenham papel crucial para a manutenção da esfera pública. Em seguida, pretendeu-se determinar como as vítimas mobilizam os agentes a se ajustarem a um quadro valorativo visando a preservação do bem mais precioso para essa lógica moral: a vida (Boltanski, 2004).

Com este braço da pesquisa, pretendi esclarecer como essas políticas contribuem indiretamente para engajar os indivíduos em um processo de ajustamento a uma gramática cívica, fundamentada no sacrifício dos interesses pessoais para o melhor funcionamento da ordem pública – adiante, na discussão teórica, veremos como as gramáticas morais mais recorrentemente mobilizadas nas ordens sociais modernas contam com o bem comum como elemento fundamental.

Espera-se que o estudo do acidente de trânsito colabore para aprimorar os estudos a respeito do trânsito a partir de se entender como o conhecimento deste, tomado como momento crítico (Boltanski e Thévenot, 2009[1999]), interfere na dinâmica comportamental dos agentes e como esses agentes lidam com essa política de sensibilização das vítimas, seja se engajando a partir de ações coletivas, aderindo como ativistas, seja individualmente, incorporando os valores propagados por esses grupos seja ainda simplesmente se inserindo no trânsito por outras motivações e assim disputando a prioridade dos valores no trânsito.

3. A construção do acidente como um problema público

De acordo com Barborsa (2019), a noção de público de Gusfield (2014) esta relacionada com a concepção de uma arena visível das ações sociais conduzidas por atores que de alguma forma se impõe como agentes representantes do social e constroem sínteses morais ou científicas para a explicação da necessidade de uma nova ordem ou ordenamento moral do social. Essa questão pode ser percebida também no fato de Gusfield (1981) considerar que um caráter público de um problema implica na intervenção de diferentes atores sociais que indaguem ou critiquem determinada questão de forma coletiva e na presença de uma audiência, na arena pública.

Nesse espaço, organizações voltadas para a assistência a vítimas de trânsito e/ou voltadas para a redução de acidentes e para a melhor harmonia entre os diferentes usuários de modais, como instituições estatais, lançam mão de estratégias para tornar o trânsito, na qual tem lugar o livre deslocamento de agentes orientados a partir de diferentes gramáticas morais – especialmente pelo par lei de trânsito (conjunto de normas oficiais) e lei do trânsito (conjunto de princípios gramaticais práticos estabelecidos na pragmática do tráfego, como mostra Werneck, 2019) –, um espaço na qual a orientação valorativa é voltada para a melhor

conformidade com os regulamentos, acreditando que estes quando aplicado por esses agentes, equilibrará o desejo de uma locomoção mais eficiente pelo motorista e a redução de lesões, danos à estrutura e mortes.

Devido a essa pluralidade valorativa, há um potencial de disputa, principalmente quando os agentes pretendem alterar diferentes condutas, por terem sido afetados pela conduta de um terceiro. Para que o indivíduo afetado, seja vítima direta ou indireta, torne-se um agente ativo como descrito, dependerá especialmente do caráter da situação, podendo abarcar alguns fatores como, por exemplo: o motorista fugiu? A vítima considera que a justiça foi leniente?

Normalmente essas indagações descritas podem ser apresentadas para o agente de diferentes formas. De acordo com o campo, quando a vítima vai dar entrada no seguro de Danos Pessoais por Veículos Automotores Terrestres (DPVAT), também conhecido como “seguro obrigatório”, modalidade compulsória e destinada à cobertura de lesões e mortes decorrentes de acidentes de trânsito, ela é proceduralmente apresentada ao Núcleo de Apoio à Vítima de Trânsito (Navi), no qual podem se engajar ou não.

A pesquisa, então, se concentrou em estudar os agentes que optaram por essa assistência. O que o campo mostrou, e isso será mais bem abordado no tópico seguinte, é que o Navi, assim como a ONG Trânsito Amigo (Associação de Parentes, Amigos e Vítimas do Trânsito), que atuam em parceria com o núcleo são compostos, em sua maioria, por indivíduos que não sofreram com o acidente fisicamente, mas psiquicamente, por meio da morte ou da lesão permanente de parentes próximos.

O grupo de apoio nesse caso vira um mediador para processar o luto, e é nesse processo que tem lugar a construção social do acidente. Quando a vítima associa sua experiência emotiva com os quadros valorativos dessa organização, é apresentado a ela um conjunto de valores e justificativas capazes de canalizar o sentimento de perda em uma sensação de dever. Assim, a se deparou com aquilo descrito por Joseph sobre a problematização pública, que, aplicado ao caso do luto, permite pensar que o caso individual é integrado e processado em uma normatividade maior de construção social:

Toda atividade situada comporta assim uma parte normativa que faz com que os protagonistas se instituem como empresários da moralidade: eles enunciam o direito e denunciam o escândalo, tomam posição num jogo de linguagem e avaliam sua pertinência (Joseph, 2000, p. 10).

Nesse sentido, estudar o “acidente” nessa dimensão implica compreender qual seu sentido para os agentes no trânsito, como ele é compreendido e como ele é ajustado (e se o é) na rotina do deslocamento, o que ele de fato representa para o mundo do trânsito, quais são os valores mobilizados para lidar com essa situação e como essa situação afeta o comportamento dos indivíduos nesse mundo. Mike Featherstone fornece algumas pistas para analisar a relação dos acidentes com o trânsito. Para ele, a própria automobilidade só é possível pois os acidentes de trânsito são negados no trânsito. Eles seriam encarados como anormalidades a serem corrigidas:

O acidente de trânsito é negado porque não é visto como uma ocorrência social normal, mas mais como uma aberração. As vítimas são despachadas para o hospital, o carro para o mecânico ou sucata e a estrada é rapidamente limpa de vestígios do acidente pelos serviços de acidentes e da “normalidade” do fluxo de tráfego restaurado (Featherstone, 2005, p. 3)¹.

Assim, questiona-se: se o acidente de trânsito é negado como parte da consequência de se estar no trânsito, sendo colocado como uma anormalidade e sendo por consequência alvo de isolamento pelos agentes no trânsito, será que os próprios indivíduos afetados pelo trânsito também comungam desse posicionamento? Se não, qual seria seu posicionamento a partir de seu referencial como vítima e em seguida quais as estratégias que eles empregam para expor este posicionamento?

O autor apresenta ainda outras informações úteis para o desenvolvimento da pesquisa, como, por exemplo, a de que a visão tradicional é que o problema de acidentes de trânsito é uma responsabilidade dos indivíduos, a partir de relatórios da Organização Mundial da Saúde (OMS) (Featherstone, idem). Com isso, considera-se analisar que o emprego de estratégias políticas de sensibilização dos agentes a respeito dos acidentes também se dará no nível individual, isto é, a partir do incentivo pedagógico para os indivíduos aceitarem se engajar no trânsito a partir de uma gramática moral que tenha como objeto a cooperação entre os agentes.

Ademais, outra informação não somente compartilhada por Featherstone, mas nas próprias entrevistas que serviram de base para esta pesquisa é que acidentes de trânsito são umas das principais razões de ocupações de leitos nos hospitais, o que significa que mesmo que a visão tradicional defina os problemas de acidentes como responsabilidade individual, ele é considerado como um problema público pela OMS e, portanto, deve ser racionalmente analisado e controlado pela sociedade. Devido a isso, torna-se importante estudar a relação entre o que é a responsabilidade da conduta privada e o que é uma questão pública e de se observar quando e se essas duas lógicas interpretativas entram em disputa.

4. Política de sensibilização e civilidade.

Deve-se, assim, observar analiticamente até que ponto o indivíduo deve prestar contas para outros indivíduos, até que ponto é permissível interferir nas ações individuais ou se essas interferências produzem algum efeito no comportamento dos agentes no trânsito. Pode se utilizar como exemplo disso o próprio debate público sobre a Lei Seca, no qual há nas audiências públicas feitas a respeito da lei contaram com depoimentos de vítimas defendendo a sua aplicação.

Portanto, há a possibilidade de cooperação conjunta dos agentes do Estado com os grupos de vítimas para a aplicação de dispositivos que orientem os indivíduos para outro comportamento. Nessa relação ocorrem momentos críticos nos quais as vítimas reclamam da eficácia do Estado em compartilhar com os cidadãos o sentido pelo qual essas leis estão em vigor, mobilizando críticas à “frieza” da tecnicidade dos dispositivos empregados pelo Estado ou

¹ Todas as citações de textos não traduzidos na publicação foram traduzidas por mim.

a leniência dessas leis como, por exemplo, quando um entrevistado descreveu seu embate a respeito de como o pagamento do valor de uma cesta básica como multa é utilizado como recurso em um processo vinculado a mortes por acidente de trânsito.

Inicialmente, começou com a observação das atividades do Navi e, em seguida, a partir da observação de que as vítimas estabelecem relações com outros grupos inseridos no trânsito, produzindo em conjunto campanhas publicitárias, depoimentos, matérias jornalísticas e outros dispositivos para incentivar o engajamento, tornou-se interessante entrevistar indivíduos ligados a grupos cujo foco são as áreas técnica, ativista e pedagógica da questão. No final, a pesquisa concentrou-se nesses agentes que auxiliam na propagação da crítica dessas vítimas seja direta ou indiretamente.

A abordagem central da investigação é, como disse, a sociologia da moral, que encara a moral como uma gramática valorativa disponível para os agentes de forma situacional. Essas gramáticas de pretensão universal (Werneck, 2016a), mas situacionalmente operacionalizadas, orientam os indivíduos no decorrer do seu cotidiano, auxiliando-os a lidar com os momentos de crítica e colaborando na efetivação de um acordo. Para essa sociologia, que tem como motor a ideia de que as pessoas tendem à elaboração de acordos, os indivíduos aspiram pela consolidação de um determinado “regime de bem”, a partir do estabelecimento de críticas e justificativas para seu comportamento. Dependendo da situação, a operacionalização da crítica, portanto, é uma operação de demonstração de adequação de um indivíduo a determinado quadro de referência gramatical.

Esta pesquisa se concentrará no ordenamento moral concentrado no aspecto da civilidade. Nesse caso, os indivíduos são lidos prioritariamente como cidadãos e com isso devem sacrificar seus interesses pessoais para a construção de um corpo político comungado por todos de forma equânime e não hierarquizada. Nessa gramática, os valores operacionalizados dizem respeito ao incentivo da civilidade. O alinhamento competente com essa gramática implica no indivíduo tomar consciência de seus direitos e deveres como cidadão, cooperando com seus iguais e debatendo horizontalmente com os mesmos.

No trânsito, isso implica, fundamentalmente, incentivar um padrão comportamental simpático à situação de seu igual, reforçando-se a ideia de que os agentes no trânsito são horizontalmente iguais e pertencem a um mesmo grupo (o que implica de certa forma incentivar a aceitação por todos de uma mesma gramática moral). As vítimas indiretas de trânsito, em certa medida, reforçam essa ideia a partir do momento em que propõem medidas que se aproximem desse cenário, mas também recusam essa ideia para denunciar a assimetria entre os diferentes membros dessa comunidade.



Imagem 1 – Anúncio do Movimento Maio Amarelo

Esse anúncio é um exemplo de um movimento observado recorrentemente no campo: as vítimas de trânsito e profissionais de várias áreas estabelecem parcerias para desenvolver mecanismos de engajamento. Nesse caso, a organização Maio Amarelo que estabelece contato com associações de vítimas. No anúncio é possível analisar os fatores que compõe esse senso comunitário de generalização da humanidade política encontrado em uma gramática cívica (Boltanski e Thévenot, 2019[1991]), mas também é possível associar dispositivos de sensibilização reunidos no que Boltanski (2004), mobilizando Hannah Arendt, trata como “política de piedade”, que basicamente implica em transformar, por meio do distanciamento, uma situação particular de sofrimento em uma situação de interesse coletivo, de forma a provocar nos indivíduos não afetados atitudes que auxiliem no alívio do sofrimento dos mais afetados:

Agora, as políticas de piedade não estão preocupadas apenas com o sofrimento de um e uma situação particular. Para ser política, ela deve associar ao mesmo tempo uma pluralidade de situações de sofrimento, para constituir um tipo de processo ou demonstração imaginária dos desafortunados unidos pelas bases de suas singularidades e com o que eles têm em comum (Boltanski, 2004, p.12)

Na peça publicitária, vê-se uma necessidade de colocar em evidência as particularidades de cada grupo do trânsito e sua atividade nele, mas há também um apelo a reconhecer sua característica fundamental em comum: sua maior vulnerabilidade em sofrer acidentes. Esse tipo de apelo demanda primeiramente que o indivíduo-alvo sinta empatia pela situação colocada pelos mais vulneráveis, tentar se imaginar no papel desses indivíduos, em seguida se ajustar as emoções sentidas pelos indivíduos afetados, compreendendo suas angústias, ou seja, que seja simpático a problemática levantada.

Nas entrevistas, também se encontra o mesmo processo de sensibilização. Tem lugar a exemplificação de uma situação particular, mobilizando lógicas que a generalizem junto ao espaço público. Nesta entrevista, por exemplo, a vítima se envolve pedagogicamente com a prevenção de acidentes de trânsito. Ele desenvolveu uma cartilha com dicas de segurança para o motociclista, sendo um motoboy. Ele relata um momento de crítica a sua atividade:

– A população que me vê, vê o A², um cara que prega coisas boas. Ninguém me bloqueia nos grupos do WhatsApp, com minhas fotos. Um me criticou porque eu filmei o acidente. Eu já vejo a via e sei qual é o acidente, eu pergunto pro motociclista pra mim filmar o local do acidente. Aí, eu fui e dei uma cartilha pro cara. Ele segurou a cartilha, todo ralado. Eu tirei uma foto do acidente comigo todo equipado e o motoboy [alguém, em um grupo do WhatsApp, não foi especificado qual grupo pelo entrevistado] veio falar que eu deveria me preocupar mais com as manifestações [de apoio à categoria dos motoboys]. Ele nem me conhece, porque eu sempre tô nas manifestações. Então, tem pessoas que não te conhecem, não sabem o que tá pregando e tá achando que você está fazendo coisas, tipo filmando o prejuízo da vítima pra me trazer benefícios. Não, eu filmo o acidente e trago benefícios para que os outros motociclistas não causem o mesmo tipo de acidente, porque tem como evitar.

Nesse caso, há, primeiramente, um momento crítico, no qual um motociclista criticou a ação de A, por esse não estar priorizando uma manifestação que dê benefício para os motoboys e, em seguida, A se justifica, procurando explicitar sua consciência a respeito da importância dessas manifestações, declarando que é frequente nas mesmas, sem menosprezar seu trabalho de prevenção de acidentes de trânsito. De fato, há um grande apelo para justificar as intenções de suas ações como relacionadas ao coletivo e não de mérito próprio.

Compreende-se, justamente por conta desse poder de agência dos indivíduos de selecionar quais valores serão priorizados em seu quadro moral pessoal e a partir disso quais serão as ações efetuadas, que muitas vezes o comportamento desses indivíduos não é necessariamente contemplado pelas leis oficiais. É necessário, para analisar aprofundadamente as lógicas morais por trás desses comportamentos, ir além das normas jurídicas, compreendê-las não como moralmente superiores a priori, mas como mais um quadro em disputa que se pretende como muitos outros se positivar por meio de sua aceitação pelos indivíduos (Werneck, 2019).

Analisando a própria cartilha distribuída por A, é possível achar mais exemplos de como ele sensibiliza os indivíduos a partir de dispositivos estrategicamente mobilizados por políticas da piedade, como por exemplo, ele ter afirmado em entrevista que sofreu acidentes relacionados com o uso de bebida alcoólica:

² Os nomes serão omitidos para preservar a imagem dos participantes.

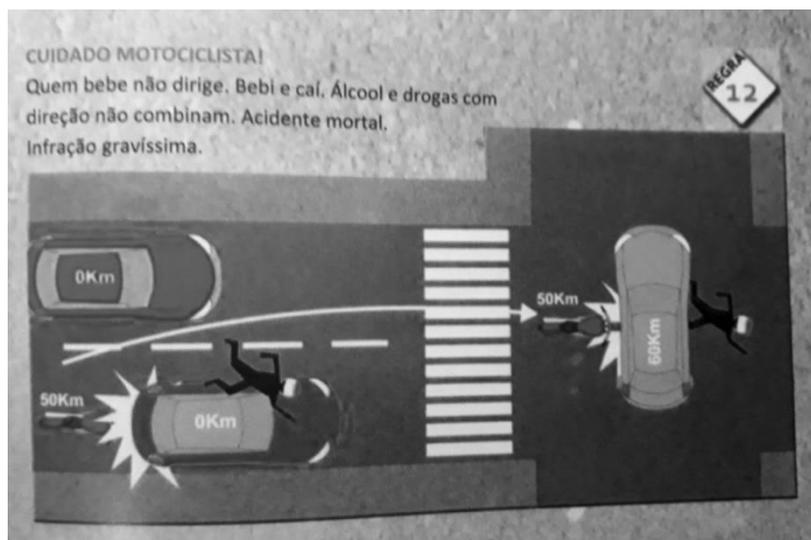


Imagem 2 - Trecho da cartilha criada por A

Na imagem, descreve-se uma situação na vida dos agentes no trânsito, o uso de bebida alcoólica na direção. O entrevistado explica, comparando sua cartilha com a orientação oficial do Detran, que o documento oficial “fala dos códigos de trânsito, das leis, mas direção defensiva, el[e] não tem”. A seu ver, faltam na cartilha do órgão orientações mais alinhadas com as experiências dos motociclistas. Para ele, a cartilha precisa ser “mais clara”. Nesse sentido, é mobilizada uma crítica ao modelo jurídico do Detran, implicando que a melhor forma de atingir certo grau de eficiência é aderindo a uma cartilha que sensibilize (contendo, por exemplo, a experiência pessoal do entrevistado a respeito do acidente que ele sofreu provocado pela bebida) enquanto orienta o indivíduo a respeito do potencial de sofrer acidentes.

5. A institucionalização da simpatia: O amparo na produção da crítica

Se muitas vezes o acidente de trânsito é interpretado tradicionalmente como o resultado de ações individuais e isoladas e como ocorrência particular e também isolada, a busca por sua expressiva redução, entretanto, é operacionalizada por atores coletivos, como, por exemplo, núcleos de assistências, ONGs e o próprio Estado (por meio do Detran). Para o indivíduo afetado pelo acidente, vem o processo de luto e nesse processo os indivíduos podem optar por pedir apoio em núcleos organizados para auxiliá-los a lidar com a dor causada pelo acidente. A partir desse ponto, a pesquisa buscou analisar esses núcleos a partir de dois pontos.

Inicialmente, compreender o funcionamento desses núcleos, introduzir a importância das emoções no processo valorativo a partir da noção de que uma emoção pode ser usada para analisar valores se elas forem normativamente qualificadas, isto é, quando elas são requerida ou apropriada a determinada circunstância, elas são mobilizada dentro de um quadro moral.

No caso dos núcleos de assistência a vítimas de trânsito, a emoção fundadora desse espaço parece ser a simpatia, que, por consequência, mobilizaria a solidariedade como valor coletivo destinado a transformar uma relação inicialmente de duas partes (simpatizante e

simpatizado) em uma relação comunitária e generalizada, na qual essas partes individualizadas tornam-se diluídas no coletivo.

A relação entre a simpatia e a solidariedade seria uma das hipóteses a serem investigadas no decorrer da pesquisa, mas o que se pode observar essencialmente é o papel da simpatia na administração do próprio núcleo. Isso pode ser visto especialmente na forma como um dos núcleos de assistência a vítimas: grande parte do processo de conforto e auxílio no processo de luto é feito na relação entre vítimas recém-chegadas e vítimas já frequentes, enquanto os psicólogos coordenam em segundo plano. Essas vítimas são introduzidas a práticas artísticas terapêutico-reflexivas (DO VALLE, 2017), que enquanto auxiliavam no processo de luto também ajudam na construção de sujeitos mobilizados, isto é, as atividades auxiliavam na introdução dessa vítima em um novo círculo social e a partir dessa inserção ela “ressignificava sua identidade” em prol de um novo propósito, como foi mencionada pela diretora do Núcleo de Apoio a Vítima de Trânsito (Navi).

Nesse caso, a competência mais importante é a capacidade de simpatia entre indivíduos que vivenciaram uma mesma circunstância enquanto os recursos técnico-científicos são operacionalizados como forma de suporte a esse processo de luto e legitimação das críticas provenientes do engajamento das vítimas com o acidente e com outros entes integrados no trânsito. A pesquisa identificou no campo a predominância da área da psicologia e do direito para lidar com eventuais momentos críticos.

É importante analisar o papel dos núcleos de apoio na elucidação a respeito do papel das emoções nas políticas de piedade. O Navi tem como objetivo dar apoio emocional aos que sofrem as consequências de acidentes do trânsito, envolvendo reuniões mensais, atendimentos individuais e outras atividades terapêuticas (como com artes e música). Como dito, o indivíduo toma conhecimento do núcleo na maioria das vezes quando vai dar entrada no seguro DPVAT, momento em que é sugerido a ele participar das reuniões. O Navi é composto, em sua maioria, por vítimas indiretas de acidente de trânsito, principalmente por mulheres com algum parentesco com a vítima, como mães. Não foi possível participar de reuniões de terapia do grupo, por conta da autoproteção do próprio em relação à privacidade dos relatos das vítimas, mas foi, por outro lado, possível entrevistar individualmente os integrantes e inclusive participar da parte do atendimento às vítimas. Nessa parte da pesquisa, acompanhei um doutorando, na época, do Instituto de Estudos Sociais e Políticos (Iesp).

Isso permitiu a partilha de suas entrevistas para a elucidação das teses encontradas nesta pesquisa ³. Além disso, a pesquisa também entrevistou representantes de outras associações de assistência a vítima de trânsito, como, por exemplo, a Trânsito Amigo: Associação de Parentes, Amigos e Vítimas de Trânsito. Como o Navi, essa entidade também atende pais de vítimas. Ela começou a partir de um projeto de apoio aos pais de vítimas de trânsito chamado Prosseguir é Preciso, tomou parte na elaboração da chamada Lei Seca e, além

³ As entrevistas realizadas pelo doutorando, no entanto, não serão transcritas aqui. Darei prioridade às entrevistas realizadas por mim.

do apoio emocional, participa de campanhas de conscientização e de matérias jornalísticas voltadas para a conscientização no trânsito. As similaridades encontradas entre o Navi e a Trânsito Amigo podem ser descritas pelo presidente desta última:

– [P]ensei comigo: “Esse laço da solidariedade à Trânsito Amigo ela não vai perder nunca”, do mesmo jeito que tem no Detran tem o Navi lá com a D. Acho fantástico esse trabalho, porque são pessoas que fazem um trabalho abnegado, sequer são vítimas e recebem a dor dessa gente, dá colo pra essa gente. Então, os meus casais que perderam filho, meus amigos, quando entram por essa porta, é como se estivesse estendendo o braço e dizendo: “Aqui, chega aqui que o fardo aqui é pesado, mas Deus está me dando forças ainda deu aguentar a tua parada também e é assim, um segura a onda do outro”. E qual é a grande diferença? Não existe inveja, todo mundo emana da mesmíssima coisa, respira o mesmo ar, jamais vai estar respirando lavanda se eu estiver respirando jasmim. É a mesma dor, é a mesma coisa, é o lugar comum. A gente se fortalece nisso, na mútua ajuda, né, na solidariedade.

É possível ver, então, que a solidariedade, na perspectiva do entrevistado, é o principal elemento fundador dos laços sociais experimentados nesses grupos. A partir da aceitação dos indivíduos em se engajarem a partir de sentirem simpatia pelo indivíduo afetado, compreendendo sua angústia e aceitando dividir essa dor, tendo, portanto, um “lugar comum” que promova um intervalo para o sofrimento do indivíduo diretamente afetado. Nas palavras de Candace Clark (1997, p. 16):

A simpatia contribui para a ordem social ao conectar os desafortunados com os afortunados, por oferecer paradas temporárias na lida com as dificuldades da vida, e por criar um círculo mais amplo para comentários e debates sobre questões de justiça e moralidade. As transações da simpatia contribuem para criar e recriar a estrutura da sociedade.

Durante a pesquisa tive a oportunidade de fazer uma pequena observação de campo em um evento bastante divulgado entre as vítimas chamado “Dia Mundial em Memória as Vítimas de Trânsito” que ocorreu no Teatro João Caetano, no centro da cidade do Rio de Janeiro. O evento é organizado por várias entidades como o Detran-RJ e tem a presença da seguradora Líder, responsável pelo DPVAT. Além disso, há o discurso de representantes religiosos do catolicismo, neopentecostalismo e de religiões africanas.

No auditório na qual o evento ocorria, fotos de pessoas queridas mortas em um acidente de trânsito apareciam enquanto um conjunto de flores amarelas eram deixadas na frente do painel em sinal de respeito. Algumas vítimas de trânsito se pronunciavam falando de sua dor, uma delas falou “que parte dela tinha morrido junto com o filho no acidente”.

Como forma de legitimação do sofrimento a noção de vítima é negociada frente à institucionalidade, isso pode ser feito por meio da criação de símbolos, como as flores amarelas representarem as vítimas de trânsito e a incorporação de figuras religiosas, e performances específicas, como depois da fala das entidades as pessoas darem as mãos e fazerem um momento de silêncio. Esses diversos elementos possibilitam a tradução de um sofrimento considerado como intransferível a partir da provocação de um sentimento transferível como a simpatia para em seguida apresentar a solidariedade como um valor capaz de mobilizar e

consolidar uma ação política reivindicativa, isto é, “(...)a categoria de vítima é um mediador simbólico entre a experiência subjetiva e a generalização social” (JIMENO,2010).

A partir da defesa cívica da solidariedade como valor as vítimas mobilizam uma linguagem emocional que serve não somente para expressar seu luto ou sofrimento, mas também para expressar seu julgamento sobre o mundo ao seu redor e pautam as relações sociais que desenvolvem. Para garantir seu propósito cívico, as vítimas analisadas colocam sua marca no mundo e garantem que essa marca permaneça devido a um propósito cívico maior, criando comunidades emocionais pautadas em primeira parte na simpatia. Como Jimeno (2010) indica: “(...) as emoções são uma linguagem política, não apenas um sentimento íntimo”.

Além de Jimeno (2010), Alvarez (2011) também auxilia na compreensão das emoções como práticas políticas capazes de reunir experiências cotidianas de sofrimento e frustração em uma reunião de emoções e sensações compartilhadas, capazes de desenvolver coletividades maiores, nesse sentido a organização surge a partir dessa necessidade de tornar esse agrupamento de emoções coletivas em um coletivo capaz de comunicar suas vontades, um processo de racionalização das emoções que produz valores que servem como tradutores desse sentimento, como no caso das vítimas de trânsito, a solidariedade.

6. Momentos Críticos: O processo de responsabilização

Dito isso é possível compreender esses núcleos não somente como uma organização de apoio emocional, mas também uma organização política que lança mão de estratégias para sensibilizar agentes não afetados a respeito da situação das vítimas (neste ponto, a questão da solidariedade está na esfera pública como valor político), além de participarem na formulação de políticas públicas que proponham novos regimentos no trânsito. As estratégias políticas empregadas pelas vítimas visam deixar visível a problemática do acidente, colocando-o não como uma anomalia ou uma fatalidade, mas como uma potencial realidade, principalmente para os agentes que não direcionarem seu comportamento para determinado código moral (e jurídico).

As vítimas politicamente orientadas nesse caso estão inseridas em uma lógica tanto de manutenção das regras, a partir do processo de demonstrar a utilidade das leis de trânsito em rigor, mas também tecem críticas a essas leis, reforçando, por exemplo, como ela é flexível com punições a infrações:

Com efeito, eles se esforçam para inscrever o local como um local de tragédia e lembrança, recusando-se a apagar o incidente da memória pública e permitir que os motoristas relaxem de volta ao fluxo normal de tráfego. Em alguns casos, a perturbadora situação trágica das vítimas e/ou a negligência dos condutores podem atrair a atenção e o resgate da mídia nas campanhas locais e nacionais da imprensa e até mesmo em pânico morais mais amplos (Featherstone, 2005, p. 3).

Há uma propensão nas críticas utilizadas pelas vítimas a reforçar o caráter de escolha do motorista ou motociclista, abrindo então precedente para que os mesmos possam ser responsabilizados e em seguida tenham que prestar contas. Outra questão ligada justamente com o reforço da agência do motorista é a importância de se afirmar o caráter evitável do acidente, o que leva também ao processo de responsabilização e prestação de contas. Quando esse motorista se recusa a assimilar os comportamentos incentivados pelos dispositivos empregados pela vítima, ele será acusado de ser “egoísta” ou “irresponsável”. É possível ver esse processo no início do depoimento do engenheiro Fernando Diniz, fundador da Trânsito Amigo, na Audiência Pública de 2012 a respeito da Lei Seca no STF:

– Não vim aqui falar de números e estatísticas, mas contribuirei com o depoimento autêntico e irrefutável daqueles que foram alcançados pela ação irresponsável, egoísta e criminosa de quem bebeu, desrespeitou a lei, dirigiu, feriu e matou.

Um dos motores principais nas campanhas propostas e mobilizadas pelas vítimas é o debate a respeito do “valor da vida”, e esse debate é desenvolvido a partir de dois movimentos: inicialmente há um processo de individualização da ação do motorista, este como principal responsável pela ocorrência do acidente, para em seguida se estabelecer um movimento de coletivização desse comportamento, quando, agindo de forma moralmente positiva, ele beneficia não somente a si, mas as outras pessoas a sua volta.

De acordo com Fonseca e Queiroz (2010), a eleição de quais ações são alvo de prestação de conta, como por exemplo, o uso do álcool para a direção, é atributo da necessidade de reforçar determinados valores morais a revelar se o problema empregado como objeto para esse discurso é de fato solidamente problemático (respaldado cientificamente) para outros atores no mesmo mundo. Este processo de responsabilização do motorista é devido à necessidade de expor o caráter evitável da situação e assim abrir espaço para o processo de prestação de contas, isto é, construir o acidente como um problema social, identificar os agentes responsáveis pela sua perpetuação, denunciar as ações consideradas negativas pelo grupo e em seguida reformar processos considerados injustos. Como Hirschman (1973) já alertou sobre as críticas voice: elas anseiam por uma mudança “de dentro” da organização e, para isso, demanda a audiência constante de diferentes agentes e que a parte criticada reaja a essas críticas para que dessa forma possa haver uma mudança de quadro valorativo. O “valor da vida” vira nesse caso esse argumento último com forte carga emocional destinado a demonstrar que o que parece ser uma ação involuntária e descuidada seja percebido como um ato deliberativamente violento e desviante.

Wright Mills (1940) estabelece como a declaração de motivos está implicada em um padrão normativo de expectativas que auxiliam na compreensão do que ele denomina, “questão”, mas mais do que isso:

Motivos são palavras. Mas, genericamente, a que elas se referem? Eles não denotam quaisquer elementos “nos” indivíduos. Eles representam conseqüências situacionais previstas para condutas

questionadas. Uma intenção (...) é o percebimento de uma consequência prevista (Wright Mills, 1940, p. 3).

A procura pelo “motivo” de determinado acidente torna-se o centro da disputa entre essas entidades de vítimas e outras entidades do trânsito. A busca pelo motivo implica na avaliação dessa conduta questionável do motorista a partir da concepção de que o acidente é uma situação previsível; portanto, o motorista é responsabilizado por agir intencionalmente para este desfecho. A dramatização leva esse processo a uma consequência, a conduta do motorista é julgada: o uso do celular, o uso de bebidas alcoólicas, a velocidade... Se a intencionalidade é construída por sua previsibilidade, um processo de causalidade é desenvolvido na crítica das vítimas. Não somente em situações pré-acidente, mas também nas pós-acidente, quando entidades responsabilizadas por punir e disciplinar a conduta do motorista não atuam na expectativa dessas vítimas.

Scott e Lyman respaldam essa causalidade, indicando que a escusa do acidente (no geral, não o de trânsito), é aceito precisamente pela sua irregularidade: “Os atores sociais empregam uma versão leiga de estatísticas, na qual interpretam certos atos como ocorrendo ou não ocorrendo apenas por acaso” (Scott e Lyman, 1968, p. 48), isto é, grande parte do discurso público dessas entidades destinadas a redução de acidentes é pautada na frequência estatística desse acidente, o caracterizando como público e tratando o acidente como uma consequência de ações individuais e institucionais. Para isso os atores mobilizam, por exemplo, estatísticas tanto para legitimar essa questão como de preocupação pública quanto para mostrar que esses acidentes são em sua maioria devidos a “falha humana” e que desse modo o motorista deve ser responsabilizado, retirando sua possibilidade de justificações e desculpas (Scott e Lyman, idem).

Um dos entrevistados, que chamarei de J, decidiu após a morte da esposa entrar na faculdade de direito para, de acordo com ele, “atuar no processo contra os absurdos da instrução criminal”. Na página do projeto Trânsito Resposta, do qual participa, há um texto explicando sua trajetória para “dar justiça” a sua esposa. Separei para o artigo um trecho do texto:

[*Titulo*] A luta sem limites pela justiça

[*Legenda para a foto exposta no texto original*] AP, tinha 33 anos, Arquiteta

(...)

O assassino de A foi condenado em todas as esferas (Criminal, Cível e Administrativa), porém, na esfera criminal a execução de uma das penas que lhe foi imposta não está sendo cumprida (PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS À COMUNIDADE, PENA PECUNIÁRIA E PERDA DA CARTEIRA).

É ASSIM QUE NOSSO JUDICIÁRIO QUER FAZER PARTE POR UM TRÂNSITO MAIS HUMANO?

A Sociedade tem que se atentar que a intervenção da Justiça Criminal tem por objetivo prevenir o delito, promover a segregação punitiva do infrator, constituindo a última reação do Estado em

face da criminalidade. Por isso, é forçoso reconhecer a importância da aplicação de penas alternativas. QUE SE CUMPRA A LEI.

O não cumprimento das penas impostas, tanto na esfera Judicial como na esfera Administrativa, somente representam uma situação que todos os cidadãos tão fervorosamente contestam e lutam para que se extinga da nossa sociedade: IMPUNIDADE.

Espero que minha perda e minha luta não sejam em vão. Se minha história ajudar a outros que, infelizmente, passem por isso, ou que mesmo, evite novas barbáries, poderei dizer na minha velhice: “EU FIZ A DIFERENÇA”.

Vemos aqui o processo de responsabilização do motorista, chamando de “assassino”, enquanto há uma crítica relacionada ao processo de punição ao infrator. Para o entrevistado em questão, não basta somente que o infrator seja punido, mas que também se engaje ativamente na gramática moral expressada pela vítima em questão. Esta empresa, juntamente a sua crítica, recursos técnicos baseados em sua experiência na área de direito criminal. Como destacou Becker (2008), o uso de conhecimentos científicos costuma está correlacionado com estratégias de engajamento político.

Ademais, se a vítima compreende que o mal causado é intencional, haverá maiores chances de que suas respostas estejam concentradas nas respostas do perpetrador como forma de reparar o mal causado a ele ou pela comunidade (HEGTVEDT e PARRIS, 2014). Nesse caso em específico grande parte da acusação moral passa pelo descumprimento da legalidade e a consequente negligência institucional, a reação implica na necessidade de empregar certas gramáticas emocionais violentas, como o uso do termo “assassino” para projetar a sensação de sofrimento causada pela violação do reconhecimento de uma situação de injustiça.

Outra questão que demonstra regularidade no desenvolvimento da crítica das vítimas indiretas, como de outros agentes preocupados com a conscientização do trânsito – por exemplo, ativistas de ONGs – é comparar o acidente de trânsito com outras circunstâncias trágicas. A escandalização ou dramatização de um problema para virar um problema público pode utilizar outros problemas já dramatizados como recurso. Por exemplo, a corrupção e a violência policial são recursos utilizados, respectivamente, para expressar descontentamento com a tramitação dos processos relacionados a acidentes e ao caráter trágico do acidente, mostrando como tanto vítimas de trânsito como de violência estatal sofrem da mesma forma com suas tragédias.

7. Conclusões

A pesquisa concluiu que grande parte do esforço das vítimas do trânsito, assim como o de outros agentes sensibilizados por sua proposta, é de retirar o caráter anômalo do acidente de trânsito, configurando-o como um problema de rotina, mas sem, por outro lado, reduzir seu “caráter trágico”. E isso é feito a partir ao reforço a ideia de escolha do infrator que optou por prosseguir uma série de ações negativas que desencadearam em uma “tragédia anunciada”, como foi dito por uma vítima entrevistada. Outro indivíduo entrevistado que conta com contato com as vítimas destacou a questão do acidente de trânsito como uma “doença social”. Isso está

inserido na categoria analisada por Becker (2008) das cruzadas morais, empregadas para reforçar ou implantar leis e na construção do acidente de trânsito como um problema público, mas também se insere no estudo de Jimeno (2010) naquilo compreendido como um esforço de inserir o sofrimento de um grupo específico em um problema ético maior definido pela própria relação das vítimas com seu sofrimento. Em resumo, A solidariedade torna-se um valor fundador para legitimar as campanhas organizadas por essas vítimas para desenvolver um senso de comunidade baseada em um indivíduo com direitos e deveres e engajado nessa prestação de contas com essas entidades.

Outro recurso decisivo no processo de convencimento de outros agentes a respeito do caráter prejudicial de suas condutas está relacionado com a “vida” como valor. Este é profundamente empregado para colocar em relevância as assimetrias entre a vítima e o motorista, isto é, como aquele que tem o potencial de “tirar a vida” e aquele que tem “a vida tirada dele”. É nesse momento que ocorrem momentos de crítica e, para se chegar a um acordo capaz de fato de produzir uma política comunitária, segue-se com a ideia de que os motoristas podem ser conscientizados ou devem ser disciplinados. 🚗

* A autora, à época da submissão, cursava o 7º período do curso de Ciências Sociais, na Universidade Federal do Rio de Janeiro. A autora do artigo foi orientada pelo prof. Alexandre Werneck. E-mail: olgaczunino@gmail.com.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVAREZ, María Inés Fernández. Além da racionalidade: o estudo das emoções como práticas políticas. **Mana [online]**. 2011, vol.17, n.1, pp.41-68.

BARBOSA, Raoni Borges. “A construção social do público: Disputas morais e jogos de fachada no ritual dramático de produção da dimensão pública da ordem social”. **RBSE: Revista Brasileira de Sociologia da Emoção**, v.18, n. 52, p. 91-104, 2019.

BECKER, Howard S. **Outsiders: Estudos de sociologia do desvio**. Rio de Janeiro, Zahar, 2008.

BOLTANSKI, Luc. **Distant Suffering: Morality, Media and Politics**. Cambridge, Cambridge University Press, 2004.

BOLTANSKI, Luc; THÉVENOT, Laurent. **On justification: Economies of worth**. Princeton University Press, 2006.

BOLTANSKI, Luc; THÉVENOT, Laurent. A sociologia da capacidade crítica. **European Journal of Social Theory**, v. 3, n. 2, p. 359-377, 1999.

CLARK, Candace. **Misery and Company: Sympathy in Everyday Life**. Chicago, The University of Chicago Press, 1997.

DEONNA, Julien A.; TERONI, Fabrice. “Value and Emotion”. In: Tobias Brosch; David Sander (orgs). **Handbook of Value**, 2016, pp. 155-173.

DO VALLE, Carlos Guilherme Octaviano. Afirmando-se a vida, constrói-se o tempo: experiência, emoções e ativismo político contra a AIDS. **Interseções: Revista de Estudos Interdisciplinares**, v. 19, n. 1, 2017.

FEATHERSTONE, Mike; THRIFT, Nigel; URRY, John (orgs). **Automobilities**. Londres, Sage, 2005.

- FONSECA, Felipe de Carvalho Borges da; QUEIROZ, Mariah. “Álcool e risco: A construção causal da individualização de responsabilidade”. **Revista do CFCH**, ano 1, n. 1, 2010, pp. 78-93.
- GUSFIELD, Joseph R. **The Culture of Public Problems: Drinking-Driving and Symbolic Order**. Chicago, The University of Chicago Press, 1981.
- HEGTVEDT, Karen A.; PARRIS, Christie L. Emotions in justice processes. In: **Handbook of the Sociology of Emotions: Volume II**. Springer, Dordrecht, 2014. p. 103-125.
- HIRSCHMAN, Albert O. **Saída, voz e lealdade: Reações ao declínio de firmas, organizações e estados**. Editora Perspectiva, 1973.
- JIMENO, Myriam. **Emoções e política: a vítima e a construção de comunidades emocionais**. Mana [online]. 2010, vol.16, n.1 [cited 2020-05-06], pp.99-121
- JOSEPH, Isaac. **Erving Goffman e a microsociologia**. FGV, 2000.
- PEIRCE, C. S. Algumas consequências de quatro incapacidades (1868). **Os Pensadores**, volume Peirce/Frege, terceira edição, Abril Cultural, 1983.
- PEIRCE, Charles S.; DEWEY, John. How to Make Our Ideas Clear 1. In: **Chance, Love, and Logic**. Routledge, 2017. p. 32-60.
- SCOTT, Marvin B.; LYMAN, Stanford M. “Accounts”. **American Sociological Review**, v. 33, n. 1, 1968, pp. 42-62.
- TALCOTT, Parsons; HENDERSON, A. M.; WEBER, M. **Theory of Social and Economic Organization**. 1947.
- THOMAS, William Isaac. **The unadjusted girl: With cases and standpoint for behavior analysis**. Little, Brown, 1923.
- VANDERBILT, Tom. **Traffic: Why We Drive the Way We Do (and What it Says about Us)**. Nova York, Borzoi, 2008.
- WERNECK, Alexandre. (2019), “Obstáculos na ‘pista livre’: Algumas considerações sobre a pragmática dos dispositivos da ‘lei do trânsito’ no Rio de Janeiro”. Artigo submetido à revista Antropolítica com resultados da pesquisa Moral em Movimento: Um Estudo dos Conflitos entre a Lei de Trânsito e a Lei do Trânsito no Rio de Janeiro.
- WERNECK, Alexandre. “Sociologia da moral como sociologia da agência”. **Revista Brasileira de Sociologia da Emoção (RBSE)**, v. 12, n. 36, 2013, pp. 704-718.
- WERNECK, Alexandre. **A desculpa: as circunstâncias ea moral das relações sociais**. Civilização Brasileira, 2012.
- WERNECK, Alexandre. Sociologia da moral, agência social e criatividade. **Pensando Bem: Estudos de Sociologia e Antropologia da Moral**. Rio de Janeiro, Casa da Palavra, p. 25-48, 2014.
- WERNECK, Alexandre; VANDENBERGHE, Frédéric; VÉRAN, Jean-François (Org.) A força das circunstâncias: Sobre a metapragmática das situações. **Além do habitus: Teoria social pós-bourdiesiana**. Rio de Janeiro: 7Letras, 2016a, p. 155-192.
- WRIGHT MILLS, Charles. “Situated Actions and Vocabulary of Motives”. **American Sociological Review**, v. 5, n. 6, 1940, pp. 904-913.