



UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA – PPGPSI
MESTRADO EM PSICOLOGIA

SUZANA MARIA DE OLIVEIRA

**A AGRESSÃO COMO FORMA DE DESENGAJAMENTO MORAL NO TRÂNSITO
DO MUNICÍPIO DE SÃO LUÍS DO ESTADO DO MARANHÃO**

São Luís

2019

SUZANA MARIA DE OLIVEIRA

**A AGRESSÃO COMO FORMA DE DESENGAJAMENTO MORAL NO TRÂNSITO
DO MUNICÍPIO DE SÃO LUÍS DO ESTADO DO MARANHÃO.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia – PPGPSI, da Universidade Federal do Maranhão como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Psicologia.

Orientador: Prof. Dr. Wellington Lima Amorim.

São Luís

2019

Ficha gerada por meio do SIGAA/Biblioteca com dados fornecidos pelo(a) autor(a).
Núcleo Integrado de Bibliotecas/UFMA

de Oliveira, Suzana Maria.

A agressão como forma de desengajamento moral no
trânsito do município de São Luís do estado do Maranhão /
Suzana Maria de Oliveira. - 2019.

: 96 f.

Orientador(a): Wellington Lima Amorim.

Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em
Psicologia/cch, Universidade Federal do Maranhão, São
Luís, 2019.

1. Agressão. 2. Desengajamento Moral. 3. Espaço
Público. 4. MetrÓpole. 5. Trânsito. I. Amorim,
Wellington Lima. II. Título.

SUZANA MARIA DE OLIVEIRA

**A AGRESSÃO COMO FORMA DE DESENGAJAMENTO MORAL NO TRÂNSITO
DO MUNICÍPIO DE SÃO LUÍS DO ESTADO DO MARANHÃO.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia – PPGPSI, da Universidade Federal do Maranhão como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Psicologia.

Aprovada em: 29/03/2019

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Wellington Lima Amorim (Orientador)

PPGPSI/Universidade Federal do Maranhão

Profª Drª Cristianne Almeida Carvalho (1º Examinador)

PPGPSI/Universidade Federal do Maranhão

Profª Drª Deisi Luzia Zanatta (2º Examinador)

Centro Universitário/Universidade Católica de Santa Catarina

RESUMO

O objetivo principal desta dissertação foi compreender a agressão no espaço público do trânsito em ruas e avenidas de uma metrópole, no caso, a capital São Luís do Estado do Maranhão, a partir da teoria do desengajamento moral de Albert Bandura (2015; 2008). A teoria supracitada é um dos construtos básicos da Teoria Social Cognitiva formulada pelo psicólogo canadense Bandura, no qual a pessoa ignora os próprios padrões morais com vistas a agir de maneira recriminável, por meio de um conjunto de oito mecanismos psicossociais que atuam por justificativas, independentemente do contexto social, a exemplo da agressão resultante de uma colisão entre dois veículos. Além de fazer parte da realidade cotidiana, a agressão no trânsito retrata uma condição psicológica em interação social, cujas repercussões podem resultar em homicídio a partir, por exemplo, de infrações ao volante, o que justifica o seu estudo. Trata-se de pesquisa bibliográfica em Psicologia de caráter descritivo, com características interdisciplinares pela complementação de conhecimentos em Ciências Sociais, a partir de autores como Roberto da DaMatta (2010; 1997), Georg Simmel (2006; 1976) e Norbert Elias (1994; 1993). A abordagem adotada, por conseguinte, é a interdisciplinar para melhor compreensão da realidade, tendo em vista o interesse no estudo de uma problemática complexa que excede o escopo de uma única disciplina ou especialidade. A escolha pela abordagem interdisciplinar levou também em consideração a crença em Bandura na perspectiva interacionista quanto à moralidade. A relevância desta dissertação está em apresentar estudos que apontam, direta ou indiretamente, o fenômeno da agressão humana no trânsito, com vistas a auxiliar em projetos de intervenção no trânsito, em particular, nas metrópoles. Concluiu-se que a agressão no trânsito é multifatorial, porém, as construções teóricas de Bandura apresentam subsídios para a melhor compreensão do fenômeno em questão.

Palavras-chave: Agressão. Desengajamento Moral. Espaço Público. Trânsito. Metrópole.

ABSTRACT

The main objective of this dissertation was as follows: the notion of a public transit space and the streets of a metropolis, in this case, the capital of São Luis do Maranhão, based on the moral disengagement theory of Albert Bandura (2015; 2008). The aforementioned theory is one of the basic constructs of the Cognitive Social Theory formulated by Canadian psychologist Bandura, neither an ignored person nor the moral parameters themselves in order to act reproachfully through a set of eight justifying psychosocial mechanisms, regardless of the social context, an example of the aggression resulting from a collision between two vehicles. In addition, action may be a risk factor for social change, social repercussions can result in homicide from, for example, driving behind-the-scenes, which justifies its study. This is a bibliographical research in Psychology of descriptive characteristics, with interdisciplinary characteristics by complementing knowledge in Social Sciences, by authors such as Roberto DaMatta (2010; 1997), Georg Simmel (2006; 1976) and Norbert Elias (1994; 1993). The approach thus adopted is interdisciplinary to better understand reality in view of the interest in the study of a complex discipline that exceeds the scope of a discipline or specialty. The choice for the interdisciplinary approach also led to an emphasis on the interactionist perspective on morality. A study of this dissertation is currently showing studies pointing, directly or indirectly, to the phenomenon of aggression human in the traffic, with a view intervention projects, particularly in the metropolises. It was concluded that aggression is multifactorial, however, as Bandura Theoretic constructions present subsidies for a better understanding of the phenomenon in question.

Keywords: Aggression. Moral Disengagement. Public place. Traffic. Metropolis.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

| | |
|----------|--|
| ABRAMET | - Associação Brasileira de Medicina de Tráfego |
| ANEF | - Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras |
| APA | - American Psychological Association |
| DAT | - Delegacia de Acidentes de Trânsito |
| DENATRAN | - Departamento Nacional de Trânsito |
| DETRAN | - Departamento Estadual de Trânsito |
| IDH | - Índice de Desenvolvimento Humano |
| IFDM | - Índice Firjan de Desenvolvimento Municipal |
| IPEA | - Instituto de Economia Aplicada |
| FIRJAN | - Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro |
| FJP | - Fundação João Pinheiro |
| NSC | - <i>National Safety Council</i> |
| OMS | - Organização Mundial da Saúde |
| PNUD | - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento |
| RDHs | - Relatórios de Desenvolvimento Humano |
| SPC | - Serviço de Proteção ao Crédito |
| UF | - Unidade Federativa |
| UNESCO | - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura |

SUMÁRIO

| | | |
|--------------|---|----|
| | INTRODUÇÃO | 7 |
| 1 | METODOLOGIA | 11 |
| 2 | A AGRESSÃO HUMANA | 16 |
| 2.1 | Agressão e interação social | 16 |
| 2.2 | Entendimento teórico da agressão na perspectiva da teoria social cognitiva | 21 |
| 2.3 | A autorregulação por meio da agência moral: o desengajamento moral | 25 |
| 3 | TRÂNSITO E SOCIEDADE | 34 |
| 3.1 | A sociedade contemporânea | 34 |
| 3.2 | Espaços urbanos: as cidades | 41 |
| 3.2.1 | A cidade moderna | 41 |
| 3.2.2 | A cidade pós-moderna | 46 |
| 3.2.3 | São Luís: de cidade colonial a metrópole contemporânea | 51 |
| 3.3 | O trânsito em destaque | 57 |
| 4 | A AGRESSÃO NO TRÂNSITO | 70 |
| 4.1 | Espaços urbanos: o trânsito | 70 |
| 4.2 | Desengajamento moral no trânsito em São Luís | 74 |
| 5 | CONSIDERAÇÕES FINAIS | 86 |
| | REFERÊNCIAS | 89 |

INTRODUÇÃO

O deslocamento de pedestres e de veículos no espaço público de vias urbanas possibilita a criação de um ambiente de convivência social harmônica ou não, haja vista a existência de pessoas que reagem a fatos indesejados ocorridos no trânsito (p. ex, uma ultrapassagem indevida), aceitando-os tranquilamente e outras, em contrapartida, reagem com agressões verbais (provocação, crítica, ameaça etc.) e físicas (socos, chutes, destruição de propriedade alheia, ofensas com gestos etc.). Nesse aspecto, a agressão revela-se um fenômeno que não considera tempo e espaço, da mesma forma que a paz.

A teoria social cognitiva, formulada pelo psicólogo canadense Albert Bandura (SCHULTZ; SCHULTZ, 2015), supõe que a agressividade não está associada a impulsos internos natos ou que ela é provocada por frustração. Para Bandura, a agressividade é aprendida, da mesma forma que soluções construtivas para um problema. Em sua teoria, a ênfase é colocada no papel dos modelos advindos, por exemplo, da família ou de ídolos e, de forma menos intensa, no reforço do comportamento agressivo, dando, assim, grande valor à aprendizagem de comportamentos.

Nesse sentido, independentemente de tratar-se de motoristas profissionais ou não, excesso de velocidade, falta de respeito quanto à faixa de segurança de pedestres, o ato de dirigir sob efeito de fadiga, distração ou o uso de drogas ilícitas, são alguns exemplos de atos transgressivos na condução de um veículo, nos quais a origem de uma agressão pode estar no posicionamento assumido de desrespeito a um trânsito seguro.

Indicativos de direção, as normas de trânsito se caracterizam como normas de conduta a qual obriga o condutor a abster-se de si mesmo em prol da coletividade sendo, assim, reguladores externos do comportamento, internalizados por meio da aprendizagem. Cabe ao motorista ou ao pedestre a obrigação de obedecê-las.

Quando se trata de violações de regras, cumpre ressaltar o conceito legal de trânsito apresentado pelo Código de Trânsito Brasileiro, no artigo 1º, inciso 1º (BRASIL, 1997). Trata-se de um importante documento de âmbito federal, que normatiza e regulamenta a conduta no trânsito brasileiro, a qual refere que trânsito consiste na “[...] utilização da via por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga”.

Tem-se, por conseguinte, deslocamentos no âmbito de um sistema que visa garantir a integridade física e psicológica dos envolvidos, nas quais o planejamento do sistema viário deve perfazer aspectos importantes, como utilização das vias e educação. Convém salientar

que educação para o trânsito relaciona-se a vários âmbitos além de normativas legais, cujas bases se iniciam no vínculo familiar pelo processo de socialização primária.

O desengajamento moral é um dos construtos teóricos importantes da teoria social cognitiva de Bandura. Em sua teoria do desengajamento moral, Bandura acredita que a pessoa se desprende dos próprios padrões morais com o interesse de cometer ato condenável, porém, sem se censurar por semelhante comportamento, por meio da adoção de um conjunto de mecanismos psicossociais usados como justificativas. Esse autor os denomina de: (1) Justificativa moral; (2) Linguagem eufemística; (3) Comparação vantajosa; (4) Deslocamento da responsabilidade; (5) Difusão de responsabilidade; (6) Desprezo ou distorção das consequências; (7) Desumanização; e (8) Atribuição de culpa (BANDURA, 2015a).

Bandura foi o primeiro a usar a expressão desengajamento moral para “[...] explicar os processos de ativação e controle internos presentes na autorregulação do comportamento humano.” (TOGNETTA, 2015, p. 14). O processo autorregulatório em questão avalia e permite que a pessoa justifique sua conduta sem se sentir culpada por sua ação independente do contexto social: na escola, na mídia, nos esportes, nas situações de agressão ou, então, em atividades rotineiras a exemplo do descarte inadequado de lixo ou em profissionais como nas estratégias de persuasão em vendas. (RODRIGUES; ASSMAR; JABLONSKI, 2015).

A autorregulação da moralidade não é uma questão totalmente intrapsíquica, mas uma questão socialmente situada e sujeita a particularidades em que as ações morais sofrem influências tanto sociais quanto pessoais. Trata-se de uma perspectiva interacionista quanto à moralidade, na qual influências (políticas, econômicas, sociais etc.) operam por meio de mecanismos psicológicos para produzir os efeitos no comportamento. Bandura (2015a) refere como exemplos de condições contemporâneas capazes de conduzir à impessoalidade e à desumanização: a burocratização, a automação, a urbanização e a alta mobilidade geográfica.

Portanto, é possível engajar-se em comportamentos inadequados ao mesmo tempo em que são mantidos os padrões morais, a partir da mudança gradual na autocensura, em que pequenos crimes e contravenções penais são passíveis de ocorrer, iniciados por atos agressivos brandos e aceitos com relativo desconforto pela pessoa. Culminam em ações desumanas que se tornam impensadamente rotineiras, a depender de quem é excluído da categoria pessoal de humanidade. (BANDURA, 2015c).

Desta forma, a teoria do desengajamento moral considera que a pessoa se desprende dos próprios padrões morais com vistas a cometer ato condenável por meio da adoção de um conjunto de mecanismos psicossociais, contudo, sem se censurar (ou se culpar) por semelhante comportamento, independente do contexto social, como nos casos de agressão no

trânsito. Atuam nesse processo reciprocamente determinantes pessoais e socioestruturais. Nesse sentido, ajuda a elucidar o fenômeno da agressão, a justificativa por um ato condenável como manifestação sócio-cultural.

Na medida em que o comportamento é influenciado pelo contexto sócio-cultural, outros campos além da Psicologia o estudam, como a Antropologia e a Sociologia. Roberto DaMatta, João Vasconcellos e Ricardo Pandolfi (2010), por exemplo, explanam a existência na cultura brasileira de uma realidade de desvalorização do outro em razão de um sentimento de superioridade social que permanece vinculado a uma imagem hierarquizada de sociedade. Conforme os referidos autores, hábitos dos motoristas brasileiros dizem respeito a um constante ignorar do outro, independente de se tratar de veículos ou pedestres.

Haja vista que o tema é o assunto a ser provado ou desenvolvido (MARCONI; LAKATOS, 2017), a agressão humana como ato condenável é um tema pertinente para desenvolvimento em investigação científica e se torna específico nas desavenças no trânsito, o que possibilita o seu aprofundamento e apreensão quando se trata do agressor e da adoção de mecanismos psicossociais, de acordo com a teoria do desengajamento moral.

Conforme Jocemara Mognon e Acácia Santos (2014) são recentes os estudos no Brasil com base na teoria do desengajamento moral, os quais estão relacionados a diversas temáticas, inclusive ao trânsito, remetendo especialmente ao cometimento de infrações, a exemplo das pesquisas desenvolvidas por Fabio Igresias (2008). Ingrid Neto, Fabio Igresias e Hartmut Gunther (2012) explicam que o conceito de desengajamento moral tem sido adotado particularmente na análise de comportamentos transgressivos, contudo, segundo esses autores, não foram encontrados estudos sistemáticos realizados na área de comportamento no trânsito, tanto no Brasil, quanto na literatura internacional.

Quanto ao levantamento da literatura referente a traços de personalidade e comportamento do condutor, Jocemara Mognon e Fábian Rueda (2016), ao usar os descritores *personality and traffic or traffic accidents or traffic violations* encontraram, na base de dados Periódicos CAPES, entre os anos de 2000 a 2015, os seguintes resultados: 141 artigos científicos, dos quais 108 não se enquadravam nos critérios de inclusão ou estavam repetidos nos descritores. Conforme os autores do estudo:

[...] 33 artigos foram analisados e os resultados indicaram que diversos traços de personalidade, dentre eles a extroversão, busca por emoção, agressividade, hostilidade, ausência de normas, impulsividade, raiva, estresse e tendência a assumir riscos, relacionaram-se com infrações, violações e comportamentos de risco no trânsito. (MOGNON; RUEDA, 2016, p. 33).

Nos dias atuais, frente a estatísticas alarmantes, há freqüentes campanhas no Brasil contra a violência no trânsito veiculadas na mídia impressa e eletrônica, a exemplo dos acidentes de trânsito e suas conseqüências. Porém, a agressão humana como comportamento intencional de causar danos em outro organismo (RODRIGUES; ASSMAR; JABLONSKI, 2015) ou como comportamento reativo frente a situações ameaçadoras (PALACIOS; BERGER, 2017), é uma questão importante a ser discutida e pesquisada.

Por retratar uma condição psicológica em sociedade, é pertinente o questionamento de como é possível falar de humanidade no trânsito sem haver o entendimento da realidade na qual o ser humano em interação se encontra inserido. Convém também o questionamento do por que, um simples comportamento em interação com o outro no trânsito brasileiro como “não dar a vez” ou ter o carro levemente arranhado na lataria ser capaz de provocar brigas. Nesse aspecto, cumpre explicar que 90% dos acidentes de trânsito ocorrem por falhas humanas. (OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA, 2018; MOGNON; SANTOS, 2014). Portanto, além de fazer parte da realidade cotidiana, a agressão no trânsito retrata uma condição psicológica em interação social, cujas repercussões podem resultar em homicídio a partir, por exemplo, de infrações ao volante, o que justifica o seu estudo. É um tema relevante e oportuno em termos acadêmicos e sociais, bem como de interesse pessoal, haja vista a frequente “naturalização” da agressão humana.

1 METODOLOGIA

A presente dissertação, de base metodológica descritiva, tem como referencial teórico principal a teoria social cognitiva, em particular, a teoria do desengajamento moral, ambas de Albert Bandura, sendo complementada por conhecimentos produzidos em Psicologia Social, Antropologia e Sociologia. Isso significa que a abordagem adotada é interdisciplinar para melhor compreensão da realidade. Convém explicar que a opção pela abordagem interdisciplinar, de cunho psicossocial do comportamento, deu-se em razão do interesse pessoal em pautar a pesquisa numa visão de trânsito como espaço público em que interagem elementos psicológicos, sociais e ambientais.

O procedimento de pesquisa escolhido é a pesquisa bibliográfica, “[...] um tipo específico de produção científica” (MARCONI; LAKATOS, 2017, p. 33) e alicerçada na base em livros de leitura corrente nacionais e periódicos científicos, por meio de pesquisa em bibliotecas físicas e virtuais, sistemas de busca e em base de dados.

A partir do princípio de que consciência é aquilo que dá sentido às coisas, o objetivo geral desta pesquisa foi compreender a agressão humana no trânsito no município de São Luís, capital do Estado do Maranhão. O campo de estudo justifica-se por São Luís ser uma metrópole, fundada no período colonial, patrimônio cultural da Humanidade desde o ano de 1997 pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura - UNESCO (MARTINS, 2000), o que torna sua história peculiar, comparada a outros grandes centros urbanos brasileiros. Além disso, a referida metrópole tem passado por um rápido processo de urbanização nas últimas décadas.

Levando-se em consideração a inter-relação dinâmica existente entre fatores sócio-ambientais e comportamento, os objetivos específicos foram elaborados a partir do que pôde ativar e o que pode controlar o desengajamento moral no trânsito como ato intencional de agressão na interação recíproca entre duas ou mais pessoas. São três os objetivos específicos: (1) caracterizar agressão humana pela perspectiva da teoria social cognitiva, em particular, pela teoria do desengajamento moral, estabelecendo uma ligação de entendimento entre agressão humana e interação social; (2) descrever influências sócio-culturais relacionadas ao comportamento no trânsito brasileiro, tendo em vista aspectos que podem fortalecer ou dificultar ações de desengajamento moral; (3) analisar o comportamento transgressivo no espaço público do trânsito, levando em consideração a teoria do desengajamento moral.

Com vistas à melhor compreensão da realidade do trânsito em São Luís do Maranhão, tendo em vista os objetivos supracitados, esta dissertação tem na pesquisa descritiva seu

fundamento metodológico. Conforme Antonio Carlos Gil (2016), as pesquisas descritivas procuram descrever características de determinada população ou fenômeno ou estabelecer relações entre variáveis.

Para confrontar a visão teórica do fenômeno em questão, com as informações de realidade, assim como o estágio atual do problema de pesquisa, utilizou-se a pesquisa bibliográfica como fonte de informação. Portanto, foi levado em consideração, principalmente, livros de leitura corrente de conhecimento científico, bem como periódicos científicos, teses e dissertações, de cunho psicológico, sociológico, antropológico e histórico, a partir de bibliotecas físicas e virtuais, em sistemas de busca e de base de dados.

Convém explicar que a pesquisa bibliográfica é desenvolvida por meio de material já elaborado e sua principal vantagem está em “permitir ao investigador a cobertura de uma gama de fenômenos muito mais ampla do que aquela que poderia pesquisar diretamente.” (GIL, 2016, p. 50).

O referencial teórico adotado foi a teoria social cognitiva, em particular, a teoria do desengajamento moral, sendo complementado por conhecimentos produzidos em Psicologia Social, Antropologia e Sociologia. Isso significa que a abordagem em questão é interdisciplinar para melhor compreensão da realidade. Por conseguinte, é na perspectiva interdisciplinar que se procede neste estudo à compreensão da agressão humana no trânsito.

Como movimento, a interdisciplinaridade surgiu na Europa na década de 1960 (SOUZA; SOUZA, 2009) e no Brasil, segundo Clarissa Fortes (2012), é de Hilton Japiassu a primeira publicação significativa sobre interdisciplinaridade na década de 70. Segundo a CAPES, trata-se da área que mais cresce no Brasil, resultado da necessidade por respostas à sociedade aos problemas contemporâneos a partir de novas formas de atuação. (CESCO; MOREIRA; LIMA, 2014).

A pesquisa interdisciplinar visa, portanto, englobar conhecimentos em sua concepção e análise para o entendimento de uma realidade em comum de estudo, principalmente complexa, o que vem a facilitar a compreensão do tema por uma perspectiva integradora. Apresenta-se como:

[...] um modo de fazer investigação, por grupos ou indivíduos, que integra informações, dados, técnicas, instrumentos, perspectivas, conceitos e/ou teorias de duas ou mais disciplinas ou especialidades para avançar a compreensão ou resolver problemas cujas soluções estão além do escopo de uma única disciplina ou área de pesquisa. (PUCRS, 2005).

Importa registrar a importância que Roberta Azzi (2011) dá para o encontro da leitura

psicológica com outras áreas do conhecimento, como a Antropologia, a História e a Sociologia, “[...] seja devido à explicação de que o desengajamento se constrói na trama social, seja devido à compreensão dos valores e práticas culturais diferenciados.” (AZZI, 2011, p. 8).

A análise das informações coletadas tem como método a Análise de Conteúdo, com vistas ao aprofundamento das unidades agressor, desengajamento moral e espaço público do trânsito. Antonio Gil (2016) esclarece que foi determinante para o desenvolvimento da análise de conteúdo o grande volume de material produzido pelos meios de comunicação de massa, bem como a criação de técnicas para sua quantificação. Esse autor explica a análise de conteúdo da seguinte maneira: “[...] uma técnica de investigação que, através de uma descrição objetiva, sistemática e quantitativa do conteúdo manifesto das comunicações, tem por finalidade a interpretação destas mesmas comunicações.” (BERELSON apud GIL, 2016, p. 152).

Já Laurence Bardin (2011, p. 48), professora-assistente de Psicologia na Universidade de Paris, argumenta que a análise de conteúdo é útil para o estudo de variantes como atitudes, valores e crenças, na qual a finalidade está em:

[...] efetuar deduções lógicas e justificadas, referentes à origem das mensagens tomadas em consideração (o emissor e o seu contexto, ou, eventualmente, os efeitos dessas mensagens). O analista possui a sua disposição (ou cria) todo um jogo de operações analíticas, mais ou menos adaptadas à natureza do material e à questão que procura resolver.

Uma definição que especifica o funcionamento e o objetivo da análise de conteúdo é apresentada abaixo:

Um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção (variáveis inferidas) dessas mensagens. (BARDIN, 2011, p. 48).

Convém salientar que o desenvolvimento de uma análise de conteúdo possui sua organização baseada em torno de três fases, quais sejam (BARDIN, 2011, p. 125):

- 1) a pré-análise;
- 2) a exploração do material;
- 3) o tratamento dos resultados, a inferência e a interpretação.

A pré-análise é a etapa da organização propriamente dita dos documentos coletados. Inicia-se por uma leitura “flutuante” que resultará na escolha dos documentos a serem submetidos à análise, a formulação das hipóteses e dos objetivos, assim como a elaboração de indicadores que irão, posteriormente, fundamentar a interpretação final. Trata-se de fatores que se encontram estreitamente ligados uns aos outros.

Convém explicar que Bardin (2011, p. 126) entende por leitura “flutuante” o ato de “conhecer o texto deixando-se invadir por impressões e orientações.” Nesse sentido: “Pouco a pouco, a leitura vai se tornando mais precisa, em função de hipóteses emergentes, da projeção de teorias adaptadas sobre o material e da possível aplicação de técnicas utilizadas sobre materiais análogos.” (BARDIN, 2011, p. 126).

A fase da exploração do material consiste em aplicar sistematicamente as decisões tomadas na pré-análise. Refere-se, desta maneira, às tarefas de codificação, decomposição ou enumeração.

Por fim, a fase de tratamento dos resultados obtidos, inferência e interpretação, objetiva tornar os resultados brutos em resultados significativos e válidos com o intuito de serem propostas inferências que irão adiantar a posterior interpretação.

Tendo em vista esta perspectiva de estudo, os capítulos estão estruturados da seguinte maneira: o capítulo um (Agressão Humana), na primeira subseção, trata da questão da agressão humana e da interação social, por meio de autores como Rodrigues, Assmar e Jablonski (2015). A subseção seguinte discorre sucintamente sobre conceitos básicos da teoria social cognitiva, com vistas à melhor compreensão da terceira e última subseção do capítulo, a teoria do desengajamento moral. Ambas as últimas subseções são abordadas, respectivamente, por meio dos autores principais Jess Feist, Gregory Feist e Tomi-Ann Roberts (2015) quanto à teoria social cognitiva e Bandura (2015, 2008) para a teoria do desengajamento moral.

O capítulo dois (Trânsito e Sociedade) descreve, em uma primeira subseção, a sociedade brasileira contemporânea a partir de autores como Anthony Giddens (2012) e Elias (1994). Nas subseções seguintes, o assunto em discussão são os espaços urbanos, com foco de estudo nas características da cidade moderna por meio do autor alemão Simmel (1976), na cidade pós-moderna como espaço de segregação socioespacial, em Giddens (2012), entre outros e apresenta, por último, a cidade de São Luís, por tratar-se do cenário de pesquisa como modelo de metrópole. A terceira subseção deste capítulo, aborda o trânsito a partir do antropólogo DaMatta e da socióloga Alessandra Olivato, dentre outros autores.

Por fim, o capítulo três (Agressão no trânsito), busca compreender a agressão humana

no espaço público do trânsito por meio do comportamento do agressor como manifestação de conflito aberto (as brigas de trânsito), bem como o comportamento transgressor no trânsito (as infrações de trânsito), a partir da teoria do desengajamento moral. As infrações são abordadas haja vista a possibilidade de provocarem agressão.

Na medida em que Bandura (2015a) acredita na atuação recíproca tanto de determinantes pessoais quanto socioestruturais, cumpre salientar que o capítulo três complementa o capítulo dois pelo estudo dos ambientes social e urbano brasileiro para a posterior discussão da agressão no trânsito e o desengajamento moral (capítulo quatro). Espera-se que com a presente pesquisa, seja possível contribuir para o melhor entendimento da agressão humana no trânsito.

2 A AGRESSÃO HUMANA

2.1 Agressão e interação social

Apesar de não existir uma definição única aceita entre os teóricos sobre o que é personalidade, Feist, Feist e Roberts (2015, p. 4) a entendem como “[...] um padrão de traços relativamente permanentes e características únicas que dão consistência e individualidade ao comportamento de uma pessoa”. Em outras palavras: personalidade são padrões relativamente consistentes e duradouros, a exemplo do padrão de agressão e senso de controle, os quais tornam as pessoas distintas uma das outras.

O dicionário APA (*American Psychological Association*) define agressão como “[...] comportamentos motivados por competitividade, raiva ou hostilidade, que resultam em prejuízo, destruição ou derrota de outros, ou de si mesmo.” (VANDENBOS, apud COSTA, 2016, p. 14). Agressão pode também ser compreendida como um comportamento reativo desencadeado por situações percebidas como ameaçadoras. (PALACIOS; BERGER apud GOUVEIA; LEAL; CARDOSO, 2017). Já Rodrigues, Assmar e Jablonski (2015, p. 324, grifo dos autores) a compreendem como “[...] qualquer comportamento que tem a *intenção* de causar danos, físicos ou psicológicos, em outro organismo.”.

A agressão pode, igualmente, estar relacionada a uma avaliação positiva de suas possíveis conseqüências. Sijtsema et al. (apud GOUVEIA; LEAL; CARDOSO, 2017) a associam a liderança e a popularidade.

Nas definições mencionadas acima, destaca-se a: (1) intencionalidade do ato por parte do perpetrador da agressão e; (2) agressão não precisa ser exatamente física, ou seja, há diferentes tipos ou formas de agressão humana, tendo em vista os motivos subjacentes ao ato agressivo.

É possível dizer que qualquer pessoa pode estar sujeita à agressão no trânsito, seja o condutor de um veículo ou o pedestre, haja vista se tratar de ato intencional na qual, inclusive, uma infração, como atravessar fora da faixa de segurança ou um acidente, poderá resultar em agressão. Portanto, tem-se na agressão um único comportamento, todavia, um comportamento que pode estar sujeito à influência de outros comportamentos no espaço público do trânsito, passíveis de causar transtornos, como os atos infracionais. Em outras palavras: trata-se de uma motivação para o agredir individual, porém, sujeita a condições específicas, como as condições do ambiente de trânsito, a exemplo dos congestionamentos.

Nesse aspecto, Andrade (apud ESTEVES, 2014, p. 33) entende comportamento

agressivo como multidimensional, de modo a satisfazer:

(1) o fator comportamental, ou seja, agir de modo que machuque ou acarrete em ferimentos para alguém; (2) o fator intencional, que compreende a intenção do comportamento agressivo; (3) o fator motivacional, definido como o motivo para cometer o comportamento agressivo e; (4) o fator situacional, que engloba o contexto social do comportamento agressivo.

Andrew Michener, John Delamater e Daniel Myers (2005) referem como fatores situacionais promotores da agressão: potenciais recompensas, presença de modelos, normas, estresse e sinais agressivos, os quais serão descritos conforme segue abaixo.

São três as potenciais recompensas motivadoras para a agressão: (1) vantagens materiais diretas como, por exemplo, as vantagens obtidas por pessoas armadas; (2) a aprovação social, por exemplo, o elogio ao filho por brigar para defender o seu irmão e; (3) a atenção, como quando o agressor rompe regras e aproveita a fama junto ao seu grupo de amigos.

O outro fator, a presença de modelos de comportamento, ou modelagem, foi estudada pelo psicólogo Bandura, na qual atos extremamente violentos são influenciados por esquemas criados a partir das interações sociais tendo em vista modelos, o que significa que atuam no processo da agressão as influências ocorridas pela observação dos outros e pelas ideias expostas na vida cotidiana. Ao explicar de outra maneira, é possível afirmar que a visão de um modelo agressivo bem-sucedido transmite a mensagem de que a agressão é aceitável em determinadas situações, da mesma forma que a visão de um comportamento agressivo na qual não houve punição aumenta a probabilidade de uma pessoa comportar-se de maneira agressiva.

Normas de reciprocidade negativa como “olho por olho, dente por dente”, estressores, como desemprego crônico ou experiência de discriminação, bem como sinais agressivos, como armas de fogo ou filmes violentos, completam o quadro de fatores situacionais promotores de agressão, citados por Michener, Delamater e Myers (2005).

Além dessas circunstâncias, há de se considerar igualmente as características da pessoa a quem se dirige o comportamento agressivo. O gênero e a raça, bem como a ameaça de retaliação, são exemplos. (MICHENER; DELAMATER; MYERS, 2005).

Portanto, há diversos aspectos capazes de contribuir para a probabilidade de ocorrência da agressão entre seres humanos. A provocação direta, a obediência à autoridade e a família como socializadora, são exemplos que envolvem fatores sociais. Condições climáticas de calor intenso, ingestão de bebida alcoólica e superpopulação, são exemplos de

fatores ambientais. (RODRIGUES; ASSMAR; JABLONSKI, 2015).

Convém destacar que, sendo a agressão seguida por um ataque direto (verbal ou físico), é mais provável de ocorrer comportamento agressivo e de intensidade maior quando for atribuída culpa às intenções do agressor e não a pressões externas legítimas ou acidentais. (DYCK; RULE, apud MICHENER; DELAMATER; MYERS, 2005). Nesse aspecto, o fato de pedir desculpas influencia na atitude de atribuir culpa ao outro.

O campo de estudo da Psicologia Social situa o comportamento agressivo como um comportamento antissocial, bem como considera o foco de análise do fenômeno agressão e violência humanas à interação entre agressor(es) e vítima(s). (RODRIGUES; ASSMAR; JABLONSKI, 2015).

Comportamento antissocial é definido como “[...] todo aquele que vai de encontro a normais sociais vigentes.” (RODRIGUES; ASSMAR; JABLONSKI, 2015, p. 322). Semelhante definição articula, portanto, comportamento antissocial a comportamento de risco o que, no trânsito, pode significar tanto infrações quanto acidentes, conseqüentemente, agressões.

Uma vez que as normas sociais estabelecem padrões para o viver em sociedade, os seus valores intrínsecos possuem importante papel nas relações sociais. Com relação a essa afirmação, torna-se interessante destacar que um valor representa não somente necessidades individuais, mas justifica exigências e demandas culturais. Por conseguinte, a função dos valores está em fornecer significação cognitiva e cultural às necessidades, as quais são transformadas em metas e intenções. (TAMAYO; PORTO, 2005).

Em termos de valores, convém destacar que, na sociedade ocidental contemporânea, a agressividade é vista não apenas com a conotação negativa de hostilidade, mas inclusive pelo senso comum, como energia que motiva para um comportamento empreendedor, na qual coragem e ousadia são aceitáveis culturalmente e, por vezes estimuladas como uma forma de “vencer na vida”. Além disso, a depender do seu nível, a pessoa pode ser vista como autêntica e defendendo o que é seu, no sentido de posse.

Os psicólogos sociais consideram a agressão humana nas formas de agressão: (a) hostil; (b) instrumental; (c) simbólica e; (d) sancionada, conforme abaixo:

[...] à **agressão hostil** que deriva de estados emocionais fortes, como a raiva, e tem por objetivo básico causar dano a uma pessoa a fim de satisfazer impulsos hostis. A **agressão instrumental**, por sua vez, visa prejudicar, ferir ou magoar alguém apenas como um meio de atingir outro objetivo. (RODRIGUES; ASSMAR; JABLONSKI, 2015, p. 324, grifo dos autores).

As agressões mencionadas acima não se excluem mutuamente. A agressão simbólica, que também pode ser hostil ou instrumental, acontece quando a vítima for agredida verbalmente por insultos, calúnias, ou quando é impedida por outrem de atingir seu objetivo. Por último,

A chamada **agressão sancionada** é aquela que a sociedade julga aceitável ou mesmo imperiosa, como por exemplo, o comportamento de um soldado que mata um inimigo na guerra ou o comportamento agressivo de uma pessoa em legítima defesa para proteger-se ou a outros dos ataques de alguém. Essa forma de agressão é tipicamente instrumental. [...] (RODRIGUES; ASSMAR; JABLONSKI, 2015, p. 325).

Outra forma de interpretar a agressão humana é apresentada por Griffin e Gross (apud GOUVEIA; LEAL; CARDOSO, 2017, p. 70), ou seja:

Reativo – reação defensiva a um estímulo percebido como ameaçador, que denota zanga ou raiva visível; proativo ou instrumental – comportamento agressivo deliberado que visa atingir objetivos instrumentais e onde a agressão é entendida como um meio efetivo para receber recompensas ou solucionar conflitos; direto – agressão direta (e.g. pontapés, socos, ofensas verbais) dirigida a um indivíduo ou grupo, e relacional – comportamento que envolve a exclusão de alguém de um grupo social, espalhar rumores ou humilhar outro indivíduo num contexto social.

Bater em alguém ao ser insultado ou atirar em um agressor são exemplos de ações instrumentais. (MICHENER; DELAMATER; MYERS, 2005). Já Buss e Perry (apud ESTEVES, 2014, p. 34), entendem agressão pelas manifestações de: “(1) *Agressão Física* (bater, empurrar, chutar); (2) *Agressão Verbal* (xingar, insultar); (3) *Raiva* (reações de fúria, irritação) e; (4) *Hostilidade* (desconfiança em relação aos outros)”. Convém salientar que a agressão também tem sido associada à sintomatologia psicopatológica. (GOUVEIA; LEAL; CARDOSO, 2017).

Quando se trata de interação social, a maneira como “eu me vejo” e como “eu vejo o mundo” repercute nas relações sociais. No que diz respeito à semelhante afirmação, é importante explicar que a identidade de uma pessoa é formada pelo processo de socialização, a qual se encontra em sintonia com seu grupo social que, ao mesmo tempo, o tornará diferente dos demais, inclusive, em termos de valores. (LORENA et al., 2014). Para Bandura (2015a), a socialização estabelece padrões morais que são usados como orientação para as autossanções na conduta moral do ser humano.

Embora seja um processo particularmente significativo na infância, a socialização continua ao longo da vida por meio de grupos ou contextos sociais. Nesse aspecto, ações

conexas a partir de agentes sociais na esfera familiar, política e cultural, entre outras, desempenham um importante papel, uma vez que são âmbitos com poder de gerar harmonia ou conflito intra e interpessoal ao exercer influencia na vida cotidiana.

Percebe-se que os processos psicossociais são fundamentais não apenas para a interação social, mas igualmente, para a formação do autoconceito, ou seja, a crença – correta ou não – sobre si mesmo. (RODRIGUES; ASSMAR; JABLONSKI, 2015). A autoestima, que se encontra intimamente relacionada ao autoconceito, “[...] se refere à avaliação positiva ou negativa de nosso eu” (RODRIGUES; ASSMAR; JABLONSKI, 2015, p. 120). Segundo esses autores, o desengajamento moral proposto por Albert Bandura é uma forma de proteção da autoimagem, dentre outras.

Na medida em que cada ser humano possui uma personalidade única em função das histórias individuais de interação com o meio ambiente, a cognição social (p.ex., formação de impressão) e a influência social (p. ex., obediência à autoridade), são aspectos que envolvem diretamente o comportamento social.

É na ação recíproca exercida entre duas ou mais pessoas que são formadas as impressões, sendo as principais fontes de informação: “[...] a aparência física, linguagem não verbal, categorização, primeiras impressões e traços centrais.” (RODRIGUES; ASSMAR; JABLONSKI, 2015, p. 152). Trata-se de impressões passíveis de superficialidade e, para este estudo, são apresentadas quatro formas, conforme segue Taylor, Peplau e Sears (apud RODRIGUES; ASSMAR; JABLONSKI, 2015, p. 125):

(1) [...] as pessoas formam impressões de outras com base em número muito limitado de informações e daí derivam outras características mais gerais; (2) essas impressões são baseadas nos aspectos mais salientes e não na totalidade das características dos outros; (3) tendemos a categorizar os estímulos percebidos na outra pessoa de forma a situá-la num grupo cujos membros possuem características conhecidas (p. ex: pessoas fardadas pertencem às forças armadas); e (4) nossas necessidades e objetivos influem na maneira pela qual percebemos as características dos outros (p. ex: prestamos mais atenção quando se trata de alguém com quem vamos interagir frequentemente no futuro, tal como um colega de trabalho, do que quando se trata de alguém que sabemos que só encontraremos uma única vez).

Conformidade e obediência fazem parte da influencia social. Conformidade significa estar de acordo com alguma coisa. Angela Lorena et al. (2014) afirmam que existem três conjuntos de fatores importantes que influenciam na probabilidade de uma pessoa se conformar pelo que o outro lhe impõe. São eles: (1) as características da situação; (2) as características do próprio indivíduo (p. ex, sentir medo frente a alguém que se apresenta mais

seguro) e; (3) a natureza da tarefa. Já a obediência ocorre quando há concordância frente a uma ordem direta, geralmente de uma autoridade, pela postura do outro ou até mesmo pela sua apresentação.

Tendo em vista essas colocações, evidencia-se uma forte relação entre socialização e personalidade, essa última entendida como padrão de traços relativamente permanentes e duradouros, os quais distinguem as pessoas, a exemplo da agressão e do senso de controle. (FEIST; FEIST; ROBERTS, 2015).

A próxima subseção discorre brevemente sobre conceitos básicos da teoria social cognitiva, com vistas à melhor compreensão da terceira e última subseção do capítulo, a teoria do desengajamento moral.

2.2 Entendimento teórico da agressão na perspectiva da teoria social cognitiva

Quando se trata de modelos teóricos da agressão, Rodrigues, Assmar e Jabloski (2015, p. 326) explicam que os modelos podem ser descritos a partir de um grupo de três categorias gerais:

- a) A agressão é tão intrinsecamente associada à natureza humana que ela, inevitavelmente, terá que encontrar uma forma de expressão, incluindo-se aqui os teóricos que defendem uma base biológica para os comportamentos agressivos, quais sejam, os psicanalistas, os etólogos e os sociobiológicos.
- b) A agressão é uma resposta natural à frustração e a ideia subjacente é a de que a resposta agressiva deriva de um impulso básico eliciado por condições externas, enquadrando-se aqui os psicólogos sociais proponentes da hipótese frustração/agressão em sua formulação original e em revisões posteriores.
- c) A agressão é aprendida, resultando, portanto, de normas sociais e culturais e de experiências de socialização, fazendo parte dessa categoria os teóricos da aprendizagem instrumental e observacional.

A explicação biológica para a agressão (letra a) salienta seu caráter inato e pulsional. A base instintual da agressão, sob a perspectiva da psicanálise, foi defendida primeiramente por Sigmund Freud (1933, apud RODRIGUES; ASSMAR; JABLOSKI, 2015), ao associá-la a desejo ou pulsão de morte. Konrad Lorenz (1966, 1974, apud RODRIGUES; ASSMAR; JABLOSKI, 2015), sob a perspectiva etológica, a postula como inata, porém, adaptativa. Já para a sociobiologia, “todos os aspectos do comportamento do homem em sociedade podem ser entendidos em termos da evolução das espécies.” (RODRIGUES; ASSMAR; JABLOSKI, 2015, p. 327). Ainda na tentativa de explicar a agressão em base biológica, mas não a qualificando como instinto, há estudos sobre genética comportamental e sobre níveis de atividade hormonal.

De acordo com esses autores (2015), a maior crítica pela Psicologia Social as

abordagens supracitadas, refere-se à tentativa em explicar qualquer comportamento social, incluindo aí a agressão, restritamente em termos biológicos. Semelhante crítica baseia-se, por exemplo, em estudos comparativos entre várias culturas no mundo.

As explicações psicológicas (letra b) buscam demonstrar que a agressão é aprendida por meio de uma variedade de condições externas (ambientais e sociais), as quais exercem considerável influência nos comportamentos. Para os estudiosos dessa abordagem (RODRIGUES; ASSMAR; JABLOSKI, 2015), a agressão ocorre pela aprendizagem instrumental (reforço direto ou recompensa de comportamento) e pela aprendizagem observacional (modelação social).

Por último, a explicação por meio da hipótese da frustração/agressão (letra c) buscou, primeiramente, definir a agressão como uma reação às condições ambientais. Contudo, em consequência de várias reformulações conceituais ocorridas, “a teoria, para muitos de seus críticos, deixou de ser restritiva para se tornar ambígua.” (RODRIGUES; ASSMAR; JABLOSKI, 2015, 334).

Atuar sobre o controle e a prevenção da agressão dependerá do enfoque teórico adotado sobre as suas causas, a saber:

A crença de que a agressão é instintiva e inata conduz a perspectivas pessimistas. Ainda que se suponha e acredite que a agressão possa ser canalizada para formas socialmente aceitáveis, desse ponto de vista a expressão da violência será sempre inevitável. Em contrapartida, a crença de que a agressão é aprendida e resulta de fatores sociais e culturais favorece perspectivas mais otimistas de seu controle e redução. (RODRIGUES; ASSMAR; JABLOSKI, 2015, p. 366).

Deste modo, a partir de explicações biológicas ou sociopsicológicas da agressão, as perspectivas serão mais pessimistas ou mais otimistas, o que se refletirá, inclusive, na adoção das técnicas ou estratégias para a sua redução. Angela Biaggio (2015) cita dois exemplos interessantes com vistas à redução da agressão, no caso, aprendida:

Uma das melhores maneiras de reduzir a agressão é através do fortalecimento de outras respostas que tenham valor funcional. Verifica-se, por exemplo, que pessoas que recorrem à agressão física para resolver seus conflitos interpessoais geralmente têm baixa habilidade verbal [...]. Uma vez aprendendo a resolver verbalmente este tipo de conflito, o comportamento de agressão física decresce. Outra maneira de modificar o comportamento agressivo é por meio da apresentação de modelos que exibam respostas socialmente aceitas (cooperação, por exemplo). (BIAGGIO, 2015, p. 193).

O estudo da agressão humana é relevante para a Psicologia e encontra em Albert Bandura, “[...] um dos mais importantes teóricos do comportamento agressivo na Psicologia

atual.” (BIAGGIO, 2015, p. 179). A teoria social cognitiva, proposta por Bandura, acredita que a agressividade não está associada a impulsos internos inerentes à natureza humana ou que a mesma é provocada por frustração, mas que ela é aprendida.

Isso significa que, ao não aceitar a existência de um impulso inato de agressão diante de um estímulo aversivo, esta teoria entende os comportamentos anti-sociais como aprendidos, influenciados por esquemas criados por meio das interações sociais tendo em vista modelos (aprendizagem vicariante). Dessa maneira, atuam no processo da agressão as influências ocorridas pela observação dos outros e pelas ideias expostas na vida cotidiana. Um padrão de resposta aprendido por meio de reforço e modelagem.

Bandura propõe que comportamentos agressivos, quando levados a extremos, são considerados desadaptados, uma vez que dentro de uma estrutura causal unificada na perpetração de desumanidades, as influências socioestruturais e pessoais operam de maneira independente. “Formas incomuns de malevolência são tipicamente o produto de uma ação recíproca única das influências pessoais, comportamentais e ambientais.” (BANDURA, 2015a, p. 57).

Similares formas de malevolência têm início, então, pela aprendizagem social e dependem do histórico de aprendizagem da pessoa. Biaggio (2015, p. 193) explica da seguinte maneira:

Por exemplo, para uma pessoa que aprendeu a reagir com agressão diante de experiências aversivas, este comportamento se manifestará. Já para outra pessoa que foi positivamente reforçada por reagir com dependência este será o comportamento mais provável de se manifestar. [...] Bandura afirma que a frustração ou mesmo a excitação emocional, não é condição necessária para a agressão. Uma cultura pode produzir pessoas altamente agressivas, apenas valorizando as conquistas agressivas, fornecendo modelos agressivos e garantindo que os comportamentos agressivos recebam recompensas, mesmo se o grau de frustração for muito baixo.

Na medida em que os comportamentos antissociais, como a agressividade, são aprendidos e influenciados pelas interações sociais, os efeitos dessa aprendizagem social podem ser detectados meses ou anos mais tarde. (RODRIGUES; ASSMAR; JABLONSKI, 2015).

Ao longo de suas obras, Bandura faz referência a diferentes teorias – teoria da autoeficácia, teoria da autorregulação, teoria do desengajamento moral –, entre outras, o que torna possível afirmar que a teoria social cognitiva proposta por esse autor é a denominação que engloba todas as suas outras teorias na busca por explicar, em conjunto, o desenvolvimento e a ação humana. (AZZI, 2014).

Convém destacar, brevemente, conceitos principais da teoria social cognitiva. Para tanto, será utilizada a publicação *Teorias da Personalidade*, de Feist, Feist e Roberts (2015), conforme abaixo.

A teoria social cognitiva apoia-se em conceitos teóricos centrais, os quais são: (1) aprendizagem; (2) causação recíproca triádica; (3) agência humana; e (4) autorregulação. O desengajamento moral encontra-se situado na autorregulação por meio da agência moral. (FEIST; FEIST; ROBERTS, 2015).

Embora as pessoas aprendam com a experiência direta, a observação dos outros possui um papel muito importante para essa teoria, isto é, as pessoas aprendem pela observação do comportamento de outras pessoas, mais especificamente, por modelos. Um aspecto a ser considerado, é que modelagem não significa imitação, uma vez que envolve processos cognitivos. Implica, sim, representação simbólica de informações e armazenamento para uso em momento futuro. (FEIST; FEIST; ROBERTS, 2015).

Há três fatores cruciais que determinam a modelagem: as características existentes no modelo, como *status* e competência, as características do observador e as conseqüências associadas ao comportamento a ser modelado. (BANDURA, 1986, 1994 apud FEIST; FEIST; ROBERTS, 2015).

Em relação às características do observador, Feist, Feist e Roberts (2015, p. 331) explicam que “As pessoas que não possuem *status*, habilidade ou poder têm maior probabilidade de modelar. As crianças modelam mais do que as pessoas mais velhas, e os novatos têm mais probabilidade de modelar do que os experts.” Ademais, “[...] a aprendizagem pode ser facilitada quando o observador vê um modelo recebendo punição severa; [...]”. (FEIST; FEIST; ROBERTS, 2015, p. 331).

O modelo de causação triádica supõe que ambiente, comportamento e pessoa, operam conjuntamente como fatores em interação para o funcionamento psicológico. Em outras palavras,

[...] o comportamento é aprendido como conseqüência de uma interação mútua (1) da pessoa, incluindo cognição e processos neurofisiológicos; (2) do ambiente, incluindo relações interpessoais e condições socioeconômicas; e (3) de fatores comportamentais, incluindo experiências prévias com reforço. O comportamento desadaptado não é exceção. (FEIST; FEIST; ROBERTS, 2015, p. 342).

A referida interação as torna capazes de “[...] antecipar eventos, criar idéias novas ou usar padrões internos para avaliar experiências atuais.” (FEIST; FEIST; ROBERTS, 2015, p. 329). Isto significa que a ênfase no interacionismo que caracteriza a relação de causalidade

recíproca triádica nos determinantes ambientais, comportamentais e pessoais, possibilita a pessoa assumir “[...] mais o controle de sua vida por meio de mecanismos de auto-eficácia, do estabelecimento de metas e da auto-regulação.” (BANDURA, 2008).

Bandura (2001, apud FEIST; FEIST; ROBERTS, 2015, p. 337) acredita que a autoeficácia não é o único modo de agência humana, mas é o fundamento no controle sobre a própria vida, sendo diferente de expectativa pelo resultado das ações. Refere-se, portanto, a sentimentos de adequação e competência, em um esforço pessoal, inclusive, de controle sobre as circunstâncias cotidianas.

Apesar de ter seu comportamento acentuadamente modelado pela aprendizagem, Feist, Feist e Roberts (2015) esclarecem que, para essa teoria, o ser humano possui considerável capacidade de regular o próprio comportamento. Contribuem para semelhante autorregulação fatores externos (p. ex, o ambiente físico e social) e fatores internos (p. ex, a auto-observação e o processo de julgamento). Para isso, há dois aspectos importantes a serem levados em consideração:

Primeiro, as pessoas possuem capacidade limitada para manipular os fatores externos que se integram ao paradigma interativo recíproco. Segundo, as pessoas são capazes de monitorar o próprio comportamento e avaliá-lo em termos de objetivos próximos e distantes. O comportamento, então, origina-se de uma influência recíproca de fatores externos e internos. (FEIST; FEIST; ROBERTS, 2015, p. 338 e 339).

O desengajamento moral encontra-se situado na autorregulação por meio da agência moral. Segundo Feist, Feist e Roberts (2015, p. 329):

[...] quando as pessoas se encontram em situações moralmente ambíguas, em geral tentam regular seu comportamento por meio da agência moral, a qual inclui redefinir o comportamento, desconsiderar ou distorcer as conseqüências do comportamento, desumanizar ou acusar as vítimas do comportamento e deslocar ou pulverizar a responsabilidade por suas ações.

Ao justificar a moralidade de suas ações, as pessoas conseguem separar-se das conseqüências de seus atos, sem recriminar-se.

2.3 A autorregulação por meio da agência moral: o desengajamento moral

As desavenças entre duas ou mais pessoas no trânsito são passíveis de explicação pela teoria social cognitiva, em parte pela crença de que o comportamento antissocial é aprendido, sendo mantido pela pessoa ao servir a um propósito, em algum momento de sua vida.

Como já discorrida anteriormente, todas as pessoas são capazes de justificar seus comportamentos por desejarem concretizar um interesse pessoal momentâneo, como estacionar em fila dupla. Nessa e em outras situações de desengajamento moral, atuam reciprocamente determinantes não apenas pessoais, mas também socioestruturais, passíveis de autojustificativas desengajadas moralmente.

A teoria do desengajamento moral de Bandura apresenta como conceito geral a crença de que as pessoas são capazes de construir argumentos que justificam suas escolhas de comportamento, amenizando seus atos antissociais. Trata-se de estratégias cognitivas que isentam a pessoa de responsabilidade por meio de mecanismos psicossociais que agem como justificativas, um processo de autoinfluência regulatória.

Na concepção de Bandura (2015a), o raciocínio moral acontece por ações de mecanismos autorregulatórios concernentes a padrões morais e autossanções por meio das quais a agência moral é exercida. Isso significa que esses mecanismos regulam a motivação bem como os aspectos cognitivos para a conduta moral, uma vez que eles são “[...] auto-organizadores, proativos, autorreflexivos e autorregulatórios.” (BANDURA, 2015a, p. 20). Bandura (2008) explica que nas fases iniciais do desenvolvimento humano, a conduta é fortemente regulada pelo contexto externo e por sanções sociais. Com a socialização, padrões morais lhe servirão de guia e de base para as autossanções na sua conduta moral. Nesse processo autorregulatório: “as pessoas monitoram suas condutas e as condições sob as quais elas ocorrem, as julgam em relação aos seus padrões morais e circunstâncias percebidas, e regulam suas ações pelas conseqüências que aplicam a si mesmas”. (BANDURA, 2015a, p. 20).

Conforme Bandura (2015a, p. 21):

No desenvolvimento da agência moral, os indivíduos constroem padrões do que é certo e errado, que servem como guia e impedimentos para práticas nocivas. Fazem coisas que lhes trazem satisfação e um senso de autovalor, e evitam se comportar de modo que viole seu padrão moral porque tal conduta irá trazer autocondenação. É por meio de avaliação contínua de autossanções que a conduta moral é motivada e regulada. A adoção dos padrões morais é apenas metade da história, e em muitos aspectos, a metade menos desafiadora. Os padrões morais não criam um sistema interno de controle moral imutável. Os mecanismos autorregulatórios que governam a conduta moral não operam a menos que sejam ativados e há muitas manobras psicológicas através das quais as autossanções morais podem ser seletivamente desengajadas das práticas prejudiciais.

O desengajamento moral é explicado por processos de ativação e controle internos que se encontram presentes na autorregulação do comportamento. Isso quer dizer que o processo autorregulatório avalia e permite que a pessoa justifique sua conduta sem se sentir culpada por

sua ação, independente do contexto social.

Conforme Bandura (2015c), pessoas boas e com compaixão podem agir com desumanidade a partir de uma resposta a fatores políticos, sociais, econômicos e religiosos. Além disso, “[...] pessoas podem ser simultaneamente cruéis e humanas em direção a diferentes indivíduos dependendo de quem elas excluem de sua categoria de humanidade.” (BANDURA, 2015c, p. 67). Portanto, por meio de técnicas de desengajamento, todas as pessoas são capazes de justificar-se visando cometer atos anti-sociais sem se sentirem culpadas ou censuradas por isso.

Bandura (2015a) acredita que a regulação da conduta de um indivíduo está além de um raciocínio moral, já que perfaz uma completa teoria de agência moral. Essa teoria conecta o conhecimento e o raciocínio moral com a ação moral. Para esse autor (BANDURA, 2015a, p. 20): “Isso demanda uma teoria de moralidade agêntica ao invés de uma teoria pressa principalmente às cognições acerca da moralidade. Uma teoria agêntica especifica os mecanismos pelos quais as pessoas vivem de acordo com padrões morais”.

A agência moral, para Bandura (2015a), tem uma dupla forma, quais sejam as formas (i) inibidor e (ii) proativo. Ambas estão relacionadas a comportar-se de maneira humana ou desumana quanto à moralidade. Conforme suas palavras: “A forma *inibidora* é manifestada pela força para evitar comportar-se desumanamente. A forma *proativa* da moralidade está expressa pela força de se comportar humanamente.” (BANDURA, 2015a, p. 21, grifos do autor). Ao investir fortemente seu senso de autovalor em suas convicções humanas e obrigações sociais, os indivíduos, movidos pelo comportamento proativo, agem contra o que é considerado por eles como injusto ou imoral, inclusive quando suas ações incorrem em altos custos pessoais. Semelhante investimento se dá porque falhar em realizar o que é correto incorre em custos autodesvalorizadores. Desse modo, a agência moral cumpre tanto funções inibitórias quanto proativas ao zelar pela inibição de comportamentos anti-sociais e incentivar comportamentos socialmente não-recrimináveis.

Dos mecanismos de desengajamento moral, Bandura (2015a, p. 21) afirma:

[...] O desengajamento pode centrar-se na (a) reinterpretação da conduta em si de forma que ela não seja vista como imoral; (b) na operação da agência da ação de forma que os perpetradores possam minimizar seu papel ao realizá-las; (c) nas consequências que se seguem a suas ações; ou (d) na maneira como as vítimas do mau tratamento são consideradas ao serem desvalorizadas como seres humanos e serem culpadas pelo que é feito a elas.

Portanto, a esquematização moral proposta por Bandura se subdivide em oito

mecanismos psicossociais de desengajamento moral. Esses mecanismos são (BANDURA, 2015a): (1) Justificativa moral; (2) Linguagem eufemística; (3) Comparação vantajosa; (4) Deslocamento da responsabilidade; (5) Difusão de responsabilidade; (6) Desprezo ou distorção das consequências; (7) Desumanização; e (8) Atribuição de culpa.

São mecanismos passíveis de utilização pelo indivíduo na forma isolada ou em conjunto, a depender das circunstâncias:

Algumas das práticas de desengajamento moral, tais como a difusão e o deslocamento da responsabilidade, estão enraizadas nas estruturas de autoridade dos sistemas sociais. As orientações ideológicas das sociedades modelam a forma das justificativas morais, sancionam práticas prejudiciais e influenciam quais membros da sociedade tendem a ser colocados em grupos desvalorizados. Estas práticas socioestruturais criam condições condutoras ao desengajamento moral. (BANDURA, 2015a, p. 56-57).

Bandura os explica da seguinte maneira e, neste estudo, as transcrições são sucintas, seguidas de exemplos:

- 1) *Justificativa moral*: “As pessoas não se engajam comumente em condutas prejudiciais até que elas tenham justificado para si mesmas a moralidade de suas ações.” (BANDURA, 2015a, p. 23).
- 2) *Linguagem eufemística*: “[...] amplamente usada para tornar a conduta danosa em respeitável e para reduzir a responsabilidade pessoal por ela.” (BANDURA, 2015a, p.25).
- 3) *Comparação vantajosa*: “Ao explorar o princípio do contraste, atos repreensíveis podem parecer justos.” (BANDURA, 2015a, p. 27).
- 4) *Deslocamento da responsabilidade*: “O controle da moral opera mais fortemente quando as pessoas reconhecem que elas causam mal pelas suas ações prejudiciais.” (BANDURA, 2015a, p. 29).
- 5) *Difusão de responsabilidade*: “O exercício do controle moral também é enfraquecido quando a agência pessoal é obscurecida pela difusão da responsabilidade pelo comportamento nocivo.” (BANDURA, 2015a, p. 33).
- 6) *Desprezo ou distorção das consequências*: “Meios adicionais para enfraquecer o controle moral operam ao desprezar ou distorcer os efeitos das ações de alguém.” (BANDURA, 2015a, p. 34).
- 7) *Desumanização*: “A autocensura por conduta cruel pode ser desengajada ao retirar-se das pessoas as suas qualidade humanas. Uma vez que são desumanizadas, elas não são mais vistas como pessoas [...]” (BANDURA, 2015a, p. 37).

- 8) *Atribuição de culpa*: “Neste processo, as pessoas se veem como vítimas sem culpa, sendo direcionadas a condutas nocivas por uma forçosa provocação. Desta forma, a conduta punitiva é vista como uma reação defensiva justificável às provocações para a agressão.” (BANDURA, 2015a, p. 43).

Igresias (2008) é um dos autores que apresenta exemplos destes oito mecanismos, conforme abaixo. Segundo esse autor, o primeiro esquema de mecanismos do desengajamento moral propostos por Bandura opera no comportamento e se caracteriza basicamente pela transformação de uma conduta prejudicial em uma boa conduta (IGRESIAS, 2008). São os mecanismos mais eficientes.

- 1) *Justificação moral* – Exemplo: “Não há problemas em bater em alguém quando sua honra é ameaçada.” (IGRESIAS, 2008, p. 169).
- 2) *Linguagem eufemística* – Exemplo: “Dar tapas e empurrões em alguém é só uma forma de brincadeira.” (IGRESIAS, 2008, p. 170).
- 3) *Comparação vantajosa* – Exemplo: “Não há mal em insultar um colega de classe porque bater nele seria pior.” (IGRESIAS, 2008, p. 170).

No segundo esquema, a pessoa age por meio da distorção do agente da ação, absolvendo-se de responsabilidade por práticas nocivas. Constituí-se dos mecanismos de difusão da responsabilidade e deslocamento da responsabilidade. A saber:

- 1) *Difusão da responsabilidade* – Exemplo: “As crianças não podem ser culpadas por falar palavrão quando todos os seus amigos o fazem.” (IGRESIAS, 2008, p. 170).
- 2) *Deslocamento da responsabilidade* – Exemplo: “Se uma criança está vivendo sob más condições ela não pode ser culpada por se comportar agressivamente.” (IGRESIAS, 2008, p. 171).

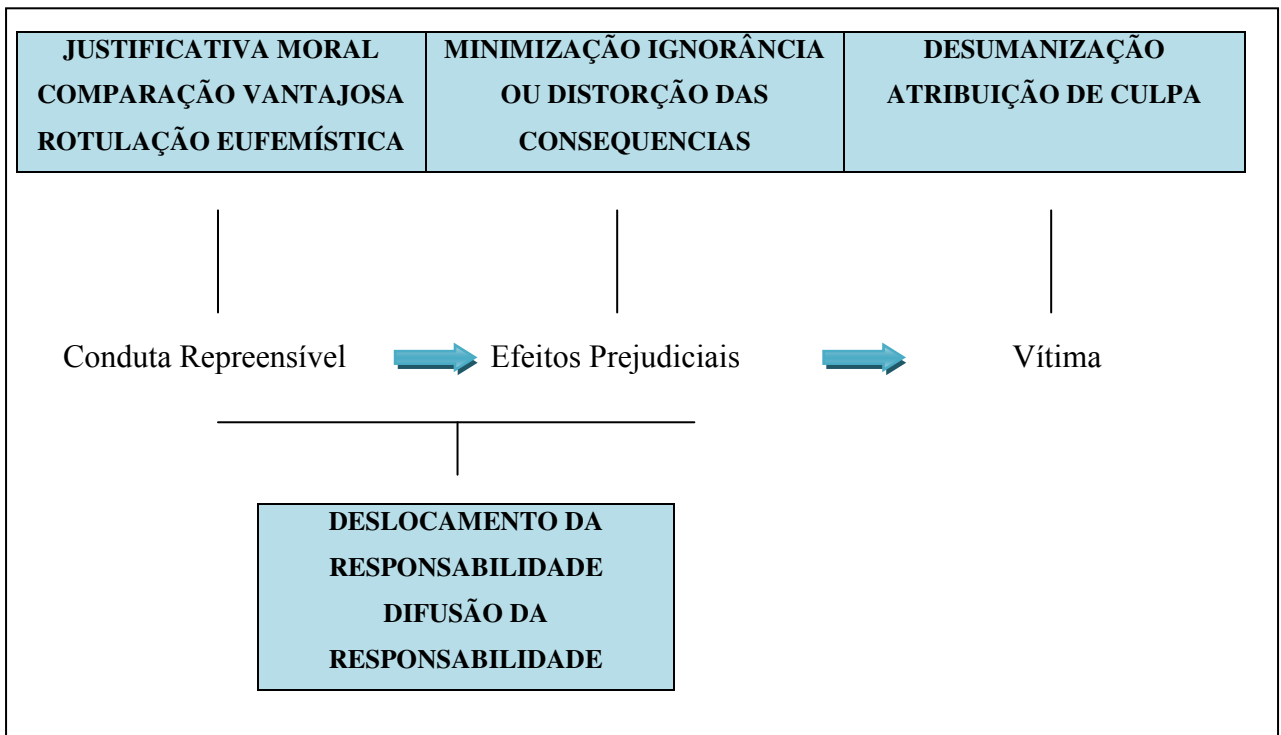
A terceira parte do esquema é identificada pelo mecanismo de distorção das conseqüências e, ao atuar no resultado, há a desconsideração ou diminuição dos efeitos das ações antissociais.

- 1) *Distorção das conseqüências* – Exemplo: “As crianças não se importam de serem caçadas porque isso mostra que elas estão recebendo atenção.” (IGRESIAS, 2008, p. 171).

O último esquema opera no destinatário. São os mecanismos de desumanização e atribuição de culpa, em que há uma distorção da visão que o agente ou o infrator faz de sua vítima ou sobre a visão que é feita de si mesmo, por vezes sendo invertida a situação ao tornar-se a própria vítima da situação transgressora.

- 1) *Desumanização* – Exemplo: “Alguém que é desagradável não merece ser tratado como um ser humano.” (IGRESIAS, 2008, p. 171).
- 2) *Atribuição de culpa* – Exemplo: “Se as pessoas são descuidadas com seus pertences, então a culpa é delas se forem roubadas.” (IGRESIAS, 2008, p. 172). Outro exemplo é apresentado por Bandura (1990, apud NETO; IGRESIAS; GUNTHER, 2012, p. 9): “Ele praticamente pediu para ser agredido”.

Quadro 1: Mecanismos pelos quais as autossanções morais são seletivamente ativadas e desengajadas do comportamento prejudicial em diferentes pontos do processo autorregulatório.



Fonte: (BANDURA,1986)

Para Rodrigues, Assmar e Jablonski (2015), a preservação de uma auto-imagem positiva e estável é um dos determinantes mais poderosos do comportamento. O desengajamento moral pode ser considerado, em consequência disso, como uma forma de proteção da autoestima na medida em que a pessoa, ao refletir sobre determinado comportamento considerado antiético universalmente, se defende contra o reconhecimento da violação desengajando-se moralmente do comportamento exibido. Em outras palavras, na opinião desses autores, a pessoa protege sua autoestima ao romper as conexões existentes entre valores morais e comportamento reprovável exibido como uma maneira de reduzir a dissonância.

Azzi (2011) refere que os mecanismos de desengajamento moral não são exclusividade dos indivíduos, pois, pelos mesmos mecanismos psicossociais, as sociedades articulam-se à custa de outras pessoas. Nesse aspecto, ao explorar o assunto do uso da violência televisiva, Bandura (2015b) apresenta os seguintes exemplos, dentre outros, de mecanismos de desengajamento moral:

- 1) *Comparação Vantajosa* – Exemplo: “Há violência em Édipo, Hamlet, [...]” (BANDURA, 2015b, p. 177).
- 2) *Linguagem Eufemística* – Exemplo: “A indústria da TV propaga a crueldade humana sob o rótulo politicamente correto de programa de ‘ação e aventura’.” (BANDURA, 2015b, p. 178, grifo do autor).
- 3) *Atribuição de culpa às vítimas* – Exemplo: “Os telespectadores têm controle sobre seu aparelho de televisão e escolhem o que assistir.” (BANDURA, 2015b, p. 190).

Percebe-se que Bandura demonstra grande importância não apenas aos fatores internos, mas inclusive aos fatores externos na autorregulação do comportamento, no qual esses últimos atuam como condições contemporâneas que passam a justificar ações humanas. Dos documentos impressos à disseminação da comunicação pelas mídias digitais, os meios de comunicação de massa fazem parte atualmente de uma realidade global e são fortes influenciadores culturais em todos os agentes socializantes a homogeneizar o pensar e o agir.

A mídia eletrônica, como modelador simbólico central na disseminação da informação e formação da sociedade, imprime valores e formas de conduta, o que vem a reforçar a importância existente para a teoria social cognitiva da modelagem do comportamento, inclusive dos modelos fornecidos pela sociedade. Em relação a essa afirmação, “Bandura é um crítico notório do tipo de sociedade que fornece modelos errados para as crianças,

particularmente os exemplos típicos de comportamentos violentos tão comuns na televisão, no cinema e nos videogames.” (SCHULTZ; SCHULTZ, 2015, p. 335).

Nesse sentido convém lembrar a crença em Bandura de que as pessoas são dotadas de aptidões que as tornam capazes de certo poder de autodireção e previsão de possíveis conseqüências apesar de muitos comportamentos humanos – bons e maus – serem adquiridos por meio da modelagem.

Conforme já mencionado, na medida em que as pessoas são seres complexos e ativos que aprendem muito por meio da observação em contextos sociais, elas estão continuamente regulando o próprio comportamento, sendo “[...] tanto produtoras quanto produto dos sistemas sociais”, o que as caracteriza por uma perspectiva de agência humana. (FEIST; FEIST; ROBERTS, 2015, p. 329). Dito de outra forma, as pessoas possuem a capacidade de exercer controle sobre a própria vida, por meio de “[...] um processo ativo de exploração, manipulação e influência do ambiente para atingir os resultados esperados.” (FEIST; FEIST; ROBERTS, 2015, p. 334).

Bandura apoia-se no conceito otimista de humanidade, na medida em que acredita na capacidade das pessoas em aprender novos comportamentos ao longo da vida. Semelhante capacidade pode se tornar difícil, entretanto, em comportamentos desadaptados a exemplo da agressão, devido à baixa autoeficácia ou porque tais comportamentos são percebidos como reforçados. Contudo, eles não precisam persistir, tendo em vista a capacidade humana de não apenas reproduzir comportamentos produtivos, mas de usar as habilidades cognitivas para resolução de problemas. Essa perspectiva demonstra a importância dada pela teoria aos fatores sociais em detrimento dos biológicos, onde a cognição ganha destaque, porém, sem excluir o fator genético para a variável ser humano. (FEIST; FEIST; ROBERTS, 2015).

Para esse teórico, o ceticismo quanto ao sistema social se apresenta como uma característica saudável do ser humano e cita as tecnologias de comunicação em evolução como fonte de influência sociopolítica que, inclusive, pode ser utilizada, a exemplo da internet, como oportunidade de debates participativos (BANDURA, 2015a).

Em se tratando de aspectos teóricos e metodológicos da teoria social cognitiva, Feist, Feist e Roberts (2015), explicam que Bandura desenvolveu sua teoria “[...] por meio de um equilíbrio cuidadoso dos dois componentes principais da estrutura teórica: especulação inovadora e observação acurada. [...] Suas formulações cuidadosamente construídas, prestam-se à formação de inúmeras hipóteses verificáveis.” (FEIST; FEIST; ROBERTS, 2015, p. 346). Da mesma maneira, a teoria não é especulativa. Trata-se de uma teoria que “[...] possui coerência interna excepcional. [...] O resultado é uma teoria formulada com cuidado, escrita

de modo rigoroso e internamente coerente.” (FEIST; FEIST; ROBERTS, 2015, p. 347).

Azzi (2011) esclarece que a perspectiva do desengajamento moral possui sua realidade consolidada teórica e empiricamente, trazendo, assim, a possibilidade de análise de fenômenos que causam transtorno e provocam desarmonia no cotidiano. Cita como exemplos, dentre outros, o trânsito nas ruas em que é possível facilmente assistir a atos de violência verbal e física.

Apesar de sua importância como teoria da personalidade na solução de problemas não apenas individuais, mas também da sociedade, em pesquisa e aplicação, há críticas referentes aos seus conceitos. Shultz e Schultz (2015, p. 354), por exemplo, explicam que a teoria enfoca o comportamento manifesto, ou seja, “Para os críticos, tal ênfase claramente ignora aspectos humanos da personalidade, tais como motivação e emoção.”.

Isso significa que as críticas à teoria de Bandura situam-se no foco existente nos comportamentos observáveis, ao tratamento de sintomas e na dificuldade em especificar com precisão como as variáveis cognitivas afetam o comportamento. Para a teoria social cognitiva, são as variáveis cognitivas, “[...] bem como o comportamento, que podem ser avaliadas.” (SCHULTZ; SCHULTZ, 2015, p. 347). Feist, Feist e Roberts (2015, p. 332) citam como exemplos de fatores cognitivos: “memória, antecipação, planejamento e julgamento.”.

3 TRÂNSITO E SOCIEDADE

No capítulo anterior, buscou-se apresentar o indivíduo como ponto de reflexão para a agressão no trânsito. O propósito do presente capítulo está na apresentação do contexto vivido pelas pessoas em sociedade no aspecto sociocultural e econômico (desigualdade e exclusão social), haja vista existir condições contemporâneas capazes de conduzir à impessoalidade e à desumanização, a exemplo da urbanização. (BANDURA, 2015a).

Pertinente são, assim, as seguintes perguntas: Qual é a vinculação existente entre ambiente e trânsito? Qual é a influencia que ocorre quando se trata de metrópole? Como se caracteriza o ambiente de trânsito? Três subseções buscarão discutir essas questões: “A sociedade contemporânea”, “Espaços urbanos: as cidades” e “O trânsito em destaque”.

3.1 A sociedade contemporânea

As estratégias macrossociais distintas, a exemplo do colonialismo, da desenvolvimentista ou da globalização, são instrumentos políticos que têm alterado o modo de ser e de viver das pessoas envolvidas, o que se reflete na identidade, entendida como processo de construção e em construção constante. (LORENA et al., 2014).

Maria de Fátima Severiano e José Estramiana (2006), ao considerarem diversos autores contemporâneos como Lash; Baudrillard; Lipovetsky e Sennet destacam a sociedade atual como narcísica, entre outras características, tendo em vista as rápidas transformações ocorridas nas últimas décadas, em que ocorreu não uma “[...] ruptura essencial com antigas formas de identidade e socialização, mas uma exacerbação de determinados traços que dizem respeito a processos sociais mais amplos, resultado de uma evolução a longo prazo.” (SEVERIANO; ESTREMIANA, 2006, p. 41).

De acordo com os autores em questão, a personalidade narcísica caracteriza-se por grande diversidade e pluralidade, todas frequentemente veiculadas pela publicidade. Uma tipologia centrada no eu e num “eu grandioso”. (SEVERIANO; ESTREMIANA, 2006, grifo dos autores, p. 43). A consequência percebida da cultura do narcisismo é a forte preocupação com a realização individual em estreita ligação com as opções de consumidor, na qual beleza, juventude, sucesso pessoal etc., são cada vez mais reivindicados.

Quanto ao acima referido, o sistema econômico capitalista, o qual se fundamenta no mercado (BEZERRA; FRANÇA, 2013), pode ser considerado fator estruturante e de referência para comportamentos, em que individualismo e racionalização econômica são

elementos desencadeantes significativos de ações humanas. Uma vez que os recursos materiais determinam a vida sócio-econômica das pessoas, o consumo de bens passa a ser um elemento de distinção social e age como uma forma de recompensa a quem se distingue, semelhante a uma competição.

Instrumento do sistema capitalista, a Publicidade, nesse aspecto, segue critérios que buscam aumentar o Capital de seus clientes anunciantes pela estratégia na qual a pessoa que ela deseja atingir se reconheça no discurso anunciado. Ao chamar a sua atenção e refratá-la de forma idealizada, ela seria induzida ao consumo. (BEZERRA; FRANÇA, 2013). Trata-se de uma das estratégias utilizadas pela mídia contemporânea e que é impulsionada pelas tecnologias da informação e da comunicação e, por que não dizer, pela busca por felicidade que se apresenta recorrente na dinâmica social. Nesse ponto, a mídia tem proporcionado profundas mudanças nos padrões e estilos de vida.

Lorena et al. (2014, p. 25) explicam que, ao longo da vida, a pessoa ocupará uma posição na hierarquia social chamada de *status*, a qual possui algumas características importantes:

- Um indivíduo ocupa diversos *status* ao mesmo tempo. Pode ser filho, pai, marido, professor e cidadão.
- [...] Se a pessoa deixa de ocupar uma posição social, perde prestígio, a riqueza, o poder propiciado pelo *status*.
- Os grupos de *status* se diferenciam pelo consumo de bens e são representados por estilos de vida específicos.

Outra característica importante apresentada é que o *status* principal pode variar, ou seja, na contemporaneidade, o *status* encontra-se ligado à profissão, enquanto que nas sociedades anteriores aos dias atuais, estava ligado à religião ou à idade. Existem também dois tipos de *status*: (1) os atribuídos pela sociedade; e (2) os obtidos por esforço próprio. (LORENA et al., 2014).

Na atualidade, os “símbolos” e os indicadores referentes ao consumo estão desempenhando uma posição de destaque cada vez maior na realidade cotidiana, na qual “[...] as desigualdades, ainda que permaneçam, são resultado de diferenças em *status* (prestígio) e no estilo de vida e padrões de consumo favorecidos por esses grupos de *status*.” (PAKULSKI; WALTERS, apud GIDDENS, 2012, p. 322, grifo do autor). Isso significa que as sociedades industriais passaram de sociedades organizadas em classes para o estágio denominado de “convencionalismo do *status*” (PAKULSKI; WALTERS, apud GIDDENS, 2012, p. 322, grifo do autor). A consequência percebida é que classe não é mais a questão fundamental para

entender as sociedades contemporâneas, mais especificamente, como identidade de uma pessoa.

A desigualdade é, por conseguinte, resultado da incapacidade no alcance de um *status* elevado e não de sua posição na estrutura de classes, ou seja, a incapacidade de consumir *status*, em comprar bens de consumo como carros, roupas e casas. Semelhante mudança, na qual a principal forma de estratificação passou a ser o consumo baseado no *status*, resultou em modificações profundas da realidade.

Classe pode ser definida como “[...] um agrupamento de pessoas que compartilham recursos econômicos comuns, influenciado pelo estilo de vida que podem ter.” (GIDDENS, 2012, p. 315). O sistema de classe atua por meio, principalmente, de associações impessoais e de grande escala, diferente de outros sistemas, na qual as desigualdades se expressam basicamente em relações pessoais de dever ou de obrigação, a exemplo da relação entre escravo e mestre ou entre indivíduos de classes inferiores e superiores.

Em relação a isso, estratificação social é definida “[...] como desigualdades estruturadas entre diferentes grupos de pessoas” (GIDDENS, 2012, p. 311), onde os mais favorecidos estão no topo e os menos privilegiados na base. No presente momento, as sociedades industriais e pós-industriais, segundo o autor, são extremamente complexas (GIDDENS, 2012). Um grande número de pessoas se encontra nas classes sociais do meio e meio inferior, a chamada classe média, “[...] um número levemente menor de pessoas na base, e pouquíssimas pessoas à medida que se avança para o topo.” (GIDDENS, 2012, p. 312). Essa é uma característica global, entretanto, varia conforme o país e corresponde a diferenças sistemáticas em riqueza, renda e condições de trabalho existentes.

Como exposto no capítulo anterior, as pessoas se desenvolvem afetiva, cognitiva, moral e socialmente a partir da interação com o outro e com o que as cerca, como o contexto social e a cultura dominante. Na concepção de Lorena et al. (2014), as pessoas estão cada vez mais isoladas em seu próprio mundo, distanciando-se uma das outras.

Ao discutir agressão e violência, esses autores explicam que ambas existem de forma diferenciada conforme a cultura dos países (LORENA et al., 2014). A valorização pacífica para a solução de conflitos é mencionada como característica de países da Escandinávia, além de alguns países da África e o Japão. “De outro modo, alguns habitantes da América do Sul e da Nova Guiné são a favor e até encorajam o comportamento agressivo entre os membros das comunidades, especialmente entre os indivíduos do sexo masculino.” (LORENA et al., 2014, p. 42).

Importante destacar que os termos individualismo e coletivismo são usados com frequência para descrever culturas. Em culturas individualistas, as pessoas são vistas como prioridade, na qual as decisões são tomadas a partir de interesses particulares. Seus membros seguem a concepção de “cada um por si”. Em contrapartida, as sociedades coletivistas consideram o grupo como um todo e buscam promover a sua ligação e o seu fortalecimento, a fim de manter a harmonia. (LORENA et al., 2014).

Pessoas pertencentes a culturas mais individualistas tendem a se ver “[...] mais em características pessoais (inteligência, preferências etc.), enquanto que pessoas que fazem parte de uma cultura coletivista salientam mais aspectos grupais (posição na família, local de trabalho, semelhanças com outras pessoas etc.)” (RODRIGUES; ASSMAR; JABLONSKI, 2015, p. 105). Em outras palavras, as pessoas de culturas individualistas se centralizam mais em aspectos pessoais que as distinguem das demais, enquanto que nas culturas coletivistas há a preferência por características nas quais as pessoas se vêem compartilhando com o grupo a que pertencem.

Ao se perguntar por que é difícil compreender outra cultura, Mércio Gomes (2012, p. 54) explica que a pessoa carrega em si a sua cultura, o modo de ver o mundo e seus valores, uma predisposição que se chama *etnocentrismo* “[...] o primeiro obstáculo para a compreensão do Outro cultural.” Semelhante visão etnocêntrica limita-se à visão da referência cultural.

Na medida em que no capitalismo a parte (o indivíduo) é mais importante que o todo (a sociedade), “[...] o indivíduo é o foco da maioria das ações da vida cotidiana e todos os espaços são marcados individualmente”. (DAMATTA, 1997, p. 40). Em contrapartida, ao se tratar de sistemas tradicionais, no qual o coletivo é mais importante que o individual, o problema está muito mais nos estados de individualização, uma vez que esses estados não são normais ou rotineiros.

De acordo com Joyce Pescarolo (2017), as noções de indivíduo e de sujeito surgiram na Modernidade, movimento histórico organizado em torno de duas características: (a) estabelecimento de uma razão mais autônoma, se comparada à visão medieval; e (b) desenvolvimento e expansão do capitalismo.

Até o período da Modernidade, Brandão (apud PESCAROLO, 2017) coloca que as pessoas eram identificadas ao seu grupo social sem serem consideradas como seres únicos e singulares. Para Silvia Brandão (2012), a Modernidade se estabeleceu a partir de características próprias, dentre elas: (1) individualismo; (2) constituição da distinção entre público e privado; (3) surgimento da ciência moderna; (4) intensificação da tecnologia; e (5)

crescimento da importância do fator econômico na organização social.

Outra característica determinante vinculada à Modernidade, e que afetou os indivíduos refere-se à percepção do tempo. Pescarolo (2017, p. 24) o interpreta como fluido, dinâmico, onde “[...] a vida nos grandes centros introduz uma noção de aceleração e movimento constante à subjetividade dos indivíduos”.

Ao buscar um modelo de entendimento da relação “sociedade” e “indivíduo”, o sociólogo alemão Norbert Elias (1994) escreveu três ensaios inter-relacionados, em distintas épocas de sua vida (1897-1990), o qual constitui a publicação *A sociedade dos indivíduos*. O primeiro ensaio foi redigido em 1939, o segundo entre 1940 e 1950 e o terceiro em 1987.

Em seu primeiro ensaio, esse autor explica que: “Só se pode chegar a uma compreensão clara da relação entre indivíduo e sociedade quando nela se inclui o perpétuo crescimento dos indivíduos dentro da sociedade, quando se inclui o processo de individualização na teoria da sociedade”. (ELIAS, 1994, p. 30).

Semelhante compreensão significa que a individualidade não depende somente da constituição natural do ser humano, mas de todo o processo de individualização, nas relações com outras pessoas para a criança pequena. (ELIAS, 1994). Conforme suas palavras: “A partir do estudo do processo civilizador, evidenciou-se com bastante clareza a que ponto a modelagem geral, e portanto a formação individual de cada pessoa, depende da evolução histórica do padrão social, da estrutura das relações humanas”. (ELIAS, 1994, p. 28).

Para esse autor, a “[...] expressão de uma singular conformação histórica do indivíduo pela rede de relações” (ELIAS, 1994, p. 32) obrigou-o “[...] a adotar um grau elevadíssimo de refreamento, controle afetivo, renúncia e transformação dos instintos, [...]” (ELIAS, 1994, p. 32). Sua argumentação é sustentada a partir da afirmação:

O abismo e o intenso conflito que as pessoas altamente individualizadas de nosso estágio de civilização sentem dentro de si são projetados no mundo por sua consciência. [...] eles aparecem como um abismo existencial e um eterno conflito entre indivíduo e sociedade. (ELIAS, 1994, p. 32).

Esse conflito teria suas origens numa padronização de auto-imagem, de autoconsciência que o induziria a se sentir e a pensar diferenciado do outro. Na concepção desse autor:

Somente quando o indivíduo pára de tomar a si mesmo como ponto de partida de seu pensamento, pára de fitar o mundo como alguém que olha de ‘dentro’ de sua casa para a rua ‘lá fora’, para as casas ‘do outro lado’, e quando é capaz – por uma nova revolução copernicana em seus pensamentos e sentimentos – de ver a si e a sua

concha como parte da rua, de vê-los em relação a toda a rede humana móvel, só então se desfaz, pouco a pouco, seu sentimento de ser uma coisa isolada e contida ‘do lado de dentro’, enquanto os outros são algo separado dele por um abismo, são uma ‘paisagem’, um ‘ambiente’, uma ‘sociedade’. (ELIAS, 1994, p. 53, grifos do autor).

A rede de relações pessoais não pode ser compreendida em termos de indivíduos singulares [...] mas, ao contrário: “[...] o indivíduo só pode ser entendido em termos de sua vida em comum com os outros.” (ELIAS, 1994, p. 56).

Partindo da premissa de que “cada ‘eu’ deve estar irrevogavelmente inserido num ‘nós’” (ELIAS, 1994, p. 57), Elias acredita que uma melhor harmonia entre pressões e exigências sociais, de um lado, e as necessidades individuais, o desejo de justificação e de realização pessoal, de outro, somente é possível a partir da modificação na estrutura das relações interpessoais, no caso, uma estruturação diferente das individualidades.

Em seu segundo ensaio, redigido entre o período de 1940 e 1950, esse autor analisou as peculiaridades históricas da individualização humana e, em especial, das imagens do eu e do nós como consciência de si mesmo e do outro que, em geral, se apresenta à pessoa como natural.

Nas sociedades mais primitivas e unidas, Elias (1994) explica que, no controle do comportamento individual, o fator mais importante está na presença constante dos outros, ligados pela vida inteira, onde pensamento e ação estão primordialmente na concepção do ‘nós’. Em contrapartida, nas sociedades industrializadas, urbanizadas e densamente habitadas, ao controle do comportamento pelos outros há, também, um crescente autocontrole em todas as circunstâncias da vida.

Nessa realidade de convivência em sociedade industrializada, esse autor afirma que “[...] um número cada vez maior de pessoas passou a viver numa crescente dependência mútua, ao mesmo tempo em que cada indivíduo foi-se diferenciando mais dos outros.” (ELIAS, 1994, p. 114). O desenvolvimento da sociedade a parâmetros elevados de individualização crescente de seus membros resulta, portanto, em formas específicas tanto de satisfação quanto de insatisfação, bem como possibilidades específicas de felicidade e contentamento como o seu oposto.

Na resolução dos problemas, desde a infância, a pessoa é treinada com vistas ao desenvolvimento de elevado grau de autocontrole e independência pessoal, no qual lhe é ensinado a competir e a se distinguir dos outros por qualidades, esforços e realizações pessoais. Entretanto, ao mesmo tempo, existem rígidos limites que estabelecem à maneira como o indivíduo pode se distinguir e os campos em que é possível a ação de fazer, um

autocontrole que levaria a conformação. De uma forma ou de outra, para Elias, tensões características de cada pessoa acompanhariam esta busca em atingir esse equilíbrio exigido socialmente, tensões estas relacionadas às normas peculiares de comportamento em sociedade. Estas normas comporiam um padrão que determinaria o padrão de controle comportamental. Trata-se, assim, “[...] de discrepâncias intrinsecamente sociais que se expressam na idéia de uma tensão e um abismo eterno entre o ‘mundo interno’ do indivíduo e o ‘mundo externo’ da sociedade.” (ELIAS, 1994, p. 121, grifos do autor).

Quanto às dificuldades surgidas, na luta com o objetivo de se destacar e realizar-se na vida, só uma minoria teria sucesso. Conforme suas palavras:

A estrutura mental que a sociedade oferece, de uma antítese entre uma individualidade inata e uma sociedade ‘externa’, serve então para explicar fenômenos que, na realidade, são produto de discrepâncias dentro da sociedade, do desencontro entre a orientação social do esforço individual e as possibilidades sociais de consumá-lo (ELIAS, 1994, p. 121).

Um fenômeno citado é a chamada “pressão social”, em especial, a “pressão interna” de uma sociedade, por exemplo, ligadas ao aumento do desemprego em nações industrializadas (ELIAS, 1994, p. 121, grifo do autor). As questões diametralmente opostas de individualismo e coletivismo deveriam ser vistas como passíveis de junção, em que:

As pessoas só podem conviver harmoniosamente como sociedades quando suas necessidades e metas socialmente formadas, na condição de indivíduos, conseguem chegar a um alto nível de realização; e o alto nível de realização individual só pode ser atingido quando a estrutura social formada e mantida pelas ações dos próprios indivíduos é construída de maneira a não levar constantemente a tensões destrutivas nos grupos e nos indivíduos. (ELIAS, 1994, p. 123).

Na prática, Elias (1994) acredita que a integração organização social e indivíduos, se limita basicamente ao acaso ou a procedimentos padronizados vistos como certos, em que

[...] são comuns conflitos, renúncias, fracassos e colapsos devastadores. É pequena a capacidade de harmonizar a modelagem das necessidades e objetivos individuais, através da educação, [...]. A nítida linha divisória que se costuma traçar na experiência pessoal entre o eu como indivíduo e a sociedade ‘lá fora’, a tendência a pensar naquilo que se designa por duas palavras como duas coisas distintas, cada uma das quais é dotada de valor e sentidos próprios, a cristalização das metas sociais em valores diametralmente opostos, tudo isso contribui para o fato de que, tanto na ação quanto no pensamento, tomam-se decisões *a priori* quanto ao que *deve* ser a relação entre indivíduo e sociedade, sem se preocupar ter certeza de que as alternativas entre as quais se está decidindo realmente correspondam à relação tal como ela *é*. (ELIAS, 1994, p. 123, grifos do autor).

Por fim, o terceiro ensaio intitulado *Mudanças na Balança Nós-Eu*, tratou da autoimagem e da composição social. Na concepção de Elias (1994), desde a Idade Média européia, o equilíbrio entre as identidade-eu e a identidade-nós sofreu enormes mudanças. Foi a partir do Renascimento que a identidade-eu passou a sobressair-se na sociedade, ou seja, uma percepção de si mesmo como um eu isento de um nós. (ELIAS, 1994).

Observa-se que o processo histórico de individualização crescente estudado por Elias (1994) culminou, como vimos anteriormente com os autores Severiano e Estremiana (op.cit.), em características presentes na sociedade atual como a personalidade narcísica.

A subseção seguinte discorre sobre as cidades modernas e pós-modernas, além de apresentar a cidade de São Luís do Maranhão na tentativa de responder a pergunta: Qual é a influencia que ocorre no trânsito quando se trata de metrópole?

3.2 Espaços urbanos: as cidades

3.2.1 A cidade moderna

O desenvolvimento da cidade moderna como fruto do capitalismo alterou a forma como as pessoas se situavam e interagiam no mundo pré-moderno. O sociólogo e filósofo alemão Georg Simmel (1858-1918), é um dos autores que demonstra isso. Ao lado de Max Weber e Ferdinand Tönnies, Georg Simmel é hoje considerado um dos “pais” da Sociologia alemã (WAIZBORT, 2006, p. 11, grifo do autor), na qual as transformações da Berlim moderna foram uma de suas inspirações.

Os estudos desse autor expõem como as interações sociais podem ser influenciadas pelas pressões do complexo ambiente da cidade grande. Conforme Leopoldo Waizbort (2006, p. 167, grifo do autor),

A Época Moderna significa para Simmel um rompimento e uma transformação frente aos tempos pré-modernos. Trata-se de uma *profunda* transformação que afeta os conteúdos e as formas do conhecimento e da ação; esta transformação é a passagem de formas ‘fixas, substanciais e estáveis’ a um estado de *movimento* e *maleabilidade*.

De maneira sucinta, Simmel (2006, p. 60) entende interação entre indivíduos da seguinte maneira:

[...] surge sempre a partir de determinados impulsos ou da busca de certas finalidades. Instintos eróticos, interesses objetivos, impulsos religiosos, objetivos de defesa, ataque, jogo, conquista, ajuda, doutrinação e inúmeros outros fazem com que

o ser humano entre, com os outros, em uma relação de convívio, de atuação com referência ao outro, com o outro e contra o outro, em um estado de correlação com os outros. Isso quer dizer que ele exerce efeito sobre os demais e também sofre efeitos por parte deles. Essas interações significam que os portadores individuais daqueles impulsos e finalidades formam uma unidade – mais exatamente, uma ‘sociedade’.

A personalidade do indivíduo urbano típico é explicada, também, pelo ritmo acelerado da vida urbana. Ao comparar o ritmo de uma cidade pequena ou aldeia com a vida na metrópole, Simmel (2006) acredita que as pessoas adotam um estilo de comportamento de distância nas interações, apesar da multidão da qual fazem parte. Pelas reflexões de Simmel (apud GIDDENS, 2012, p. 158, grifos do autor),

Geralmente, a miríade de contatos fugazes com pessoas que não conhecem resulta em uma ‘reserva urbana’ em interações com outras pessoas, que podem ser percebidas como frias e sem emoções, levando a sentimentos profundos de impessoalidade e mesmo de isolamento. [...] elas são forçadas a adotar esses modos de comportamento para preservar sua distância social e seus *selves* individuais ante as pressões do ambiente urbano densamente povoado.

Simmel (apud GIDDENS, 2012) sugere que, por serem grandes centros financeiros capitalistas, muitas cidades exigem dos indivíduos pontualidade, interações racionais, além de uma abordagem instrumental aos negócios, a qual incentiva as relações práticas entre as pessoas. Semelhante fato diminui as conexões emocionais, o que resulta na ponderação entre custos e benefícios, inclusive, nos relacionamentos.

Em *A Filosofia do Dinheiro*, publicada em 1908, Waizbort (2006) explica que Simmel não buscava entender o processo de produção das coisas, mas o processo de circulação e de consumo. No cenário da cidade grande, o dinheiro é analisado como resultado e símbolo da época moderna, inserido no contexto de economia monetária peculiar deste ambiente.

Simmel (apud WAIZBORT, 2006) refere semelhança entre os desenvolvimentos da ciência moderna e da economia monetária. Em ambas, há a imagem moderna de mundo representada pela mobilidade e pela maleabilidade, na qual o processo resultante é a individualização. Pelas palavras de Simmel (apud WAIZBORT, 2006, p. 168, grifo do autor),

A liberdade individual é a possibilidade de distanciamento dos laços sociais. O indivíduo moderno, assim como o dinheiro, circula. A mobilidade, signo do moderno, é a *panta rei*. O domínio do dinheiro é pois correlacionado ao processo da modernidade, [...]. A circulação que ele propicia indica uma significativa transformação na *velocidade* da vida. Incremento da mobilidade significa, aqui, também um incremento da velocidade. A modernidade é tal ‘passagem da estabilidade para a labilidade’ e é isto que caracteriza a ‘moderna imagem do mundo’. O dinheiro, pelas suas características e pelo papel que desempenha, é eleito por Simmel ‘símbolo’ e ‘espelho’ desta época.

Na era moderna, a Industrialização e o desenvolvimento capitalista possibilitaram o intenso crescimento das cidades urbanas de pólo econômico, tanto europeu quanto americano. É nesse cenário que Georg Simmel busca explorar seu pensamento intelectual. Os parágrafos a seguir, tratam da obra *A metrópole e a vida mental* (publicada em 1902), em tradução contida por Otávio Guilherme Velho (1976).

A conclusão, a qual Simmel (1976, p. 11) chegou de que a pessoa resiste a ser nivelada e uniformizada, resulta da afirmação de que, juntamente com maior liberdade, o século XVIII exigiu a especialização funcional do ser humano e de seu trabalho.

Os problemas mais graves da vida moderna derivam da reivindicação que faz o indivíduo de preservar a autonomia e individualidade de sua existência em face das esmagadoras forças sociais, da herança histórica, da cultura externa e da técnica de vida.

Ao buscar entender o significado íntimo da vida moderna, Simmel (1976, p. 11-12) frisa a importância do estudo do intercâmbio metrópole e “[...] conteúdos individual e superindividual da vida”, de “[...] como a personalidade se acomoda nos ajustamentos às forças externas.”.

Nesta análise do contexto urbano, esse autor afirma que a intelectualidade, como aspecto psíquico humano, busca preservar a vida subjetiva contra o poder dominador na metrópole em termos de ritmo e multiplicidade da vida econômica, ocupacional e social.

Na medida em que a metrópole é sede da economia monetária, Simmel (1976, p. 13) refere que “A economia monetária e o domínio do intelecto estão intrinsecamente vinculados. [...] O dinheiro se refere unicamente ao que é comum a tudo: ele pergunta pelo valor de troca, reduz toda qualidade e individualidade à questão: quanto?”. Ao levar em consideração apenas a realização objetiva e mensurável, o homem metropolitano negocia a partir de relações racionais. Ao comparar a esfera da psicologia econômica do pequeno grupo, sob condições primitivas, Simmel (1976) afirma que produtor e consumidor se conheciam, diferentemente da metrópole moderna em que há a produção para o mercado. De acordo com suas palavras, referindo-se a exatidão calculista da vida prática provocada pela economia do dinheiro,

Através dessa anonimidade, os interesses de cada parte adquirem um caráter impiedosamente prosaico; e os egoísmos econômicos intelectualmente calculistas de ambas as partes não precisam temer qualquer falha devida aos imponderáveis das relações pessoais. (SIMMEL, 1976, p. 14).

Na concepção desse autor, a mente moderna tornou-se mais e mais calculista, anulando a produção doméstica e a troca de mercadorias, reduzindo valores qualitativos a quantitativos. Ao associar causa e efeito com vida metropolitana, Simmel (1976, p. 14-15) argumenta que:

Os relacionamentos e afazeres do metropolitano típico são habitualmente tão variados e complexos que, sem a ajuda da mais estrita pontualidade nos compromissos e serviços, toda a estrutura se romperia e cairia num caos inextrincável. [...] Assim, a técnica da vida metropolitana é inimaginável sem a mais pontual integração de todas as atividades e relações mútuas em um calendário estável e impessoal.

Todas as atividades estão interconectadas às decisões relativas ao significado e estilo de vida, em que “Pontualidade, calculabilidade, exatidão, são introduzidas à força na vida pela complexidade e extensão da existência metropolitana [...]” (SIMMEL, 1976, p. 15). A exclusão de traços e impulsos irracionais, instintivos, soberanos tornam-se o resultado dessa forma de viver em comum. Tipos de personalidade irracionais são, assim, opostos à vida típica das grandes cidades em que exatidão e precisão minuciosa da forma de vida provocam também uma estrutura da mais alta impessoalidade, numa subjetividade altamente pessoal. Nesse contexto, Simmel (1976, p. 15-16, grifo do autor) explica a atitude *blasé* da seguinte maneira:

Não há talvez fenômeno psíquico que tenha sido tão incondicionalmente reservado à metrópole quanto a atitude *blasé*. A atitude *blasé* resulta em primeiro lugar dos estímulos contrastantes que, em rápidas mudanças e compressão concentrada, são impostos aos nervos. Disto também parece originalmente jorrar a intensificação da intelectualidade metropolitana.

Relativo à lógica do pensamento racional dos habitantes da metrópole moderna, a essência da atitude *blasé* está no embotamento do poder de discriminar e flui, também, da economia do dinheiro. Isto quer dizer que “[...] o significado e valores diferenciais das coisas, e daí as próprias coisas, são experimentados como destituídos de substância.” (SIMMEL, 1976, p. 16). Trata-se, para ele, de um estado de ânimo em que o reflexo subjetivo da economia do dinheiro está totalmente interiorizado. O dinheiro passa a ser o mais assustador dos niveladores no qual as grandes cidades, centro do intercâmbio monetário que facilita o consumo em comparação as cidades menores são, desta maneira, a localização verdadeira da atitude *blasé*.

Nessa perspectiva, tem-se uma forma de existência a qual a atitude mental de um para com o outro, em meio a muitos estímulos, é de reserva, de distância, contudo necessária, haja vista os inúmeros contatos cotidianos a que as pessoas são submetidas.

Na verdade, se é que não estou enganado, o aspecto interior dessa reserva exterior é não apenas a indiferença, mas, mais frequentemente do que nos damos conta, é uma leve aversão, uma estranheza e repulsão mútuas, que redundarão em ódio e luta no momento de um contato mais próximo, ainda que este tenha sido provocado. [...] Uma antipatia latente e o estágio preparatório do antagonismo prático efetuam as distâncias e aversões sem as quais esse modo de vida não poderia absolutamente ser mantido. (SIMMEL, 1976, p. 17-18).

O estilo metropolitano de vida que sugere dissociação da realidade é apenas uma de suas formas de socialização. Uma reserva que, na metrópole, “[...] confere ao indivíduo uma qualidade e quantidade de liberdade pessoal que não tem qualquer analogia sob outras condições.” (SIMMEL, 1976, p. 18).

As cidades produzem fenômenos extremos. Um destes fenômenos é a mais alta divisão econômica do trabalho. Conforme suas palavras,

[...] a concentração de indivíduos e sua luta por consumidores compelem o indivíduo a especializar-se em uma função na qual não possa ser prontamente substituído por outro. É um fato decisivo que a vida da cidade transformou a luta com a natureza pela vida em uma luta entre os homens pelo lucro. (SIMMEL, 1976, p. 22).

Semelhantes aspectos da vida urbana, correspondente ao tamanho da cidade, possibilitam, psicologicamente, a transição para a individualização e possuem uma série de causas subjacentes. A primeira delas está no fato de que “[...] a pessoa precisa enfrentar a dificuldade de afirmar sua própria personalidade no campo abrangido pelas dimensões da vida metropolitana.” (SIMMEL, 1976, p. 22). Ao atingir o limite no aumento quantitativo em importância e o dispêndio de energia, a pessoa volta-se para diferenças qualitativas com vistas a buscar a atenção do círculo social, explorando sua sensibilidade e diferenças, a ponto de desejar extravagâncias de maneirismo, capricho e preciosismo. Extravagâncias que vão do conteúdo a “[...] forma de ‘ser diferente’, de sobressair de forma notável e assim atrair a atenção.” (SIMMEL, 1976, p. 22, grifo do autor).

Entretanto, o motivo mais significativo na qual a metrópole conduz a um impulso da existência pessoal mais individual está no desenvolvimento da cultura moderna com características de preponderância do que Simmel (1976, p. 23, grifos do autor) chama de “espírito objetivo” sobre o “espírito subjetivo”. Isto significa que a divisão do trabalho, ao exigir do indivíduo um aperfeiçoamento cada vez mais unilateral, transformou-o de sua forma subjetiva em uma forma objetiva de vida, ou seja, um mero elo na organização das coisas e poderes. A metrópole, para Simmel (1976), é o ambiente perfeito para semelhante cenário por meio de suas instituições educacionais, confortos proporcionados pela tecnologia, nas instituições visíveis do Estado etc. É oferecida ao seu habitante uma realidade cristalizada e

despersonalizada que provoca no indivíduo o apelo “[...] para o extremo no que se refere à exclusividade e particularização” (SIMMEL, 1976, p. 24), com o objetivo de preservar sua essência mais pessoal. Trata-se de uma “[...] atrofia da cultura individual através da hipertrofia da cultura objetiva.” (SIMMEL, 1976, p. 24).

Em termos históricos, essas formas de individualismo mantidas pela relação quantitativa da metrópole, a saber, a independência individual e a elaboração da própria individualidade, assumem uma situação nova, uma vez que restrições de caráter político, agrário, corporativo e religioso ao indivíduo do século XVIII, são alterados por uma crença plena de igualdade e liberdade de movimento em todos os relacionamentos sociais e intelectuais. Simmel (1976, p. 24, grifo do autor) complementa:

Ao lado desse ideal de liberalismo do século XVIII, no século XIX, através de Goethe e do romantismo, por um lado, e através da divisão econômica do trabalho, por outro, outro ideal se levantou: os indivíduos liberados de vínculos históricos agora desejavam distinguir-se um do outro. A escala dos valores humanos já não é constituída pelo ‘ser humano geral’ em cada indivíduo, mas antes pela unicidade e insubstituibilidade qualitativas do homem. [...] a metrópole apresenta as condições peculiares que nos são reveladas como as oportunidades e os estímulos para o desenvolvimento de ambas essas maneiras de conferir papéis aos homens.

Assim, tais condições, únicas, proporcionam significados para o desenvolvimento da existência psíquica a qual só é percebido uma parte e que, conforme o autor, não convém julgar ou perdoar, porém, compreender.

3.2.2 A cidade pós-moderna

Conforme Giddens (2012), o desenvolvimento das cidades modernas vem gerando um grande impacto, não apenas nos hábitos e modos de agir, mas, inclusive, nos padrões de pensamento e sentimento. Desde o século XVIII, quando grandes aglomerações urbanas se formaram, vem ocorrendo uma polarização a respeito dos efeitos das cidades sobre a vida social de seus habitantes. Para muitas pessoas, a virtude de viver em cidades é que a cidade é fonte de dinamismo e criatividade cultural, capaz de proporcionar os meios necessários para uma existência confortável e satisfatória. Contudo, para outras, a cidade é um local poluído, repleto de multidões agressivas e suspeitas, com muita “[...] criminalidade, violência, corrupção e pobreza.” (GIDDENS, 2012, p. 165).

Rica em oportunidades, a metrópole pode ser um lugar solitário pela condição de interação freqüente entre estranhos, cuja separação entre espaços comuns e espaços privados é

evidente. Caldeira (apud PESCAROLO, 2017), coloca que em cidades de muros e medos, as desigualdades e as distâncias sociais são produzidas e reforçadas a cada passo. Semelhante medo “[...] diminui o contato entre as pessoas de grupos diferentes, as diferenças sociais são percebidas com maior rigidez e a proximidade de estranhos é vista como perigosa”. (CALDEIRA apud PESCAROLO, 2017, p. 119).

O processo de urbanização brasileiro teve início no século XX e, assim como o europeu, ocorreu de forma acentuada em decorrência da industrialização. Na atualidade, mais de 80% da população brasileira reside na cidade, onde existe a maioria das oportunidades de trabalho, o que indica a escolha pela vida urbana (TRINDADE, 2015). Hoje, urbanização é um processo global e, para Giddens (2012, p. 178),

A urbanização tem dois lados e é contraditória. Ela tem efeitos criativos e destrutivos sobre as cidades. Por um lado, permite a concentração de pessoas, bens, serviços e oportunidades, mas, ao mesmo tempo, fragmenta e enfraquece a coerência dos lugares, tradições e redes existentes. Juntamente com os novos potenciais criados pela centralização e o crescimento econômico, estão os perigosos efeitos da marginalização.

Estar marginalizado é situar-se excluído da sociedade na medida em que exclusão social se refere “[...] a maneiras em que os indivíduos podem ser separados do envolvimento pleno na sociedade mais ampla.” (GIDDENS, 2012, p. 357). Para Pescarolo (2017), as metrópoles são tanto símbolos de riqueza, de acesso a serviços e tecnologia de ponta como, da mesma maneira, são espaços de segregação socioespacial. Nesse sentido, a forma como o capitalismo atua no espaço público gera distorções.

Da possibilidade de concentração de oportunidades a marginalização, as desigualdades sociais estão presentes em escala local, nacional ou global e são evidências claras em grandes cidades pós-modernas, na qual existe acentuada acumulação de riquezas e pouca distribuição equitativa de benefícios sociais.

As primeiras mudanças significativas de desigualdade ocorreram com a Revolução Industrial, quando Europa e outras regiões passaram por uma rápida expansão econômica, o que fez com que se destacassem em termos de riqueza e bens materiais. (GIDDENS, 2012).

Nos dias atuais, a dinâmica da desigualdade é fortemente observada na cidade global não apenas em países em desenvolvimento, mas inclusive, em países industrializados. (GIDDENS, 2012). Nick Hanauer, empresário e investidor, explica que, ao longo de décadas praticando o capitalismo de mercado, a lição mais importante aprendida foi que: “[...] moralidade e justiça são pré-requisitos fundamentais para a prosperidade e o crescimento

econômico. A ganância não é boa. [...] O problema é que quase todas as autoridades nos dizem o contrário - de economistas a políticos, e também a mídia”. (OXFAM BRASIL, 2019, p. 5).

Para esse investidor, não é justificativa econômica maximizar o individualismo e alegar que, de alguma maneira, o mundo será um lugar melhor. (OXFAM BRASIL, 2019). Nesse aspecto, a economia global apresenta problemas por diversas razões, a exemplo do sistema econômico capitalista, o qual é organizado globalmente, todavia, desconsidera os índices de pobreza e marginalidade mundial, como é possível observar nos relatórios apresentados abaixo, os quais se refletem não apenas na qualidade de vida, mas também na condição emocional.

A Oxfam Internacional normalmente divulga no período do Fórum Econômico Mundial em Davos, na Suíça, resultado de pesquisa a nível mundial relativo a políticas de desenvolvimento, com o objetivo de informar e estimular o debate público. Trata-se de uma confederação de dezenove organizações que trabalham em rede em noventa e três países, incluindo o Brasil.

O documento *Recompensem o trabalho, não a riqueza*, foi apresentado no Fórum Econômico Mundial de 2018. Por meio de entrevistas com mais de setenta mil pessoas em dez países, a Oxfam Internacional constatou que da riqueza mundial gerada no ano de 2017, “82% foram parar nas mãos do 1% que está no topo, enquanto os 50% mais pobres não viram nada.” (OXFAM BRASIL, 2018, p. 6). Isso indica que o 1% mais rico da população mundial detinha mais riqueza que todos os demais habitantes do planeta. Em se tratando de Brasil, “[...] uma pessoa que ganha um salário mínimo precisaria trabalhar 19 anos para ganhar o mesmo que uma pessoa do grupo do 0,1% mais rico ganha em um mês.” (OXFAM BRASIL, 2018, p. 8). A confederação apontou também que, no período de 2006 a 2015, a riqueza dos bilionários aumentou aproximadamente 13% ao ano, enquanto que a renda dos trabalhadores no mesmo período aumentou, em média, 2% a cada ano.

Já o documento *Bem público ou riqueza privada?* cuja publicação se deu em consonância ao Fórum Econômico Mundial de 2019, apontou que a riqueza mundial não apenas está mais concentrada mas, desde a crise financeira de 2008, o número de bilionários quase dobrou. Somente no ano de 2018, “[...] a riqueza dos bilionários do mundo aumentou em US\$ 900 bilhões, ou US\$ 2,5 bilhões por dia. Enquanto isso, a riqueza da metade mais pobre da humanidade, 3,8 bilhões de pessoas, caiu 11%.” (OXFAM BRASIL, 2019, p. 12). Em alguns países como o Brasil, os 10% mais pobres pagam proporcionalmente mais impostos do que os 10% mais ricos. (OXFAM BRASIL, 2019). Além disso, conforme a

mesma fonte, a expectativa de vida nas áreas mais ricas de São Paulo é de 79 anos, enquanto que em uma área mais pobre desta cidade, é de apenas 45 anos.

Os Relatórios de Desenvolvimento Humano (RDHs) do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) são também úteis para análise da desigualdade social, na medida em que suas informações são consideradas referência em se tratando do conjunto de ações aplicadas pelos países em termos de desenvolvimento humano. (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2017).

O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) é um indicador calculado pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) e avalia três dimensões do desenvolvimento, a saber: saúde, educação e renda. Obtido com base em dados econômicos e sociais, mede o grau de desenvolvimento econômico e a qualidade de vida em quase todos os países do mundo. O IDH avalia, assim, a aplicação de recursos públicos em diversas áreas de atuação dos municípios, a exemplo da habitação e urbanismo.

Maria José Rezende (2016) relata que o Brasil apresentou um índice de desenvolvimento humano de 0.522 em 1982 e 0.730 em 2012. Já os resultados apresentados pelo Relatório de Desenvolvimento Humano com base em indicadores de 2017 (AGENCIA BRASIL, 2018a), apontam que o Brasil estagnou no IDH pelo terceiro ano consecutivo e se mantém na posição 79º no ranking de 189 países. Numa escala que varia de zero a 1 (quanto mais próximo de 1, maior o desenvolvimento humano), a nota de IDH correspondente ao Brasil foi de 0.759. Ao se tratar de renda, “O Brasil tem o 9º pior coeficiente de Gini – que mede exclusivamente a renda – na comparação mundial.” Em outras palavras, o Brasil é o nono país mais desigual do mundo. (AGENCIA BRASIL, 2018a, p. 2).

Desigualdades regionais também ocorrem. O Índice Firjan de Desenvolvimento Municipal (IFDM), da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN), monitora três indicadores sociais (emprego e renda, saúde e educação) em 5.471 municípios brasileiros (AGENCIA BRASIL, 2018b). Com base em referências de 2016, entre todos os municípios avaliados, somente 431 apresentaram alto rendimento, o que equivale a 7,9% do total. Em termos regionais,

Enquanto o Sul é a região mais desenvolvida do país, tendo 98,8% de cidades com desenvolvimento alto ou moderado, perfil semelhante ao apresentado pelo Sudeste e Centro-Oeste, as regiões Norte e Nordeste têm, respectivamente, 60,2% e 50,1% dos seus municípios com desenvolvimento regular e baixo. (AGENCIA BRASIL, 2018b, p. 4).

Os índices acima elencados refletem desigualdades de acesso da população a áreas

importantes – saúde, educação e perspectivas econômicas. Isso significa que, na medida em que os agentes da Federação aplicam Políticas Públicas, que dificultam ou são inexistentes para o desenvolvimento humano, os impactos podem ter reflexos em diversos âmbitos da sociedade, inclusive, nos deslocamentos em ruas e avenidas das grandes cidades.

Ao analisar o Estado capitalista, Roberto Corrêa (2014) explica a existência de vários papéis correspondentes à produção de espaço, dentre eles a criação de um marco jurídico como os estabelecidos por meio de leis, regras, normas e posturas, bem como à produção de condições de produção, a exemplo das vias de tráfego. Logo, existe uma forte ligação entre mobilidade urbana e produção de espaço em termos de infraestrutura e redes de interconexão.

Quando se trata de controle externo em ruas principais de uma grande cidade contemporânea, Elias (1993, p. 196) afirma que semelhante controle “[...] baseia-se na suposição de que todos os indivíduos estão regulando seu comportamento com a maior exatidão, de acordo com as necessidades dessa rede.” Convém, portanto, a seguinte colocação: Se há controle externo do trânsito em uma grande cidade, porque há dificuldade em haver autocontrole do comportamento agressivo em ruas e avenidas? Porque a ação e a reação pela agressão? Essas perguntas remetem a análise da dinâmica dos processos sociais e da inter-relação existente entre Estado, capital e indivíduos.

Nesse aspecto, Ana Carlos (2014, p. 64) considera sujeito da ação,

[...] o Estado, como aquele da dominação política; o capital, com suas estratégias objetivando sua reprodução continuada [...]; os sujeitos sociais que, em suas necessidades e seus desejos vinculados à realização da vida humana, têm o espaço como condição, meio e produto de sua ação.

O processo de produção do espaço urbano corresponde desta maneira, a vários níveis da realidade que não apenas se sobrepõe, mas são aspectos diferenciados da reprodução geral da sociedade, isto é, o da dominação política, o da acumulação do capital e o da realização humana. Estes desdobramentos ou níveis de realidade se encontram em campos como o econômico, o tecnológico e, naturalmente, o psicológico.

Interessante destacar que, para Marcelo Souza (2014), a realidade se apresenta como se o aparelho do Estado e a sociedade civil fossem entidades separadas e até inconciliáveis, sendo o Estado, a única agência que planeja e emprega, inclusive, termos discursivos que se contrapõem as denominações utilizadas pelos próprios usuários dos espaços públicos. Dois termos discursivos empregados por planejadores são mencionados nesta pesquisa, dentre outros, a qual o autor faz referência (SOUZA, 2014, p. 152):

- 1) *Crescimento desordenado*: “Passa-se ao largo de que, por trás da aparente ‘desordem’, há uma ‘ordem’ sócio-espacial derivada dos imperativos imanentes ao capitalismo e dos vetores de força típicos de sociedades heterônomas.”.
- 2) *Espaços deteriorados e degradados*: “Visão segundo a qual um espaço residencial com infraestrutura deteriorada, [...] pode e deve ser definido, acima de tudo, por essa característica, deixando-se de lado a dinâmica sócio-espacial em sua riqueza cultural e sociopolítica e, tacitamente, decalcando preconceitos inferiorizantes sobre a população residente.”.

Esses exemplos são, na visão do autor, variantes discursivas que, no geral, não alteram na essência a forma de se lidar com as cidades e seus problemas. (SOUZA, 2014, p. 153). Para Bandura (2015a, p. 25), trata-se do mecanismo de desengajamento moral *linguagem eufemística*, “[...] amplamente usada para tornar a conduta danosa em respeitável e para reduzir a responsabilidade pessoal por ela”, conforme salientado no capítulo um. O que se percebe, por fim, são instâncias de poder que buscam uniformizar comportamentos e sentimentos para uma chamada conduta civilizada como referência de comportamento que não resolve os problemas sócio-estruturais a partir de um interesse genuíno pelo ser humano.

3.2.3 São Luís: de cidade colonial a metrópole contemporânea

São Luís, considerada a quarta maior cidade do Brasil em 1822 (FERREIRA, 2014), abriga ainda hoje um conjunto arquitetônico lusitano que reflete a riqueza da cidade do período colonial, o que a tornou, em 1997, patrimônio cultural da Humanidade pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura – UNESCO (MARTINS, 2000).

A denominação São Luís é uma homenagem ao Rei da França Luís XIII (FERREIRA, 2014). Ao derrotarem os franceses que permaneceram por curto período de tempo em terras ludovicenses (1612-1615), os portugueses estabeleceram “[...] seu domínio com a criação do Estado Colonial do Brasil [...]” (MARTINS, 2000, p. 32). Apesar das controvérsias sobre sua fundação (francesa ou portuguesa), a fundação oficial do município, segundo Ananias Martins (2000), ocorreu em 1619 com a chegada de povoamento açoriano e formação do primeiro Senado da Câmara eleito. Inicia-se um período de hegemonia européia e de estigmatização dos povos.

Em 1682, a região do Maranhão e sua capital São Luís entraram para o grande sistema

comercial do império por meio da Companhia de Comércio do Estado do Maranhão, cuja função era explorar a atividade econômica pela introdução de escravos africanos. Tratava-se, na prática, de uma empresa de capital privado. (MARTINS, 2000, p. 42). Conforme Martins (2000) foi nesse período que ocorreu o primeiro movimento de insurreição do Brasil, a chamada revolta de Beckman, um movimento contrário às determinações do governo de Portugal. O líder do grupo revoltoso foi morto com a punição de enforcamento.

Entre 1650 e 1750, a economia de São Luís se estabeleceu baseada em um:

[...] padrão de acumulação mercantil em que se destacava a ‘grande propriedade fundiária (sesmaria), redução de indígenas ao cativo (esta mal sucedida) e mão-de-obra escrava em número crescente’. [...] ‘os serviços urbanos eram praticamente inexistentes, ressalvados, por motivos óbvios, os de segurança’. (GOMES, apud FERREIRA, 2014, p. 31).

O cotidiano dos habitantes era controlado pelos chamados Códigos de Postura, um documento legal cuja proposta era “[...] regular as atividades urbanas e rurais do município e disciplinar o crescimento da cidade.” (MARTINS, 2000, p. 82). Em outras palavras, os Códigos de Postura correspondiam a instrumentos normativos que norteavam o comportamento humano nos seus interesses cotidianos, a exemplo das formas de lazer e organização do espaço, bem como da estrutura necessária para o ordenamento econômico. Convém explicar que algumas leis do referido documento tinham por base a Lei das Câmaras de 1828, além de que eram instrumentos comuns as demais Câmaras do Império Brasileiro.

O primeiro bairro denomina-se Praia Grande, na área central da cidade, e tem sua origem vinculada às boas condições portuárias e articulação entre Estado e detentores de capital, com vistas a interesses comuns de melhorias em transporte e acomodação de mercadorias. (FERREIRA, 2014).

A elite comercial do Maranhão, verdadeira força hegemônica da economia e da política, a qual teve papel decisivo na construção do espaço urbano, originou-se no último quartel do século XVIII, a partir da transformação de São Luís de acampamento militar português em cidade mercantil. (BURNETT, 2007).

Em 1779 a segregação socioespacial por parte do Estado se fez evidente por meio do governador Dom Antonio de Sales Noronha, na medida em que este condenou a existência de ‘muitas casas cobertas de pindoba’[...] e que sob pena de ‘enfear’ a cidade, ‘ordenava que *não se concedessem chãos a pessoas fora das condições necessárias para construir edifícios nobres*’. (PAXECO apud FERREIRA, 2014, p. 34, grifos do autor).

Até 1822 o acesso a terra era por distribuição sob o regime de sesmarias, em escala

nacional. A partir dessa data, “[...] as concessões de terrenos fizeram-se sob o regime das ocupações, cuja ênfase consistia no efetivo aproveitamento dos mesmos, o que exigia condições econômicas.” (FERREIRA, 2014, p. 37).

A composição étnica, assim como a divisão social do trabalho formava-se de:

[...] muitos descendentes, sem mistura, de *portugueses*, e grande número de negros; o número de *índios e mestiços* de índios é pequeno. Os *brancos*, em cujas mãos se acham a *administração*, e a *maioria das casas de comércio* e alguns ofícios, são em geral portugueses natos (filhos do reino). A sua atividade, espírito de iniciativa e antigamente também o *sistema que excluía os nascidos no Brasil* dos importantes cargos do Estado, deram a essa parte da população uma estranha preponderância sobre os brasileiros. (SPIX; MARTIUS, apud FERREIRA, 2014, p. 36, grifos do autor).

Percebe-se a importância do Estado juntamente com os detentores de capital na dinâmica da cidade, cujos sujeitos da ação a estruturam e defendem seus interesses nos aspectos espacial, econômico e social.

Em 1870, o município possuía quase 32 mil pessoas e o transporte era individual ou em carruagens. Em 1872, foram inauguradas as primeiras linhas de bondes de traço animal. As elites, no século XVIII até aproximadamente os quarenta primeiros anos do século XIX, “[...] só saíam de casa em liteiras, que eram cadeiras ou redes carregadas por escravos.” (MARTINS, 2000). Andar a pé não era digno na cultura colonial.

O lazer na cidade era diferenciado entre elite e demais habitantes, uma vez que “O espaço urbano decorrente da economia escravista-comercial tornou-se segregacionista.” (MARTINS, 2000, p. 95). As elites ficavam confinadas em suas residências, pois a rua era vista como lugar de trabalho, ou seja, para escravos e pobres. Estes últimos, em contrapartida, aproveitavam-se justamente das ruas para fazerem suas manifestações festivas até que, em 1876, uma portaria determinou que semelhantes manifestações ocorressem somente no período de carnaval.

Com o declínio da base econômica agroexportadora, a partir de 1875, São Luís viveu seu período de cidade industrial, na qual industriais do setor têxtil emergiram como os principais detentores de capital. Foi nesse contexto que, em 1905, chegou a bordo de um navio procedente da Europa o primeiro automóvel da cidade, adquirido por um recém-formado técnico em indústria têxtil em Liverpool, o que levou várias pessoas ao porto para conhecer a novidade tecnológica da época. (SILVA, 2011). José Alcântara Junior (2009) explica que os primeiros condutores do município foram filhos abastados da sociedade.

Símbolo de modernidade para seus primeiros usuários, o automóvel era visto como

objeto de consumo de luxo e “[...] conferia destaque social ao proprietário, o qual ostentava pelas ruas seus privilégios em termos de mobilidade, diferenciando-se dos demais.”. (ALCANTARA JUNIOR, 2009, p. 87).

Face ao declínio tanto das indústrias têxtil e, posteriormente, de óleo vegetal em 1950, o desemprego revelou-se como um dos principais problemas na capital maranhense. (FERREIRA, 2014).

Segundo Frederico Burnett (2007), a estagnação da região nordeste se deu como um processo vagaroso e que se reflete em São Luís. Segundo esse autor, ocorreu uma hegemonia regional, com locus preferencial de implantação das indústrias na região sudeste, na qual:

[...] as novas relações sociais provocadas pela concentração fabril levarão a uma reestruturação urbana, [...] o Nordeste seguirá preso a um modelo produtivo arcaico, ainda que fosse em alguma escala, também industrial. O comércio exterior dos estados perde a autonomia que tinha na Primeira República e sua economia fica subordinada à região mais industrializada do País [...]. (BURNETT, 2007, p. 176).

A década de 1980 modificou a economia da cidade por meio da implantação de grandes projetos industriais ligados ao setor siderúrgico. Porém, Serra (apud FERREIRA, 2014) entende que os novos empreendimentos industriais em questão apresentam características do modelo colonial, ao considerar, por exemplo, o sistema de transportes definido em função do porto e da fonte de matéria-prima.

Semelhante implantação registrou na cidade de São Luís um dos maiores crescimentos demográficos do Brasil entre 1980 e 1991, haja vista o discurso desenvolvimentista associado aos complexos industriais instalados, o que aumentou o déficit habitacional já existente e a desigualdade. (BURNETT, 2007).

Quando se trata de produção do espaço urbano, a incorporação de áreas ocupadas ocorreu de forma linear e lenta. Para Burnett (2007, p. 192), “[...] é possível contabilizar 350 anos (1615-1965) de urbanização tradicional, durante os quais é mantido o padrão da malha urbana originada com a conquista portuguesa [...]”. Contudo, nas últimas décadas, têm ocorrido transformações significativas, urbanas e sociais, que vem alterando a paisagem da cidade. Com o tempo a área central, tão valorizada no período colonial, sofreu um processo de abandono, por exemplo, a partir do deslocamento de órgãos públicos para as proximidades de bairros de alta renda, o que definiu a política intra-urbana e os investimentos financeiros tanto públicos quanto privados. *Shoppings centers* surgem como estratégias de diversificação e reprodução do capital e que, por conseguinte, alteram o espaço urbano da cidade.

De acordo com Burnett (2007, p. 174), São Luís vai passar, em apenas 35 anos:

[...] por experiências urbanas comuns às principais cidades brasileiras, as quais, com a entrada do País no processo industrial moderno, sofrerão [...], perdendo, primeiro paulatinamente e depois abruptamente, seu valor de uso pela mercantilização da vida [...]. As condições em que tais transformações ocorrem, no caso específico de São Luís, estão intimamente relacionadas ao apelo da modernidade que enfim chega à provinciana cidade de origem colonial e que, ainda hoje, justifica muitas das ações nos novos territórios.

Relações e contradições de sua formação histórica que se ligam, então:

[...] aos modos como o Brasil, especialmente o Maranhão, transitou da condição colonial para a histórico-social contemporânea e experimenta, no presente, uma profunda reestruturação capitalista e da própria vida social e a mutação do uso urbano, que lhe é correlata. (SANTANA, 2007, p. 63).

Trata-se de uma realidade consolidada em características segregacionistas que reafirmam o modelo político-econômico excludente. (SANTANA, 2007). Como produtora de espaços organizados, tem-se, portanto, uma cidade cujas ações, tanto de cunho público quanto privado, intentam criar uma realidade ideal não apenas para o estabelecimento de limites concretos de civilidade, mas inclusive, para o desenvolvimento da lógica econômica capitalista de características marcadamente desiguais e de exclusão, tendo em vista o parâmetro norteador individualista adotado pelo sistema no Brasil.

Como sociedade, na sua forma política, social e econômica, há uma história que se repete aos moldes do Estado Colonial do Brasil, na qual o interesse maior é a exploração da atividade econômica, em detrimento da melhoria no padrão de vida e no bem-estar de todos.

Com uma população de 1.014.837 habitantes no último censo em 2010 (ATLAS BRASIL, 2013), permanecem expressivas as precárias condições de subsistência existente em parte da população ludovicense, como dois “mundos” distintos dentro de uma mesma cidade.

De acordo com o Atlas de Desenvolvimento Humano no Brasil 2013 (ATLAS BRASIL, 2013), uma plataforma de consulta do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), desenvolvido numa parceria entre o Instituto de Economia Aplicada (IPEA), o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) e a Fundação João Pinheiro (FJP), entre 1991 a 2010, o Índice de Desenvolvimento Humano (IDHM) “[...] do município passou de 0,562, em 1991, para 0,768, em 2010, enquanto o IDHM da Unidade Federativa (UF) passou de 0,493 para 0,727. Isso implica em uma taxa de crescimento de 36,65% para o município e 47% para a UF; [...]” (ATLAS BRASIL, 2013, p. 2). As dimensões que mais contribuíram em termos absolutos para o IDHM do município foram, na sequência, educação (com crescimento de 0,322), seguida por longevidade e por renda.

Depreende-se, assim, a existência de um entrelaçamento contínuo de parâmetros que, ao longo dos séculos, resultaram no atual padrão da cidade de São Luís. Como metrópole, semelhante a outras grandes cidades, São Luís é local de economia monetária, onde o dinheiro e tudo o que a ele se refere se reduz ao pronome ‘quanto’, numa relação instrumental nos negócios e de interações racionais. Como grande centro de consumo, o reflexo subjetivo da economia do dinheiro torna-se, em consequência, totalmente interiorizado. (SIMMEL, 1976).

Salienta-se que, enquanto economia monetária, a cidade grande é influenciada no tempo e no espaço. São Luís não apenas tem origem colonial como sociedade aristocrática e escravocrata, mas transformou-se rapidamente em apenas 35 anos, persistindo as precárias condições de subsistência de parte da população, conforme supracitado. Semelhante realidade ocorreu tendo em vista dois aspectos contemporâneos importantes, quais sejam: (1) a rápida e crescente urbanização em resposta aos anseios de desenvolvimento e modernização e; (2) os veículos, em especial automóveis e motos, acompanharam a expansão na cidade.

De acordo com o Departamento Estadual de Trânsito do Maranhão (DETRAN-MA, 2018), em 2012, a frota era de aproximadamente 300.000 veículos, sendo 164.755 automóveis e 79.344 motos. Em dezembro de 2018, eram 400.760 veículos, na qual 203.484 (50,77%) são automóveis. Convém registrar também que a frota em 2001 era de 99.759 veículos e em 2009 de 201.702, uma evolução de 102%.

Quadro 2 – Evolução da frota de 2001 a 2018.

| 2001 | 2009 | 2012 | 2018 |
|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 99.759 | 201.702 | 300.000 | 400.760 |

Fonte: Departamento Estadual de Trânsito do Maranhão.

Quando se trata de estilo aristocrático e escravocrata, característico do período colonial ludovicense, DaMatta, Vasconcellos e Pandolfi (2010) entendem que esse estilo define a relação hierarquizada da sociedade brasileira, o que resulta em sentimento de superioridade social quando adotado na rua. Historicamente, por exemplo, no tempo das liteiras (cadeiras ou redes na qual a elite era carregada por escravos), andar a pé não era digno pela associação rua a trabalho, ou seja, era serviço para pobres e escravos, (MARTINS, 2000), o que reforça o entendimento cultural da dificuldade nas relações horizontais igualitárias, justamente por ser forte a noção de quem manda. (DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLFI, 2010; ROSAS, 2015; SILVA apud ROSAS, 2015; OLIVATO, 2010).

A mentalidade dita acima pode estar associada também na comparação entre carro e

transporte coletivo, bem como entre veículos. Como já referido, os primeiros condutores do município foram filhos abastados da sociedade e ostentavam pelas ruas da cidade seus privilégios em termos de mobilidade, diferenciando-se dos demais. (ALCANTARA JUNIOR, 2009). Da mesma forma, hoje em dia, há forte apelo publicitário que enaltece o automóvel, o que favorece a distinção social. (LIMONCIC apud FERREIRA, 2016; BEZERRA; FRANÇA, 2013).

Há diversos subsídios, como os mencionados neste capítulo, que reforçam o que Elias (1993) chama de ordem social de impulsos e anelos humanos entrelaçados, controlados, que determinam o curso das mudanças históricas. São planos e ações alinhados a uma ordem social que remete, portanto, a cidade de São Luís contemporânea.

A próxima subseção caracteriza o ambiente do trânsito urbano brasileiro, com a intenção de melhor se compreender a agressão no trânsito, o capítulo subsequente.

3.3 O trânsito em destaque

Nos casos verídicos descritos abaixo por DaMatta no prefácio de *Fé em Deus e pé tábuca, ou, Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*, há reações comportamentais distintas frente as ocorrências (DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLFI, 2010). No primeiro exemplo, a agressão resultou em homicídio; no segundo, um pedido de desculpas e, no terceiro, há o relato da manifestação de superioridade por meio do bem material carro.

Enquanto me preparava para escrever este prefácio, duas notícias publicadas no jornal *O Globo* (de 10 de junho deste ano) repercutiam [...]. Refiro-me ao brutal assassinato do mecânico de 32 anos, Eduardo Matos, vitimado em Bonsucesso, subúrbio do Rio de Janeiro, quando, ao tentar pegar um ônibus, reagiu a um automóvel que abusivamente passou raspando por seu corpo. Seguiu-se uma áspera discussão com o motorista, e o resultado foram os cinco tiros que tiraram a vida do mecânico-pedestre. Também me chamou a atenção o comentário escrito pelo jornalista Mauro Ventura. Trata-se do caso clássico, vivido por todos os motoristas brasileiros que, em seus automóveis, testemunham o ônibus que fura o sinal e quase os esmaga. O jornalista, no entanto, não fica apenas boquiaberto. Segue o ônibus e, após alcançá-lo, ouve um pedido de desculpas que sela o incidente, produzindo uma reflexão e o relato de um outro episódio. Dessa vez, é o jornalista que, a pé e desencouraçado, tenta uma travessia e é quase atropelado por um carro. Ouve, então, aquilo que interpretamos recorrentemente na pesquisa: “Seu f.d.p., está querendo enfrentar um carro?” (DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLFI, 2010, p. 7).

Instâncias acadêmicas, institucionais ou de senso comum, procuram compreender a agressão no trânsito. São explicações que vão desde, por exemplo, uma educação de trânsito com pouca aplicação, a desobediência intencional em seguir normas e regras de deslocamento

em vias públicas e privadas, os perigos envolvidos nesse deslocamento, a falta de civilidade da população em geral etc. DaMatta, Vasconcellos e Pandolfi (2010, p. 39 e 40, grifos dos autores) apresentam uma observação interessante ao analisar trânsito transgressivo e educação:

[...] a *educação*, que igualmente sai do papel em fórmulas mágicas, ficando – esse é o ponto que passa despercebido – a cargo do Estado e do governo. A sociedade, com seus costumes e valores, seus cidadãos e sua ética, permanece inteiramente à parte, sem papel ou lugar. Imutável e imóvel em seus costumes, culpa – numa dialética autorreferenciada que previne a mudança – o Estado e o governo pelo que ela, obviamente, também não quer fazer. Temos o paradoxo do que chamei de *mudancismo*; ou seja, o clamar por mudanças no Estado, para não mexer um milímetro nos costumes ou hábitos culturais estabelecidos.

A publicação *Fé em Deus e pé tábuca, ou, Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*, faz uma análise do trânsito brasileiro e se baseia em pesquisa realizada na Grande Vitória, no Estado do Espírito Santo, junto a motoristas particulares, motoristas profissionais, ciclistas e pedestres (DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLFI, 2010). Convém salientar que se trata de uma pesquisa encomendada pelo Departamento Estadual de Trânsito do Espírito Santo (DETRAN-ES) e, segundo os autores, se respeitada às diferenças, os resultados são passíveis de orientação a outros Estados do país.

Na concepção de DaMatta, Vasconcellos e Pandolfi (2010), o brasileiro possui uma grande dificuldade em obedecer às leis, o que leva a questão do quanto os condutores de veículos possuem internalizado as normas que governam as ações no trânsito. Referente à pesquisa, punição e obediência, apresentaram informação paradoxal junto aos entrevistados, ou seja, por um lado há a concordância de que os motoristas irresponsáveis devem ser severamente punidos, entretanto, a informação paradoxal está em que as pessoas não obedecem às regras no Brasil. O desejo de punição jamais é para si próprio, “[...] mas apenas para quem é visto como autor da infração.” (DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLFI, 2010, p. 123).

A confirmação de que quem obedece à lei é, hoje em dia, um ser inexistente, uma pessoa tola ou idiota, um *babaca!* – como me disse uma vez um entrevistado –, fala de um sistema fechado em si mesmo: uma área da vida na qual a impessoalidade esconde um marcante traço desumanizador. Se eu não conheço alguém pessoalmente, esta pessoa não existe como entidade merecedora de respeito, dignidade e consideração. Se esse alguém não existe como pessoa, não há como tratá-lo como ser humano. (DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLFI, 2010, p. 124, grifo dos autores).

Na concepção desses autores, existe uma característica histórica na sociedade

brasileira de superioridade social, a qual induz a graduação das relações entre as pessoas (DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLFI, 2010). No trânsito, por exemplo, essa mentalidade estaria na comparação entre carro e transporte coletivo, bem como entre veículos. Uma característica que desorganiza o espaço social brasileiro chamado de rua, um espaço legalmente igualitário, e que está no centro de conflitos, como o nervosismo, a raiva, o desconforto, o estresse etc.

A origem desta característica na cultura brasileira, e que permanece fiel a uma imagem hierarquizada de sociedade, estaria na existência de um contexto histórico nacional de séculos de estilo aristocrático e escravocrata. Um problema de desigualdade tratado, sobretudo, como político: “[...] uma injustiça que importava corrigir pela lei e pelo Estado, sem ser vista como uma dimensão e um estilo centrais da ordem social brasileira.” (DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLFI, 2010, p. 55).

Ao encontro desse entendimento, Maria Leticia Rosas (2015, p. 152), sugere a existência na sociedade brasileira da influencia de “[...] resquícios do estilo de colonização que nos impõe a cultura servil”, na qual há uma relação de dependência entre uma camada social e outra sobreposta, semelhante à aristocracia. Nesse aspecto, Silva (apud ROSAS, 2015, p. 153), coloca que “[...] as relações sociais são, quase sempre, estabelecidas entre um superior que manda e um inferior que obedece”, o que caracteriza a relação de verticalização.

A propensão ao risco, à intolerância e à impaciência no trânsito tem relação, portanto, com a sociedade situada entre dois aspectos: a totalidade, favorável ao mais forte ou ao superior a partir da desigualdade constitutiva social e a pessoalidade, que distingue e individualiza socialmente. (DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLFI, 2010). Isso significa que usuários de veículos motorizados se percebem e são percebidos numa cadeia hierárquica superior.

Por conseguinte, verifica-se com dificuldade o estilo defensivo de dirigir que busca evitar acidente e conflito, mas encontra-se, com frequência, o comportamento de aproveitar-se das situações que fazem a pessoa ganhar tempo e chegar primeiro. Na concepção desses autores:

Quando os motoristas capixabas e brasileiros culpam o Detran, as estradas e até mesmo os carros pelos acidentes e o caos do mundo urbano, eles estão, num sentido preciso, eximindo-se e escondendo sua responsabilidade. O fato crítico, revelado pela pesquisa, é que o motorista assume seu papel como dotado de indiscutível superioridade [...]. (DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLFI, 2010, p. 93).

Da mesma maneira, ao ocorrer um acidente ou um engarrafamento, a culpa recai para o

administrador público na medida em que este, por exemplo, não pavimenta as ruas, não cria alternativas para o trânsito ou não promove o transporte público. (DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLFI, 2010).

Tendo em vista o aspecto hierárquico da formação brasileira, a frase “sabe com quem está falando?” atua no domínio básico da pessoa (e das relações pessoais), em contraste com o domínio das relações impessoais das leis e

[...] tem um enorme peso no jogo vivo do sistema, sempre ocupando os espaços que as leis do Estado e da economia não penetram. A fórmula ‘sabe com quem está falando?’ é, assim, uma função da dimensão hierarquizadora e da patronagem que permeia nossas relações diferenciais e permite, em consequência, o estabelecimento de elos personalizados [...]. (DAMATTA, 1997b, p. 195, grifos do autor).

Quando DaMatta, Vasconcellos e Pandolfi (2010) abordam o tema modelos aristocráticos, esses autores afirmam que a sociedade brasileira elegeu o automóvel como o transporte mais comum, uma forma individualizada e pessoal de circulação motorizada. Numa análise histórica,

O automóvel é uma opção, diga-se logo, que está em harmonia com o estilo aristocrático de evitar o contato com a plebe, o povo pobre, chulo e comum, desde os tempos das liteiras e dos palanquins. Como nos revela Gilberto Freyre no imperdível capítulo dez de *Sobrados e mucambos*, nossa elite resistiu enquanto pôde às carruagens; e, mais tarde, depois de um surto de transporte público, à chegada dos trens e dos bondes, com seu extraordinário potencial democratizador e igualitário, conforme salienta o mesmo Gilberto Freyre. (DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLFI, 2010, p. 18).

De acordo com a pesquisa realizada, a compra de um automóvel se dá por realização de desejo, mais do que busca por comodidade ou praticidade. (DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLFI, 2010). Nesse sentido, possuir um carro próprio é o terceiro maior desejo dos brasileiros, conforme pesquisa realizada pelo Serviço de Proteção ao Crédito (SPC) e o portal de Educação Financeira Meu Bolso Feliz. (SPCBRASIL, 2015).

Na realidade contemporânea em que a existência se dá por promessas de felicidade, Laura Ferreira (2016, p. 133) argumenta que “O automóvel alimenta a imaginação e os sonhos, tanto das elites como das camadas populares.” De um veículo simplesmente utilitário, ele passou a indicar uma determinada posição hierárquica social. Deste modo, o veículo não deve ser considerado nos dias atuais somente como um meio de locomoção, mas como um elemento importante na dinâmica social urbana, ou seja, um objeto de valor em sintonia com o individualismo moderno.

Para Limoncic (apud FERREIRA, 2016), o automóvel é o maior símbolo nos dias atuais por encontrar-se ligado a um estilo de vida. Esse autor explica o momento na qual ele foi transformado em símbolo de *status* e de distinção social:

Desde fins da década de 1920 as montadoras, principalmente a GM, começaram a pensar na criação de um ‘modelo para cada tipo de consumidor, exigindo que, a cada momento de ascensão social [...] o consumidor se sentisse compelido a comprar um carro novo’. (LIMONCIC, apud FERREIRA, 2016, p. 133).

Bezerra e França (2013) discutem o automóvel por via do discurso publicitário brasileiro. Na concepção desses autores:

Os valores simbólicos agregados aos automóveis pela publicidade brasileira revelam muito do contexto do próprio país e da forma como o capitalismo e o neoliberalismo incentivam os indivíduos a crerem que somente pela posse das mercadorias podem alcançar, individualmente, a felicidade plena e ser bem-sucedidos (BEZERRA; FRANÇA, 2013, p. 1).

A partir de estratégias mercadológicas como a supracitada, a localização social passou a ser a posse de uma determinada marca ou modelo de veículo, bem como o seu ano de série. Associada a semelhante fato, com vistas a aumentar o tempo de giro, foi incentivada a renovação da frota de veículos pela estratégia do descartável. Ferreira (2016) explica que é fundamental para a sociedade capitalista contemporânea gerar obsolescência e desejos descartáveis.

A diferença, por conseguinte, é marca da sociedade atual, na qual, independente da condição financeira individual, o prestígio social ou tornar-se visível passou a ser mais importante que o cálculo econômico. Assim, além de seus aspectos funcionais, o automóvel significa simbolicamente ostentação e diferenciação em relação às outras pessoas, consumo que está associado, segundo Ferreira (2016), a exibição pública remetida a procura por dignidade e virtualidade.

Quando se trata de condição financeira individual em um contexto de cálculo econômico, é importante salientar que aproximadamente 50% dos veículos e comerciais leves vendidos no Brasil são financiados, segundo o Boletim Anual 2018 da Associação Nacional das Empresas Financeiras das Montadoras (ANEF, 2018, p.21). Conforme a referida Associação, “O financiamento é a modalidade de crédito preferida pelo brasileiro na hora de fechar a compra de um veículo zero quilômetro, [...]”. (ANEF, 2017, p. 2). Da mesma maneira, apenas 30% dos veículos possuem seguro no Brasil, o que denota a pouca representatividade na busca por proteção do patrimônio. (LUBIATO; SOUSA, 2017).

Convém referir que o encontro do estilo de vida (hierárquico e aristocrático) com o automóvel a partir dos anos 60 por meio do advento e sucesso da indústria automobilística, conduziu a indecisão quanto a políticas públicas e de planejamento urbano de massa de viés horizontal ou igualitário. Semelhante indecisão é a raiz da falta de espaço para circulação de veículos na medida em que transportam um cidadão. (DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLFI, 2010).

Percebe-se que os contextos espaciais dão sentido à vida das pessoas, sejam estes contextos regiões sejam lugares. DaMatta, Vasconcellos e Pandolfi (2010) referem a praia, um lugar de descanso, como um espaço público aberto que não se caracteriza pelo estilo de conduta agressiva, individualizada e autoritária, justificado por se tratar de um espaço sem movimento.

DaMatta (1997) acredita nas categorias tempo (ou temporalidade) e espaço como construções sociais complexas. Vê espaço como esfera de significação social e o diferencia entre casa, rua e outro mundo, cujas éticas são particulares, constituída de sentido que permite normalizar e moralizar comportamentos.

Em outras palavras: esse antropólogo defende a concepção de que a vida cotidiana se materializa por meio de três espaços - visões de mundo - diferenciados e complementares (casa, rua e outro mundo), no qual um desses códigos pode ter hegemonia sobre os outros, dependendo da categoria social a qual a pessoa pertença. Convém referir que, em termos psicológicos, a capacidade do ser humano em antecipar eventos, criar idéias novas ou usar padrões internos para avaliação de experiências atuais, caracteriza a interação entre ambiente, comportamento e pessoa, ou seja, a aplicação prática do conceito teórico da “causação recíproca triádica”, de Bandura (2008).

A casa é caracterizada como espaço de repouso e hospitalidade enquanto que a rua como pertencente ao ‘governo’ ou ao ‘povo’, repleta de fluidez, movimento e perigo. (DAMATTA, 1997, p. 57, grifos do autor). Esse autor (1997) associa também rua ao discurso fundado em mecanismos impessoais, semelhante à lógica do sistema financeiro capitalista onde leis dominam. O código do outro mundo centra-se na renúncia do mundo com suas dores e ilusões, sintetizando os outros dois códigos.

A casa, por conseguinte, é lugar reparador, em que se encontram laços sociais perenes, de determinadas obrigações morais e paulatina ausência de movimento. A rua, em contrapartida, sugere autonomia individual e liberdade. Quando se trata de um objeto (p. ex, o automóvel), esse se integra a casa. Já na rua, os objetos são de todos. Além disso, na rua as pessoas descobrem que aquele espaço não lhes pertence, mas sim, aos que estão dentro de

seus veículos ou em suas motos. (DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLFI, 2010, p. 47).

Além da condição supracitada, os autores referem que o ato de dirigir no ambiente urbano tornou-se “[...] um fardo tanto em Vitória quanto em outras cidades investigadas” (DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLFI, 2010, p. 89), o que é dificultado pela ausência de paciência no estilo brasileiro de dirigir. Semelhante ausência revela a falta de preparação, inclusive, para o mais trivial numa sociedade igualitária: colocar-se no lugar do outro.

Nesse sentido Eduardo Vasconcellos (2013), engenheiro civil e sociólogo, acredita que a rápida e desordenada urbanização do país, somada ao incremento da indústria automobilística brasileira, são fatores importantes para o entendimento da realidade do trânsito entre nós e explica que a indústria automobilística acompanhou o desenvolvimento econômico do Brasil. Na década de 1980, foram produzidos quase 1 milhão de automóveis e comerciais leves por ano, número que subiu para 3 milhões em 2009. Quanto as motocicletas, a frota brasileira em 1991 era de 1,5 milhão, chegando a 17 milhões em 2012. (VASCONCELLOS, 2013, p. 81).

Ao afirmar que no trânsito de uma grande cidade o desgaste é diário, a exemplo da capital do Estado de São Paulo, Raquel Almqvist, psicóloga do trânsito da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), alerta para o efeito cumulativo do estresse entre os motoristas dessa metrópole. Dos envolvidos em brigas de trânsito, por exemplo, o ato de dirigir provoca no condutor um sentimento de proteção em que o veículo se transforma numa extensão do corpo que o faz se sentir poderoso. Além disso, existe a sensação de segurança dentro do carro que o faz pensar que está acima de tudo. (GUIMARÃES, 2011, p. 2).

Já a socióloga Olivato (2010), ao proferir palestra no *Seminário Nacional Psicologia e Mobilidade: espaço público como direito de todos*, argumenta que existe no trânsito uma sobreposição da lógica do espaço privado sobre o espaço público, assim como a ausência da noção de espaço público e de bem comum. Suas conclusões têm como base uma pesquisa realizada com 54 pessoas nas ruas da capital São Paulo (pedestre, taxista, motoboy, motorista ônibus e automóveis particulares).

Para esta pesquisadora, a conduta no trânsito está relacionada, principalmente, a fatores de ordem cultural, dentre eles: (1) a valorização generalizada do motorista como ‘fera’ no trânsito e sua identificação como um bom motorista; e (2) a valorização do veículo individual, percebido como espaço privado (OLIVATO, 2010).

Quanto ao primeiro fator apresentado, há no Brasil, segundo essa socióloga, uma formação deficiente de motoristas, na medida em que o brasileiro aprende a dirigir tecnicamente e por meio de autoescolas. Além disso, ao chegar a uma delas, o interesse existente do indivíduo está em dirigir legalmente, pois a maioria dos candidatos a habilitação imagina que já sabe dirigir. É a crença, inclusive, de que: “Eu sou uma ótima motorista, os outros não são tanto.” (OLIVATO, 2010, p. 45). No segundo fator, o automóvel é visto como parte de um bem particular, por conseguinte, de limite privado. O problema surge quando há a sobreposição entre espaço privado e espaço público, independente do meio de transporte, particular ou profissional, uma vez que se trata do ‘seu’ espaço naquele momento. Nesse sentido, o entendimento de espaço público como bem comum e de igualdade é difícil para o brasileiro, porque ele pensa horizontalmente.

Os sentimentos generalizados encontrados na pesquisa foram, em consequência, os sentimentos de hostilidade, agressividade e de sacrifício pessoal no sentido de fazer muito e os outros pouco. Semelhante percepção, que remete a sensação de se ser um ótimo motorista, tem como exemplo a frase: “[...] eu tento dar a seta, eu tento seguir as leis de trânsito, mas os outros não fazem assim.” (OLIVATO, 2010, p. 46).

Ao pensar horizontalmente, a pesquisadora destaca também a grande dificuldade do brasileiro em lidar com as leis. Trata-se do motivo pessoal e da lógica privada dos motoristas se sobrepondo a universalidade das leis, ou seja, a lógica do espaço público.

Ao perguntar aos entrevistados o que eles achavam das autoridades de trânsito, foram comuns as seguintes respostas:

[...] eles são muito rigorosos e não entendem que eu precisava passar o sinal vermelho porque eu estava com pressa.’ ‘Olha, eu parei em cima da faixa e veio um marronzinho e me multou, e ainda me multou porque eu estava sem cinto. Mas ele não entendeu que eu tive uma manhã difícil, [...]’ (OLIVATO, 2010, p. 46).

Também foi observado na pesquisa um forte sentimento de ressentimento social, a exemplo do relato de motoboys sobre a falta de respeito dos motoristas de carros importados ou do ano, que, na visão deles, “[...] se acham melhor do que nós.” (OLIVATO, 2010, p. 47). No entendimento da pesquisadora, essa percepção pode acabar em conflitos fatais.

Ambas as pesquisas apresentadas, no caso de DaMatta, Vasconcellos e Pandolfi (2010) na Grande Vitória, assim como de Olivato, na realidade da cidade de São Paulo, abordam direta ou indiretamente três dimensões características do ambiente de trânsito, quais sejam as dimensões: (a) física (calçadas, temperatura climática, veículos, sinalização etc.); (b)

normativa (Código de Trânsito Brasileiro e leis específicas) e; (c) social, “[...] que abrange os comportamentos de interação humana que ocorrem nas diversas situações de trânsito, os quais são diretamente influenciados pelas variáveis individuais [...]”. (ROZESTRATEN, apud MONTEIRO, 2010, p. 102).

Cabe referir a existência da psicologia do trânsito e da psicologia ambiental como áreas da psicologia que consideram o estudo do trânsito. Conforme Rozestraten (1988, apud NETO, 2012, p. 15), a psicologia do trânsito é “a área da psicologia que estuda, através de métodos científicos válidos, os comportamentos humanos no trânsito e os fatores e processos internos e externos, conscientes e inconscientes que os provocam ou alteram”. Semelhante definição pauta-se nas características individuais das pessoas, a exemplo da personalidade e da emoção, assim como na relação recíproca entre ser humano e meio-ambiente. Percebe-se, portanto, que o contexto ambiental é uma variante importante, a qual influencia e determina o comportamento do condutor.

Nesse sentido, o psicólogo, doutor em psicologia do trânsito Fábio de Cristo, defende a adoção do conceito de “sistema seguro” (CRISTO, 2019, p. 1, grifo do autor). Trata-se de um conceito com o apoio da Organização Mundial da Saúde (OMS), e diz respeito a questões relativas à segurança no trânsito. Semelhante abordagem adota a noção de compartilhamento de responsabilidades entre diversos setores do ambiente viário (transporte, saúde, política, sociedade civil etc), com o intuito de criar uma rede de proteção para os seus usuários, o que seria capaz, inclusive, de reduzir as ocorrências de acidentes com vítimas. Conforme as palavras deste psicólogo (CRISTO, 2019, p. 1): “O ser humano é o centro da abordagem do sistema seguro, considerando sua fragilidade diante dos impactos da colisão.”

Em outras palavras, quando se trata das conseqüências negativas inerentes ao trânsito como, por exemplo, os acidentes de trânsito, vários elementos estão em constante interação, na qual é importante a atenção a cada um deles, com destaque para o comportamento humano.

Metrópoles possuem uma grande concentração populacional pela existência de centros médicos, comerciais e financeiros importantes para a região. Nesse aspecto, independente da modalidade, o meio de transporte possibilita a circulação de pessoas e mercadorias, o que confere sentido as ações humanas. Em razão disso, políticas como as de mobilidade urbana e controle da violência são instrumentos que proporcionam fluidez no trânsito, ou seja, condições adequadas de vida na cidade e em sociedade.

Na concepção dos habitantes de uma cidade, para a psicóloga especialista em trânsito Cláudia Monteiro (2010), trânsito seguro e com qualidade de vida, depende do quanto às prioridades da população são atendidas. Por conseguinte, práticas sociais e culturais, assim

como variáveis individuais, ambiente físico e normas existentes, influenciam o comportamento dos participantes do trânsito.

Sendo assim, dois pontos são marcantes nas metrópoles, levando-se em consideração a economia monetária mencionada por Georg Simmel (1976). São eles: (1) o ritmo acelerado de vida (p. ex, pontualidade nos compromissos e serviços) e; (2) encontros transitórios entre os indivíduos. Trata-se de aspectos que ocorrem em razão das pressões do próprio ambiente urbano, a exemplo das exigências de qualidade individual relacionadas a desempenho profissional tendo em vista a divisão econômica do trabalho, em sintonia com a luta entre seres humanos pelo lucro. Semelhante realidade repercute nas conexões emocionais e produz uma atitude mental de reserva, o que pode provocar indiferença e estranheza mútua, cujo efeito poderá ser o ódio e a luta no momento de existir um contato mais próximo com o outro. Sugerem, portanto, a caracterização de uma subjetividade fortemente pessoal.

Muitas vezes, o ambiente não é apenas o palco, mas é o desencadeador do conflito a partir, por exemplo, da infraestrutura deficitária das vias, na qual os órgãos públicos têm sua parcela de contribuição quando há dificuldade na mobilidade urbana. Porém, quem faz realmente o trânsito é o cidadão, na medida em que o pacifica ou o torna agressivo.

Diariamente, são cometidas inúmeras transgressões de trânsito em que o infrator pode assumir a culpa por sua conduta ou negá-la transferindo-a a outrem. Quanto a essa afirmação, são interessantes as frases de Monteiro (2010, p. 104):

Realmente, vivemos em uma sociedade que coloca saúde, segurança e educação de boa qualidade como um privilégio e não como direito. Aprendemos desde cedo que o risco e o jeito alternativo compõem a vida cotidiana. No trânsito, compartilham-se crenças que vão de encontro a segurança e a qualidade de vida do coletivo. O ambiente de trânsito é percebido como anômico longe da vigilância da lei. A direção agressiva é banalizada e a imprudência do pedestre é vista como fazendo parte de seu repertório comportamental. Mas onde isso foi aprendido? E como é mantido?

Para Fiorelli e Mangini (apud MONTEIRO, 2010), as respostas as perguntas acima elencadas estão relacionadas a delitos na condução de veículos que, dentre outras características: (a) ocorrem de maneira generalizada; (b) são um desafio nas grandes cidades em razão das distâncias e; (c) “[...] o condutor do veículo encontra uma identidade comportamental com inúmeras outras pessoas.” (FIORELLI; MANGINI apud MONTEIRO, 2010, p. 104).

Importante ressaltar o comentário de Julieta Arsênio, especialista em Estudos Disciplinares do Comportamento de Trânsito, pela Universidade Católica de Campo Grande-MS, a qual refere que:

Ao avaliarmos uma ocorrência não adequada no trânsito, devemos avaliar até que ponto o condutor tinha a capacidade de entender o que estava ocorrendo antes do sinistro e se tinha capacidade para se autodeterminar e evitar a ocorrência. O que podemos notar é que os infratores de trânsito, na sua grande maioria, têm consciência do comportamento inadequado que manifesta. Comete a infração porque quer cometer, seja por impunidade ou qualquer alteração da condição básica que ele tiver. (DETRAN-RS, 2013).

Conforme Arsênio (DETRAN-RS, 2013), a própria formação de condutores torna o condutor individualista e, aliado a traços de caráter, ele se sente poderoso e comete imprudência. Um comportamento egoísta que o faz agressivo, desconsiderando que a convivência nesse ambiente é social. Diante de uma abordagem, os condutores “[...] são mansos e após liberados para continuar seu trajeto, voltam a cometer tudo novamente. Para mim, esses nada mais são que iguais àqueles que justificam, defensivamente e que não agem de forma adequada e responsável.” (DETRAN-RS, 2013).

Ao referir-se a violações no trânsito, Cristo (2012, p. 61 e 62, grifo do autor) comenta: “Parcela das violações tem origem no *não querer* comportar-se adequadamente em determinada situação, sendo motivadas, por exemplo, pela pressa, impaciência e pelo excesso de autoconfiança”.

O “Relatório da Segurança Viária”, desenvolvido pela AMBEV em parceria com a consultoria Falconi (2017), busca apresentar um retrato do trânsito brasileiro. Em doze anos, ocorreram 477 mil mortes no trânsito e, apesar do número de óbitos ter se estabilizado entre 2012 e 2013, o crescimento voltou a ocorrer em 2014.

De acordo com a Organização Mundial da Saúde (NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL, 2015), anualmente morrem 1,25 milhão de pessoas em acidentes de trânsito no planeta, sendo 90% das mortes em países de baixa ou média renda. A Europa tem as menores taxas de óbitos per capita, e a África, as maiores.

A Europa é a região onde o trânsito é mais seguro, a exemplo de Reino Unido, Suécia, Holanda, Noruega e Espanha. Nesses e em outros países com bons resultados em número de mortes no trânsito, o estudo aponta o aprimoramento da legislação, fiscalização e padrões de segurança em ruas e veículos. Entre os dez países mais populosos, dentre eles China e Estados Unidos, o Brasil é o que mais aplica leis de controle de risco e, mesmo assim, foram registradas mais de 41 mil mortes em 2013. (NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL, 2015).

Convém salientar que, dentre os países da Europa mencionados acima, lideram o ranking com os melhores resultados do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) global a Noruega (0,953), seguido da Suíça (0,944). (AGENCIABRASIL, 2018a).

Isso indica que países com Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) elevado ou

muito elevado, matam muito menos no trânsito, em média 5 a 6 mortes para cada 100 mil habitantes por ano. Chama a atenção o fato de países nessa condição de IDH adotarem um sistema econômico “evoluído e distributivo, fundado na educação de qualidade para todos, na difusão da ética e no império da lei [...]”. (GOMES, 2015, p.1).

Percebe-se que a dinâmica da desigualdade traz conseqüências negativas para a qualidade de vida das pessoas com impactos em diversos âmbitos. Em conformidade a um sistema econômico capitalista concentrador e desigual, na qual as relações e os espaços são marcadamente individuais, os habitantes das grandes cidades lutam com o objetivo de se destacar e realizar-se na vida, acostumados desde a infância, inclusive, a desenvolver elevado grau de autocontrole e independência pessoal, conforme refere Elias (1994).

Porém, convém destacar Collins (apud THEODORO, 2016, p. 38), sociólogo norte-americano, o qual afirmou que “[...] os estudos sobre violência seriam incapazes de precisar a medida em que ‘condições de fundo’ (pobreza, desigualdade, criminalidade, estrutura jurídica etc.) incidem sobre as relações e interações a ponto de tornarem a violência física factível.” Isso significa que não basta a presença de condicionantes para que, automaticamente, as pessoas decidam agir com agressão numa situação de conflito.

É possível perceber, por conseguinte, que o ambiente de trânsito é multidimensional, influenciado não apenas por questões técnicas nos deslocamentos. Nesse aspecto, foi possível perceber que a característica contemporânea de “ser único” (singular) dificulta a percepção do trânsito como um espaço de todos e para todos, a qual tem no automóvel a própria materialização do sucesso individual, uma realidade que enaltece, portanto, o individualismo como dimensão relacional e de conduta no trânsito. A consciência, nesse sentido, vai além de educação que ensina a importância da obediência às leis, pois se trata de ensinar, inclusive, que o indivíduo ao lado goza de direitos iguais.

Quanto a isso, a sociedade que valoriza o “ter” (p. ex, um automóvel particular), em desacordo com a visão de espaço público na qual a opção ideal de mobilidade urbana seria, por exemplo, o transporte coletivo de qualidade, forma um conjunto de pessoas cuja constituição psicológica torna-as sintonizadas com o rigoroso e preciso alinhamento racional que motiva, indiretamente, a ação individualista e a racionalização de comportamentos que satisfazem o mercado consumidor.

Como discorrido também, ao buscar sobreviver em uma realidade desigual e de exclusão, a procura por reconhecimento e valorização pessoal pelo que é adquirido materialmente, como um carro cobiçado de marca, torna visível, pela simbologia que representa, a utopia da inclusão pelo consumo. (LIMONCIC apud FERREIRA, 2016). O

resultado, muitas vezes, são objetivos planejados e executados que respondem a competição estimulada pelo próprio sistema, muitas vezes sem serem percebidos na medida em que foram assimilados e internalizados por meio de diversos segmentos da sociedade.

Semelhante assimilação, sem consciência crítica, pode facilitar comportamentos transgressivos no trânsito por meio dos mecanismos de desengajamento moral. Trata-se, na verdade, de uma luta de valores de articulação histórica, do que é ensinado como importante em termos sociais e culturais na qual se perpetuam, por exemplo, dimensões hierarquizadas, de diferenciação e prestígio social ou, em outras palavras, um estilo individualista de agir.

Nesse aspecto, o engajar-se pode ser aumentado pela inibição de comportamentos anti-sociais e pelo incentivo a comportamentos socialmente não recrimináveis, por exemplo, com adoção de soluções pacíficas aos conflitos humanos e, nas crianças, por meio da modelação pelos pares. (BANDURA, 2015a).

Conforme observado no capítulo anterior, embora as pessoas aprendam em contextos sociais com a experiência direta, a observação do comportamento de outras pessoas possui papel muito importante (BANDURA, 1986, 1994 apud FEIST; FEIST; ROBERTS, 2015), o que demonstra a importância na autorregulação do comportamento não somente os fatores internos do ser humano, mas também os fatores externos. Cita-se a circunstância da procura pelo prazer imediato na alta velocidade por meio dos veículos, independente do risco envolvido, muitas vezes, divulgado em filmes e telejornais a exemplo do filme *Velozes e Furiosos* (produção americana), e os *racha* (competição entre veículos) em vias urbanas que acontece em cidades brasileiras e que provoca, inclusive, mortes.

Como pontua Elias (1993), ao referir-se ao trânsito das grandes cidades, o perigo está na pessoa perder o autocontrole, o que é suficiente para colocar os demais em perigo mortal. Nesse aspecto, para a compreensão do ser humano no trânsito, é importante considerar-se a capacidade de resistência diante da realidade de dominação social, política e econômica.

Portanto, a partir da caracterização da agressão humana pela perspectiva da teoria social cognitiva, em particular, pela teoria do desengajamento moral e o estabelecimento de uma ligação de entendimento entre agressão humana e interação social (capítulo um), bem como sendo descritas influências sócio-culturais relacionadas ao comportamento no trânsito brasileiro (capítulo dois), o capítulo seguinte busca analisar o comportamento transgressivo no espaço público do trânsito brasileiro, em particular, o trânsito da metrópole São Luís, levando em consideração a teoria do desengajamento moral.

4 A AGRESSÃO NO TRÂNSITO

4.1 Espaços urbanos: o trânsito

A homogeneidade conferida ao trânsito em termos de seguir as normas legais e as regras de civilidade são dificultadas por diversos fatores, como já considerada ao longo dos capítulos anteriores. A metrópole, por exemplo, “modela” a condição mental de seus habitantes pelo transitar sem o conhecimento ou a comunicação direta com o outro, o que lhe confere um sentido próprio no mundo urbanizado.

Ao concluir esta jornada dissertativa, convém relembrar a questão trazida por DaMatta, Vasconcellos e Pandolfi (2010): Por que a praia não comporta o estilo agressivo, individualista e autoritário? Conforme esses autores, a praia é um espaço público aberto, contudo, um espaço de descanso, sem movimento e disputa com outras pessoas.

Conviver em sociedade é dividir espaço com o outro. No ambiente de trânsito, diferentemente da praia, a convivência acontece sem o contato face a face, o que dificulta a interação social. Além disso, seja no transitar a pé ou seja no estar intermediado por veículos, existe um sistema viário em que todos precisam fazer igual, ser igual.

O Termo trânsito refere-se a tráfego o que, em contrapartida à praia, é (ou deve ser) movimento. Semelhante exemplo da praia torna-se interessante, pois caracteriza o que as pessoas buscam na rua: deslocar-se para produzir, independentemente do compromisso (lazer, negócio etc.). Com relação a esse ponto, convém lembrar que a vida nos grandes centros urbanos contemporâneos é associada à noção de movimento constante e aceleração, o que afeta a subjetividade dos indivíduos. (PESCAROLO, 2017).

Mobilidade implica aspectos indiretos (planejamento, Educação para o Trânsito etc.) e diretos, como o ser humano. Trata-se de aspectos com poder de provocar acidente e conseqüente agressão, a exemplo das brigas que ocorrem no trânsito.

Em entrevista ao Jornal O Estado do Maranhão, a titular da Delegacia de Acidentes de Trânsito (DAT) de São Luís, Valéria Beiruth, informou que o município registrou uma média de 14 acidentes por dia em 2017 (um inquérito por dia), os quais se referem a colisões com danos materiais, lesões corporais e mortes (DOLORES, 2017). Em 2016, foram quase 15 acidentes por dia, sendo 344 inquéritos instaurados para verificação dos possíveis responsáveis pelas ocorrências. Imperícia e conduta como o uso do elemento álcool, são duas das causas atribuídas pela Delegacia aos acidentes. Conforme a delegada, esses números podem ser maiores, “[...] já que nem todos os casos passam pela Delegacia de Trânsito e são

registrados diretamente nos plantões”. (DOLORES, 2017).

Conforme o Observatório Nacional de Segurança Viária (ONSV), uma instituição social sem fins lucrativos que busca desenvolver ações que possam contribuir para a diminuição dos acidentes de trânsito no Brasil, as três principais causas dos acidentes podem ser grupadas em “Fator Humano, Fator Veículo e Fator Via”. (OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA, 2018, p. 1).

Para a instituição supracitada, 90% dos acidentes ocorrem por falhas humanas e envolvem desde a desatenção até o desrespeito à legislação. Apenas 5% têm motivação em falhas no veículo e, como as manutenções são responsabilidade do condutor, até mesmo estas causas estão relacionadas ao fator humano. Os restantes 5% estão associados ao Fator Via, por exemplo, no caso de vias mal sinalizadas, mal projetadas ou mal conservadas. Além disso, mais de 60% dos acidentes ocorre em boas condições de trafegabilidade (durante o dia e em pistas secas). A explicação, portanto, estaria fortemente ligada à imprudência do motorista brasileiro. Mognon e Santos (2014) são autores que, da mesma forma, afirmam que o fator humano é o principal responsável pelos acidentes de trânsito.

Tendo em vista as constantes articulações entre espaço público e espaço privado na vida cotidiana (DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLFI, 2010; OLIVATO, 2010), tem-se que no espaço público existe uma realidade de difícil controle ou modificação quando se trata de interação social, o que difere da realidade privada. Por conseguinte, quando o encontro entre duas ou mais pessoas acontece no trânsito, esse encontro nem sempre é amigável, pois estar na rua é enfrentar o desconhecido e um desconhecido que se expressa pelo anonimato e pela imprevisibilidade, a exemplo do acidente.

Elemento indispensável no ambiente de trânsito, o condutor do veículo encontra-se em relação de cumplicidade ora de ator como sujeito do processo, ora como espectador da ação do outro, numa sintonia que precisa satisfazer não apenas as normas de trânsito, mas também a relação existente em interação. Na medida em que o controle externo nas principais ruas de uma grande cidade contemporânea possui por base a suposição de que todos controlam o próprio comportamento com a maior exatidão, de acordo com as necessidades dessa rede, se a tensão constante é grande demais, o principal perigo que uma pessoa representa para a outra está na perda do autocontrole. (ELIAS, 1993). Nesse sentido, a raiva direcionada a outro motorista ou pedestre que intimida, constrange e causa incômodo pela impertinência, pode gerar agressão.

Frequentemente associada a reações comportamentais agressivas, a raiva pode relacionar-se à agressão, seja como antecedente de uma violação de trânsito ou ser provocada

pela violação de outros, assim como em situações cotidianas, a exemplo de ter que esperar o pedestre atravessar lentamente a faixa de segurança.

O psicólogo norte-americano Leon James, autor do livro *Road Rage and Aggressive Driving* (apud FAVARO, 2009), avalia que a raiva dos motoristas não é resultado de desequilíbrio individual, mas, pelo contrário, tornou-se um hábito social. Diferentemente da condução perigosa, a agressividade ou raiva ao dirigir, conhecida por *road rage*, relaciona-se a situações específicas de raiva cuja intenção é direcionada a outro motorista, veículo ou objeto. (WELLS-PARKER et al., apud COSTA, 2016). Trata-se de um fenômeno antigo no trânsito e ganhou repercussão nos últimos anos.

A raiva ao volante tem sido pesquisada por agências internacionais, a exemplo da pesquisa conduzida pela organização americana *National Safety Council* (NSC), a qual procura promover a segurança em diferentes áreas nos Estados Unidos, do trânsito ao trabalho. Segundo essa agência, a raiva ao volante está entre uma das principais preocupações dos motoristas daquele país, um total de 53% dos entrevistados. (NSC, 2017).

No Brasil, cita-se uma pesquisa de doutorado pela Universidade de Brasília, realizada junto a 923 condutores, quando que 67,2% dos entrevistados admitiram já ter agredido no trânsito outras pessoas, ainda que verbalmente. Da mesma forma, 84% assumiram ter cometido os mais variados erros ao volante. (INABA, 2015).

O psicólogo Cristo (SANTOS, 2015), explica que não é possível determinar se uma pessoa manifestará comportamento de fúria no trânsito, já que se trata de uma relação complexa entre pessoa e ambiente. Porém, esse autor esclarece que existem pessoas com características de personalidade que a predispõem à fúria, em particular quando há situações que potencializam a expressão dessa característica, como em situações de congestionamento.

Ao se referir também ao comportamento de fúria no trânsito, Dirceu Alves Junior, Diretor do Departamento de Medicina de Tráfego Ocupacional da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (ABRAMET), acredita que nem todos os motoristas estão aptos a dirigir um veículo automotor. (ALVES JUNIOR, 2010). Para esse autor, a fúria possui componentes pessoais e sociais, na qual as ocorrências são divulgadas na mídia como fato policial. A explosão acontece porque a pessoa:

[...] perde a capacidade adaptativa e defensiva e parte para o ataque, que pode caracterizar-se por gesto obsceno, palavrões, luta corporal, agressão com artefatos encontrados no meio ou mesmo uso de alguma arma, com conseqüências desastrosas. (ALVES JUNIOR, 2010, p. 1).

Conforme estimativas, 50% dos motoristas paulistanos necessitam melhor avaliação psicológica e psiquiátrica, onde se estima que:

15% a 20% dos motoristas sejam portadores de distúrbio psicológico e doença mental primária e que jamais deveriam ter sido habilitados para a direção veicular. Em torno de 18% não conseguem adaptar-se ao estresse provocado pelo trânsito evoluindo para uma fase defensiva que terminará com as agressões gestuais e verbais. Outros 12% comportam-se evidenciando a direção agressiva, dando fechada, invadindo farol fechado, não respeitando sinalização horizontal e vertical, colando na traseira, jogando farol alto, buzinando etc. (ALVES JUNIOR, 2010, p. 1).

Para esse autor, o veículo automotor, na mão desses 50% vira uma arma extremamente perigosa (ALVES JUNIOR, 2010). Nessa condição, o comportamento de risco no trânsito atinge a todos, uma vez que se torna importante avaliar o padrão de resposta, por exemplo, do motorista ou do pedestre agredido.

A *road rage*, por conseguinte, assusta autoridades mundiais e brasileiras. A título de exemplo, cita-se a cidade de São Paulo, em que informações estatísticas do serviço telefônico de emergência 190 da Polícia Militar indicam que houve um crescimento significativo no número de registros de ocorrências de brigas de trânsito ao longo dos anos. Favaro (2009) menciona que o número 190 recebia em média 30 (trinta) chamadas por dia para esse tipo de ocorrência. Já em 2011, os resultados indicavam que esse serviço registrou uma média de 70 (setenta) chamadas por dia de discussões variadas entre condutores de veículos, nos quais 20 (vinte) acabaram em agressões físicas. (GUIMARÃES, 2011). Esse autor exemplifica os números apresentados ao relatar o caso ocorrido em que “[...] o autor da ligação afirma testemunhar um rapaz abandonar seu carro, com duas crianças dentro, para destruir o veículo de outro com um pedaço de madeira” (GUIMARÃES, 2011, p.1).

Na avaliação do capitão Cleodato Moisés do Nascimento, porta-voz do Comando de Policiamento de São Paulo (GUIMARÃES, 2011), os congestionamentos e a vida estressante da metrópole favorecem as chances de conflitos, entretanto, não há informações concretas sobre brigas de trânsito nos órgãos públicos, incluindo o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) e a própria Polícia Militar. Conforme suas palavras, “Mesmo se tivéssemos todos os dados, eles não seriam confiáveis. Tem muita gente que briga e depois vai embora, não segue até a delegacia. Muitas vezes, acabam inclusive indo direto para o hospital.” (GUIMARÃES, 2011, p. 1).

Observa-se que, da mesma forma em que não há dados estatísticos completos e confiáveis na cidade de São Paulo sobre agressão no trânsito, na cidade de São Luís as

informações advindas de órgãos públicos também não são completas e confiáveis no aspecto de que há envolvidos em agressões que não vão até a delegacia fazer queixa. (ALCANTARA JUNIOR, 2007).

Percebe-se que diversos fatores têm sido apontados na literatura para justificar a agressão no trânsito, um fenômeno multifatorial, ou seja, desentendimentos como os que ocorrem em brigas são devidos as próprias singularidades humanas e influenciados pelo contexto social em que se dá a ação.

Quanto a isso, os mecanismos psicológicos podem servir de “escape” a sensações perturbadoras como, por exemplo, o sentimento de impotência frente à destruição de um carro particular. Isso significa que, em alguns momentos, é mais fácil para alguns recusar a realidade presente e culpar o outro, do que aceitar a perda – de conceito pessoal, de tempo, de dinheiro, etc. -, inclusive em pequenas ocorrências como num arranhão no veículo. Semelhante entendimento será explorado na subseção seguinte a partir da teoria do desengajamento moral de Bandura.

4.2 Desengajamento moral no trânsito em São Luís

Na medida em que comportamento (TRIANDIS apud RODRIGUES; ASSMAR; JABLONSKI, 2015, p. 187) “não é apenas determinado pelo que as pessoas gostariam de fazer, mas também pelo que elas pensam que devem fazer, [...]” boa parte dos problemas humanos são, em última análise, problemas de relacionamento, o que torna as pessoas vítimas suscetíveis de envolvimento em conflitos interpessoais hostis no dia-a-dia, como no caso das brigas de trânsito.

Ao se considerar à interação entre agressor(es) e vítima(s) na análise do contexto social da agressão por meio dos mecanismos de desengajamento moral no trânsito, cita-se DaMatta, Vasconcellos e Pandolfi (2010, p. 51), os quais apresentam uma pesquisa de campo interessante para a compreensão do fenômeno.

A pesquisa em questão foi realizada pelo antropólogo americano Daniel Touro Linger e buscou investigar a briga em espaços públicos igualitários, como praças, pontos de ônibus e festas no município de São Luís. Nas palavras de DaMatta, Vasconcellos e Pandolfi (2010, p. 51, grifos dos autores):

Na linguagem local (que é generalizada no Brasil), as pessoas envolvidas *compram* briga ou confrontos. Ou seja, buscaram relacionar-se de qualquer maneira, reagindo

negativa e agressivamente tanto à igualdade como valor quanto a alguns dos seus concomitantes sociais: [...].

Como concomitantes sociais, os autores referem a competição, a espera e a capacidade de distinguir a ansiedade. (DAMATTA; VASCONCELLOS e PANDOLFI, 2010).

Uma briga possui dois componentes diretos importantes: o agressor e o evento que resultou no conflito. Com relação a infração como evento, o motorista ou o pedestre se encontra conectado ao ambiente de trânsito, mas isolado em suas decisões pessoais e, o que é mais grave, limitado por sua própria natureza humana, na qual um deslize pode provocar sérios danos.

Tendo em vista a definição de agressão como qualquer comportamento intencional, cujo interesse está em causar dano, físico ou psicológico, em outro organismo (RODRIGUES; ASSMAR; JABLONSKI, 2015), comprar briga ou confronto, é querer entrar em combate intencional numa conjuntura de luta contra alguém por vingança ou alívio de tensões em razão de circunstâncias diversas, inclusive como reflexo de fenômenos sociais, a exemplo dos congestionamentos. É, em outras palavras, agir e reagir impulsionado pela hostilidade e não pela discussão de alternativas sensatas e harmônicas, na qual existe o discernimento mais claro da realidade. É tornar o outro, assim, em oponente num processo de coisificação.

Conforme Bandura (2015a), por meio de técnicas de desengajamento, todas as pessoas são capazes de justificar-se visando cometer atos anti-sociais sem se sentirem culpadas ou censuradas por isso. Engajam-se em comportamentos inadequados ao mesmo tempo em que mantêm seus padrões morais. O termo “desengajamento” resulta, portanto, da possibilidade de despreendimento dos próprios padrões morais, sem autocondenação, com vistas a diminuir o sentimento de culpa. Mas o que leva pessoas consideradas decentes a passarem de um padrão considerado normal para o de confronto com vistas a anular o outro?

Vários fatores são possíveis para responder a essa pergunta. Quando se trata de São Luís, dois aspectos são relevantes, como considerado no capítulo dois: (1) a urbanização no município deu-se de forma rápida e crescente em resposta aos anseios de desenvolvimento e modernização, o que exige forte sintonia do poder público com as dimensões do ambiente de trânsito, a exemplo da infra-estrutura viária (dimensão física) e; (2) os veículos, em especial automóveis e motos, acompanharam essa expansão, a qual ocorreu tanto a nível populacional quanto de crescimento físico. Um aumento significativo da frota acompanhado também de crescente congestionamento nas principais vias da cidade. A partir desta rápida e crescente expansão convém, portanto, o questionamento de até que ponto ocorreu a conscientização de condutores em equilíbrio nos aspectos técnico e psicossocial.

Olivato (2010) explica que a formação de condutores no país é deficiente haja vista a ênfase na abordagem técnica, o que torna possível inferir que os objetivos prioritários visam o treinamento de habilidades psicomotoras e não a formação crítica e ética para o trânsito, o que requer indivíduos engajados em um processo de socialização de conexões mais amplas (a longo prazo) e por meio de diversos agentes socializantes, não apenas as autoescolas.

Nesse aspecto, apesar da existência de mecanismos de controle social que determinam modos de conduta no trânsito em sintonia aos fundamentos de moralidade e de justiça, há de se considerar também a existência da condição humana de livre arbítrio quanto à tomada de decisão, ou seja, uma opção de escolha tendo em vista a própria vontade. Trânsito, assim, torna-se trânsito seguro quando é justamente percebido como compromisso de todos para o bem coletivo e significa, inclusive, atenção a distrações ao volante no espaço público. Em relação a isso, uma colisão de pequenas proporções ou o ato de buzinar é capaz de gerar aborrecimentos e raiva, o que pode facilitar o desejo de culpar o outro e a agressão.

Quando se trata de agressões físicas e/ou verbais, convém preconizar o convívio social harmônico de respeito e de responsabilidade desde a infância. Contudo, como educar em uma cultura que valoriza a si mesmo numa perspectiva narcísica (SEVERIANO; ESTRAMIANA, 2006), em que ruas e avenidas, em culturas mais individualistas, podem se tornar um ambiente competitivo e pouco solidário?

Nesse aspecto, Bandura (TOGNETTA apud BANDURA; AZZI; POLYDORO, 2008) acredita que a modelação global simbólica se apresenta de forma variada na sociedade por meio da mídia eletrônica e é uma fonte crescente e influente de aprendizagem social, em que ideias, valores e estilos de conduta disseminam-se rapidamente.

Convém lembrar a existência do debate acerca da influência da exposição à violência nos meios de comunicação de massa como desencadeador da agressão. Para Costa (apud BANDURA; AZZI; POLYDORO, 2008, p. 144), as principais fontes de estilos de comportamento agressivo na sociedade moderna são:

[...] a agressão modelada e reforçada pela família, pela subcultura na qual vive o sujeito e os modelos simbólicos abundantemente fornecidos pelos meios de comunicação de massa, de modo especial a televisão. A influência da televisão sobre o comportamento social tem sido amplamente pesquisada e os resultados em relação à violência exposta na mesma apontam quatro diferentes efeitos sobre os telespectadores: 1. aprendem um estilo de conduta agressivo; 2. alteram suas restrições sobre o comportamento agressivo; 3. tornam-se insensíveis e habituados com a violência; 4. modelam uma imagem da realidade para as pessoas sobre a qual basearão suas ações.

Conforme explicado (capítulo dois), os mecanismos de desengajamento moral não são

exclusividade dos indivíduos, pois, pelos mesmos mecanismos psicossociais, as sociedades articulam-se à custa de outras pessoas, a exemplo do mecanismo de desengajamento moral (BANDURA, 2015b, p. 190) *atribuição de culpa às vítimas* (“Os telespectadores têm controle sobre seu aparelho de televisão e escolhem o que assistir.”). Semelhante realidade age na autorregulação do comportamento como fator externo ao indivíduo.

Com relação a esse aspecto, duas manchetes amplamente divulgadas na mídia local de brigas em avenidas do município de São Luís demonstram o interesse em ‘comprar briga’ também no trânsito, conforme abaixo:

1) Durante uma briga de trânsito, o motorista de um celta se alterou e quebrou o vidro do ônibus de uma empresa da capital maranhense. [...] Segundo informações, o ônibus havia batido no veículo e o dono do carro, inconformado, decidiu quebrar os vidros da frente e da lateral do ônibus com uma barra de madeira. O motorista do ônibus arrastou o carro pela avenida, causando tumulto e gritaria. (IMIRANTE.COM, 2016).

2) Uma caçamba colidiu com uma caminhonete e causou desentendimento entre os condutores. O motorista da caminhonete desceu, com um revólver empunhado, e ameaçou o homem que estava no caminhão. ‘Tu tá te achando homem?’, questionou o motorista do caminhão, ao ver a pistola. ‘Eu tô. E aí?’, respondeu o condutor. (IMIRANTE.COM, 2017).

Observa-se que ocorreu agressão nos fatos supracitados tendo em vista as manifestações de: “(1) *Agressão Física* (bater, empurrar, chutar); (2) *Agressão Verbal* (xingar, insultar); (3) *Raiva* (reações de fúria, irritação) e; (4) *Hostilidade* (desconfiança em relação aos outros).” (BUSS; PERRY apud ESTEVES, 2014, p. 34).

Semelhantes exemplos podem ser considerados na forma de agressão hostil, na medida em que esse tipo de agressão deriva de estados emocionais fortes, como a raiva, e tem por objetivo básico causar dano a uma pessoa a fim de satisfazer impulsos hostis. (RODRIGUES; ASSMAR; JABLONSKI, 2015).

Ao recapitularmos o exposto na subseção *Agressão e interação social* do capítulo dois, além do debate acerca da influência da exposição à violência nos meios de comunicação de massa como desencadeador da agressão, são citadas as potenciais recompensas (vantagens materiais diretas a exemplo da arma, aprovação social e atenção), presença de modelos, normas, estresse e sinais agressivos. (MICHENER; DELAMATER; MYERS, 2005). Rodrigues, Assmar e Jabloski (2015) destacam as circunstâncias sociais (p. ex, provocação direta), ambientais (p. ex, condições climáticas, ingestão de bebida alcoólica, superpopulação) e individuais. Também são mencionadas as características da pessoa a quem se dirige o comportamento agressivo, como a questão de gênero e de raça. (MICHENER; DELAMATER; MYERS, 2005). Trata-se de fatores que podem ter influenciado nas situações

reais de agressão divulgados na mídia e mencionadas acima.

Convém lembrar que a presença de modelos, acima mencionada e estudada por Bandura, se caracteriza por esquemas criados a partir das interações sociais tendo em vista modelos de referência, na qual atuam as influências resultantes da observação dos outros e pelas ideias expostas na vida cotidiana. Isso significa que a visão de um modelo agressivo bem-sucedido transmite a mensagem de que a agressão é aceitável em determinadas situações. Do mesmo modo, o comportamento agressivo na qual não houve punição aumenta a probabilidade de uma pessoa comportar-se de maneira agressiva.

Importante lembrar também que o dicionário APA (*American Psychological Association*) associa agressão a motivação por competitividade, raiva ou hostilidade. Já Rodrigues, Assmar e Jablonski (2015), referem a clara intencionalidade do ato agressivo por parte do perpetrador da agressão e Palacios e Berger (apud GOUVEIA; LEAL; CARDOSO, 2017), a associam ao comportamento reativo desencadeado por situações percebidas como ameaçadoras.

Da mesma maneira, dos três conjuntos de fatores importantes que influenciam na probabilidade de uma pessoa se conformar pelo que o outro lhe impõe (LORENA et al., 2014), dois deles são importantes com vistas ao melhor entendimento dos casos relatados. São eles: (1) as características da situação e; (2) as características do próprio indivíduo (p. ex, sentir medo frente a alguém que se apresenta mais seguro). É importante também destacar a associação da agressão a sintomatologia patológica (GOUVEIA; LEAL; CARDOSO, 2017), o que sugere a existência de histórico de ataques.

Portanto, nos exemplos supramencionados de agressão no trânsito, é possível perceber atitudes de extremo inconformismo ocorridas em um espaço público, na qual a agressão teve por finalidade intencional a destruição. Na primeira ocorrência, o objetivo foi destruir o patrimônio alheio e, no segundo, a vida alheia.

Como coloca Bandura (2015a), estranhos podem ser mais facilmente despersonalizados do que os conhecidos. Da mesma forma, DaMatta, Vasconcellos e Pandolfi (2010) argumentam que, se eu não conheço alguém pessoalmente, essa pessoa não existe como entidade merecedora de respeito, dignidade e consideração. Se esse alguém não existe como pessoa, não há como tratá-lo como ser humano.

No mecanismo psicossocial de *desumanização* (conforme mencionado no capítulo um), a autocensura pode ser desengajada quando é retirada da pessoa suas qualidades humanas. Uma vez desumanizadas, elas não são mais vistas como pessoas. Já no mecanismo de *atribuição de culpa*, as pessoas se veem como vítimas sem culpa, na qual a conduta

punitiva é vista como uma reação defensiva justificável às provocações para a agressão. (BANDURA, 2015a). Esses mecanismos fazem parte do quarto e último esquema formulado por Bandura em que o transgressor distorce a visão real de sua vítima. Ambos os mecanismos supracitados, a título de exemplo, podem ter sido adotados pelos agressores para justificar suas ações nas ocorrências policiais divulgadas pela mídia. Convém explicar que:

[...] há muitas manobras sociais e psicológicas através das quais as autossanções morais podem ser desengajadas da conduta desumana. A ativação seletiva e o desengajamento do controle pessoal permitem diferentes tipos de condutas por pessoas com os mesmos padrões morais, sob diferentes circunstâncias. (BANDURA, 2015a, p. 21).

O psicólogo Cristo (2015) cita as seguintes frases como exemplo do que ele chama de “vozes” da consciência, segundos antes do comportamento de parar em fila dupla; usar o celular enquanto dirige; não priorizar o pedestre que está esperando na faixa; e dirigir em alta velocidade, respectivamente (CRISTO, 2015, p. 1):

- “Vou parar aqui mesmo! É só pra João Marcos entrar no colégio com segurança...”
 - “Não atrapalha tanto assim o trânsito... Vou atender!”
 - “Ele vai desfilar em vez de passar.”
 - “Não há fiscalização!”.

É possível perceber que as violações de trânsito ocorrem quando há, a princípio, a oportunidade. Além disso, em seu estudo sobre o desengajamento moral, Iglesias (apud RODRIGUES; ASSMAR; JABLONSKI, 2015, p. 114) verificou que:

Os mecanismos que operam sobre a própria conduta são mais eficazes que os que operam sobre as conseqüências ou sobre as vítimas, pois não só retiram a visão negativa da conduta, como ainda acrescentam a ela qualidades pró-sociais (p. ex: “trafegar no acostamento ajuda o trânsito a fluir melhor”).

São apresentados abaixo outros exemplos de desengajamento moral no trânsito e que podem resultar em agressão:

- 1) *Justificação moral*: “Usar o acostamento em um engarrafamento é uma questão de inteligência.” (IGRESIAS, 2008, p. 169).
- 2) *Linguagem eufemística*: “Falar rapidinho no celular enquanto se dirige não tem problema.” (IGRESIAS, 2008, p. 169-170).
- 3) *Comparação vantajosa*: “Avançar um sinal não é tão sério comparado com pessoas

que nunca respeitam as leis de trânsito.” (IGRESIAS, 2008, p. 170).

- 4) *Difusão da responsabilidade*: “Todo mundo buzina, então não há mal nisso.” (IGRESIAS, 2008, p. 170).
- 5) *Deslocamento da responsabilidade*: “Um motorista que avança o sinal vermelho não pode ser culpado se ele é pressionado pelos carros atrás.” (IGRESIAS, 2008, p. 170-171).
- 6) *Distorção das consequências*: “Buzinar não machuca ninguém”. (IGRESIAS, 2008, p. 171).
- 7) *Desumanização*: “Alguns motoristas merecem ser tratados como animais.” (IGRESIAS, 2008, p. 171).
- 8) *Atribuição de culpa*: “Se o pedestre foi atropelado porque não atravessou na passarela, a culpa é dele mesmo.” (IGRESIAS, 2008, p. 171-172).

Bandura (2015a) afirma que o desengajamento moral perpassa tanto pequenos crimes quanto contravenções penais a partir de uma mudança gradual na autocensura. Seu início ocorre por meio de atos agressivos brandos, tolerados com algum desconforto pela pessoa e que culminam em ações desumanas que se tornam impensadamente rotineiras. Percebe-se, por conseguinte, a agressão como uma ruptura do compromisso social quanto ao papel de cidadão, na qual estratégias cognitivas (ou mecanismos psicossociais de desengajamento moral) isentam os envolvidos de responsabilidade na medida em que agem como justificativas, em um processo de autoinfluência regulatória.

As frases acima referidas são autojustificativas que contrariam o conjunto de princípios sobre o que é certo e errado, cujo objetivo está no alcance pessoal de um benefício momentâneo, ou seja, servem a um propósito. Nesse sentido, Bandura acredita que o raciocínio moral ocorre por mecanismos autorregulatórios que regulam a motivação bem como os aspectos cognitivos para a conduta moral. Assim, por meio do desenvolvimento da agência moral, a pessoa constrói o padrão do que é certo e do que é errado. Ao construir argumentos que justificam suas escolhas de comportamento, os atos antissociais são amenizados. Nesse processo, a socialização recebida possui um papel muito importante.

Comportamentos desengajados moralmente causam transtornos no trânsito e provocam desarmonia no cotidiano das pessoas. Cumpre ressaltar que o sentido geral das regras de regulação estabelecidas desde os Códigos de Postura de séculos atrás, ou seja, o controle da ordem pública permanece presente na contemporaneidade por meio, por exemplo, das normas de trânsito. Todavia, o referido controle não impede que transgressões sejam

freqüentes.

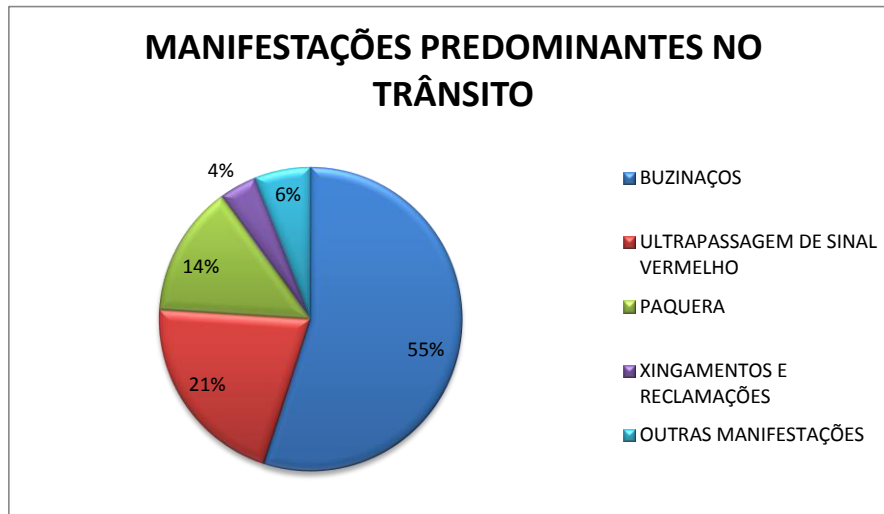
Informações estatísticas divulgadas pelos Departamentos Estaduais de Trânsito apontam os atos infracionais cometidos em cada Estado da Federação. No município de São Luís, o hábito de transitar em velocidade superior a permitida está entre as duas principais ocorrências cometidas tanto nos anos de 2017 quanto de 2018. (DETRAN-MA, 2018). Já as principais ocorrências no primeiro semestre de 2017 foram o hábito de transitar em velocidade superior a permitida, a condução de veículo sem licenciamento e dirigir sem habilitação. (DETRAN-MA, 2017).

A inovação tecnológica em veículos leves e pesados dos últimos tempos tem ensejado a possibilidade da expressão de liberdade pela alta velocidade, numa realidade que impede, muitas vezes, semelhante expressão, seja pelo visível aumento da frota de veículos, bem como pela urbanização acentuada e desordenada, entre outros. A tecnologia, por exemplo, interfere no estilo de vida das pessoas, cujas estratégias mercadológicas são para o mercado consumidor. Essa colocação é norteada pela concepção capitalista que vê o ser humano como um meio para atingir os interesses que o sistema almeja.

Tendo em vista o exposto, é importante lembrar as três dimensões características do ambiente de trânsito, ou seja, as dimensões física, normativa e social. (ROZESTRATEN, apud MONTEIRO, 2010). Isso significa dizer que, quando se fala trânsito, existe uma luta psíquica interna entre o que é possível fazer e o que se deve fazer moral e legalmente, a exemplo da possibilidade de transitar em velocidade superior a permitida.

Com o objetivo de exemplificar a dimensão social e o desengajamento moral, apresenta-se parte dos resultados de pesquisa realizada em importantes vias de circulação da cidade de São Luís, na qual o objetivo de pesquisa foi investigar a sociabilidade existente entre condutores de automóveis e pedestres no trânsito do município. (ALCANTARA JUNIOR, 2007). As manifestações predominantes constatadas na primeira etapa de observação em campo, durante sete dias, em diferentes horários, foram: (1) buzinas (55%); (2) ultrapassagem em sinal vermelho (21%); paquera (14%); outras manifestações (6%) e; xingamentos e reclamações (4%).

Gráfico 1: Manifestações Predominantes no Trânsito



Fonte: Pesquisa de Campo

As buzinações, em geral, ocorreram na abertura do sinal dos semáforos, quando “mal abre” ou nas manobras em veículos ao provocar a parada momentânea do trânsito, como estacionar ou desembarcar passageiros, o que indica, para os autores do estudo, irritabilidade, impaciência e/ou intimidação. “Cantar pneu” (grifo dos autores, p. 120) foi outra forma manifestada por motoristas para externar a sua irritabilidade.

A segunda manifestação predominante observada em campo foi a ultrapassagem em sinal vermelho (21%). Conforme a pesquisa:

Insere-se no âmbito das ultrapassagens ao sinal vermelho, tanto as infrações ocorridas em decorrência do condutor abusar do sinal amarelo, fazendo deste uma extensão do verde, acabando por passar no vermelho, quanto às infrações intencionais ao sinal vermelho. [...] A segunda-feira foi o dia em que se registrou mais infrações, [...]. (ALCANTARA JUNIOR, 2007, p. 122).

As ocorrências de infração registradas na segunda-feira aconteceram antes da chegada do Agente de Trânsito da Secretaria Municipal, o que sugere, segundo a pesquisa, que a ausência de fiscalização facilita a transgressão.

A explicação atribuída para a pouca frequência observada de manifestações verbais se refere:

[...] a relativa indiferença no trânsito, ocasionada pelo isolamento que o próprio carro produz, [...]. Levando o motorista a se relacionar através dos meios que o carro oferece, com os seus sistemas de sinalização: a buzina e a luz alta, fazendo do carro uma extensão do próprio corpo. (ALCANTARA JUNIOR, 2007, p. 119).

A luta pelo espaço urbano, e que denota a existência de uma sociabilidade conflituosa, é explicada pelos autores do relatório por meio do poder simbólico do veículo, na qual as buzinas são um exemplo de comportamento que sugere o desejo de contrapor-se ao outro, percebido como mero obstáculo. (ALCANTARA JUNIOR, 2007). Em relação a isso, como abordado no capítulo anterior, a percepção de si mesmo como um eu isento de um nós surgida a partir do Renascimento, induz a pessoa a se sentir e a pensar diferenciado do outro. (ELIAS, 1994). Semelhante maneira egocêntrica direcionada ao outro e às relações, facilita atitudes agressivas, a exemplo das buzinas, da aceleração do veículo ou das brigas.

Quando se trata de desengajamento moral, as manifestações principais supracitadas na pesquisa serão utilizadas como exemplo da adoção de mecanismos psicossociais. Conforme Iglesias (2008, p. 170-171), buzinar pode ter como autojustificativa os mecanismos de *difusão da responsabilidade* (“Todo mundo buzina, então não há mal nisso.”) e *distorção das conseqüências* (“Buzinar não machuca ninguém.”). Para a infração de ultrapassar em sinal vermelho (21%) observada na pesquisa, cita-se como exemplo, a *comparação vantajosa* (“Avançar um sinal não é tão sério comparado com pessoas que nunca respeitam as leis de trânsito.”) e *deslocamento da responsabilidade* (“Um motorista que avança o sinal vermelho não pode ser culpado se ele é pressionado pelos carros atrás.”).

Interessante que a manifestação de ultrapassar em sinal vermelho (21%) pode ser inserida em dois contextos: (1) abuso do sinal amarelo, fazendo deste uma extensão do verde; e (2) a ação intencional de passar no sinal vermelho. Ambas as situações denotam exemplos de imprudência, porém no primeiro caso, a intenção subjacente representa, na realidade, o pensamento “vai em frente que dá” e o segundo, uma clara escolha pela imprudência.

Os exemplos supracitados são característicos de opções individuais, a qual envolve formação e visão de sociedade, passíveis de autojustificativas por meio dos mecanismos psicossociais de Bandura. Como mencionado no capítulo três, há diversos subsídios que tornam a sociedade não apenas controlada, mas entrelaçada, na qual os planos e as ações pessoais se encontram alinhados a ordem social. (ELIAS, 1993). Quanto a isso, no espaço urbano do trânsito, há diversos níveis de realidade que não apenas se sobrepõe, mas são aspectos diferenciados da reprodução geral da sociedade, isto é, o da dominação política, o da acumulação do capital e o da realização humana, os quais são influenciados e influenciam o campo psicológico. (CARLOS, 2014).

Em contrapartida, interessante relembrar e associar a afirmação de Souza (2014), no qual a realidade se apresenta como se o aparelho do Estado e a sociedade civil fossem entidades separadas e até inconciliáveis, o que também pode reforçar a adoção dos

mecanismos psicossociais de desengajamento moral pela consequente visão individualista de mundo.

Portanto, na adoção de mecanismos de desengajamento moral, infere-se a questão de ser ou não ser diferente da grande maioria, numa luta interna entre o que é certo e o que é errado moralmente. Semelhante afirmação baseia-se na pesquisa realizada por DaMatta, Vasconcellos e Pandolfi (2010) em que, nos dias atuais, conforme os autores, quem obedece à lei é considerado um ser inexistente, uma pessoa tola ou idiota, um *babaca!* (como disse um entrevistado). Nesse aspecto, percebe-se a importância do padrão de comportamento norteador por meio dos veículos de socialização, como as mídias eletrônicas, e dos grupos de referência.

Dentro desse entendimento, duas das principais ocorrências no trânsito de São Luís nos anos de 2017 e 2018 foi o hábito de transitar em velocidades superiores a permitida (DETRAN-MA, 2018). Ao se tratar de desengajamento moral, semelhante comportamento pode servir a um propósito pessoal com vistas ao alcance de um benefício momentâneo, e ser justificada com a frase citada por Cristo (2015): “Não há fiscalização!”.

No que diz respeito a São Luís como metrópole, essa cidade pode ser compreendida nas relações sociais pela atitude de reserva (SIMMEL, 1976), ou seja, uma defesa aos muitos estímulos do espaço público, a qual o indivíduo tem no automóvel uma das suas formas de expressão na medida em que este isola o motorista, diferencia e transmite a falsa sensação de segurança, contudo, em uma realidade imprevisível como é, justamente, o espaço coletivo de uma cidade grande.

Convém lembrar as afirmações de que as pessoas são prioridade nas culturas marcadas pelo individualismo, na qual as decisões são tomadas por interesses particulares. (LORENA et al., 2014; ELIAS, 1994; DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLFI, 2010). De forma similar, na sociedade pós-moderna de características narcísicas, há forte preocupação com a realização individual. (SEVERIANO; ESTRAMIANA, 2006). Em outras palavras, uma sociedade pode facilmente se tornar uma sociedade de aparências e insensível quando há direitos e deveres desiguais em consonância a diferenciação, por exemplo, pelo *status* social.

Pessoas engajadas acreditam no compromisso pelo bem comum e o tem como uma meta a ser seguida. Não pensam somente em si. A dificuldade em atingir essa direção e que se expressa tanto no trânsito quanto em qualquer circunstância da vida cotidiana, decorre das influências recebidas por agentes socializantes. (BANDURA, 2015a). Se as influências são construtivas e idôneas, os reflexos serão bons.

O trânsito possui controle normativo, na qual ações desengajadas, como atravessar

fora da faixa de pedestres ou usar o celular ao dirigir, correspondem a opções individualistas. Conforme os autores pesquisados, trata-se de uma visão projetada de ser especial e singular e que resulta na dificuldade em obedecer às leis, haja vista, a lógica privada dos motoristas se sobrepor a lógica do espaço público, como o condutor citado no capítulo três que justificou uma multa junto à autoridade de trânsito porque “teve um dia difícil”. (DAMATTA; VASCONCELLOS; PANDOLFI, 2010 e OLIVATO, 2010).

Além disso, parâmetros etnocêntricos de referência quando se trata de outras culturas, (GOMES, 2012; ELIAS, 1994) e da formação de impressões (TAYLOR; PEPLAU; SEARS apud RODRIGUES; ASSMAR; JABLONSKI, 2015), pode dificultar a compreensão do que é externo a si mesmo, ou do que vem de fora.

Convém lembrar também o modelo de causalidade triádica da Teoria Social Cognitiva, na qual ambiente (por ex, as condições socioeconômicas), o comportamento (por ex, os atos) e a pessoa (por ex, suas crenças e expectativas), operam conjuntamente como fatores em interação para o funcionamento psicológico. (FEIST; FEIST; ROBERTS, 2015).

Pessoas consideradas decentes são levadas a atos cruéis, portanto, a partir de dadas condições sociais, uma vez que atuam reciprocamente determinantes socioestruturais e pessoais. A urbanização e a alta mobilidade geográfica são exemplos citados por Bandura (2015a) de condições contemporâneas capazes de conduzir à impessoalidade e à desumanização. Nesse sentido, estranhos podem ser mais facilmente despersonalizados do que conhecidos, haja vista práticas sociais que dividem as pessoas entre membros de dentro e fora de um grupo. (BANDURA, 2015a, p. 40).

Por fim, na pesquisa que investigou a sociabilidade entre condutores e pedestres em São Luís (ALCANTARA JUNIOR, 2007, p. 119), a manifestação significativa de xingamento foi observada “[...] quando uma condutora, em um gol preto, ficou enfurecida por um motorista de ônibus [...], ter fechado a sua passagem, provocando uma freada brusca da condutora.” Observa-se a partir desse exemplo que, quando se trata de comportamento de risco como o apresentado pelo motorista do ônibus, há pouca consciência clara do coletivo, o que torna possível inferir a existência da consciência de mundo e o meu “eu” situado no contexto de problemas e necessidades pessoais. Um mundo a parte na qual o outro não tem lugar, como nos atos de agressão que desrespeitam a própria condição de se ser, simplesmente, ser humano.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Modelos teóricos distintos orientam o estudo da agressão e esses vão desde teorias biológicas até teorias que buscam compreender o fenômeno pela perspectiva social. Quanto a isso, a motivação para prejudicar o outro é justificada por meio de explicações que supõe que as pessoas são instintivamente agressivas; que elas se tornam agressivas em razão de fatos frustrantes ou, ainda, que elas aprendem a agredir como forma eficiente de obter o que desejam. As agressões entre duas ou mais pessoas no trânsito, portanto, são passíveis de explicação pela teoria social cognitiva, em parte pela crença de que o comportamento antissocial é aprendido e satisfaz um interesse pessoal momentâneo.

Tendo como questão norteadora a agressão humana no trânsito nas metrópoles, o objetivo geral desta pesquisa foi compreender a agressão humana no trânsito no município de São Luís, capital do Estado do Maranhão, a partir da teoria do desengajamento moral.

A presente pesquisa, por conseguinte, propôs o estudo da agressão no espaço público do trânsito levando em consideração a realidade do município de São Luís, tendo como base as considerações teóricas do psicólogo Albert Bandura. Quanto a esse propósito, não se trata de tarefa fácil o confronto de dispositivos de desengajamento moral com a análise do comportamento no espaço público do trânsito em ruas e avenidas de uma grande cidade, haja vista se tratar de um estudo de enfoque psicológico, numa realidade complexa em termos socioculturais e econômicos.

De percurso interdisciplinar buscou-se, nos primeiros capítulos, caracterizar a agressão humana, bem como o comportamento agressivo (capítulo dois) e, posteriormente, analisar o quadro social em que se encontra o indivíduo (três). Por fim, o quarto capítulo apresentou considerações gerais relativas ao trânsito no espaço público de ruas e avenidas com exemplos de manifestações de desengajamento moral no trânsito (manifestações de agressão e de infrações ao volante que podem resultar em agressão), em especial, no município de São Luís.

Acredita-se que semelhante percurso teórico, contribuiu não apenas para o campo acadêmico, mas também para a sociedade, na medida em que buscou compreender a agressão humana no trânsito.

Concluiu-se que a teoria do desengajamento moral, assim como outras teorias de Bandura que, em conjunto, explicam o desenvolvimento e a ação do ser humano, oferecem subsídios com vistas à melhor compreensão do fenômeno, haja vista tratar-se de uma teoria da personalidade consolidada tanto em termos teóricos quanto metodológicos.

O que foi possível compreender é que a agressão no trânsito de São Luís possui causas

vinculadas a questões estruturais e conjunturais inerentes não apenas a própria cidade como metrópole, mas também a sociedade brasileira, as quais influenciam na intencionalidade das ações humanas.

Nesse sentido, a assimilação sem consciência crítica do que a própria realidade apresenta como fator estruturante e conjuntural pode facilitar comportamentos agressivos no trânsito por meio dos mecanismos de desengajamento moral, já que abrange o que é ensinado como importante em termos sociais e culturais. Compreende, por exemplo, conforme as referências pesquisadas, diferenciação e prestígio social ou, em outras palavras, um estilo individualista de agir. Por conseguinte, na medida em que constantemente somos obrigados a fazer escolhas, inclusive no trânsito, e tendo em vista que agressão é ato intencional, a pergunta a ser feita por cada indivíduo envolvido no sistema viário deve ser: Por que eu estou fazendo isso ou por que eu quero fazer isso?

Para responder a essa pergunta, é necessária a consciência de cada indivíduo das dimensões do ambiente de trânsito (dimensões física, normativa e social), bem como do despreendimento de parâmetros inculcados culturalmente, a exemplo do individualismo, uma vez que a desumanidade acomete qualquer pessoa, inclusive pessoas consideradas boas e com compaixão, a partir de uma resposta a fatores políticos, sociais, econômicos e religiosos. (BANDURA, 2015c). Isso significa que, para um trânsito mais seguro, se faz necessária a busca do entendimento da intencionalidade dos atos pessoais e do quanto essas ações afetam a coletividade, o que não é fácil em razão dos modelos apresentados pela sociedade e que se tornam referência.

Trata-se de um processo de reflexão constante pela busca da origem do poder que influencia, reproduz e é capaz de atuar como “pressões” internas. Nesse aspecto, aportes teóricos demonstraram, por exemplo, a concretização do sonho de felicidade colocado em modelos, muitas vezes desligados da realidade da grande maioria das pessoas, ou em bens materiais transformados em objeto de desejo e de paixão idealizada, como o automóvel. Ideais de consumo que satisfazem o Capital em primeiro lugar, num movimento que sugere que o novo já nasce antiquado, com vistas a estimular a intenção de querer, inclusive, o que o outro tem ou quer.

Ao ser capaz pelo discernimento da tomada de decisão isenta de egocentrismo e de ilusões, a responsabilidade pessoal passa a ser assumida para si e para o outro, num movimento de antecipação e de planejamento de ações harmônicas com o sentido de benefício coletivo. Isso significa que é fato imperativo para a convivência pacífica no trânsito a articulação cognitiva e emocional consciente dos males que uma realidade social

individualista produz.

Em termos individuais, assumir os erros cometidos e perceber-se como corresponsável no trânsito sugere disposição psicológica e maturidade emocional. Semelhantes características estão fortemente ligadas a entender, bem como por diversas vezes aceitar os contrastes que a realidade problemática impõe na convivência do dia-a-dia, em particular nas grandes cidades, como a divisão social, as desigualdades sociais e a indiferença ou inoperância do poder público. Ao agir com a disposição supracitada, a ação se dá de maneira prudente na interação social no trânsito e significa, inclusive, se conformar quando necessário frente a infrações cometidas por outros motoristas ou pedestres.

Quando se trata de valores, é fundamental a afirmação de Bandura de que é preciso dificultar a retirada da humanidade do ser humano para o controle e a prevenção da agressão. Para isso, existem qualidades humanas diferenciadas frente à questão, que tornam mais difícil a perda da capacidade de sentir: o discernimento, a empatia, a capacidade de julgamento e de perdão, o bom ânimo frente às adversidades e o desejo pelo bem coletivo.

Nesse sentido, como acredita Bandura, as pessoas são tanto produto quanto produtoras do ambiente social, na qual a aprendizagem possui um papel importante. A questão, como se percebe, está na apresentação de comportamentos idôneos pelos agentes socializantes e no uso de habilidades construtivas para a solução de problemas. Uma transformação difícil, mas não impossível, tendo em vista a forte formação racional e para o cotidiano que desconsidera, em certa medida, a formação para o autoconhecimento e para o conhecimento do outro, o que facilitaria a interação social.

Por fim, as construções teóricas de Albert Bandura são importantes pela crença de que as pessoas são capazes de agir por desengajamento moral, porém possuem também grande possibilidade de controle sobre suas vidas, mesmo sendo influenciadas por condições externas do ambiente em termos de fatores culturais e sociais, as quais lançam esperança na possibilidade de existência de uma sociedade mais justa e civilizada em termos de harmonização entre indivíduo e sociedade.

Cumprir lembrar que no jogo da interdependência, que é o viver em sociedade, cada elemento tem o seu papel, seja o Poder público ou o cidadão a pé ou motorizado. É nesse aspecto que deve estar o objetivo pessoal: ser parte do sistema, mas consciente do seu e do meu papel no trânsito, independentemente das circunstâncias. A cidadania plena e harmônica, em suma.

REFERÊNCIAS

AGENCIA BRASIL. **IDH do Brasil tem leve variação e país mantém 79ª posição no ranking.** 14 set. 2018a. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/direitoshumanos/noticia/2018-09/idh-brasileiro-tem-leve-vaiaacao-e-pais-mantem-79a-posicao-no-ranking>. Acesso em: 16 nov. 2018.

AGENCIA BRASIL. **Índice que mede desenvolvimento dos municípios cresce em 2016.** 28 jun. 2018b. Disponível em: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2018-06/indice-que-mede-desenvolvimento-dos-municipios-cresce-em-2016>. Acesso em: 16 nov. 2018.

ALCANTARA JUNIOR, José Oliveira; SELBACH, Jeferson Francisco (Orgs). **Mobilidade Urbana em São Luis.** São Luis/ MA: EDUFMA, 2009, 106p. 11. p. 77-105.

ALCANTARA JUNIOR, José Oliveira (Coord.). **Relatório técnico final.** Sociabilidades entre condutores e pedestres em São Luís-MA. 2007. Disponível em: <http://www.gepfs.ufma.br/relat/rt1.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2018.

ALVES JUNIOR, Dirceu Rodrigues. Fúria no trânsito. **Diagn Tratamento**, v. 15, n. 3, p. 146-7, 2010. Disponível em: <files.bvs.br/upload/S/1413-9979/2010/v15n3/a1564.pdf>. Acesso em: 18 fev. 2018.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS FINANCEIRAS DAS MONTADORAS - ANEF. **Boletim estatístico.** Junho 2018. Disponível em: <http://www.anef.com.br>. Acesso em: 20 out. 2018.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS FINANCEIRAS DAS MONTADORAS - ANEF. **Financiamento para compra de veículos fecha 2017 com alta de 22,9%.** Fev. 2017. Disponível em: <http://www.anef.com.br>. Acesso em: 20 out. 2018.

ATLAS BRASIL. Disponível em: <https://www.atlasbrasil.org.br/pt/ranking>. Acesso em: 20 out. 2018.

AZZI, Roberta G. **Introdução à Teoria Social Cognitiva.** São Paulo: Casa do Psicólogo, 2014.

AZZI, Roberta G. Desengajamento moral na perspectiva da teoria social cognitiva. **Psicologia: Ciência e profissão.** v. 31, n. 2, Brasília, 2011. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414. Acesso em: 05 maio 2017.

BANDURA, Albert. Desengajamento moral na perpetração de desumanidades. In: BANDURA, Albert; AZZI, Roberta Gurgel; TOGNETTA, Luciene (Orgs.). **Desengajamento moral: teoria e pesquisa a partir da teoria social cognitiva.** Campinas, SP: Mercado de Letras, p. 19-64, 2015a.

BANDURA, Albert. Manual para codificação de desengajamento moral. In: BANDURA, Albert; AZZI, Roberta Gurgel; TOGNETTA, Luciene (Orgs.). **Desengajamento moral: teoria e pesquisa a partir da teoria social cognitiva.** Campinas, SP: Mercado de Letras, p. 173-192, 2015b.

BANDURA, Albert. Impedindo a sustentabilidade ecológica através do desengajamento moral seletivo. In: BANDURA, Albert; AZZI, Roberta Gurgel; TOGNETTA, Luciene (Orgs.). **Desengajamento moral: teoria e pesquisa a partir da teoria social cognitiva**. Campinas, SP: Mercado de Letras, p. 65-121, 2015c.

BANDURA, Albert. A evolução da teoria social cognitiva. In: BANDURA, Albert; AZZI, Roberta Gurgel; POLYDORO, Soely. **Teoria social cognitiva: conceitos básicos**. Porto Alegre: Artmed, p. 15-41, 2008.

BANDURA, Albert; AZZI, Roberta Gurgel; POLYDORO, Soely. **Teoria social cognitiva: conceitos básicos**. Porto Alegre: Artmed, p. 15-41, 2008.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2011.

BEZERRA, Hélder Luiz de França; FRANÇA, Lívia Valença da Silva. A publicidade de automóveis no Brasil, seus valores simbólicos e a construção das identidades. **Intercom – Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação na Região Nordeste**, Mossoró, RN, 2013. Disponível em: <https://portalintercom.org.br/anais/nordeste2013/resumos/R37-1103-1.pdf>. Acesso em: 05 jan. 2018.

BIAGGIO, Angela M. Brasil. **Psicologia do Desenvolvimento**. 24. ed. Petrópolis: Vozes, 2015.

BRANDÃO, Sílvia S. Indivíduo e modernidade: algumas reflexões necessárias. In: SIMPÓSIO NACIONAL DA HISTÓRIA CULTURAL: ESCRITAS DA HISTÓRIA: VER, SENTIR, NARRAR, 6., 2012, Teresina. **Anais...** Teresina: UFPI, 2012. Disponível em: <http://gthistoriaultural.com.br/VIsimposio/anais/Silvia%20Brandao.pdf>. Acesso em: 30 mar. 2017.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/civil_03/leis/L9503.htm. Acesso em: 20 ago. 2017.

BURNETT, Frederico Lago. Da cidade unitária à metrópole fragmentada: crítica à constituição da São Luís moderna. In: LIMA, Antônia Jesuíta de (Org.). **Cidades brasileiras: atores, processos e gestão pública**. Belo Horizonte: Autêntica, 2007, p. 173-197.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2014, p. 53-73.

CESCO, Susana; MOREIRA, Roberto José; LIMA, Eli de Fátima N. de. Interdisciplinaridade, entre o conceito e a prática: um estudo de caso. **RBCS**, v. 29, n. 84. fev. de 2014. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/rbcso/v29n84/03.pdf>. Acesso em: 30 out. 2017.

CORRÊA, Roberto Lobato. Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2014, p. 41-51.

COSTA, Thicianne Malheiros da. **Correlatos disposicionais e situacionais da propensão à agressividade no trânsito**. 2016. 98 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Pós-graduação em Psicologia, Departamento de Psicologia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2016. Disponível em: http://www.repositorio.ufc.br/bitstream/riufc/17701/1/2016_dis_tmcosta.pdf. Acesso em: 15 dez. 2017.

CRISTO, Fábio de. **Como uma pessoa boa e cordial pode agir de maneira má e egoísta no trânsito? Portal de Psicologia do Trânsito**. 20 jan. 2015. Disponível em: <https://www.portalpsitran.com.br/blog-psicologia-e-transito-1/2011-2012>. Acesso em: 20 jan. 2018.

CRISTO, Fábio de. **Três perguntas para Fábio de Cristo, doutor em psicologia do trânsito e professor da Universidade Federal do Rio Grande do Norte**. Portal nacional, 19 de mar. de 2019. Entrevista concedida a Seguradora Líder. Disponível em: <https://www.segs.com.br/seguros/161822-tres-perguntas-para-fabio-de-cristo-doutor-em-psicologia-do-transito-e-professor-da-universidade-federal-do-rio-grande-do-norte>. Acesso em: 02 abr. 2019.

DAMATTA, Roberto; VASCONCELLOS, João Gualberto M.; PANDOLFI, Ricardo. **Fé em Deus e pé na tábua, ou, Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

DAMATTA, Roberto. **A casa & a rua**. 5. ed. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO MARANHÃO - DETRAN-MA. **Frota por município**. 2018. Disponível em: <http://www.servicos.detrان.ma.gov.br/Estatisticas/FrotaMunicipio>. Acesso em: 16 dez. 2018.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRÂNSITO DO RIO GRANDE DO SUL - DETRAN-RS. **Infratores contumazes ainda são problema no trânsito**. Porto Alegre, 2013. Disponível em: <http://www.detrان.rs.gov.br/conteudo/17375/infratores-contumazes-ainda-sao-problema-no-transito/termosbusca=multa>. Acesso em: 16 dez. 2018.

DOLORES, Flora. São Luís registra 14 acidentes por dia no trânsito, diz DAT. In: **O Estado do Maranhão**, entrevista, 11 abr. 2017.

ELIAS, Norbert. **A sociedade dos indivíduos**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994.

ELIAS, Norbert. **O processo civilizador**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993. 2v.

ESTEVEES, Germano G. Lima. **Comportamento antissocial: uma avaliação a partir da agressividade, personalidade e psicopatia**. Dissertação (Mestrado em Psicologia) – Universidade Federal de Alagoas. Instituto de Psicologia. Programa de Pós-Graduação em Psicologia. Maceió, 2014. Disponível em: www.ufal.edu.br/unidadeacademia/ip/pos-graduacao/mestrado.../file. Acesso em: 12 dez. 2017.

FALCONI. Retrato da Segurança Viária no Brasil. Publicado em 13/11/2017. Disponível em: https://www.falconi.com/flcn_news/retrato-da-seguranca-viaria-no-Brasil-2017/. Acesso em: 12 dez. 2017.

FAVARO, Thomaz. Dr. Jekyll e Mr. Hyde: como o trânsito transforma as pessoas. **Revista Decifra-me**. 28 abril 2009. Disponível em: <https://revistadeciframe.com/2009/04/28/dr-jekyll-mr-hyde-o-transito-transforma-as-pecoas/>. Acesso em: 19 jan. 2018.

FEIST, Jess; FEIST, Gregory J.; ROBERTS, Tomi-Ann. **Teorias da personalidade**. 8. ed. Porto Alegre: AMGH, 2015.

FERREIRA, Laura Senna. Elementos para uma sociologia do consumo: o automóvel como símbolo de distinção social. **Teoria e Cultura: Revista de Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da UFJF, Juiz de Fora**, v. 11, n. 1, p.127-137, jan. 2016. Disponível em: <https://teoriaecultura.ufjf.emnuvens.com.br/TeoriaeCultura/article/view/2927/2270>. Acesso em: 20 jan. 2018.

FERREIRA, Antonio José de Araújo. **A produção do espaço urbano em São Luís do Maranhão: passado e presente; há futuro**. São Luís: EDUFMA, 2014.

FORTES, Clarissa Corrêa. **Interdisciplinaridade: origem, conceito e valor**. Artigo (Especialização em Gestão Educacional) - Universidade Federal de Santa Maria. Santa Maria, 2012. Disponível em: https://www.pos.ajes.edu.br/arquivos/refrencial_20120517101727.pdf. Acesso em: 10 out. 2017.

GIDDENS, Anthony. **Sociologia**. 6. ed. Porto Alegre: Penso, 2012.

GIL, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2016.

GUIMARÃES, Arthur. **Serviço 190 registra 70 chamadas diárias por briga de trânsito em SP: ouça casos reais**. UOL Notícias. 10 jun. 2011. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2011/06/10/servico-190-registra-70-chamadas-diarias-por-briga-de-transito-em-sp-ouca-casos-reais/>. Acesso em: 21 maio 2017.

GOMES, Mércio Pereira. **Antropologia: ciência do homem**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2012.

GOMES, Luiz Flávio. **Mortes no trânsito: Brasil é o 4º do mundo**. Disponível em: <https://professorlfg.jusbrasil.com.br/artigos/113704460/mortes-no-transito-brasil-e-o-4-mundo>. Acesso em: 18 maio de 2018.

GOUVEIA, Patricia; LEAL, Isabel; CARDOSO, Jorge. Bullying e agressão: Estudo dos preditores no contexto escolar de programa de intervenção da violência escolar. **Revista Psicologia. Revista da Associação Portuguesa de Psicologia**, v. 31, n. 2, p. 69-88, 2017. Disponível em: https://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_abstract&pid=/.../=iso. Acesso em: 22 ago. 2018.

IGRESIAS, Fabio. Desengajamento moral. In: BANDURA, Albert; AZZI, Roberta Gurgel; POLYDORO, Soely. **Teoria social cognitiva: conceitos básicos**. Porto Alegre: Artmed, p. 165-176, 2008.

IMIRANTE.COM. **Vídeo:** homem quebra ônibus e tem carro arrastado em São Luís. 11 abr. 2016. Disponível em: www.imirante.com/.../video-homem-quebra-onibus-e-tem-carro-arrastado-em-sao-luis.shtm. Acesso em: 22 ago. 2018.

IMIRANTE.COM. **Vídeo:** motorista saca revólver durante briga de trânsito. 04 abr. 2017. Disponível em: www.imirante.com/.../video-motorista-saca-revolver-durante-briga-de-transito.shtm. Acesso em: 22 ago. 2018.

INABA, Talita. **No trânsito, qualquer coisa é motivo para se ficar com raiva.** Portal do trânsito, 18 maio 2015. Disponível em: <http://portaldotransito.com.br/noticias/no-transito-qualquer-coisa-e-motivo-para-se-ficar-com-raiva/>. Acesso em: 21 mar. 2018.

LORENA, Angela Bernardo de. (Org.). **Psicologia geral e social.** Biblioteca Universitária Pearson. São Paulo: Pearson Education do Brasil, 2014.

LUBIATO, Kelly; SOUSA, Livia. O que o mercado de seguros espera para o ano de 2018? **Revista Apólice.** Dez. 2017. Disponível em: <https://www.revistaapolice.com.br/2017/12-o-que-o-mercado-de-seguros-espera-para-o-ano-de-2018>. Acesso em: 20 nov. 2018.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica.** 8. ed. São Paulo: Atlas, 2017.

MARTINS, Ananias Alves. **São Luís:** fundamentos do patrimônio cultural – séculos XVII, XVIII e XIX. São Luís: SANLUIZ, 2000.

MICHENER, Andrew; DELAMATER, John D.; MYERS, Daniel J. **Psicologia Social.** São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2005.

MOGNON, Jocemara Ferreira; RUEDA, Fabián Javier Marín. **Avaliação da personalidade no contexto do trânsito:** revisão da literatura. *Revista Avaliação Psicológica*, 15 (n. esp), p. 33-43, 2016. Disponível em: <http://pepsic.bvsalud.org/pdf/avp/v15nspe/v15nspea05.pdf/>. Acesso em: 21 abr. 2019.

MOGNON, Jocemara Ferreira; SANTOS, Acácia Aparecida A. dos. Autoeficácia para dirigir, desengajamento moral e impulsividade em motoristas. **Psico-USF**, Bragança Paulista, v. 19, n. 13, p. 457-466, set./dez. 2014. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/1413-82712014019003008>. Acesso em: 12 dez. 2018.

MONTEIRO, Cláudia Aline. Mesa – Relações sociais no contexto urbano: o que a Educação tem a ver com isso? In: CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Psicologia e mobilidade:** o espaço público como direito de todos / Conselho Federal de Psicologia. Brasília: CFP, 2010.

NAÇÕES UNIDAS NO BRASIL. **Organização Mundial da Saúde:** Brasil é o país com maior número de mortes de trânsito por habitante da América do Sul. Publicado em 21/10/2015. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/oms-brasil-e-o-pais-com-maior-numero-de-mortes-de-transito-por-habitante-da-america-do-sul/>. Acesso em: 12 dez. 2018.

NATIONAL SAFETY COUNCIL - NSC. **Driver Safety Public Opinion Poll.** February, 2017. Disponível em: www.nsc.org/newsdocuments/2017/driver-safety-poll.pdf. Acesso em: 15 mar. 2018.

NETO, Ingrid Luiza. **Justificativas de motoristas para infrações de trânsito: esboçando um modelo.** Dissertação (Mestrado em Psicologia Social, do Trabalho e das Organizações) – Instituto de Psicologia, Brasília, 2009. Disponível em: <http://www.repositorio.unb.br/handle/10482/4806>. Acesso em: 10 jul. 2017.

NETO, Ingrid Luiza; IGRESIAS, Fabio; GUNTHER, Hartmut. Uma medida de justificativas de motoristas para infrações de trânsito. **PSICO**, Porto Alegre, PUCRS, v. 43, n. 1, PP. 7-13, jan./mar. 2012. Disponível em: <http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/revistapsico/article/view/11088>. Acesso em: 20 nov. 2018.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. **90% dos acidentes são causados por falhas humanas, alerta Observatório.** 15 jul. de 2018. Disponível em: <https://www.onsv.org.br/90-dos-acidentes-sao-causados-por-falhas-humanas-alerta-observatorio/>. Acesso em: 29 jan. 2019.

OLIVATO, Alessandra. Mesa – liberdades individuais e espaço público. In: CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Psicologia e mobilidade: o espaço público como direito de todos / Conselho Federal de Psicologia.** – Brasília: CFP, 2010.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS - ONU. **Relatório de Desenvolvimento Humano.** 2017. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/relatorio-do-pnud-destaca-grupos-sociais-que-nao-se-beneficiam-do-desenvolvimento-humano-brasil-estagnou-no-idh/>. Acesso em: 18 maio 2018.

OXFAM BRASIL. **Bem público ou riqueza privada?** Documento informativo. Janeiro, 2019. Disponível em: <https://www.oxfam.org.br/bem-publico-ou-riqueza-privada>. Acesso em: 05 fev. 2019.

OXFAM BRASIL. **Recompensem o trabalho, não a riqueza.** Documento informativo. Janeiro, 2018. Disponível em: https://www.oxfam.org.br/sites/default/files/arquivos/2018_Recompensem_o_Trabalho_Nao_a_riqueza_Resumo_Word.pdf. Acesso em: 05 fev. 2019.

Palacios, D., & Berger, C. (2016). What is popular? Distinguishing bullying and aggression as status correlates within specific peer normative contexts. *Psicologia: Reflexão e Crítica*, 29, 1-9. <https://doi.org/10.1186/s41155-016-0031-y>.

PESCAROLO, Joyce Kelly. **Sociologia urbana e da violência.** Curitiba: InterSaberes, 2017.

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL – PUCRS. Portal. **Pesquisa interdisciplinar.** Porto Alegre, 2005. Disponível em: <https://www.pucrs.br/pesquisa/interdisciplinar>. Acesso em: 10 out. de 2017.

REZENDE, Maria José de. O desenvolvimento humano em contextos específicos: as propostas dos Relatórios de Desenvolvimento Humano do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento e os desafios postos pelos estudos sobre a América Latina. **Soc. Estado**, Brasília, v. 31, n. 2, maio/ago. 2016. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?S0102>. Acesso em: 16 maio 2018.

RODRIGUES, Aroldo; ASSMAR, Eveline Maria Leal; JABLONSKI, Bernardo. **Psicologia Social**. 32. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2015.

ROSAS, Maria Leticia Messias. Servidão x emancipação: a violência de professores da zona rural de Iranduba/AM. In: MORAES, Rosângela Dutra de; VASCONCELOS, Ana Cláudia Leal. **Trabalho & Emancipação**. Curitiba: Juruá, 2015. p. 145-160.

SANTANA, Raimunda Nonata do Nascimento. Urbanidade e segregação: usos do território, modos segregados de moradia e imagens urbanas em São Luís, cidade patrimônio cultural da humanidade. In: LIMA, Antônia Jesuíta de (Org.). **Cidades brasileiras: atores, processos e gestão pública**. Belo Horizonte: Autêntica, 2007, p. 49-73.

SANTOS, Alexandre Carvalho dos. Transtorno de trânsito. **Revista Cesvi**. Ano 18, n. 97, maio/jun. 2015. Disponível em: www.cesvibrasil.com.br. Acesso em: 22 ago. 2018.

SCHULTZ, Duane P.; SCHULTZ, Sydney Ellen. **Teorias da personalidade**. 3. ed. São Paulo: Cengage Learning, 2015.

SEVERIANO, Maria de Fátima Vieira; ESTRAMIANA, José Luis Álvaro. **Consumo, narcisismo e identidades contemporâneas: uma análise psicossocial**. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 2006.

SILVA, Fernando. O primeiro automóvel no Maranhão. **Revista Ventura**. Conselho da Comunidade Luso-Brasileira do Maranhão. Publicado em 12 de abr. de 2011. Disponível em: <http://www.comunidadeusobrasileirama.org.br/index.php/pager/56-o-primeiro-automovel-no-ma>. Acesso em: 18 de dez. de 2018.

SIMMEL, Georg. **Questões fundamentais da sociologia: indivíduo e sociedade**. Rio de Janeiro: Zahar, 2006.

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio Guilherme. (Org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1976. p. 11-25.

SOUZA, Marcelo Lopes de. A cidade, a palavra e o poder: práticas, imaginários e discursos heterônomos e autônomos na produção do espaço urbano. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2014, p. 147-166.

SOUZA, Danyelle Rodrigues Pelegrino de; SOUZA, Mariza Borges Brito. Interdisciplinaridade: identificando concepções e limites para a sua prática em um serviço de saúde. **Revista Eletrônica de Enfermagem**. v.11, n.1, p. 117-123, 2009. Disponível em: <https://www.fen.ufg.br/revista/v11/n1/pdf/v11n1a15.pdf>. Acesso em: 26 out. 2107.

SPCBrasil. **Sonhos de consumo**. 2015. Disponível em: http://www.spcbrasil.org.br/uploads/st_imprensa/analise_sonhos_de_consumo_v41.pdf. Acesso em: 18 dez. 2018.

TAMAYO, Álvaro; PORTO, Juliana Barreiros (Orgs.). **Valores e comportamento nas organizações**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2005.

THEODORO, Renan. **Banalidades e brigas de bar**: Estudo sobre conflitos interpessoais com desfechos fatais. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Sociologia. São Paulo, 2016. Disponível em: www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8132/tde-08042016-123840/pt-br.php. Acesso em: 05 fev. 2018.

TOGNETTA, Luciene R. Paulino. In: BANDURA, Albert; AZZI, Roberta Gurgel; TOGNETTA, Luciene (Orgs.). **Desengajamento moral**: teoria e pesquisa a partir da teoria social cognitiva. Campinas, SP: Mercado de Letras, p. 13-15, 2015.

TRINDADE, Tamara Vigolo. **Gerenciamento ambiental**: instrumento de gestão na implantação de empreendimento imobiliários. 2015. 121 f. Dissertação (Mestrado) – SENAI; Universidade de Stuttgart; Universidade Federal do Paraná, Setor de Tecnologia, Programa de Mestrado Profissional em Meio Ambiente Urbano e Industrial, Curitiba, 2015. Disponível em: <https://acervodigital.ufpr.br/.../R%20-%20D%20-%20tamara%20vigolo%20trindade.pdf?sequence=1>. Acesso em: 12 abr. 2017.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Políticas de transporte no Brasil**: a construção da mobilidade excludente. Barueri, São Paulo: Manole, 2013.

WAIZBORT, Leopoldo. **As aventuras de Georg Simmel**. São Paulo: USP, Curso de Pós-Graduação em Sociologia, Editora 34, 2006.