

CENTRO UNIVERSITÁRIO UNIDADE DE ENSINO SUPERIOR DOM BOSCO
CURSO PSICOLOGIA

MARIANE DE ARAUJO AZEVEDO

**O TRÂNSITO DE SÃO LUÍS E AS IMPLICAÇÕES DA PÓS-MODERNIDADE NA
VIDA DOS CIDADÃOS: estudo fenomenológico descritivo**

São Luís

2021

MARIANE DE ARAUJO AZEVEDO

**O TRÂNSITO DE SÃO LUÍS E AS IMPLICAÇÕES DA PÓS-MODERNIDADE NA
VIDA DOS CIDADÃOS: estudo fenomenológico descritivo**

Monografia apresentada ao Curso de Psicologia do Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Psicologia.

Orientador: Prof. Ma. Lidiane Verônica Collares da Silva.

São Luís

2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Centro Universitário – UNDB / Biblioteca

Azevedo, Mariane de Araújo

O trânsito de São Luís e as implicações da Pós modernidade na vida dos cidadãos: estudo fenomenológico descritivo. / Mariane de Araújo Azevedo. __ São Luís, 2021.

73 f.

Orientador: Prof. Ma. Lidiane Verônica Collares da Silva.

Monografia (Graduação em Psicologia) - Curso de Psicologia – Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco – UNDB, 2021.

1. Fenomenologia. 2. Pós – Modernidade. 3. Trânsito – São Luís -MA. I. Título.

CDU 159.9.019.4:165.62

MARIANE DE ARAUJO AZEVEDO

**O TRÂNSITO DE SÃO LUÍS E AS IMPLICAÇÕES DA PÓS-MODERNIDADE NA
VIDA DOS CIDADÃOS: estudo fenomenológico descritivo**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
ao Curso de Psicologia do Centro
Universitário Unidade de Ensino Superior
Dom Bosco como requisito parcial para
obtenção do grau de Bacharel em Psicologia.

Aprovada em: 17 /06/ 2021.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Ma. Lidiane Verônica Collares da Silva

Mestre em Psicologia - UFMA

Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco (UNDB)

Prof. Ma. Maria Emília Miranda Álvares

Mestre em Saúde Materno Infantil - UFMA

Centro Universitário Unidade de Ensino Superior Dom Bosco (UNDB)

Prof. Ma. Thayane Cristhine Amaral Oliveira

Mestre em Psicologia - UFMA

Dedico a Deus, pois sem Ele seria impossível chegar aqui, e a todos que fazem do trânsito um lugar seguro

AGRADECIMENTOS

Ao meu Deus e Pai, por me amar incondicionalmente e ter me escolhido como filha. Ao seu Filho, Jesus Cristo, por ser meu salvador, irmão e melhor amigo. E ao Espírito Santo, por ser minha fonte diária de vida, paz, alegria, sustento, consolo e graça, sem a qual eu jamais conseguiria estar aqui.

Aos meus pais, Maria Inês e Mariano César, que diariamente cuidam de mim e me cercam de muito amor, proteção e compreensão, e que sempre me sustentam nos momentos mais sombrios, me direcionando e guiando sem nunca desistir.

À minha filha Júlia Andressa, que me fortalece todos os dias com sua presença doce e alegre, que me faz rir das coisas mais simples da vida, que muitas vezes acreditou em mim mais do que eu mesma, e que mesmo tão jovem sempre foi compreensiva e amorosa. A vida tem mais sentido em sua companhia.

Aos meus irmãos Rômulo e Rodrigo, por sempre caminharem ao meu lado, por sempre se mostrarem disponíveis e atentos aos meus pedidos, muitas vezes inoportunos, e, especialmente, por serem meus exemplos de persistência, resiliência e coragem.

Ao Júnior, que dentro de suas possibilidades sempre se mostrou disponível e comprometido a fazer o que fosse possível para me ajudar nessa caminhada, sendo um dos meus maiores incentivadores na busca pela realização dos meus objetivos.

Aos meus familiares, tias e tios, primas e primos, que me incentivaram a continuar caminhando nessa trajetória, especialmente à minha Madrinha Marizinha, que mesmo distante sempre se fez presente de forma muito carinhosa.

Aos meus irmãos e amigos em Cristo Jesus, Glauci e Lourival, pra.Fernanda e pr.Cláudio, Tâmara e Safira, e à minha igreja local Comunidade Cristã Apostólica Filadélfia, por muito contribuírem para que eu aprendesse mais sobre o amor de Deus e ao próximo.

À minha orientadora Lidiane Verônica, por sempre se mostrar disponível, atenta e sensível aos meus pedidos, me incentivando quando possível, me trazendo à realidade quando necessário. Mas, principalmente, por ter sido empática e amável em todos os momentos. Você tornou a caminhada muito mais leve, obrigada.

Às minhas companheiras e amigas de curso, Aline, Jéssica, Aline, Suê e Neuda, com quem pude dividir momentos de angústia, dores, assim como momentos de muita leveza, alegria, empatia e amadurecimento. Muito do que sou e conquistei devo a vocês, obrigada meninas.

Aos meus amigos, Thalyssa e Jimmy, pessoas com quem aprendi muito sobre sensibilidade, honestidade e lealdade, vocês não imaginam o quanto sou grata a Deus por tê-los conhecido.

À minha eterna professora e agora amiga, Juliana Marina, por sempre demonstrar sensibilidade, empatia e respeito em cada assunto tratado em aula, por me mostrar que é possível fazer ciência sendo você mesmo, e, principalmente, por provar que é possível estar sensível às angústias e alegrias próprias sem excluir as das outras pessoas, exercendo a profissão com seriedade e humanidade.

À minha coordenadora e professora Ilara Nogueira, que ainda no primeiro dia de aula, mostrou-se comprometida e disponível para ensinar e compartilhar conhecimento conosco, e que mesmo em meio a tantas atividades, continuou se esforçando para sempre nos oferecer um ensino de qualidade e compromisso com a profissão.

Às minhas professoras Regienne Peixoto, Caroline Torres, Maria Emília Alvares, Silvia Vale, Valéria Cardoso, Lília da Luz, Jomar Diogo Nunes e a todos os docentes que me acompanharam e colaboraram muito com meu crescimento na graduação e na vida.

Aos meus colegas de turma, Sarah, Mário, Janicelma, Mariana, Rachel, Márcia, Suellen, Thayane, Luane, e a todos que caminharam comigo durante a graduação, compartilhando anseios, desafios, dificuldades como também alegrias.

Por fim e não menos importante, agradeço a todos aqueles que em algum momento me ensinaram que o sentido da vida consiste muito mais em servir do que ser servido. Meus sinceros agradecimentos.

“Eu corro é contra a pressa. O acelerado que quero é o que me traz calma...às vezes a pressa deve ser só uma: a de mandar tudo esperar.”

(MELO, 2020, n.p.).

RESUMO

A vida no trânsito é um dos espaços no qual as relações humanas acontecem, e pode nos trazer muitas reflexões sobre o existir do homem com e no mundo atravessado por um horizonte de significações. Nesse sentido, esta pesquisa tem como objetivo principal compreender de que forma as mudanças sociais decorrentes da Pós-Modernidade influenciaram e influenciam nas ações encontradas no trânsito da cidade de São Luís-MA, bem como na vida de seus cidadãos. Trata-se de um estudo fenomenológico descritivo que tem como procedimento técnico a pesquisa documental, na qual foi realizado um levantamento de informações sobre o trânsito da cidade de São Luís entre os anos de 2018 e 2020 em sites de mídia. Assim, unidades de sentido como “acidentes de trânsito”, “violência no trânsito”, “infrações”, “ações da prefeitura e demais órgãos competentes” e “infraestrutura”, foram postas em evidência após a leitura exaustiva do material coletado que atendeu aos critérios de inclusão e exclusão, e analisadas conforme o método proposto por Giorgi. A perspectiva proposta pelo filósofo e sociólogo Zygmunt Bauman tornou-se pertinente para a discussão sobre a Pós-Modernidade. Por fim, embora limitados devido à escassez de informações mais detalhadas sobre o trânsito local, observamos que a capital maranhense apresenta problemas que vão desde o fluxo urbano a questões de infraestrutura, solicitando dos cidadãos e dos órgãos competentes comprometimento na busca por segurança e qualidade de vida ao desfrutar deste espaço.

Palavras-chave: Trânsito. São Luís. Maranhão. Pós-modernidade. Fenomenologia.

ABSTRACT

Life in traffic is one of the spaces in which human relationships take place, and it can bring many reflections on the existence of man within the world across a horizon of meanings. In this sense, this research has as its main objective to understand how the social changes resulting from Post-Modernity have influenced and continue to influence the actions and behaviors found in traffic in the city of São Luís-MA, as well as in the lives of its citizens. This is a descriptive phenomenological study whose technical procedure is documentary research, in which a survey of information on traffic in the city of São Luís between the years 2018 and 2020 was carried out. "Traffic", "violence in traffic", "infringements", "actions of city hall and other competent bodies" and "infrastructure" were highlighted after an exhaustive reading of the collected material that met the inclusion and exclusion criteria. The perspective proposed by philosopher and sociologist Zygmunt Bauman became relevant to the discussion of Post-Modernity. Finally, although limited due to the lack of more detailed information about local traffic, we observe that the capital of Maranhão presents problems ranging from urban flow to infrastructural issues, requiring citizens and competent bodies to commit to the endeavor to safety and quality of life while enjoying this space.

Keywords: Transit. Sao Luís. Maranhão. Post-modernity. Phenomenology.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Frota de veículos ano 2018	35
Figura 2 - Frota de veículos ano 2019	35
Figura 3 - Frota de veículos ano 2020	36
Figura 4 - Gráfico referente ao aumento de veículos	36
Figura 5 - Condutores por tempo de habilitação 2018	37
Figura 6 - Condutores por tempo de habilitação 2019	38
Figura 7 - Condutores por tempo de habilitação 2020	38
Figura 8 - Número de Infrações 2018	39
Figura 9 - Número de Infrações 2019	39
Figura 10 - Número de Infrações 2020	40

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Descrição dos fenômenos encontrados no trânsito de São Luís no ano de 2018
41

Tabela 2: Descrição dos fenômenos encontrados no trânsito de São Luís no ano de 2019
42

Tabela 3 - Descrição dos fenômenos encontrados no trânsito de São Luís no ano de 2020
43

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CFP	Conselho Federal de Psicologia
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
COETRAN	Coordenação de Educação para o Trânsito
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPHAN	Instituto do Patrimônio Artístico Nacional
OMS	Organização Mundial da Saúde
PRF	Polícia Rodoviária Federal
RENAEST	Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito
SMTT	Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes
SNT	Sistema Nacional de Trânsito

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
2 PERCURSO METODOLÓGICO	19
3 BREVE HISTÓRICO DA EVOLUÇÃO DO TRÂNSITO NO BRASIL	21
3.1 Psicologia do Trânsito: história e atuação	24
4 SÃO LUÍS: conhecendo a capital do Maranhão	32
4.1 Dados estatísticos: veículos, condutores e infrações	34
4.2 O que encontramos no trânsito de São Luís: identificação e descrição	40
5 IMPLICAÇÕES DA PÓS-MODERNIDADE SOBRE O NOSSO TRANSITAR	45
5.1 Acidentes de trânsito	47
5.2 Violência no trânsito	50
5.3 Infrações	51
5.4 Ações da Prefeitura e demais órgãos competentes	53
5.5 Infraestrutura	54
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	57
REFERÊNCIAS	59

1 INTRODUÇÃO

“*Tempos modernos*”, esse é o nome do clássico filme escrito e dirigido pelo brilhante Charles Chaplin nos anos 1930, que apresenta uma considerável crítica ao cenário social vivenciado por alguns trabalhadores norte-americanos após a 2ª Revolução Industrial e Grande Depressão, que como destaca Aidar (2019), fora um período de crise econômica que afetou grande parte da população e lhes trouxe grandes dificuldades.

Tentando sobreviver aos novos ditames modernos, o filme apresenta o cotidiano laboral dos operários, que se veem cercados por inúmeras máquinas, caminhando de um lado para o outro, correndo contra o tempo para produzir mais e mais, na esperança de sobreviver e talvez alcançar a tão almejada felicidade.

É perceptível que uma das maiores críticas realizadas pelo filme se refere às condições de trabalho ofertadas no início do século XX, aparentemente planejadas para conduzir o trabalhador a uma atividade laboral minimamente programada e repetitiva, demandando deste esforço, concentração e o mínimo possível de interferências externas, tendo em vista a necessidade de manter a produção constante e em alta.

Não obstante, “*Tempos Modernos*”, embora seja uma produção da década de 30, espanta por conseguir retratar o presente século, apresentando inúmeros elementos que lhe são característicos, levando-nos a refletir sobre como temos vivenciado outros fenômenos cotidianos, em destaque, o nosso transitar, este hoje não mais dependente unicamente de nossos pés e/ou animais, mas também de outros artefatos construídos exatamente por essas máquinas modernas, tais como carros, ônibus, trens, motocicletas e outros.

Ora, se naquela época já se “corria contra o tempo”, hoje podemos pensar se o tempo é que não tem corrido contra nós, uma vez que aparentemente há uma enorme dificuldade em geri-lo. Há uma convocação, quase que arbitrária, de se labutar em cima de um ideal, seja este financeiro, social, político, ideológico ou outro, o que, analisado superficialmente, não nos parece arriscado, mas certamente nos é curioso, levando-nos a parar, pensar e questionar sobre como temos escolhido viver nossa existência.

A partir de tais reflexões, adentraremos em um tema complexo, que embora semelhante ao demonstrado por Chaplin em seu filme, compreende outras peças não tão simples de serem encaixadas, a saber, a pós-modernidade, conceito este que fora explorado mais detalhadamente no interior deste trabalho.

A priori, convém-se destacar que há muitas divergências e desafios envoltos nesse conceito, haja vista a complexidade de fenômenos estudados. Logo, far-se-á um recorte e

reflexões que apontem mais proximidade com os eventos observados no trânsito, e que interferem nas vivências dos cidadãos da cidade de São Luís, no Estado do Maranhão, e que foram obtidos a partir de diferentes fontes, explicados a posteriori.

Assim, é importante comentar que quando abordamos sobre o trânsito nas grandes cidades, é comum ouvir as pessoas discursarem sobre o quanto elas encontram-se insatisfeitas com diversos aspectos que o envolvem, tais como: congestionamento, má sinalização ou a falta dela, atos imprudentes, direção perigosa, acidentes, condições ambientais, climáticas, sociais, entre outros. Não raro, comentam sobre algum acontecimento em que foram expostas a situações muito desagradáveis.

Desse modo, é fundamental salientar que, por abranger diversos fatores que por si só, são complexos e repletos de variáveis, abordar questões relativas ao trânsito requer não somente cautela, como tempo e avaliação condizentes com a realidade local, haja vista que, por mais que as insatisfações se apresentem semelhantes na maioria das vezes, as vivências em geral são determinadas por circunstâncias diferenciadas.

As grandes cidades, geralmente, são as que mais apresentam questões problemáticas no que diz respeito ao trânsito, tanto pelas diferentes demandas dos usuários, quanto pela estrutura geográfica do território, que, em alguma medida, impõe limitações aos que usufruem desse espaço.

Nesse cenário encontram-se diferentes atores, como motoristas de ônibus (públicos e privados), motoristas de carros próprios, cobradores, taxistas, motoristas de aplicativos, pedestres, motociclistas, ciclistas, entre outros, que se deparam diariamente com adversidades, como engarrafamentos, acidentes, susceptibilidade a diferentes tipos de violência, jornadas longas de trabalho, estresses, greves, variações do clima, e coisas mais.

Diante de diferentes desafios e responsabilidades fundamentais nesse contexto, entende-se que não é só importante, como imprescindível dar atenção aos eventos que impactam diretamente na vida da população, e nem sempre recebem a atenção e cuidados relevantes nessas circunstâncias, descrevendo fatos encontrados, elucidando possíveis demandas, e buscando compreender quais delas apresentam-se diretamente ligadas às vivências dos cidadãos desta cidade.

Ademais, boa parte do tempo humano é vivido no trânsito, e é neste mesmo ambiente que pessoas vivenciam situações diversificadas, algumas marcadas por intenso estresse, traumas, acidentes, mortes, contendas, bem como momentos importantes, seja por lazer, trabalho, entre outros. Trata-se de um espaço que proporciona ainda a construção de memórias afetivas da vida em comunidade, de crescimento e compartilhamento das

subjetividades. De um modo ou de outro, é necessário dar continuidade às diferentes atividades proporcionadas pela vida.

O trânsito, composto por diferentes condições, tornou-se um problema de ordem social, demandando não somente do Estado, mas da sociedade e pesquisadores em geral, interesse e atenção, sendo essa uma necessidade coletiva, e não somente particular, uma vez que o trânsito funciona, em suma, a partir das ações de todos.

Ademais, é custoso determinar quais os aspectos ressoam diretamente nas vivências de cada cidadão, contudo, infere-se que a união de elementos observados no trânsito, unido a outras circunstâncias da vida, a saber, problemas familiares, sobrecargas de trabalho, o estresse próprio do trânsito, a falta de educação em geral, condições de trabalho precárias, e semelhantes fatos, podem contribuir negativamente na produção e promoção de ações problemáticas observadas nessa conjuntura.

Pontua-se ainda que a escolha do tema surgiu a partir de inquietações vivenciadas diariamente no trânsito da cidade de São Luís. Em longas viagens no deslocamento do meu bairro para faculdade, que tem um percurso que dura em média 40-50 minutos, fui exposta diversas vezes a situações de risco, como acidentes, assaltos, condições precárias dos ônibus, estradas esburacadas etc.

Entre tais situações, andar com motoristas em alta velocidade sempre fora minha maior angústia, especialmente depois de passar por um evento traumático em meados de fevereiro do ano de 2020, quando um motorista dirigia em alta velocidade numa das avenidas da cidade, e por pouco não provocou um acidente gravíssimo.

Ansiedade, tremores, pânico, sensação de impotência, desespero e falta de ar foram alguns dos sintomas que se manifestaram no dia, e em outras circunstâncias, especialmente quando há direção perigosa¹. Enquanto vivenciava tais experiências, questionava-me o porquê de tanta pressa e da exposição a perigos que poderiam ser evitados, bem como observava que a manifestação desse comportamento era comum entre os motoristas de ônibus, mesmo entre os que faziam rotas diferentes, assim como era comum presenciar discussões frequentes por motivos aparentemente banais.

Retornando ao pensamento fenomenológico de Maurice Merleau-Ponty (1908-1961/1999), que salienta que a construção do conhecimento e percepção do mundo, ainda que científica, parte sobretudo das experiências pessoais, e que estas não podem ser

¹ De acordo com a Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, direção perigosa, conforme aponta o Art.175 consiste em “Utilizar-se de veículo para demonstrar ou exibir manobra perigosa, mediante arrancada brusca, derrapagem ou frenagem com deslizamento ou arrastamento de pneus” constitui-se uma infração gravíssima.

determinadas pela biologia, psicologia, sociologia, ou outras ciências, entendo que é necessário buscar compreender, em essência, como algumas manifestações humanas, como essas que ocorrem no trânsito, podem ser influenciadas.

Concomitante aos pontos mencionados acima, penso ser importante produzir estudos voltados para psicologia do trânsito, segundo Oliveira et al (2015), ainda é inaugural, embora demande atenção, e seja visto como problema de ordem social, e, portanto, exigem soluções mais pertinentes a cada contexto.

Não obstante, enquanto ciência, a psicologia não somente observa, analisa ou estuda a manifestação humana, mas se propõe a compreender como acontecem essas experiências e interações em sua especificidade. Ora, sendo o trânsito um dos espaços no qual o homem se manifesta, infere-se que nele, há, também, elementos que reverberam nos fenômenos encontrados.

Silva (2012) comenta que dentre as contribuições da Psicologia ao trânsito rodoviário, encontram-se àquelas que são direcionadas em Lei para prevenção e segurança, e cita como exemplo a análise de pessoas que desejam habilitar-se para dirigir no trânsito, e precisam passar por avaliações psicológicas a fim de verificarem se estão capacitadas ou não para tal.

Hoffmann (2005) destaca que muitos são muitos os obstáculos presentes em pesquisas que estudam o fenômeno do trânsito e processos psicológicos em relação aos acidentes, especialmente porque ao investigarem as causas envolvidas, são obtidas respostas rasas e pouco satisfatórias. Além disso, por se tratar de um estudo complexo, no qual diferentes variáveis precisam ser consideradas, esta pesquisa constitui-se como uma oportunidade para estudar fatores que até então não foram tratados com o devido zelo, e apontar, se possível, melhorias para essa área de atuação.

Assim, como descrito anteriormente, a pesquisa tem como objetivo principal compreender como as mudanças decorrentes da pós-modernidade oferecem implicações nas ações encontradas no trânsito da cidade de São Luís, bem como na vida de seus cidadãos. Além disso, por objetivo secundário, buscamos apresentar breves informações sobre fatores relacionados ao trânsito de São Luís, como quantidade de veículos, pessoas habilitadas e infrações, que estejam entre os anos de 2018 e 2020, e descrever as unidades de sentido que foram encontradas à medida que as leituras eram realizadas, conforme consta no tópico de identificação e descrição dos fenômenos.

Outrossim, a fim de abarcar nosso objetivo principal, trouxemos à discussão estudos sobre a pós-modernidade e contribuições da fenomenologia que denotam reflexões importantes para o pensar as relações humanas, com foco no trânsito.

O primeiro capítulo da pesquisa divide-se em dois tópicos, no primeiro é abordado uma parte breve da História do trânsito no Brasil e alguns aspectos da atualidade, e no segundo discorremos sobre a Psicologia do trânsito, histórico, evolução e atuação. No capítulo seguinte, encontrar-se-á informações breves e gerais sobre a cidade de São Luís, tais como, aspectos geográficos, históricos e sociais, além de dados estatísticos do trânsito (quantidade de veículos, condutores e infrações), além de um tópico contendo as unidades de sentido identificadas na pesquisa com suas devidas descrições.

E por fim, no terceiro e último capítulo, discorremos brevemente sobre as implicações da pós-modernidade sobre o nosso transitar a partir dos estudos de Zygmunt Bauman e de pensadores da fenomenologia, desvelando ainda cada unidade de sentido, de modo a tentar compreender como as relações têm de se apresentado no trânsito da cidade de São Luís.

2 PERCURSO METODOLÓGICO

A elaboração desta pesquisa foi fundamentada no método fenomenológico, assim, trata-se de uma pesquisa descritiva, que como assinalam De Castro e Gomes (2011), caracteriza-se por buscar a essência dos fenômenos tal como eles acontecem na consciência intencional. Amatuzzi (2005, p.19) descreve que a pesquisa fenomenológica é “uma pesquisa de natureza [...]. Ela pretende dar conta do que acontece pelo clareamento do fenômeno. Não pretende verificar, mas construir uma compreensão de algo”, logo, para além de respostas, buscamos promover reflexões.

A pesquisa possui ainda caráter de natureza básica, abordagem qualitativa², e, quanto aos procedimentos técnicos, refere-se a uma pesquisa documental e bibliográfica. A fim de obter informações sobre os fenômenos no trânsito de São Luís, consultamos dois *sites*, a saber: O Imparcial e Imirante.com, tendo sido escolhidos por estarem dentro dos critérios de inclusão “sites locais” e por disponibilizarem reportagens públicas entre os anos de 2018 e 2020. Como critérios de exclusão estão: reportagens de outros sites que não sejam o “Imirante” e “O Imparcial”; que não contemplem os anos de 2018, 2019 e 2020, reportagens repetidas e sites que necessitam de assinaturas para acesso às leituras.

A identificação, descrição e discussão das reportagens seguiram o método proposto por Giorgi (2001), que recomenda a procura pelo fenômeno como um todo sem inferências, e sugere que este seja dividido em partes, que serão chamadas de unidades de sentido. Assim, somente o descritor “trânsito” foi pesquisado nos *sites*, na intenção de identificar os principais elementos encontrados na cidade sem maiores inferências, tendo como recorte temporal os anos 2018 a 2020.

Conforme a leitura dos materiais eram realizados, encontramos tais unidades de sentido: 1-acidentes de trânsito; 2-violência no trânsito; 3- infrações; 4- Ações da Prefeitura e demais órgãos competentes; 5-Infraestrutura. Cabe destacar que havendo reportagens repetitivas, optou-se por selecionar aquelas que continham informações mais detalhadas, deste modo, contabilizamos 50 reportagens com descrições sobre o fenômeno pesquisado.

Por se tratar de uma pesquisa descritiva que tem como base o método fenomenológico, utilizou-se a redução fenomenológica (*epoché*), que como explicam Coelho Júnior e Barreira (2018, p.2) sugere “uma suspensão de juízos apriorísticos da realidade”, e

²A pesquisa qualitativa, tal como descrita, ocupa-se em olhar cuidadosamente a qualidade dos elementos que são significativos para o pesquisador-observador, ponto este que se alinha com a fenomenologia (GARNICA, 1997).

busca-se encontrar “características essenciais dos fenômenos”, ou seja, quaisquer análises realizadas em outras circunstâncias são colocadas “entre parênteses” antes de serem tidas como válidas para nossa compreensão.

Giorgi (2001) que também se detém ao método de pesquisa sugerido acima, comenta que após ter sido alcançado o sentido todo da pesquisa, há, ainda, a necessidade de dividi-lo em partes, onde cada uma delas representará o que ele denomina como “unidades de sentido” ou “unidades de significado”, que não foram definidas a priori, mas a partir da realização das leituras nas reportagens.

3 BREVE HISTÓRICO DA EVOLUÇÃO DO TRÂNSITO NO BRASIL

Trânsito, segundo Queiroz (2014, p.500) corresponde a “Ação ou resultado de transitar”, ou ainda “O fluxo do movimento de veículos e pedestres em ruas e estradas; tráfego”, o que em suma, nos remonta a pensar em movimento, dinâmica, ação, e, nesse caso, destaca-se o deslocamento de pessoas a partir do uso de determinados meios de transporte ou em correlação com eles.

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, Art. 1º, parágrafo 1 (BRASIL, 1997, n.p.), define trânsito como “a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga” o que nos remete a um conceito mais amplo e complexo de elementos presentes nesse contexto.

Partindo dessas informações, buscamos rememorar a história do trânsito no Brasil em meados do século XX, que assim como outros setores da sociedade, sofreu inúmeras transformações e influências advindas da Revolução Industrial, que implicaram na necessidade de se estabelecer ações legais para lidar com os problemas que surgiram, a saber, os acidentes de trânsito (CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA, 2016). A priori, é importante ressaltar que abordar o tema não se constitui uma tarefa fácil, uma vez que as informações são escassas, o que nos impõe certas limitações.

Faremos menção àquelas que consideramos relevantes para discussão desta pesquisa, como por exemplo, a construção da primeira estrada no Brasil, que data do século XVI, e chamava-se “Caminho de Peabiru”, que ligava o Brasil ao Peru, atravessando o estado do Paraná e os países Bolívia e Paraguai, até chegar no Peru. Seu funcionamento era particularmente para “guiar migrações indígenas”, favorecendo o comércio e “missões religiosas”, apontam Franz e Seberino (2012, p.12).

Ainda com relação às estradas brasileiras, Franz e Seberino (2012) destacam que os registros mais antigos indicam a “Estrada Caminho do Mar”, como construída há mais tempo no Brasil. Esta localiza-se no litoral do estado de São Paulo, e permitia a ligação via ABC entre Santos e o planalto paulista, sendo que hoje em dia tornou-se um dos pontos turísticos da região, e na época, em 1560, teria sido edificada por ordem do governador geral vigente no país, a saber, Mem de Sá.

Quanto à pavimentação das estradas, que eram construídas consoante à modernização das indústrias, a primeira de que se tem registro ligava a capital do Rio de Janeiro ao interior do estado, Petrópolis, no ano de 1928, comentam os autores.

Em se tratando de desenvolvimento econômico no país, o transporte ferroviário contribuiu de forma significativa nesse processo. Segundo Lanna (2005), as primeiras linhas ferroviárias feitas no século XIX, tinham por objetivo fazer a exportação agrícola de café e cana de açúcar. Ademais, a autora destaca que tais linhas foram financiadas pelos ingleses, que forneciam a maioria dos materiais necessários para sua construção, e investiam no Brasil conforme o processo de industrialização em seu país de origem se expandia.

As locomotivas serviam tanto para o transporte de cargas, como de pessoas, e seu funcionamento era possível devido a energia produzida pela queima de carvões, logo, tratava-se de um veículo a vapor, algo comum na época. Posteriormente, outro veículo semelhante às locomotivas foi criado, os famosos bondes, que eram abertos, possuíam boa circulação de ar, e transportavam passageiros dentro das cidades em velocidade baixa, pontos considerados positivos para diversas pessoas (DAMATTA, 2010 *apud* DA SILVA, 2019).

É curioso pensar que durante muitos anos estes foram os únicos transportes do país, assim como é possível imaginar, a partir das pontuações acima, que havia satisfação em não precisar correr contra o tempo na realização das suas atividades. Com relação a esse ponto, é interessante pensar que, embora já estivéssemos há alguns anos sofrendo com as mudanças decorrentes da revolução industrial, os avanços eram gradativos e aparentemente possíveis de serem acompanhados, diferente dos tempos atuais, onde muitas vezes sequer conseguimos processar inúmeras informações que chegam até nós.

A despeito de tais fatos, a revolução industrial continuar a progredir, e com ela, muitas substituições e estratégias acontecem, como por exemplo, a troca de bondes e locomotivas por ônibus e automóveis, e a necessidade de se estabelecer normas que contribuam para o bom funcionamento do trânsito comenta ALBANO (2018 *apud* DA SILVA, 2019).

A fim de garantir a segurança dos usuários, profissionais e cidadãos em geral, não somente é importante como fundamental pensar em uma legislação que tente preservar a vida da população em geral, destacando que mesmo os veículos andando a apenas 4km/h na época, já sofriam com acidentes no trânsito, como salienta Da Silva (2019), portanto, indicavam um problema social que carecia de interferências a nível estadual.

Em nosso dia a dia, é comum acompanharmos inúmeras reportagens na TV que falam sobre a precariedade das estradas que acarretam as dificuldades na circulação dos veículos, e se pensávamos que era algo de agora, nos enganamos. Da Silva (2019) comenta que no século XX, ainda devido às recentes mudanças e inserção dos veículos na sociedade, não havia vias de mobilidade adequadas para o transporte de pessoas e mercadoria para

diferentes estados brasileiros, o que serviu para que os governantes vigentes não somente elaborassem leis de regularização dos veículos, como estradas que facilitassem tais circulações.

Considerando esse fato, é interessante comentar outra parte relevante da história contada por Rodriguez (2020) acerca da chegada dos automóveis no Brasil no século XIX, e o primeiro acidente de trânsito no estado do Rio de Janeiro. Ele conta que fora protagonizado pelo poeta Olavo Bilac e seu amigo abolicionista José do Patrocínio, proprietário do carro, que estava ao seu lado enquanto ele dirigia a 4 km/h, quando Olavo perdeu o controle da direção e bateu em uma árvore, sem ferimentos para ambos, mas com perda total do carro, que era a vapor.

Sabendo que falar em trânsito é pensar em mobilidade, fluxo, de espaços onde a dinâmica acontece, ressalta-se que em algum momento haveria a necessidade de pensar em estratégias que promovessem uma circulação mais organizada e segura para os cidadãos em geral, haja vista que estes vinham sofrendo com os primeiros e recorrentes acidentes no trânsito. A primeira Legislação de Trânsito da história do Brasil foi instituída pelo Decreto nº 8.324 em 27 de outubro de 1910, e, segundo Pardini (2016, p.6) aprovava “o regulamento para o serviço subvencionado de transporte de automóveis”.

Por conseguinte, ainda com a intenção de contribuir no funcionamento desse sistema de circulação, fora necessário criar o primeiro Código Nacional de Trânsito, instituído pelo Decreto-Lei nº 2994 no ano de 1941, que esteve vigente somente por 8 meses, e fora revogado pelo Decreto de Lei nº 3.651 de 25 de setembro do mesmo ano. A partir daí, permitiu-se a criação do primeiro Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN), sediado no Distrito Federal (BRASIL, 2020).

Adiante, temos a instituição do segundo Código Nacional de Trânsito no ano de 1966, conforme o Decreto-Lei nº 5.108, que sofreu algumas modificações em decorrência do Decreto-Lei nº 271, e estabeleceu a criação do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) aponta Pardini (2016).

Atualmente, o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) “é o órgão máximo executivo do Sistema Nacional de Trânsito - SNT, e tem autonomia administrativa e técnica, e jurisdição sobre todo o território brasileiro” conforme BRASIL (2017, n.p.). E o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) “é o órgão máximo normativo e consultivo do Sistema Nacional de Trânsito. Ele elabora diretrizes da Política Nacional de Trânsito e coordena todos os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito”(BRASIL, 2020, n.p.).

Por fim, temos o atual Código Nacional de Trânsito (CTB), instituído pela Lei 9.503 de 23 de setembro de 1997 (BRASIL, 1997). O parágrafo 2º deste mesmo Código, destaca que a obtenção de segurança no trânsito é um direito de todos, e, portanto, caberá aos órgãos e entidades que compõem o Sistema Nacional de Trânsito estabelecer medidas que assegurem esse direito.

No tocante ao tema, Franz e Seberino (2012, p.19) ressaltam algo muito importante acerca do nosso CTB, que nos convida, inclusive, a compreender nosso papel nesse cenário:

O Código de Trânsito Brasileiro é um código de Paz, um código ao cidadão, traz um capítulo inteiro destinado ao cidadão, um à condução de escolares, sobre os crimes de trânsito e um exclusivo para pedestres e veículos não motorizados. Diretamente o Código de Trânsito atinge toda a população com o intuito de proteger e proporcionar maior segurança, fluidez, eficiência e conforto. Prevê que o cidadão tem o direito de solicitar, por escrito, aos órgãos, alterações/sugestões à sinalização, fiscalização, implantação de equipamentos (ex. fiscalização eletrônica de velocidade) ou alterações em normas (FRANZ; SEBERINO, 2012, p. 19).

Como cidadãos que integram a sociedade e que são responsáveis diretamente e/ou indiretamente pelos eventos que se sucedem no trânsito, é imprescindível compreendermos não somente nossos direitos, como também nossos deveres. Uma matéria relevante postada em fevereiro do presente ano no site Portal do Trânsito (2021), aborda que acidentes de trânsito estão entre as maiores causas de morte no país, ultrapassando crimes violentos no primeiro semestre do ano de 2020.

Um outro dado preocupante é mencionado na matéria, conforme a Organização Mundial de Saúde (OMS), o Brasil ocupa a 4ª posição no *ranking* mundial em mortes por acidentes de trânsito. Entre os estados que apresentaram os acidentes de trânsito com número superior ao de crimes violentos, São Paulo está na primeira posição. Assim, finalizamos nos perguntando por que mesmo estando diante de tanto progresso em termos de conhecimento, tecnologia, crescimento industrial constante e desenvolvimentos científicos diversos, o trânsito do país permanece apresentando um cenário tão crítico? Talvez a resposta para essa pergunta seja complexa, contudo, é possível compreender, no mínimo, que algo precisa ser feito.

3.1 Psicologia do Trânsito: história e atuação

A compreensão de que o trânsito não engloba somente a veículos terrestres como carro, ônibus, caminhão, van, motos e afins é importante. Dentro desse cenário, um outro

conceito nos chama atenção, o tráfego. Ambos necessitam das vias de circulação, a diferença encontra-se na função exercida. Enquanto é possível estar no trânsito deslocando pessoas, animais, veículos para diferentes locais, estar em tráfego caracteriza-se pela missão relacionada ao transporte, por exemplo “[...] um caminhão vazio, quando se desloca por uma rodovia, está em trânsito, quando se desloca transportando mercadoria, está em tráfego” salienta MEIRELLES (*apud* RIZZARDO, 2019, p.3).

Considerando essa informação, retornamos para o início do século XX, quando o meio de transporte mais ativo e vigente era o trem, e é também nesse período que temos os primeiros registros da introdução da psicologia do trânsito nesse contexto, que embora não tenha sido iniciada por psicólogos, destacou um nome do setor ferroviário, o engenheiro Roberto Mange:

[...] através de seu trabalho na seleção e orientação de funcionários da Estrada de Ferro Sorocabana. Roberto criou instituições para atender os funcionários da Empresa Estrada de Ferro Sorocabana, o Instituto de Organização Racional do Trabalho (IDORT), o Centro Ferroviário e Ensino e Seleção Profissional- CEFSP e o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial- Senai. (CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA, 2016, p.9).

A participação do engenheiro Roberto foi muito relevante, uma vez que passaram a considerar a saúde do condutor como parte do processo, e preocuparam-se em avaliar aspectos que poderiam interferir nessa condução. Outrossim, embora os trens tenham sido substituídos pelos automóveis por contribuírem de forma significativa com a economia do país, os problemas encontrados nessa conjuntura, em destaque os acidentes de trânsito, evocaram a necessidade de estabelecer medidas de prevenção a fim de avaliar os riscos envolvidos na condução de veículos, realizados por meio de exames médicos e psicotécnicos (ANTIPOFF, 1995 *apud* SILVA; HUNTER, 2009).

É fundamental destacar que, esse elemento em especial foi primordial na inserção da Psicologia no trânsito, pois era indispensável que o comportamento humano fosse avaliado individualmente, tendo em vista que a principal preocupação na época se concentrava em “identificar os indivíduos certos para ocupar lugares certos, seja para conduzir trem ou ônibus” (SILVA, GÜNTHER, 2009, p.164).

Assim, não se pode negar as contribuições advindas desse período, entretanto, problematiza-se a falta de clareza quanto à consideração de outros elementos que também promovem implicações na condução desses veículos, como por exemplo, condições laborais, qualidade de vida (ou não) do condutor, condições climáticas e territoriais, demandas dos usuários, entre outros.

Uma teoria internacional muito discutida no século XX, conhecida como "*Proneness*" (Teoria Da Propensão de Acidentes) ofereceu embasamento na preparação de ferramentas para avaliação dos motoristas, pois apresentava a ideia de que algumas pessoas eram mais predispostas a causar acidentes no trânsito do que outras (SILVA; GÜNTHER, 2009). Nesse sentido, ocorre pensarmos se esta propensão atualmente não estaria mais ligada aos eventos decorrentes da contemporaneidade, como a pressa, o estresse diário sofrido no trânsito, assim como a própria falta de conscientização quanto aos perigos que o trânsito oferece.

Embora a teoria "*Proneness*" nos ofereça algumas ressalvas, como a falta de inclusão das características sociais e culturais do qual o indivíduo faz parte, e que também implicam no modo como este se comporta no trânsito, sua colaboração foi primordial na compreensão da necessidade de realizar avaliações psicológicas com os motoristas do país, facilitando assim a inserção da psicologia nesse campo de atuação, como destacam Silvia e Günther (2009).

Entrementes, voltando-se para o contexto histórico, ressalta-se que os primeiras avaliações psicológicas para aprovação da carteira nacional de habilitação eram realizadas por engenheiros, que ao introduzirem estudos nessa área, possibilitaram a criação do que hoje conhecemos por "Psicologia do Trânsito" (MANGE, 1956; ROZESTRATEN, 1988 *apud* SILVA, GÜNTHER, 2009).

Como consequência da relevância dos estudos produzidos naquele período, bem como da aplicabilidade das técnicas psicológicas com os condutores de veículos, que até então era realizado pelos engenheiros, caminhou-se para:

O marco legal para avaliação de características psicológicas no âmbito rodoviário foi o Decreto-lei nº 9.545 de 5 de agosto de 1946, tornando os exames psicotécnicos obrigatórios para aquisição da carteira nacional de habilitação, sendo aplicado a critério da junta médica, porém sem caráter eliminatório (SILVA; GÜNTHER, 2009, p.164-165).

A obtenção da carteira nacional de habilitação, de algum modo, oferecia a garantia temporária de que o condutor estaria apto a desenvolver sua função. Cabe destacar que, ainda naquela época, já existiam discussões sobre a validade do documento, necessidade de novas avaliações físicas e psicológicas dos motoristas, bem como análises mais específicas sobre as habilidades necessárias quanto à categoria dos veículos (SILVA, GÜNTHER, 2009).

Um dos primeiros e grandes pesquisadores desse campo de atuação, o psicólogo Rozestraten (1986), entende o trânsito como um problema social. Segundo o autor, a complexidade de elementos presentes nesse cenário nos convida a pensar que mesmo

ocupando o mesmo espaço, cada indivíduo possui interesses diferentes, o que, em alguma medida, pode implicar em conflitos diversos:

[...] por exemplo, uma pessoa quando é motorista vê o pedestre como estorvo no seu caminho, mas quando essa mesma pessoa torna-se pedestre vê o carro atrapalhando o seu caminho. Há uma ambivalência ou contradição no seu julgamento da situação dependendo da posição que ele está assumindo. É um certo egoísmo no sentido de querer sempre em todas as situações garantias de todos os direitos e o mínimo possível de deveres a serem cumpridos (ROZESTRATEN, 1986, p.22).

A perspectiva observada pelo psicólogo nos oferece uma visão mais abrangente dos motivos pelos quais acidentes de trânsito acontecem com tanta frequência na atualidade. Vasconcelos (2010) enriquece a discussão ao desvelar que os conflitos observados no trânsito partem, em especial, das diferenças políticas e sociais que permeiam nossa sociedade. Ele ressalta que na disputa pelo espaço, aquele que tem a possibilidade de ter um automóvel adquire, ainda que inconsciente³, uma espécie de poder que o leva a agir como se fosse o próprio veículo.

Caminhando para compreensão do trabalho da psicologia nesse campo de atuação, relembremos que a consolidação se deu num período conturbado na história política do Brasil, durante o golpe militar de 1964 e o início da ditadura militar no país. Nessa conjuntura, a ideia “psicologia aplicada” perdeu o sentido da proposta original. Se até então o foco estava na aplicação de testes de personalidade e exames psicotécnicos, a fim de verificar as habilidades e aptidões dos indivíduos na condução dos veículos, outros fatores passaram a ser inseridos na avaliação dessa personalidade (HOFFMANN, CRUZ, 2011).

Introduz-se, deste modo, um aspecto de extrema relevância para a psicologia: a premissa de que quaisquer fenômenos vistos na sociedade precisam ser avaliados de modo abrangente. A inserção e intervenção do psicólogo no mundo do trabalho e no tratamento clínico ressalta o quanto é fundamental conhecer a vida cotidiana e as dificuldades da comunidade. Os problemas sociais saltam aos olhos das organizações governamentais e não governamentais, e a busca por intervenções de caráter psicológico e social passam a adquirir importância na solução dos mesmos (HOFFMANN, CRUZ, 2011).

Dentre outras justificativas que esclarecem o papel da psicologia no contexto do trânsito, um se destaca, a promoção de qualidade de vida aos indivíduos. Enquanto profissionais da saúde, em particular, da saúde mental, temos a oportunidade de estar em contato com o sofrimento do outro, de ouvir suas demandas, necessidades, interesses e

³ Por inconsciente, compreende-se, aqui, a possibilidade de alguém poder comportar-se de determinada forma sem se dar conta do que está fazendo, pensando ou sentindo.

preocupações, e de propor soluções ou, ainda, mecanismos que auxiliem os mesmos a aprenderem a lidar com suas questões de modo mais assertivo.

Nesse sentido, argumentar sobre o fenômeno “trânsito” e sua interferência de forma direta ou indireta sobre as pessoas é crucial. Enquanto psicólogo do trânsito, seu comprometimento implica em conhecer todos os aspectos que o compõem, a saber “[...] o estudo das cidades e seu planejamento urbano, a saúde pública, o convívio humano, a diversidade e a diferença” (CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA, 2000, p.9).

Ao trazer a discussão do trânsito para o campo da psicologia social, ressaltando que os elementos observados nele não podem ser vistos como descontextualizados de uma realidade histórica, política e social, Machado (2011, p.94) tece uma crítica relevante para nossa pesquisa quando afirma “[...] o trânsito não paira acima da sociedade, sendo então, fruto dela. Fruto de uma sociedade desigual, hierarquizada, desorganizada, carente de valores éticos e morais, isto é, desumanizada”, logo, mais do que intervir sobre um problema de forma isolada, somos convocados a compreender, ainda que aos poucos, como se deu o processo de organização deste fenômeno, para então propor mudanças significativas na sociedade.

Para além de uma compreensão superficial do problema, os fatos indicam que o profissional de psicologia atuante na área do trânsito, é desafiado a pensar e elaborar intervenções que excedem tal campo. Enquanto profissionais que trabalham para promover qualidade de vida às pessoas, bem como cidadãos que também ocupam esse espaço e usufruem desse ambiente, entendemos que nossa responsabilidade é duplamente compartilhada:

[...] a conquista da cidadania depende não do governo, mas de pequenas modificações nas condutas individuais, respeitando mais os deveres implícitos no fato de ser um cidadão. O fato de aguardar um sinal vermelho e só andar quando o verde aparecer reflete, na verdade, o respeito pela liberdade de ir e vir do outro, que também esperará a sua vez de transitar (MACHADO, 2011, p.98).

A fim de enriquecer a discussão, ressalta-se o conceito de Psicologia do Trânsito proposto pelo Conselho Federal de Psicologia (2000, p.10):

[...] um campo multidisciplinar que envolve um intercâmbio de conhecimento com as diversas áreas da Psicologia e ciências afins que, direta ou indiretamente, estudam o fenômeno trânsito e transportes em sua complexidade e interface com os fenômenos biológicos e sociais. Nesse sentido, a Psicologia do Trânsito seria uma aplicação da Psicologia Ambiental e Psicologia Social que, por meios de métodos científicos, estuda o comportamento do homem no ambiente do trânsito, sua multideterminação no contexto no qual está inserido e sua correlação com fatores sociais, políticos, econômicos e estruturais que influenciam o sistema de funcionamento, gestão, organização e fiscalização desse trânsito.

A perspectiva proposta acima não apenas nos provoca, como também nos estimula na busca pelo desenvolvimento e aprimoramento profissional na área que iremos atuar. Deveras, a Psicologia contempla, atualmente, XII especialidades, dentre elas encontra-se a Psicologia do Trânsito. A Resolução CFP nº 013/2007 (CFP, 2007) dispõe normas e procedimentos no que tange a obtenção, validação e registro do título de especialista, que é concedido por meio dos Conselho Federal de Psicologia em parceria com os Conselhos Regionais de Psicologia, esta última responsável por adotar as medidas necessárias na verificação e aprovação do Título de especialista ao profissional.

Enquanto Psicólogo e Especialista na área do trânsito, lhes são atribuídas diferentes competências, entre as quais, destaca-se:

a) proceder estudo no campo dos processos psicológicos, psicossociais e psicofísicos relacionados aos problema de trânsito; b) colaborar na elaboração e implantação de ações de engenharia e operação de tráfego; c) desenvolver ações socioeducativas com pedestres, ciclistas, condutores infratores e outros usuários da via; d) realizar avaliação psicológica em condutores e candidatos à carteira de habilitação; e) analisar os acidentes de trânsito, considerando os diferentes fatores envolvidos para sugerir formas de evitar e/ou atenuar as suas incidências; f) elaborar e aplicar técnicas de mensuração das aptidões, habilidades e capacidades psicológicas dos condutores e candidatos à habilitação, atuando em equipes multiprofissionais, para aplicar os métodos psicotécnicos de diagnóstico; g) prestar assessoria e consultoria a órgãos públicos e privados nas questões relacionadas ao trânsito e transporte; h) atuar como perito em exames de habilitação, reabilitação, ou readaptação profissional (CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA, 2000, p.11-12).

Considerando a ampla gama de competências importantes à área, salienta-se os aspectos necessários na formação do Psicólogo do Trânsito. De acordo com a Resolução nº80, de 19 de novembro de 1998 que “dispõe sobre os exames de aptidão física e mental e os exames de avaliação psicológica” anexo II, tópico 5, além de ser credenciado junto à um Departamento Nacional de Trânsito (DETRAN), outros pré-requisitos são fundamentais na formação do profissional, a saber:

5.2.1 Os psicólogos responsáveis técnicos, deverão ter no mínimo 1(um) ano de formado 5.2.2. Estar com o registro de psicólogo atualizado no respectivo Conselho Regional de Psicologia. 5.2.3. Ter experiência de um ano na área de avaliação psicológica. 5.2.4. Ter concluído o Curso de Capacitação para psicólogo responsável pela avaliação psicológica e como Psicólogo Perito Examinador do Trânsito, que será ministrado por Universidades e/ou Faculdades Públicas ou Privadas reconhecidas pelo MEC, reconhecido a nível nacional, independentemente do estado onde tenha sido realizado (BRASIL, 1998, p.10).

Diante do exposto, adentramos nas diferentes possibilidades de atuação disponíveis na área. Desde 1998, quando o CTB entrou em vigor, discute-se que o papel deste profissional, pois assim como fora necessário organizar o trânsito por preceitos e vias legais,

houve o acréscimo legal da importância em pensar o comportamento humano no trânsito a partir de uma avaliação humanizada e psicológica de como se dá esse processo (SILVA, HOFFMANN, CRUZ, 2011).

Como exemplo inicial, temos o exame de avaliação psicológica previsto na Resolução nº80, de 19 de novembro de 1998, Anexo II, tópico 1.1 (BRASIL, 1998), no qual é descrito como “[...] preliminar, obrigatório, eliminatório, e complementar para os condutores e candidatos a obtenção, mudança de categoria, da Carteira Nacional de Habilitação” onde determinadas características são avaliadas exclusivamente pelo psicólogo. Salienta-se que além da avaliação supracitada, o profissional também é responsável por realizar avaliações psicológicas com infrator contumaz e pessoas envolvidas em acidentes de trânsito, além de candidatos a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) que possuam limitações físicas.

Silva, Hoffmann e Cruz (2011) destacaram os estudos que o psicólogo Rozestraten (1988) divide como propostas de trabalho para categoria profissional:

[...]uma denominada *stricto sensu*, que diz respeito aos comportamentos dos usuários do trânsito em si, dos pedestres, motoristas, ciclistas e motociclistas, e outra categoria denominada *lato sensu*, no que diz respeito aos comportamentos mais amplos e cujas consequências estão diretamente ligadas ao trânsito, como a construção de veículos e estradas, criação de leis bem como sua fiscalização (SILVA, HOFFMANN, CRUZ 2011, p.133).

Na perspectiva pontuada pelos autores, em concordância com o psicólogo, observamos um panorama bem mais amplo do que os conhecidos no mercado de atuação. Além de tais sugestões de intervenção, encontramos uma discussão muito pertinente ao assunto, a saber, a educação no trânsito. Hoffman e Luz Filho (2011), destacam a importância da educação enquanto promotora de transformação no trânsito. Para os autores, as discussões sobre o tema não devem se limitar a instruções sobre dados estatísticos, como quantidades de acidentes, mortos, feridos e padrões de circulação, como também devem incluir a criação estratégias e ferramentas que permita aos alunos aprender, na prática, como se portar enquanto cidadão dentro da comunidade do qual ele faz parte.

Aproximando-se da parte final do presente capítulo, expõe-se o pensamento proposto por Machado (2011, p.99):

[...] precisamos resgatar a nossa relação com a nossa cidade, entender que a cidade se estende muito além da cidade construída, mas é local de espaços públicos carregados de sentido [...] precisamos resgatar a ideia do espaço urbano como local de democracia, de exercício de cidadania, de respeito e civilidade. É preciso educar as novas e velhas gerações para o mundo urbano, para a convivência e a solidariedade.

A partir dessa percepção, podemos compreender que a psicologia do trânsito ocupa um lugar privilegiado nesse campo, entretanto, entendemos que o trabalho em equipe se constitui como fundamental na busca pela transformação do que tanto almejamos, assim, cidadãos, professores, profissionais do trânsito e outros, também são muito bem-vindos nessa trajetória.

Ademais, conhecer a cidade em que vivemos, nos movemos e vivenciamos o trânsito é primordial, uma vez que o conhecimento e a ligação estabelecidos com a mesma, possibilita e facilita a compreensão de como podemos nos relacionar com esse espaço e consequentemente com nossos concidadãos, na tentativa de melhorar, criar ou até mesmo estabelecer novas formas de se relacionar com ambos, logo, no próximo capítulo, encontrar-se-á algumas informações a respeito da cidade de São Luís, seus aspectos geográficos, históricos e culturais, bem como informações relativas ao seu trânsito.

4 SÃO LUÍS: conhecendo a capital do Maranhão

“*Oh! que horizonte belo de se refletir, outro dia me disseram que o amor nasceu aqui*”, assim começa a bela canção “*Ilha Magnética*” do cantor César Nascimento em referência a “*Ilha do Amor*”⁴, a cidade de São Luís, capital do estado do Maranhão, localizada no nordeste brasileiro, está a 2° ao Sul da Linha do Equador, 24 metros em posição elevada do mar e possui clima tropical úmido (SÃO LUÍS, 2014).

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a área territorial contempla 583,063 km², e a população estimada conta com 1.108.975 pessoas. Fundada no século XVII por franceses, a capital maranhense, que completa 409 anos no dia 08 de setembro do presente ano, é marcada por influências culturais diversas, tais como indígenas, portuguesas, francesas e africanas (RODRIGUES, 2019).

Entretantes, ela encontra-se entre as 72 cidades históricas e núcleos urbanos considerados patrimônio histórico nacional devido ao acervo material e imaterial de bens artísticos, históricos, culturais e científicos advindos da colonização, fundação e invasão que construíram as memórias e identidades do povo, e que devem ser preservados por responsabilidade do poder público e civil, ressalta Rodrigues (2019).

Meireles (1980 *apud* Rodrigues, 2019) salienta que a cidade leva esse nome como uma homenagem ao rei francês Luís IX, além disso, embora tenha sido fundada por franceses, a colonização da cidade também fora realizada por portugueses, que estando em regime monárquico, imperaram por alguns anos e precisaram lutar pelo domínio da região.

Dentre as inúmeras riquezas da capital, sejam elas culturais, gastronômicas, artísticas, arquitetônicas ou geográficas, destaca-se o São João do Maranhão, celebração que acontece durante todo mês de junho (ou período junino, como é comumente chamado) e é marcada por apresentações musicais e de dança, como por exemplo o “Bumba-meu-boi” e as quadrilhas.

Nesse mesmo período, é possível encontrar nas barracas pratos típicos da região, tais como arroz de cuxá e torta de camarão, e outros alimentos saborosos como cocadas e mingau de milho. Ademais, a Ilha do amor é conhecida pelas suas belas praias, um encantador pôr-do-sol e o Centro histórico, que segundo o Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN, 2015) contempla em torno de mil imóveis construídos entre os séculos XVII e XIX, marcados especialmente pela arquitetura portuguesa, tendo como projetor da cidade o engenheiro português Francisco Farias de Mesquita.

⁴ O nome também faz referência a canção de César Nascimento expressa no início da canção.

Com relação às transformações e crescimento do trânsito e mobilidade da cidade, estas seriam decorrentes da implementação do transporte público da época, a saber, os bondes elétricos (que permitiam o deslocamento dos cidadãos), assim como a construção de novas avenidas (LOPES, 2008 apud PEREIRA, ALCÂNTARA JUNIOR, 2017).

Pereira e Alcântara Junior (2017, p.980) destacam que “A mobilidade urbana não pode ser entendida, apenas, com a introdução do transporte urbano, como um elemento técnico inserido, de forma mais ou menos coerente, no espaço público da cidade”, antes, é necessário compreendê-la como decorrente de uma construção social que se revela conforme o tempo e o espaço avançam.

A Lei nº6.292, de 28 de dezembro de 2017 que institui a mobilidade urbana de São Luís, no Art.3, parágrafo único, estabelece alguns princípios básicos, entre os quais destaca-se:

a) acesso amplo e democrático ao espaço municipal, com garantia de acessibilidade universal e a circulação ordenada de pessoas e cargas; c) equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público e coletivo; d) eficiência, eficácia e efetividade na prestação de serviços de transporte urbano; e) segurança no deslocamento das pessoas; (SÃO LUÍS, 2017).

Nota-se, desse modo, que a inclusão de diferentes elementos contribui e interfere diretamente na qualidade de vida dos seus cidadãos, bem como na forma como estes se mobilizam em suas cidades. Sousa (2013), ao tecer comentários sobre a avaliação de transportes coletivos, salienta a importância de introduzir a visão do usuário.

Considerando tal perspectiva, cabe destacar que o princípio da cidadania consiste na possibilidade de desfrutar direitos e cumprir deveres estabelecidos socialmente. Outrora sejam observadas muitas lacunas na construção e constituição de uma cidadania sólida e eficaz, (lacunas essas que extrapolam a presente discussão) se faz necessário trazer à tona a importância de buscar meios que incitem e insiram a participação social nas inúmeras decisões que lhes trazem impactos diretos.

A Polícia Rodoviária Federal (PRF, 2017, p.2 apud Barth, 2017) por exemplo, realiza ações educativas que visam estimular a participação dos cidadãos objetivando que estes desenvolvam ações éticas e eficazes, e que assegurem a construção de um trânsito mais seguro para todos.

No Art.24º do CTB estão descritas algumas competências destinadas aos órgãos e entidades municipais responsáveis por executar ações no trânsito, dentre elas, destaca-se o inciso “XV- promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN;” que aponta para a

necessidade de participação cidadã nestas atividades não apenas como uma opção, mas uma prerrogativa estabelecida em lei, um dever do município para com seus moradores e um direito do cidadão.

Finalizando o primeiro tópico do presente capítulo e adentrando no próximo, ressalta-se que a capital maranhense contempla ainda muitos outros elementos importantes em sua constituição, entretanto, fez-se um recorte das características consideradas pertinentes para o tema.

Outrossim, a fim de conhecer outros dados relevantes que dizem respeito ao trânsito da cidade, encontrar-se-á a seguir dados importantes sobre o trânsito da cidade que também estão preconizados entres as competências previstas no CTB descritas no Art.24º, buscando, inicialmente, apresentar um panorama geral do que fora observado nos últimos três anos na cidade, e sucessivamente, identificando e descrevendo os fenômenos encontrados.

4.1 Dados estatísticos: veículos, condutores e infrações

O Decreto nº 20.242 de 26 de janeiro de 2004, Art.1º descreve que o Detran-MA tem como missão atuar no “planejamento, coordenação, fiscalização, controle e execução da política estadual de trânsito” e ainda, no mesmo Art.1º inciso X deve “coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre acidentes de trânsito e suas causas”, o que serve para corroborar de forma significativa na compreensão dos eventos encontrados no trânsito.

Antes, iremos apresentar dados correspondentes ao quantitativo de veículos da capital nos últimos três anos. Entre automóveis, motocicletas, caminhões, ônibus e outros, a capital apresentou um aumento significativo na quantidade de veículos em relação aos anos anteriores, especialmente com relação aos primeiros veículos mencionados, entretanto, sem um planejamento adequado de expansão e organização territorial, a tendência é que problemas surjam, entre eles, uma das queixas mais citadas por quem dirige, o congestionamento, uma vez que poderá não haver espaço suficiente para todos circularem (ZAMIN ET AL, 2018).

De acordo com os últimos dados disponibilizados pelo IBGE, São Luís possuía uma frota de 402.961 veículos no ano de 2018, 418.302 veículos em 2019, e por último, no ano de 2020, o número de veículos chegou a 430.029, conforme observamos nas figuras respectivamente:

Figura 1 - Frota de veículos ano 2018

IBGE

Página Inicial Aniversários dos Municípios O que você procura?

Brasil / Maranhão / São Luís

Selecionar local

Panorama Pesquisas História & Fotos Mapas

Frota de veículos

Ano: 2018

Fonte

TABELA SÉRIE HISTÓRICA CARTOGRAMAS RANKING

São Luís Adicionar comparação Adicionar comparação

VEÍCULO	402.961	veículos
TIPO		
Automóvel	203.750	veículos
Bonde	0	veículos
Caminhão	10.335	veículos
Caminhão trator	1.371	veículos
Caminhonete	36.234	veículos
Camioneta	14.203	veículos
Chassi plataforma	61	veículos

fonte: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/sao-luis/pesquisa/22/28120?ano=2018>

Figura 2 - Frota de veículos ano 2019

IBGE

Página Inicial Aniversários dos Municípios O que você procura?

Brasil / Maranhão / São Luís

Selecionar local

Panorama Pesquisas História & Fotos Mapas

Frota de veículos

Ano: 2019

Fonte

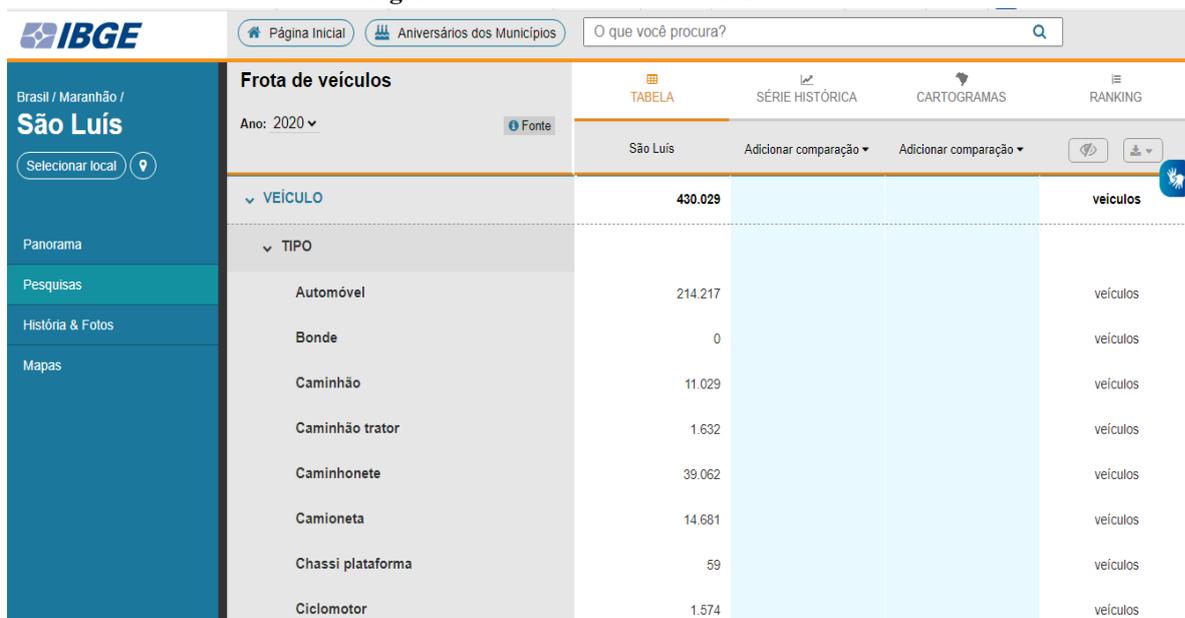
TABELA SÉRIE HISTÓRICA CARTOGRAMAS RANKING

São Luís Adicionar comparação Adicionar comparação

VEÍCULO	418.302	veículos
TIPO		
Automóvel	209.791	veículos
Bonde	0	veículos
Caminhão	10.709	veículos
Caminhão trator	1.436	veículos
Caminhonete	38.031	veículos
Camioneta	14.493	veículos
Chassi plataforma	60	veículos
Ciclomotor	1.573	veículos

fonte: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/sao-luis/pesquisa/22/28120?ano=2019>

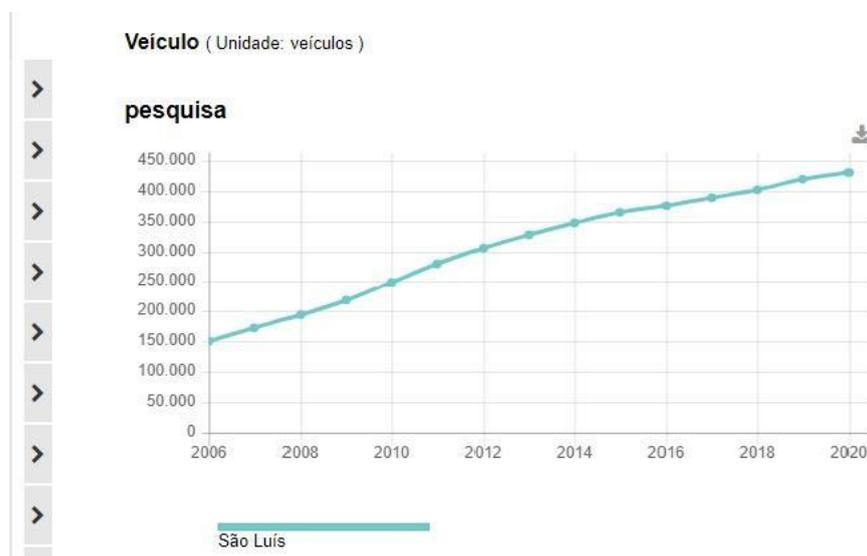
Figura 3- Frota de veículos ano 2020



fonte: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/sao-luis/pesquisa/22/28120?ano=2020>

No gráfico abaixo é possível observar o aumento do número de veículos na capital maranhense:

Figura 4 - Gráfico referente ao aumento de veículos



fonte: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/sao-luis/pesquisa/22/28120?ano=2020&tipo=grafico>

Segundo Zamin et al (2018, p.3) “a criação do automóvel no século XIX aumentou o número de problemas no tráfego urbano, como o aumento da poluição, acidentes, congestionamento e barulho” fatores estes que precisam ser considerados na observação dos fenômenos a serem encontrados na região.

Ramis e Santos (2012) corroboram com a discussão salientando que a procura e compra de automóveis está atrelada a dois fatos em especial, o primeiro seria em decorrência da ideia construída historicamente em torno do status de “liberdade” que estes representam na vida das pessoas, e o segundo estaria mais relacionado à insatisfação com relação aos transportes coletivos, que geralmente são precários e insuficientes para atender a demanda populacional.

Ademais, com relação ao quantitativo de condutores de ambos os sexos por tempo de habilitação, os resultados apresentados pelo Detran-MA também demonstram um aumento singelo nos últimos três anos na capital. No final do ano de 2018, por exemplo, a cidade somava 355.501 mil condutores, já no último mês de 2019 registrou-se 362.225 mil condutores, e no último mês do ano de 2020, os números chegaram a 365.411 mil condutores, sendo em sua maioria condutores do sexo masculino em todos os anos, conforme observa-se nas figuras a seguir:

Figura 5- Condutores por tempo de habilitação 2018

Município : São Luís

CONDUTORES POR TEMPO DE HABILITACAO

	Masculino	Feminino	Total	%	Gráfico
MAIS DE 25 ANOS HABILITADO	71.874	17.285	89.159	25,08	
DE 6 A 10 ANOS HABILITADO	49.830	29.760	79.590	22,39	
CONDUTORES COM ATE 5 ANOS DE HABILITACAO	40.700	26.084	66.784	18,79	
DE 11 A 15 ANOS HABILITADO	42.569	18.273	60.842	17,11	
DE 16 A 20 ANOS HABILITADO	22.838	9.288	32.126	9,04	
DE 21 A 25 ANOS HABILITADO	18.538	8.462	27.000	7,59	
Total	246.349	109.152	355.501		

fonte:<http://servicos.detran.ma.gov.br/Estatisticas/EstatisticasCondutor>

Figura 6 - Condutores por tempo de habilitação 2019

Município : São Luís

CONDUTORES POR TEMPO DE HABILITACAO

	Masculino	Feminino	Total	%	Gráfico
MAIS DE 25 ANOS HABILITADO	75.270	18.790	94.060	25,97	
DE 6 A 10 ANOS HABILITADO	47.051	28.849	75.900	20,95	
DE 11 A 15 ANOS HABILITADO	47.253	22.228	69.481	19,18	
CONDUTORES COM ATE 5 ANOS DE HABILITACAO	36.996	23.272	60.268	16,64	
DE 16 A 20 ANOS HABILITADO	25.719	10.228	35.947	9,92	
DE 21 A 25 ANOS HABILITADO	18.152	8.417	26.569	7,33	
Total	250.441	111.784	362.225		

fonte:<http://servicos.detran.ma.gov.br/Estatisticas/EstatisticasCondutor>

Figura 7- Condutores por tempo de habilitação 2020

Município : São Luís

CONDUTORES POR TEMPO DE HABILITACAO

	Masculino	Feminino	Total	%	Gráfico
MAIS DE 25 ANOS HABILITADO	77.359	19.861	97.220	26,61	
DE 6 A 10 ANOS HABILITADO	47.162	29.653	76.815	21,02	
DE 11 A 15 ANOS HABILITADO	48.356	24.301	72.657	19,88	
CONDUTORES COM ATE 5 ANOS DE HABILITACAO	30.569	18.768	49.337	13,5	
DE 16 A 20 ANOS HABILITADO	30.401	12.002	42.403	11,6	
DE 21 A 25 ANOS HABILITADO	18.498	8.481	26.979	7,38	
Total	252.345	113.066	365.411		

fonte:<http://servicos.detran.ma.gov.br/Estatisticas/EstatisticasCondutor>

Costuma-se ouvir com frequência a frase “mulher no volante perigo constante”, contudo, um dado curioso a ser mencionado em nada a confirma, pois embora exista uma diferença numérica significativa entre condutores do sexo feminino e masculino, o envolvimento de homens em acidentes de trânsito não é representando em suma pela

quantidade, mas ao fato destes serem mais imprudentes no trânsito, ao contrário das mulheres, que dirigem com mais cuidado e atenção (PORTAL G1, 2013).

O CTB, em seu Art.161 refere-se à infração de trânsito como “inobservância de qualquer preceito deste Código ou da legislação complementar”, e acrescenta “o infrator sujeita-se às penalidades e às medidas administrativas” descritas no Código. Como veremos abaixo, São Luís apresentou uma diminuição significativa no número de infrações nos últimos três anos:

Figura 8 - Número de Infrações 2018



fonte:<http://servicos.detran.ma.gov.br/Estatisticas/ListaInfracoes>

Figura 9 - Número de Infrações 2019



fonte:<http://servicos.detran.ma.gov.br/Estatisticas/ListaInfracoes>

Com relação ao ano de 2020, existe um elemento relevante a ser considerado, este fora marcado pelo início da pandemia no Brasil e a necessidade de distanciamento social imposta pelas condições alarmantes com que o país se deparou. No Maranhão, o primeiro estado a introduzir o *lockdown* em alguns de seus municípios (PORTAL G1, 2020) houve

redução de pessoas nas ruas, e conseqüentemente de veículos nas avenidas da cidade, o que possivelmente contribuiu na redução de infrações do ano, como observa-se na figura abaixo:

Figura 10 - Número de Infrações 2020



fonte:<http://servicos.detran.ma.gov.br/Estatisticas/ListaInfracoes>

Nas estatísticas apresentadas pelo Detran-MA, encontram-se entre as infrações de trânsito em primeiro lugar o não registro do veículo nos 30 dias estabelecidos pelo CTB, recusa de condutores ao teste de etilômetro, exames clínicos perícias ou outros procedimentos previstos no Art.277 do CTB, ocupando a segunda posição, e em terceiro lugar, condução do veículo sob influência de álcool.

4.2 O que encontramos no trânsito de São Luís: identificação e descrição

A fim de conhecer mais do trânsito da cidade, foram selecionadas algumas reportagens que descrevem fenômenos cotidianos ocorridos na capital maranhense nos últimos 3 anos (2018, 2019 e 2020). Foram selecionados dois sites para a coleta de dados, a saber: Imirante e O Imparcial, que estão entre os critérios de inclusão por serem sites locais que trazem informações recorrentes e diversas sobre o local. Ressalta-se ainda que havendo notícias com o mesmo conteúdo, optou-se por selecionar apenas uma única reportagem, a fim de que não haja matérias repetidas.

Outrossim, para atingir os objetivos da pesquisa, alguns passos foram seguidos, o primeiro deles foi selecionar os anos a serem pesquisados, mencionados acima, o segundo, digitar apenas o descritor “trânsito”⁵, na intenção de identificar os principais elementos

⁵ na aba “pesquisa” dos sites selecionados

encontrados na cidade sem maiores inferências, e por último, como forma de delimitar a pesquisa, selecionou-se no máximo sete reportagens das unidades de sentido identificadas.

Seguindo os passos contemplados no percurso metodológico desta pesquisa, as cinco unidades de sentido relativas ao trânsito encontradas foram: 1-acidentes, 2-violência no trânsito, 3-infrações, 4-ações da prefeitura e demais órgãos competentes, e 5-infraestrutura.

Na tabela abaixo estão descritos os títulos das reportagens selecionadas durante o ano de 2018 em suas respectivas unidades de sentido e ordens de acontecimentos, encontrados em ambos os sites:

Tabela 1 - Descrição dos fenômenos encontrados no trânsito de São Luís no ano de 2018

Acidentes	Violência no Trânsito	Infrações	Ações da Prefeitura e demais órgãos competentes	Infraestrutura
<p>Fevereiro: -Acidente na Bandeira Tribuzzi causa transtornos e engarrafamentos;</p> <p>Abril: -Dez acidentes deixam manhã caótica no trânsito de São Luís;</p> <p>-Homem morre em acidente de trânsito no bairro do Olho d'água;</p> <p>Maió: -Mulher colide em poste e bairros ficam sem energia</p> <p>Outubro: -Carro capota na Colares Moreira, no Renascença;</p> <p>-Após chuva em São Luís, três acidentes deixam trânsito lento;</p> <p>Novembro: -Acidente deixa trânsito lento na avenida dos holandeses</p>	<p>Outubro: -Mulher dá chicotadas em carroceiro no trânsito de São Luís;</p>	<p>Março: -Maranhão: mulheres cometem menos infrações no trânsito;</p> <p>-Cai número de motoristas infratores em São Luís;</p> <p>Julho: -Imprudência no trânsito da Av. Guajaras põe pedestres em risco;</p>	<p>Janeiro: -Operação Lei Seca mobiliza ações neste sábado no Maranhão;</p> <p>Fevereiro: -SMTT faz intervenções no trânsito em frente ao prédio do TRT-MA;</p> <p>Junho: -Obras de reparo em sub-adutora deixam trânsito parado em São Luís;</p> <p>Novembro: Jerônimo de Albuquerque será alargada para maior fluidez do trânsito no Angelim;</p>	<p>Março: Carros boiando e ruas alagadas: veja os estragos da chuva na manhã de hoje;</p> <p>Abril: -Chuva deixa pontos alagados e trânsito parado em São Luís;</p> <p>Julho: Semáforos param de funcionar e provocam confusão e acidentes no trânsito do Filipinho;</p> <p>Novembro: -Alagamento no viaduto da Cohab causa transtornos no trânsito em SL</p>

A partir da tabela acima, podemos observar que houve uma predominância nos noticiários com relação aos acidentes de trânsito na capital. Com o objetivo diminuir o número de mortes e lesões no trânsito, o Governo Federal lançou a Lei nº 13.614, de 11 de

janeiro de 2018 (BRASIL, 2018, n.p.), que “Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no trânsito (PNATRANS)” que consta no Art.326-A do CTB, estabelecendo assim novos desafios aos órgãos e gestores integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT).

Conforme o DENATRAN (2020), os dados são contabilizados pelo Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (RENAEST), estabelecido pela Resolução nº 607, de 24 de maio de 2016, que em seu Art.2º descreve que:

O RENAEST tem por objetivo disponibilizar sistemática de registro e consolidação das variáveis relativas à acidentalidade no trânsito, à segurança viária e outras informações sobre o trânsito, com vistas ao desenvolvimento de estudos, pesquisas e ações que possibilitem tornar o trânsito brasileiro mais seguro. (BRASIL, 2016, n.p.).

Seguindo, na tabela abaixo encontramos as descrições das reportagens realizadas no ano de 2019 em suas devidas unidades de sentido:

Tabela 2: Descrição dos fenômenos encontrados no trânsito de São Luís no ano de 2019

Acidentes	Violência no Trânsito	Infrações	Ações da Prefeitura e demais Órgãos competentes	Infraestrutura
<p>Janeiro: -Acidente deixa trânsito lento na avenida Litorânea;</p> <p>Março: -Enfermeiro morre em acidente de trânsito na avenida dos Franceses;</p> <p>-Colisão entre carro e ônibus interrompe trânsito na avenida Litorânea;</p> <p>Abril: -Acidente deixa trânsito engarrafamento na Av. Daniel de La Touche;</p> <p>Mai: -Engavetamento com pelo menos seis carros causa transtornos na Av. dos Holandeses;</p> <p>Setembro: -Carro capota e deixa 4 pessoas mortas em São Luís.</p>	<p>Janeiro: -Passageiros alegam que Uber foi assassinado após desentendimento no trânsito;</p> <p>Novembro: -Motociclista é atropelado após discussão no trânsito;</p>	<p>Junho: -Um a cada cinco ludovicenses usa celular dirigindo;</p> <p>Setembro: -Mais de 70 casos de embriaguez ao volante;</p>	<p>Mai: -Detran promove terceira edição da Corrida Maio Amarelo;</p> <p>-Campanha por um trânsito seguro reforça atenção para casos de acidentes;</p> <p>Junho: -Avenidas de São Luís ganham novos semáforos;</p> <p>Outubro: -Veículos estacionados irregularmente são removidos em bairro da capital</p> <p>Dezembro: -Avenida Guajajaras recebe sinalização;</p>	<p>Janeiro: Árvore cai na Daniel de Latouche e deixa trânsito lento;</p> <p>Fevereiro: -População divide espaço com jumentos na Cidade Operária;</p> <p>-Fortes chuvas paralisam trânsito e provocam lamaçal nas ruas de São Luís;</p>

Assim como no ano anterior, as notícias sobre acidentes de trânsito prevaleceram sobre as demais. Com relação à unidade de sentido “Ações realizadas pela prefeitura de demais órgãos competentes” e a “Infraestrutura”, é importante retomar à Lei da Mobilidade Urbana de São Luís, que em seu Art. 7º descreve algumas das Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade, entre elas, destaca-se o inciso II “criar condições viárias de mobilidade e a acessibilidade para os pedestres, ciclistas e pessoas com necessidades especiais ou com restrição de mobilidade” apontando para a necessidade contínua de aprimoramento e organização da mobilidade urbana no município, indicando que esta interfere diretamente nos processos de trânsito dos seus moradores.

Por fim, a tabela a seguir contempla as reportagens registradas no ano de 2020, que diferente dos outros anos, apresentou mais notícias relacionadas à unidade de sentido quatro, e não apresentou registros sobre a unidade de sentido 5:

Tabela 3 - Descrição dos fenômenos encontrados no trânsito de São Luís no ano de 2020

Acidentes	Violência no Trânsito	Infrações	Ações da Prefeitura e demais Órgãos competentes	Infraestrutura
<p>Janeiro: -Motociclista morre em acidente na Av. Jerônimo de Albuquerque;</p> <p>-Acidente com queda de postes na Av. dos Franceses altera trânsito;</p> <p>Outubro: -Vídeo: acidentes de carro marcam fim de tarde na Avenida dos Holandeses;</p> <p>Novembro: -Trecho da Via Expressa causa acidentes;</p> <p>-Dois acidentes registrados nesta manhã: carro bate em poste e ônibus fica atolado;</p>	<p>Fevereiro: -Vídeo: no Calhau, briga de trânsito termina em agressão e tiros;</p> <p>Junho: -Diogo Sarney é assassinado a tiro na Lagoa da Jansen após discussão no trânsito;</p>	<p>Julho: -Mais de 72 mil infrações de trânsito no ano são registradas em São Luís;</p>	<p>Março: -Intervenção viária altera trânsito na Av. Daniel de Latouche;</p> <p>Julho: -Trânsito na área do Anel Viário sofre alteração neste sábado;</p> <p>Agosto: -Prefeitura de São Luís disciplina trânsito em pontos estratégicos do bairro da Ponta d'Areia;</p> <p>-Faixa da Litorânea será interditada para lazer aos domingos e feriados;</p> <p>Novembro: Educação no Trânsito: Detran realiza ação Somos todos pedestres</p> <p>Dezembro: -Ciclofaixas são implantadas em bairros de São Luís;</p>	Sem registros

No presente tópico fora possível conhecer alguns dos fenômenos encontrados em São Luís, entretanto, a discussão sobre os temas das unidades de sentido encontradas será realizada no próximo capítulo, que abordará como as relações de trânsito podem ser afetadas pelos elementos presentes na pós-modernidade.

5 IMPLICAÇÕES DA PÓS-MODERNIDADE SOBRE O NOSSO TRANSITAR

Considerando os estudos de Zygmunt Bauman (1925-2017) (1998) sobre a pós-modernidade, introduzimos a discussão relembrando um ponto importante abordado pelo autor, a de que a construção da nossa realidade e atribuição de sentidos encontra-se atrelada ao nosso ingresso no mundo “pré-fabricado”, e que este interfere diretamente nas coisas que consideramos relevantes ou não, onde algumas coisas são trazidas à luz, e outras permanecem nas sombras, ele ressalta:

Acima de tudo, ingressamos num mundo em que uma terrível quantidade de aspectos são óbvios a ponto de já não serem conscientemente notados e não precisarem de nenhum esforço ativo, nem mesmo o de decifrá-los para estarem invisivelmente, mas tangivelmente, presentes em tudo o que fazemos --- dotando desse modo nossos atos, e as coisas sobre as quais agimos, de uma solidez de “realidade” (BAUMAN, 1998, p.15).

Ponderando o pensamento do filósofo e sociólogo, cabe-nos o questionamento: a relação que temos desenvolvido com o trânsito tem sido alimentada pela luz ou permanecido nas sombras? A resposta para essa pergunta parece complexa, ampla e certamente longa. Entretanto, ela é fundamental para tentarmos compreender como chegamos até aqui.

Não obstante, esclarecemos que os conceitos destinados à pós-modernidade, nome imputado por alguns estudiosos acerca das relações estabelecidas na sociedade vigente, são diversos, complexos e diferenciados, não havendo homogeneidade entre estes.

Assim, limitados pelo escopo da pesquisa e pela complexidade do tema, decidimos considerar o tema a partir dos estudos de Bauman (1998), que a princípio descreve a modernidade como caracterizada pelo dismantelo da ordem “tradicional”, e que tem como premissa a flexibilidade das novas ordens que facilmente podem ser reescritas, onde, mesmos as coisas comuns são tidas como tediosas e descartáveis:

No mundo moderno, notoriamente instável e constante apenas em sua hostilidade a qualquer coisa constante; a tentação de interromper o movimento, de conduzir a perpétua mudança a uma pausa, de instalar uma ordem segura contra todos os desafios futuros, torna-se esmagadora e irresistível (BAUMAN, 1998, p.19).

Nessa perspectiva, nos deparamos com uma sociedade marcada pelo contraditório, pela busca da liberdade total, sem desgaste físico ou emocional necessários para se obtê-la com segurança. O foco encontra-se no aqui-agora, nas gotículas de felicidade que tapam o vazio existencial que é recorrente e angustiante, mas que enquanto for possível, é mascarado por aventuras corriqueiras que renegam nosso tempo, convicções e até mesmo nossa capacidade de raciocínio.

Estamos abordando sobre um fenômeno da existência humana que vai a pique enquanto dançamos no navio despreocupados, onde, talvez, nossa primeira opção deveria ser tentar encontrar um escape para ao menos tentar reverter a situação. Em uma discussão sobre a psicologia clínica, Feijoo (2004) discorre sobre dois conceitos pertinentes à nossa discussão, o pensamento meditante e o pensamento calculante, propostos por Heidegger para pensar a questão da técnica.

Além de considerar o segundo pensamento característico da pós-modernidade, o descreve como “abandono do pensamento meditante”, assim, no pensamento calculante:

[...] o homem acredita na razão como perfeição, considerando-se sagaz e proficiente, e ainda que, através dos cálculos, pode prever e controlar tudo à sua volta. Quando esta forma de pensar predomina, dão-se objeções com relação ao meditar, que passa a ser considerado como superficial e, portanto, não dá conta da realidade, e que, além disso, não tem nenhuma utilidade de caráter prático (FEIJOO, 2004, p.88).

Diferente do pensamento acima, apreciamos o pensamento mediante como essencial para compreender a relação do homem com o trânsito, que é narrado como:

[...] algo que se dá mediante um grande esforço, requer sempre horas a fio e engajamento às questões em que se pensa. Exige também que, ao pensar dessa forma, o homem se debruce sobre aquilo que lhe é mais próximo e, como tal, passível de esquecimento. Neste modo de pensar, faz-se necessário que o homem não se fixe apenas em um aspecto das coisas, que não se aprisione a uma representação ou tão somente a um ponto de vista. Meditar implica em parar diante das coisas e refletir sobre elas, principalmente quando, num primeiro momento, até parecem ser inconciliáveis (FEIJOO, 2004, p.88).

Embora saibamos a importância de discutir o tema enquanto sociedade, cabe-nos começar aos poucos o questionamento pessoal de como temos agido (ou reagido) frente aos fenômenos noticiados diariamente no jornal da cidade em que vivemos. Concentrando-nos nos aspectos do trânsito, observamos que somos bombardeados por inúmeras matérias descrevendo acidentes, violência, imprudência, problemas de mobilidade urbana, protestos, dentre outros, e que, para alguns, são naturalizados, ou seja, não são nada mais que episódios comuns do dia a dia.

Bauman (1998) descreve que a vida na pós-modernidade é marcada pela indiferença e descompromisso, sendo estas características que contribuem para não participação coletiva sobre interesses individuais, e, especialmente, onde basicamente cada um tende a criar suas próprias regras de sobrevivência, ele diz:

A mais odiosa impureza da versão pós-moderna da pureza não são os revolucionários, mas aqueles que desrespeitam a lei, ou fazem a lei com suas próprias mãos--assaltantes, gatunos, ladrões de carro e furtadores de loja, assim

como seus *alter egos*--os grupos de punição sumária e os terroristas (BAUMAN, 1998, p.24).

Indo ao encontro do objetivo da nossa pesquisa, buscamos desvelar os fenômenos encontrados no trânsito de São Luís a seguir, discorrendo de forma respectiva as unidades de sentido encontradas nas descrições das reportagens.

5.1 Acidentes de trânsito

Foram selecionadas 18 reportagens contendo descrições de alguns dos acidentes de trânsito que ocorreram na capital nos últimos 3 anos. Em todas as matérias publicadas, observamos que os acidentes contribuíram para um estado de caos na cidade, alguns provocaram filas quilométricas de engarrafamento, em outras há relatos de morte e pessoas feridas, algumas comentam sobre interferências na mobilidade e infraestrutura do município, bem como impactos que repercutiram na rotina de trabalho e atividades dos cidadãos.

Como exemplo, destacamos 3 acidentes, o primeiro ocorreu em maio de 2018, no qual uma mulher colidiu em um poste, e este, sendo atingido, acarretou a falta de energia aos moradores da região, sem contar a própria situação da motorista, que teria dormido no volante e por sorte não teria sofrido lesões graves. Outro acidente que chama atenção é o ocorrido em setembro de 2019, quando o condutor do veículo, com sinais de embriaguez, capotou com o carro várias vezes, deixando quatro pessoas mortas e pelo menos seis feridas, além do motorista. E, por fim, o último acidente em destaque aconteceu em janeiro de 2020, envolvendo um motociclista, que após bater na traseira de um carro, foi arremessado e terminou sendo atropelado por um caminhão próximo ao local, vindo a óbito.

Os dados relacionados aos acidentes de trânsito no Brasil são alarmantes. Segundo as estatísticas apresentadas pela OMS (2013), uma das maiores causas de morte de pessoas no mundo ocorre em decorrência do trânsito, que alcança em média de 1,3 milhões de pessoas, e atinge outras milhares com incapacitação para diferentes atividades.

Em um outro relatório que aborda quais medidas preventivas devem ser tomadas mediante tal conjuntura, a OMS (2012, p. 5) destaca que “as lesões causadas pelo trânsito são um problema crescente de saúde pública” logo, conhecer as causas por detrás dos problemas enfrentados no trânsito são fundamentais para tentar entender por que mesmo oferecendo diferentes estratégias, os números registrados ainda são altos.

Dentre as diferentes soluções que contribuíram para redução de problemas no trânsito em países de primeiro mundo, as leis referentes ao controle de velocidade e consumo

de álcool, uso do cinto de segurança e capacetes, e a criação de projetos para uso mais seguro de veículos e vias se sobressaíram.

Vivemos na era da velocidade, seja em termos de tecnologia, produção de conhecimento científico, globalização etc., que impactam diretamente inclusive na forma como lidamos com o trânsito. Em uma importante discussão sobre o quanto modificamos a forma como nos deslocamos no mundo, a OMS (2012, p. 9) tece um comentário pertinente para nos fazer refletir:

Os sistemas de transporte tornaram-se componentes cruciais da modernidade. Ao acelerarem as comunicações e o transporte de bens e pessoas, estes sistemas geraram uma nova revolução nas relações econômicas e sociais. Contudo, a incorporação de novas tecnologias não se deu sem um preço: a contaminação do ambiente, o estresse urbano e a deterioração do ar estão diretamente ligados aos modernos sistemas de transporte modernos. Os transportes estão, sobretudo, cada vez mais associados aos aumentos dos acidentes de trânsito e às mortes prematuras, assim, às incapacitações físicas e psicológicas.

De acordo com a OMS (2014 *apud* REGO, 2019) para ser considerado acidente de trânsito, as ocorrências precisam acontecer em vias públicas (ou em locais específicos selecionados pelas autoridades de trânsito) e precisam envolver veículos motores. Ademais, os acidentes são tipificados segundo o meio de transporte envolvido, onde há uma separação entre pedestres e veículos usados pelas vítimas, e, ainda, uma subdivisão quanto aos papéis das vítimas no acidente.

Rego (2019) defende que os acidentes de trânsito acontecem independentemente do desejo humano, sendo influenciadas especificamente por forças externas, que de forma inesperada ocorrem e deixam consequências psíquicas e físicas na vida dos indivíduos. Há de se concordar que é raro encontrarmos pessoas relatando que provocaram acidentes propositalmente, e que certamente entrariam em desacordo com alguém que declare tê-lo realizado de forma espontânea, contudo, não podemos desconsiderar a parcela de responsabilidade pertencente aos que provocam os acidentes.

Conforme Rozestraten (1988 *apud* Zimmerman, 2008, p.16) “o comportamento humano é o principal responsável pelos acidentes de trânsito” sendo necessário, portanto, realizar estudos que busquem informações mais detalhadas sobre como, quando, onde e quem se envolveu em tais acidentes.

Em São Luís, encontramos dificuldade em identificar maiores detalhes sobre as principais causas de acidente de trânsito nas reportagens disponibilizadas nos *sites*, contudo, em uma pesquisa realizada por Rego (2019) alguns dados relevantes são apresentados.

Primeiro, ele aponta dois batalhões como sendo especializados em acidentes de trânsito na capital, a saber: Batalhão de Emergências Médicas e o Batalhão de Busca e Salvamento.

Além disso, o autor descreve algumas das características presentes nos acidentes de trânsito ocorridos na Região Metropolitana de São Luís, além dos municípios de Raposa, Ribamar e Paço do Lumiar entre os anos de 2016 e 2018. Dentre as características encontradas, Rego (2019, p.42) apresenta um gráfico que ressalta que “77% dos óbitos no trânsito na região metropolitana de São Luís são considerados culposos, ou seja, quando não há a intenção de ser praticado” o que nos informa, ainda que superficialmente, que nossos problemas podem estar mais relacionados a fatores como excesso de velocidade, falta de atenção e/ou imprudência.

Machado e Paixão (2018) salientam que comportamentos inapropriados atingem e influenciam diretamente os cidadãos que desfrutam deste mesmo espaço, implicando assim em eventos que podem vir a favorecer ou enfraquecer as relações estabelecidas em sociedade.

Vasconcelos (2017) aponta a educação no trânsito como uma das melhores estratégias de intervenção para redução e melhoramento das vias de circulação no trânsito, destacando que cada cidadão, dentro de suas possibilidades, deve atuar de modo a garantir a segurança de todos, sendo essa uma necessidade contínua de aprendizado.

Importa evidenciar que as responsabilidades no trânsito não podem ser pensadas somente individualmente, antes, devem ser compartilhadas por todos aqueles que dividem este espaço, do cidadão ao Governo Federal. A OMS (2012) compartilha que quanto maior o compartilhamento das responsabilidades dos grupos abaixo na construção de políticas de segurança, mais chances teremos de construir um trânsito seguro:

Figura 11: Grupos chaves para segurança no trânsito



fonte: Relatório Mundial sobre Prevenção de Lesões Causadas pelo Trânsito

Chegamos ao final da discussão observando que ainda há muito a ser feito para alcançarmos o objetivo de compreender quais motivos se enquadram com mais precisão nos acidentes ocorridos na cidade de São Luís. Entendemos que as informações são escassas, e que por talvez não estarmos entre as capitais com maiores índices de acidentes no trânsito no país, o interesse em pesquisar mais sobre esse campo seja pequeno, entretanto, acreditamos que não é preciso esperar que o caos se torne maior, para então recorrermos aos mecanismos de defesa e segurança no trânsito.

5.2 Violência no trânsito

Nas pesquisas realizadas nos sites, 5 (cinco) registros mostraram o fenômeno violência no trânsito da cidade. O primeiro deles diz respeito a uma ação inusitada: uma mulher desceu do veículo que conduzia ao ver um animal (jumento) sendo chicoteado pelo dono, e após se dirigir ao carroceiro, tomou o instrumento de suas mãos e começou a chicoteá-lo.

No Maranhão, a Lei nº10.412, de 5 de janeiro de 2016, Art. 1º “Institui a Lei Estadual de Proteção aos Animais, estabelecendo normas para a proteção, direito, defesa e preservação dos animais no Estado do Maranhão” descrevendo quais devem ser as condutas dos cidadãos com relação a estes. O jumento enquadra-se no que consta no inciso IV do Art.º, a saber: “domesticados, aqueles de populações ou espécies advindas da seleção artificial imposta pelo homem, a qual alterou características presentes nas espécies silvestres originais”, pois como se sabe, equídeos são utilizados como transporte de pessoas e cargas há muito mais do tempo do que se tem registros.

Ainda no Art.2º, da lei supracitada, é vetado:

I - ofender ou agredir fisicamente os animais, sujeitando-os a qualquer tipo de experiência, prática ou atividade capaz de causar lhes sofrimento ou dano, bem como às que provoquem condições inaceitáveis de existência; II - manter animais em local desprovido de asseio ou que lhes impeçam a movimentação, o descanso ou os privem de ar e luminosidade; III - obrigar os animais a trabalhos excessivos ou superiores às suas forças e a todo ato que resulte em sofrimento para deles obter esforços que não se alcançaria senão com castigo [...]. (MARANHÃO, 2016, n.p.).

Não obstante, a responsabilidade em tomar providências se deve ao poder público, que mediante a situações como essa, deve primar pelos cuidados legais destinados aos animais, conforme prevê o Art.3º:

I - buscar o maior equilíbrio na população animal, diminuindo o índice de abandono e maus-tratos de modo a prevenir agravos à saúde pública e as agressões ao meio ambiente, mediante projetos afins devidamente abalizados pelo Conselho Estadual de Defesa Animal; V - instituir mecanismos de coerção e de fiscalização das ações dos cidadãos em relação aos animais por meios de órgãos especializados, tanto na vertente de repressão à violência como no exercício do poder de polícia administrativa ambiental [...] (MARANHÃO, 2016, n.p.).

Barbosa et al. (2020) comentam que o número de carroceiros que utilizam tração animal em São Luís é significativo, e que a consciência acerca dos cuidados devidos aos animais é escassa, assim, tanto estes como a população correm riscos. Ademais, os autores ressaltam que a maioria dos carroceiros são do sexo masculino e utilizam os animais como transporte de materiais de construção e/ou entulhos, e destacam ainda o uso como complementar às suas rendas.

A postura adotada pela motorista, embora possa ser considerada “compreensível”, também demonstra objeções na capacidade de comunicação e manejo do problema. Além disso, o Código Penal no Art. 129. considera Lesão Corporal “Ofender a integridade corporal ou a saúde de outrem”, sendo destinada uma pena-detenção de três meses a um ano, assim, a ação é considerada inadequada segundo as relações sociais estabelecidas em lei.

As outras quatro descrições dessa unidade de sentido, narram desentendimentos que ocasionaram agressões físicas e verbais no trânsito, acarretando inclusive na morte de alguns dos envolvidos. Do ponto de vista social, a violência configura-se como multifatorial, deveras, são considerados elementos subjetivos, sociais, políticos, econômicos e culturais intrínsecos à sua constituição que afetam diretamente a qualidade de vida e segurança dos cidadãos (MORAIS, 2018).

Para Colombo (2012), um dos retratos da pós-modernidade, consiste na construção de relações sociais vãs e efêmeras, que quando impulsionadas pela crescente busca de poder e prazer, contribuem na construção de uma ética social frágil e sujeita aos mais diferentes discursos de individualidade.

Os registros encontrados sobre a violência no trânsito de São Luís, embora vagos, denotam a necessidade de estabelecer medidas preventivas que assegurem a constante diminuição desse fenômeno na capital por meio do órgãos públicos municipais, como a Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SMTT) e o Detran (MA), incluindo, ainda os cidadãos nas campanhas e ações realizadas.

5.3 Infrações

Em São Luís, conforme pôde ser visto nas figuras do capítulo anterior, houve uma redução com relação às infrações de trânsito. As reportagens apresentaram um total de 6 registros correspondentes ao assunto. Dentre os fenômenos desvelados, ressaltamos as descrições com relação às imprudências que colocam pedestres em risco e uso de aparelho celular por condutores enquanto dirigem.

Em se tratando do primeiro fenômeno, observamos o quanto é necessário haver responsabilidade no trânsito também parte dos pedestres, que muitas vezes põe suas vidas em risco ao tentarem atravessar as ruas com os veículos em movimento, contudo, a reportagem esclarece que muitas dessas ações se devem a falta de sinalização adequada nas vias públicas, como por exemplo, faixa de pedestres apagadas.

Assim, observamos que as ações refletem a falta de organização e planejamento específico para segurança no trânsito, acarretando conflitos de interesse entre condutores e pedestres. Conforme o CTB, Art. 254 (BRASIL, 1997, n.p.), o pedestre comete infração leve ao “desobedecer à sinalização de trânsito específica”, podendo lhe ser imputada uma multa. Do mesmo modo, há infração por parte dos condutores que desrespeitam a sinalização e não param antes da faixa de pedestres a fim de deixá-los atravessar, bem como avançam o sinal vermelho.

Vasconcelos (2017), ao relatar sobre os conflitos observados no trânsito, traz-nos uma reflexão fundamental para compreender por que muitas ações dos motoristas podem se tornar problemáticas, afirmando que há um simbolismo culturalmente estabelecido na sociedade de que estar sob a posse de um veículo lhe confere poder e alimenta a fantasia da pessoa como sendo o próprio automóvel, ele acrescenta “[...] o forte simbolismo do qual as mercadorias se revestem na sociedade de consumo-- e que as faz adquirir status superior, como entes individualizados com poder próprio (quando na verdade são apenas matérias simples) -- marca também o uso do automóvel.” (VASCONCELOS, 2017, p.13).

A depender da compreensão dos cidadãos enquanto seres de direitos e deveres, a perspectiva se modifica, deveras, espera-se que haja mudanças no modo como cada um deve se portar nesse espaço.

Adiante, o uso do aparelho celular enquanto dirige um veículo é considerado infração média, conforme o CTB, Art.252 parágrafo VI, que impõe ainda multas como penalidade (BRASIL, 1997). Conquanto seja de conhecimento da maioria da população a

reprovação à conduta e os riscos envolvidos nela, questiona-se quais fatores estão implicados na continuidade desta ação.

Segundo as estatísticas apresentadas pelo Detran-MA no ano de 2020, esta infração localiza-se na décima terceira posição, tendo sido autuadas 103 pessoas na capital maranhense, um número significativo se considerarmos quantos perigos estão envolvidos nesse fenômeno.

Para além da construção de medidas restritivas (embora estas sejam fundamentais na organização do trânsito), pontua-se a urgência em promover discussões entre os motoristas acerca da responsabilidade cidadã implicada neste ato:

Alguns motoristas acreditam que os telefones celulares viva-voz causam menos interferência na habilidade de manipular o veículo (por exemplo, trocar de marchas, fazer torções), do que quando usam telefones celulares manuais; mas, mesmo assim, o telefone viva-voz também prejudica alguns aspectos do desempenho de dirigir. O comportamento de dirigir não envolve apenas a habilidade motora, mas também uma habilidade cognitiva global: não adianta ficar com as mãos livres, pois a conversa ao telefone é carga mental (SILVA, 2012 apud BERVIQUE ET AL, 2007, p.6).

Refletindo sobre as responsabilidades éticas e morais na pós-modernidade, Bauman (1997) comenta que pluralidade de normas como as quais nos deparamos nos deixam em um estado de ambivalência e incerteza contínua, acrescentando ainda que:

Estes tempos nos oferecem liberdade de escolha jamais gozada antes, mas também nos lançam em um estado de incerteza que jamais foi tão angustiante. Ansiamos por guia no qual possamos confiar e sobre o qual possamos nos apoiar, de tal forma que de nossos ombros se possa retirar algo da assombrosa responsabilidade de nossas escolhas. Mas as autoridades, em que podemos confiar, são todas contestadas, e nenhuma parece ser bastante poderosa para nos oferecer o grau de segurança que buscamos (BAUMAN, 1997, p.28).

Tal estado, para o autor, reflete a crise moral pós-moderna, que além de ser marcada pela falsa liberdade, fragmenta as leis éticas e morais estabelecidas em sociedade que por muito tempo sustentaram a construção de relações mais saudáveis. Muito do que encontramos nas ações observadas no trânsito são reflexos construídos a partir dessa falsa liberdade, que sendo alimentada, incorpora no homem novos modos de relacionamento com seus semelhantes, que vivem lutando entre si e consigo mesmo, por espaço e poder.

5.4 Ações da Prefeitura e demais órgãos competentes

Entre os anos de 2018 e 2020, foram encontradas e selecionadas 15 matérias dos *sites* pesquisados, tendo estes apresentado alguns fenômenos em comum, tais como: realização de ações que proporcionaram conscientização no trânsito, melhorias nas vias de

circulação com fins de assegurar mais fluidez no deslocamento dentro da capital, e ainda, intervenções em pontos específicos da cidade, como por exemplo a retirada de veículos estacionados irregularmente.

Dentre as ações realizadas na Ilha, as voltadas para educação e conscientização são fundamentais na promoção de segurança no trânsito, bem como na prevenção de acidentes. Considerando a fragilidade com que se encontram as relações pós-modernas, compreendemos como fundamental a construção de ações que reforcem a necessidade de se estabelecer práticas éticas que contribuam na segurança e qualidade de vida entre os que partilham o mesmo espaço.

A Campanha “Maio Amarelo” é um movimento que atua na chamada de atenção aos problemas observados no trânsito, como mortes e altos índices de acidentes. A coordenação do movimento é de responsabilidade do Poder Público e da Sociedade Civil, que ao envolver os segmentos mais diversos na sociedade, como órgãos governamentais, empresas, federações, bem como a própria sociedade, devem atuar na perspectiva trazer à tona discussões sobre segurança viária (MAIO AMARELO, 2021).

Embora a campanha aconteça preferencialmente durante todo mês de maio, sabemos o quanto importante é a manutenção e propagação dessas ações. Assim, contamos com as atribuições destinadas às secretarias de trânsito e transporte no município. A Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte (SMTT) preconiza que tais campanhas e desenvolvimento de organizações educativas no trânsito, assim como a utilização de transportes públicos sejam coordenadas pela Coordenação de Educação para o Trânsito (COETRAN), que também deve elaborar materiais instrucionais de veiculação dos programas no trânsito (SÃO LUÍS, s.d.).

Além disso, assegurar a segurança dos cidadãos no trânsito faz parte da Lei nº 6.292, de 28 de dezembro 2017 (Lei de Mobilidade Urbana de São Luís), que como consta no Art.4º, deve propiciar acessos democráticos e equitativos para os seus cidadãos (SÃO LUÍS, 2017). A educação no trânsito é tida como um dos meios mais eficazes de transformação social e está prevista no CTB, criado pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1977 (BRASIL, 1977), conforme consta no Capítulo VI, competindo aos componentes do Sistema Nacional de Trânsito esse dever.

Para tanto, é importante que as pessoas envolvidas estejam dispostas a considerar a comunidade onde vivem e compartilham suas experiências. Ao comentar sobre segurança, pertencimento e liberdade na comunidade, Bauman (2003, p.10) aponta para uma percepção fundamental que vem a corroborar com o princípio da educação:

Há um preço a se pagar pelo privilégio de “viver em comunidade” --- e ele é pequeno e até invisível só enquanto a comunidade for um sonho. O preço pago é em forma de liberdade, também chamada de “autonomia”, e “direito à autoafirmação” e a “identidade”. Qualquer que seja a escolha, ganha-se alguma coisa e perde-se outra. Não ter comunidade significa não ter proteção; alcançar a comunidade, se isto ocorrer, poderá em breve significar perder a liberdade. A segurança e a liberdade são dois valores igualmente preciosos e desejados que podem ser bem ou mal equilibrados, mas nunca inteiramente ajustados e sem atrito (BAUMAN, 2003, p.10).

Sua compreensão nos incita a pensar nas ações realizadas não somente como estabelecimento de regras de conduta, afazeres e padronizações de comportamento, mas, antes, na própria concepção do que é viver de fato em comunidade, que mesmo repleta de conflitos, busca no diálogo e na abnegação daquilo que usado de forma "individualista" pode oferecer implicações problemáticas aos seus semelhantes.

As descrições mostraram que a Prefeitura e demais órgãos competentes de São Luís promoveram a realização de algumas ações destinadas ao melhoramento do trânsito na cidade, contudo, as estatísticas apontam que ainda há muito a fazer na capital, assim, para além de ações pontuais, precisamos de compromisso contínuo e consistente dos responsáveis municipais e estaduais, bem como dos próprios cidadãos.

5.5 Infraestrutura

De acordo com as descrições, há sete relatos de infração entre os anos pesquisados relacionados à infraestrutura de São Luís, com exceção do ano de 2020. Dentre os fenômenos encontrados, temos menção às adversidades causadas em decorrência de chuvas, falta de sinalização e presença de animais nas ruas.

No Maranhão, a responsabilidade pela infraestrutura compete à Secretaria de Infraestrutura (SINFRA), que deve:

[...] formular, implementar, coordenar, acompanhar, supervisionar, avaliar, controlar as políticas públicas, programas e projetos de obras de infraestrutura, executar pavimentação urbana em colaboração com municípios, implantar e conservar vicinais, conservar e manter rodovias, bem como agir emergencialmente para o melhoramento e pavimentação de rodovias (MARANHÃO, 2012, s.d.).

O planejamento das cidades urbanas tem impacto direto na forma como seus cidadãos se deslocam nas ruas e avenidas, de modo a favorecer ou dificultar o trânsito local. Deste modo, a fim de contribuir para melhor fluxo na cidade, bem como tratar problemas de alagamentos nos períodos chuvosos ou em decorrência de mudanças climáticas, Siebert

(2012) salienta a importância de conhecer as vulnerabilidades e riscos aos quais a população está exposta para então oferecer medidas de mitigação e adaptação que favoreçam a resiliência urbana.

Ademais, o crescimento acelerado das grandes cidades, tanto em termos populacionais quanto urbanos, implicam em consequências socioambientais que podem vir a ser desastrosas. Siebert (2012, p.4) afirma que “A cidade contemporânea é parte ativa da crise ambiental” e acrescenta considerando o pensamento de Bueno (2011, p.85 apud SIEBERT, 2012, p. 4) “Mas a cidade não é um ente ou ator social. Ela é um produto histórico, o palco de um modo de vida voltado para produção e consumo como principal valor econômico e social” deveras, nos traz uma reflexão primordial sobre onde podemos começar a pensar a raiz do problema.

Por ora, julgamos a pesquisa limitada quanto oferecimento de soluções que auxiliem a organização da infraestrutura local no que tange aos problemas descritos nas reportagens locais, uma vez a necessidade de inclusão de outras áreas de estudo, como engenharia, arquitetura, geografia, meteorologia e afins, contudo, apreciamos a percepção dada por Moura et.al (2013, p.2), que descrevem “O controle das águas pluviais ou fluviais nas cidades é mais previsível e calculável, tanto do ponto de vista funcional como financeiro, quando segue as soluções convencionais da linha reta, da concretagem e da segregação da drenagem dos processos ecológicos” apontando assim a relevância de abarcar elementos naturais que por vezes não são levados em conta.

Voltando-se para as falhas de sinalização no trânsito, o CTB (BRASIL, 1997, n.p.) discorre no capítulo VII, parágrafo § 1º que “A sinalização será colocada em posição e condições que a tornem perfeitamente visível e legível durante o dia e a noite, em distância compatível com a segurança do trânsito, conforme normas e especificações do CONTRAN” ou seja, os departamentos municipais de trânsito devem manter as sinalizações devidamente organizadas, de modo a favorecer a segurança no trânsito, bem como diminuindo o risco de acidentes.

Por fim, sobre a presença de animais nas ruas, o Art.53 do CTB (BRASIL, 1997) descreve que estes só poderão circular nas ruas quando conduzidos por guias, que devem respeitar o que está previsto em lei nos incisos do artigo supracitado, caso contrário, esta situação configura-se como problemática, tendo em vista os riscos que comprometem a segurança no trânsito tanto para estes próprios como aos condutores e pedestres.

Chegamos ao fim da discussão desta unidade de sentido observando que muitos dos problemas encontrados na capital ludovicense requerem maior participação dos órgãos e

secretarias destinados a organização da infraestrutura local, uma vez que muitos desses fenômenos decorrem de falhas administrativas e/ou falta de um planejamento que se adeque às necessidades locais.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A forma como temos nos relacionado com o mundo mudou, e boa parte dessas mudanças estão atreladas às transformações sociais, culturais, econômicas e políticas resultantes da Revolução industrial. Nesse sentido, todas as esferas da sociedade sofrem com situações com as quais por vezes não estamos preparados para lidar, sendo o trânsito uma delas.

A globalização, o avanço da tecnologia e o próprio crescimento da ciência nos obrigam a criar mecanismos de sobrevivência que se adaptem aos tempos modernos. Hoje, com o conhecimento e oportunidades que são postos em nossas mãos, temos o privilégio de construir ferramentas capazes de melhorar nossa qualidade de vida com instrumentos eficazes nunca vistos na história, mas a pergunta que fica é: por que mesmo diante de todas essas possibilidades nossos problemas parecem maiores?

Para além de respostas prontas, a pesquisa buscou compreender como temos desenvolvido nossa relação com o trânsito, com foco na capital ludovicense. Antes, discorremos sobre a história do trânsito no Brasil, onde pudemos observar que a chegada dos automóveis no país contribuiu de modo direto nas relações econômicas e sociais, e conseqüentemente o deslocamento de pessoas, cargas e animais, sendo essa uma marca da modernidade.

Adiante, discorremos sobre como a psicologia do trânsito tem atuado e pode continuar colaborando com os fenômenos implicados trânsito, entendendo que para além de análises subjetivas, precisamos ter uma compreensão social abrangente das relações humanas, tendo em vista que é a partir delas que estabelecemos quais regras e condutas serão aceitas e/ou reprovadas, mostrando que como profissionais que lidam diretamente com seres humanos, temos muito a contribuir no favorecimento de práticas saudáveis para vida em comunidade quando decidimos explorar a relação da pessoa com o lugar que ela mora.

Após isso, apresentamos informações gerais sobre a cidade de São Luís, tais como elementos da cultura, geografia e história, demonstrando que também estes repercutiram no modo como os cidadãos desfrutam do local. Ainda, como forma de conhecer como se sucedem as relações no trânsito, trouxemos dados estatísticos relativos a quantidade de veículos, condutores e infrações registradas pelo Detran-MA, chegando à conclusão que em três anos muitas mudanças ocorreram, tanto em termos de aquisição de veículos, como no perfil dos condutores locais, que tendem a cometer infrações mais relativas a recusa em

realizar o teste de etilômetro e/ou exames clínicos periciais e por conduzir o veículo sob influência de álcool.

Dentre as partes principais da pesquisa, encontram-se as identificações e descrições das unidades de sentido encontradas a partir da procura nos *sites* de notícias local, que foram: acidentes de trânsito; violência no trânsito; infrações; ações da prefeitura e demais órgãos competentes e infraestrutura.

Com vistas a compreender como a Pós-Modernidade pode ter oferecido implicações sobre como cada unidade de sentido se desvelou, iniciamos trazendo para discussão a perspectiva oferecida pelo filósofo e sociólogo Zygmunt Bauman, que em suas contribuições revela uma sociedade marcada pelo individualismo e tudo aquilo que se propõe a oferecer segurança e estabilidade para vida em comunidade.

Conforme cada unidade de sentido ia sendo desvelada, nos deparamos com mais dúvidas do que respostas. Decerto, as descrições trazidas sobre o trânsito na capital contribuíram para o objetivo da pesquisa, contudo, mostraram-se insuficientes tamanha complexidade do tema e informações contidas nas reportagens.

Não obstante, nosso objetivo inicial não consistia em produzir respostas determinantes sobre como deve ser nosso comportamento no trânsito, mas promover reflexões para tentar compreender como temos nos relacionado neste espaço, e por conseguinte com nossos concidadãos.

Finalizamos a pesquisa recomendando que as universidades estimulem seus alunos a produzir mais estudos sobre a região em que vivem, e que estejam atentos às transformações advindas da vida pós-moderna. Enquanto cientistas, possuímos meios que favorecem a construção de ferramentas sociais importantes para o melhoramento da vida em sociedade.

Além disso, concluímos trazendo a ponderação do psicólogo Rozestraten (1985) como consideração final, a de que o trânsito é um bem social, logo, todos precisam de uma mudança de consciência, uma transformação no modo como se age e reage nesse espaço, entendendo que temos a capacidade de contribuir de modo favorável com as pessoas com quem compartilhamos nossa existência.

REFERÊNCIAS

- ACIDENTE com queda de postes na Av. dos Franceses altera trânsito. **Imirante.com**, 2021. Disponível em:
<<https://imirante.com/sao-luis/noticias/2020/01/06/acidente-com-queda-de-postes-na-av-dos-franceses-altera-transito.shtml>> Acesso em 03 de mai. 2021.
- ACIDENTE deixa trânsito engarrafado na Av. Daniel de Latouche. **Imirante.com**, 2019. Disponível em:
<<https://imirante.com/sao-luis/noticias/2019/04/23/acidente-deixa-transito-engarrafado-na-av-daniel-de-la-touche.shtml>> Acesso em 03 de mai. 2021.
- ACIDENTE deixa trânsito lento na avenida Litorânea. **Imirante.com**, 2019. Disponível em:
<<https://imirante.com/sao-luis/noticias/2019/01/09/acidente-deixa-transito-lento-na-avenida-litoranea.shtml>> Acesso em 03 de mai. 2021.
- ACIDENTE na Bandeira Tribuzzi causa transtornos e engarrafamento. **O Imparcial**, 2018. Disponível em:
<<https://oimparcial.com.br/noticias/2018/02/acidente-na-bandeira-tribuzzi-causa-transtornos-e-engarrafamento/>> Acesso em 04 de mai.2021.
- ACIDENTES de carro marcam fim de tarde na Avenida dos Holandeses. **O Imparcial**, 2020. Disponível em:
<<https://oimparcial.com.br/noticias/2020/10/video-acidentes-de-carro-marcam-fim-de-tarde-na-avenida-dos-holandeses/>> Acesso em 04 de maio de 2021.
- ACIDENTES de trânsito matam mais que crimes violentos no Brasil. **Portal do Trânsito**, 2020. Disponível em:
<<https://www.portaldotransito.com.br/noticias/acidentes-de-transito-matam-mais-que-crimes-violentos-no-brasil/>> Acesso em 30.mar.2021.
- AIDAR, Laura. Tempos Modernos: entenda o célebre filme de Charles Chaplin. **Cultura Genial, São Paulo, 01 de novembro de 2019**. Disponível em:
<<https://www.culturagenial.com/tempos-modernos-filme/>> Acesso em 01 de mar. de 2021.
- ALAGAMENTO no viaduto da Cohab causa transtornos no trânsito em SL. **Imirante.com**, 2018. Disponível em:
<<https://imirante.com/oestadoma/noticias/2018/11/30/alagamento-no-viaduto-da-cohab-causa-transtornos-no-transito-em-sl/>> Acesso em 03 de maio de 2021.
- AMATUZZI, Mauro Martins. Pesquisa fenomenológica em Psicológica. In: BRUNS, A.T., HOLANDA, A.F. (Orgs.) **Psicologia e fenomenologia**: reflexões e perspectivas. Campinas: Alínea, 2005. p. 17-25. Disponível em:
<https://itgt.com.br/wp-content/uploads/2018/02/Texto-3-Amatuzzi_Pesquisa-fenomenol%C3%B3gica-em-Psicologia.pdf> Acesso em 10 de mar. 2021.
- APÓS chuvas em São Luís, três acidentes deixam trânsito lento. **Imirante.com**, 2018. Disponível em:

<<https://imirante.com/sao-luis/noticias/2018/10/16/apos-chuva-em-sao-luis-tres-acidentes-dei-xam-transito-lento.shtml>> Acesso em 03 de mai. 2021.

ÁRVORE cai na Daniel de Latouche e deixa trânsito lento. **Imirante.com**, 2019. Disponível em:

<<https://imirante.com/sao-luis/noticias/2019/01/26/arvore-cai-na-daniel-de-la-touche-e-deixa-transito-lento.shtml>> Acesso em 03 de maio de 2021.

AVENIDAS de São Luís ganham novos semáforos. **O Imparcial**, 2019. Disponível em:

<<https://oimparcial.com.br/cidades/2019/06/avenidas-de-sao-luis-ganham-novos-semaforos/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

AVENIDA Guajajaras recebe sinalização. **O Imparcial**, 2019. Disponível em:

<<https://oimparcial.com.br/cidades/2019/12/avenida-guajajaras-recebe-sinalizacao/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

BARBOSA, Steyce Neves; RIBEIRO, Diego Luiz dos Santos; LIMA, Raquel da Silva; COSTA, Claudenilde de Jesus Pinheiro; TAVARES, Tielle da Luz. Caracterização do manejo e condutor de equídeos de carroça na área urbana de São Luís, Maranhão. **Pubvet**, v.14, n.7, a615, p.1-6, jul., 2020. Disponível em:

<<https://www.pubvet.com.br/uploads/5c4fe76a30f362bda6f41913b7bc39c4.pdf>> Acesso em 21 de mai.2021.

BAUMAN, Zygmunt. **Ética pós-moderna**. Tradução de João Rezende Costa. São Paulo: Paulus, 1997.

_____. **O Mal-Estar da pós-modernidade**. Rio de Janeiro. Jorge Zahar, 1998.

_____. **Comunidade: a busca por segurança no mundo atual**. Rio de Janeiro. Jorge Zahar, 2003.

BARTH, Felipe Silveira. **Trânsito e Cidadania**: Relato de uma experiência curricular na Educação de Jovens e Adultos. 2017. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Pedagogia) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2017.

BERVIQUE, Janete de Aguirre; MARTINES, Ricardo Luiz de Paula; FONSECA, Bárbara Cristina Rodrigues; SOUZA, Gilson de. A influência do uso do telefone celular na percepção do motorista no trânsito. **Revista Científica Eletrônica de Psicologia**, Vila Labienópolis, São Paulo, v.5, nº9, p. 1-6, 2007. Disponível em:

<http://faef.revista.inf.br/imagens_arquivos/arquivos_destaque/nBm6Yvj3bHUVHSX_2013-5-10-16-24-5.pdf> Acesso em 20 de maio de 2021.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro-CTB. Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997.

_____, Conselho Federal de Psicologia, CFP. Resolução nº 013, de 14 de setembro de 2007. Institui a Consolidação das Resoluções relativas ao Título Profissional de Especialista em Psicologia e dispõe sobre normas e procedimentos para seu registro. Disponível em:

<<https://atosoficiais.com.br/cfp/resolucao-administrativa-financeira-n-13-2007-institui-a-cons>>

olidacao-das-resolucoes-relativas-ao-titulo-profissional-de-especialista-em-psicologia-e-dispo e-sobre-normas-e-procedimentos-para-seu-registro> Acesso em 02.abr.2021.

_____, Decreto nº 20.242, de 26 de janeiro de 2004. Aprova o Regimento do Departamento Estadual de Trânsito- DETRANMA, e dá outras providências. Secretaria de Transparência e Controle. Maranhão: Governo do Maranhão, 2004. Disponível em: <<http://stc.ma.gov.br/legisla-documento/?id=4736#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%2020.242%20DE%2026,III%20e%20V%2C%20do%20art.>> Acesso em 03 de mai.2021.

_____, **Governo Federal**. Ministério da Infraestrutura. Sobre o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN). 2020. Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/sobre-o-contran>> Acesso em 30 mar.2021.

_____, **Governo Federal**. Ministério da Infraestrutura. Sobre o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN).2017-2020. Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/questoes-sobre-o-departamento-nacional-de-transito>> Acesso em 30 mar.2021.

_____, Lei nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018. Cria o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans), Brasília, DF: Presidência da República. [2018]. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/L13614.htm> Acesso em 15 de mai.2021.

_____, Conselho Nacional de Trânsito: **Resolução nº80, de 19 de novembro de 1998**. Altera os Anexos I e II da Resolução no 51/98-CONTRAN, que dispõe sobre os exames de aptidão física e mental e os exames de avaliação psicológica. Disponível em: http://www.sgc.goias.gov.br/upload/arquivos/2013-11/resolucao-080_98.pdf> Acesso em 02.abr.2021.

_____, Conselho Nacional de Trânsito: **Resolução nº607, de 24 de maio de 2016**. Estabelece o Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito- RENAEST, e dá outras providências. Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-contran/resolucoes/resolucao6072016.pdf>> Acesso em 15 de mai.2021.

_____, Decreto-Lei 2.848, de 07 de dezembro de 1940. Código Penal. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro, de 31 dez. 1940.

CAI número de motoristas infratores em São Luís. **O Imparcial**, 2018. Disponível em: <<https://oimparcial.com.br/cidades/2018/03/cai-numero-de-motoristas-infratores-em-sao-luis/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

CAMPANHA por um trânsito seguro reforça atenção para casos de acidentes. **O Imparcial**, 2019. Disponível em: <<https://oimparcial.com.br/cidades/2019/05/campanha-por-um-transito-seguro/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

CARROS boiando e ruas alagadas: veja os estragos da chuva na manhã de hoje. **O Imparcial**, 2018. Disponível em:

<<https://oimparcial.com.br/cidades/2018/03/carros-boiando-e-ruas-alagadas-veja-os-estragos-da-chuva-na-manha-de-hoje/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

CARRO capota e deixa quatro pessoas mortas em São Luís. **O Imparcial**, 2019. Disponível em:

<<https://oimparcial.com.br/policia/2019/09/carro-capota-e-deixa-quatro-pessoas-mortas-em-sao-luis/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

CARRO capota na Colares Moreira, no bairro Renascença. **O Imparcial**, 2018. Disponível em:

<<https://oimparcial.com.br/cidades/2018/10/carro-capota-na-colares-moreira-no-bairro-renascenca/3/#the-post>> Acesso em 04 de maio de 2021.

CHUVA deixa pontos alagados e trânsito parado em São Luís. **O Imparcial**, 2018. Disponível em:

<<https://oimparcial.com.br/cidades/2018/04/chuva-deixa-pontos-alagados-e-transito-parado-em-sao-luis/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

CICLOFAIXAS são implantadas em bairros de São Luís. **O Imparcial**, 2020. Disponível em: <<https://oimparcial.com.br/noticias/2020/12/ciclofaixas-sao-implantadas-em-bairros-de-sao-luis/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

COELHO JÚNIOR, Achilles Gonçalves; BARREIRA, Cristiano Roque Antunes. A redução fenomenológica e a pesquisa empírica da psicologia no cenário brasileiro. **Anais..** Foz do Iguaçu: [s.n.], 2018. Disponível em:

<<https://sepeq.org.br/eventos/vsipeq/documentos/98810490682/11>> Acesso em 15 de mai.2021.

COLISÃO entre carro e ônibus interrompe trânsito na avenida Litorânea. **Imirante.com**, 2019. Disponível em:

<<https://imirante.com/sao-luis/noticias/2019/03/08/colisao-entre-carro-e-onibus-interrompe-transito-na-avenida-litoranea.shtml>> Acesso em 03 de mai. 2021.

COLOMBO, Maristela. Modernidade: a construção do sujeito contemporâneo e a sociedade de consumo. **Rev. bras. psicodrama**, São Paulo, v. 20, n. 1, p. 25-39, jun. 2012.

Disponível em

<http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-53932012000100004&lng=pt&nrm=iso>. acessos em 28 maio 2021.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA, CFP. **Caderno de Psicologia Social e Compromisso Social**, 2000. Disponível em:

<<https://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2018/04/Caderno-de-Psicologia-do-Tr%C3%A2nsito-e-Compromisso-Social.pdf>> Acesso em 01.abr.2021.

_____. Brasília.2016. **Psicologia do Tráfego**: Características e desafios no contexto do MERCOSUL: 2016. Disponível em:

<http://site.cfp.org.br/wp-content/uploads/2016/08/CFP_Livro_PsicologiaTrafego_web22.pd> Acesso em 20.mar.2021.

DA SILVA, Dionatan Rafael. **Direito do Trânsito, sua evolução histórica e os crimes de trânsito**. 2019. Monografia (Bacharel do Curso de Direito) -Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUÍ), Santa Rosa, 2019. Disponível em: <<https://bibliodigital.unijui.edu.br:8443/xmlui/handle/123456789/6354>> Acesso em 25 mar. 2021.

DE CASTRO, Thiago Gomes; GOMES, William Barbosa. Aplicações do método fenomenológico à pesquisa em psicologia: tradições e tendências. **Estud. psicol. (Campinas)**, Campinas, v. 28, n. 2, p. 153-161, Junho 2011. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-166X2011000200003&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 19 out. 2020.

DETRAN promove terceira edição Corrida do Maio amarelo. O Imparcial, 2019. Disponível em: <<https://oimparcial.com.br/esportes/2019/05/detran-promove-terceira-edicao-da-corrída-maio-amarelo/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

DETRAN- Departamento Nacional de Trânsito - MA. **Estatística de condutores por tempo de habilitação**, 2018. Disponível em: <<http://servicos.detran.ma.gov.br/Estatisticas/EstatisticasCondutor>> Acesso em 28 de abr.2021.

_____. **Estatística de condutores por tempo de habilitação**, 2019. Disponível em: <<http://servicos.detran.ma.gov.br/Estatisticas/EstatisticasCondutor>> Acesso em 28 de abr.2021.

_____. **Estatística de condutores por tempo de habilitação**, 2020. Disponível em: <<http://servicos.detran.ma.gov.br/Estatisticas/EstatisticasCondutor>> Acesso em 28 de abr.2021.

_____. **Estatística infrações de trânsito em São Luís**, 2018. Disponível em: <<http://servicos.detran.ma.gov.br/Estatisticas/ListaInfracoes>> Acesso em 28 de abr.2021.

_____. **Estatística infrações de trânsito em São Luís**, 2019. Disponível em: <<http://servicos.detran.ma.gov.br/Estatisticas/ListaInfracoes>> Acesso em 28 de abr.2021.

_____. **Estatística infrações de trânsito em São Luís**, 2020. Disponível em: <<http://servicos.detran.ma.gov.br/Estatisticas/ListaInfracoes>> Acesso em 28 de abr.2021.

Dez acidentes deixam manhã caótica no trânsito de São Luís. O Imparcial, 2018. Disponível em: <<https://oimparcial.com.br/cidades/2018/04/dez-acidentes-fazem-manha-caotica-no-transito-d-e-sao-luis/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

DOIS acidentes registrados nesta manhã: carro bate em poste e ônibus fica atolado. **O Imparcial**, 2020. Disponível em: <<https://oimparcial.com.br/cidades/2020/11/dois-acidentes-registrados-nesta-manha-carro-bate-em-poste-e-onibus-fica-atolado/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

DIOGO Sarney é assassinado a tiro na Lagoa da Jansen após discussão no trânsito. **O Imparcial**, 2020. Disponível em:

<<https://oimparcial.com.br/policia/2020/06/diogo-sarney-e-assassinado-na-lagoa-da-jansen-aos-briga-de-transito/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

EDUCAÇÃO no Trânsito: Detran realiza ação Somos todos pedestres. **Imirante.com**, 2020. Disponível em:

<<https://imirante.com/oestadoma/noticias/2020/11/18/educacao-no-transito-detran-ma-realizaacao-somos-todos-pedestres/>> Acesso em 03 de maio de 2021.

ENFERMEIRO morre em acidente de trânsito na avenida dos Franceses. **Imirante.com**, 2019. Disponível em:

<<https://imirante.com/sao-luis/noticias/2019/03/31/enfermeiro-morre-em-acidente-de-transito-na-avenida-dos-franceses.shtml>> Acesso em 03 de mai. 2021.

ENGAVETAMENTO com pelo menos seis carros causa transtornos na Av.dos Holandeses. **O Imparcial**, 2019. Disponível em:

<<https://oimparcial.com.br/noticias/2019/05/engavetamento-com-pelo-menos-seis-carros-causa-transtornos-na-av-dos-holandeses-veja-ideos/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

FAIXA da Litorânea será interditada para lazer aos domingos e feriados. **O Imparcial**, 2020. Disponível em:

<<https://oimparcial.com.br/cidades/2020/08/faixa-da-av-litoranea-sera-interditada-para-lazer-aos-domingos-e-feriados/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

FEIJOO, Ana Maria Lopez Calvo de. A psicologia clínica: técnica e técnica. **Psicologia em Estudo** [online]. 2004, v. 9, n. 1 Acessado 13 Maio 2021 , pp. 87-93.

FORTES chuvas paralisam trânsito e provocam lamaçal nas ruas de São Luís. **Imirante.com**, 2019. Disponível em:

<<https://imirante.com/sao-luis/noticias/2019/02/23/fortes-chuvas-paralisam-transito-e-provocam-lamacal-nas-ruas-de-sao-luis.shtml>> Acesso em 04 de maio de 2021.

FRANZ, Cristine Maria; SEBERINO, José Roberto Vieira. **A história do trânsito e sua evolução**. 2012. Monografia (Especialista em Gestão, Educação e Direito do Trânsito) - Pós-graduação *Lato Sensu*, Joinville, 2012.

GARNICA, Antonio Vicente Marafioti. Algumas notas sobre pesquisa qualitativa e fenomenologia. *Interface - Comunicação, Saúde, Educação* [online]. 1997, v. 1, n. 1, pp. 109-122. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S1414-32831997000200008>> Acesso em 24 de mai.2021.

GIORGI, Amadeo. Método Psicológico Fenomenológico: alguns tópicos teóricos e práticos. **Educação**, Porto Alegre, Ano XXIV, nº43, 2001, p.133-150.

HOFFMANN, Maria Helena; FILHO, Silvio Serafim da Luz. A Educação como promotora de comportamentos socialmente significativos: In: HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento Humano no Trânsito**. --3 ed.--São Paulo: Casa do Psicólogo, 2011. p.81-90.

HOFFMANN, Maria Helena. Comportamento do condutor e fenômenos psicológicos. **Psicol. Pesquisa e Trânsito**, Santa Catarina, 2005, v. 1, n. N^o, p. 17-24, jul-dez2005. Disponível em: <<http://pepsic.bvsalud.org/pdf/ppet/v1n1/v1n1a04.pdf>> Acesso em 15 de out .2020.

HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes. Síntese histórica da Psicologia do trânsito no Brasil: In: HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento Humano no Trânsito**. --3 ed.--São Paulo: Casa do Psicólogo, 2011. p.17-25.

HOMEM morre em acidente de trânsito no bairro do Olho d'Água. **Imirante.com**, 2018. Disponível em: <<https://imirante.com/sao-luis/noticias/2018/04/26/homem-morre-em-acidente-de-transito-no-bairro-do-olho-dagua.shtml/>> Acesso em 03 de mai. 2021.

HOMENS se envolvem mais em acidentes, aponta pesquisa do Detran: **Portal G1**, Acre, 27 de agosto de 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/ac/acre/noticia/2013/08/homens-se-envolvem-mais-em-acidentes-aponta-pesquisa-do-detran.html>>. Acesso em 02 de mai. 2021.

ILHA MAGNÉTICA. César Nascimento. São Luís: Joaoalmeidamusic, 1989.

Imprudência no trânsito na Av. Guajajaras põe pedestres em risco. **Imirante.com**, 2018. Disponível em: <<https://imirante.com/oestadoma/noticias/2018/07/22/imprudencia-no-transito-da-av-guajajaras-poe-pedestres-em-risco/>> Acesso em 03 de mai. 2021

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE, 2018. **Pesquisa municipal sobre a Frota de veículos em São Luís, síntese de indicadores**: 2018. Disponível em: < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/sao-luis/pesquisa/22/28120>>. Acesso em: 30 mai. 2020.

_____, 2019. **Pesquisa municipal sobre a Frota de veículos em São Luís, síntese de indicadores**: 2019. Disponível em: < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/sao-luis/pesquisa/22/28120>>. Acesso em: 30 mai. 2020.

_____, 2020. **Pesquisa municipal sobre a Frota de veículos em São Luís, síntese de indicadores**: 2020. Disponível em: < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/sao-luis/pesquisa/22/28120>>. Acesso em: 30 mai. 2020.

_____, 2020. **Pesquisa municipal sobre o aumento de veículos no município de São Luís**, 2020. Disponível em: < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ma/sao-luis/pesquisa/22/28120>>. Acesso em: 30 mai. 2020.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO ARTÍSTICO NACIONAL. **História-São Luís**, 2015. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1439>> Acesso em 02 de mai.2021.

INTERVENÇÃO viária altera trânsito na Av. Daniel de Latouche. **O Imparcial**, 2020. Disponível em:

<<https://oimparcial.com.br/cidades/2020/03/intervencao-viaria-altera-transito-na-av-daniel-de-la-touche/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

Jerônimo de Albuquerque será alargada para maior fluidez no Angelim. **O Imparcial**, 2018. Disponível em:

<<https://oimparcial.com.br/cidades/2018/11/jeronimo-de-albuquerque-sera-alargada-para-maior-fluidez-do-transito-no-angelim/>> Acesso em 03 de maio de 2021.

LANNA, Ana Lúcia Duarte. Ferrovias no Brasil 1870-1920. **História econômica & História de empresas**.v. 8, n. 1, p.(7-40), jan, 2005. Disponível em:

<<https://www.hehe.org.br/index.php/rabphe/issue/view/18>> Acesso em 20 mar.2021.

Lockdown começa no Maranhão em 4 cidades da Grande São Luís; motoristas passam por fiscalizações: **Portal G1**, Maranhão, 05 de maio de 2020. Disponível em:

<<https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2020/05/05/lockdown-comeca-no-maranhao-em-sao-luis-governo-fiscaliza-motoristas.ghtml>> Acesso em 02 de mai.2021.

MACHADO, Adriane Picchetto. Um olhar da Psicologia Social sobre o trânsito: In: HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento Humano no Trânsito**. --3 ed.--São Paulo: Casa do Psicólogo, 2011. p.93-99.

MACHADO, Carlos Alberto Paulino; PAIXÃO, Ricardo Silveira da. Educação para o trânsito: mitigando os acidentes de trânsito. **Conhecimento em destaque**, v. 7, nº17. p. 80-97, jan./jun. 2018. Disponível em:

<<http://ead.soufabra.com.br/revista/index.php/cedfabra/article/view/123/128> > Acesso em 20 de mai.2021.

MAIO AMARELO. O Movimento maio amarelo. 2021. Disponível em:

<<https://maioamarelo.com/o-movimento/>> Acesso em 23 de mai.2021.

MAIS de 70 casos de embriaguez ao volante. **O Imparcial**, 2019. Disponível em:

<<https://oimparcial.com.br/cidades/2019/09/mais-de-70-casos-de-embriaguez-ao-volante/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

MAIS de 72 mil infrações de trânsito no ano são registradas em São Luís. **O Imparcial**, 2020. Disponível em:

<<https://oimparcial.com.br/cidades/2020/07/mais-de-72-mil-infracoes-de-transito-no-ano-sao-registradas-em-sao-luis/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

MARANHÃO, Lei 10.412, de 5 de janeiro de 2016. Institui alterações na Lei Estadual de Proteção aos Animais (Lei nº 10.169/2014) e dá outras providências. Maranhão: Governo do Estado do Maranhão, [2016]. Disponível em: <

[http://stc.ma.gov.br/legisla-documento/?id=4908#:~:text=LEI%20N%C2%BA%2010.412%20C%20DE%205,2014\)%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%A2ncias.](http://stc.ma.gov.br/legisla-documento/?id=4908#:~:text=LEI%20N%C2%BA%2010.412%20C%20DE%205,2014)%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%A2ncias.)> Acesso em 21 de mai.2021.

MARANHÃO: mulheres cometem menos infrações no trânsito. **O Imparcial**, 2018.

Disponível em:

<<https://oimparcial.com.br/noticias/2018/03/maranhao-mulheres-cometem-menos-infracoes-no-transito/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

MARANHÃO, Secretaria de Infraestrutura- SINFRA. **Apresentação Institucional**. 2012. Disponível em: <<http://sinfra.ma.gov.br/sinfra/>>. Acesso em 24 de mai.2021.

MELO, Fábio. 18 de setembro de 2020. **Instagram**. pefabiodemelo. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/CFS0jhhDN7d/?utm_medium=copy_link> Acesso em 15 de abr.2021.

MERLEAU-PONTY, Maurice. **Fenomenologia da Percepção**. 2°. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

MORAIS, Yuri Andrei de Jesus. **Fenomenologia da Violência Urbana: impactos na saúde e nas relações sociais**. 2018. Dissertação (Mestrado em Saúde e Ambiente) - Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2018.

MOTOCICLISTA é atropelado após discussão no trânsito. **O Imparcial**, 2019. Disponível em: <<https://oimparcial.com.br/policia/2019/11/motociclista-e-atropelado-apos-discussao-no-transito/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

MOTOCICLISTA morre em acidente na Av. Jerônimo de Albuquerque. **O Imparcial**, 2020. Disponível em: <<https://oimparcial.com.br/policia/2020/01/motociclista-morre-em-acidente-na-av-jeronimo-de-albuquerque-2/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

MOURA, N.C.B.; PELLEGRINO, P.R.M; MARTINS, J.R.S. Melhores práticas de manejo das águas de chuva como estratégia de drenagem urbana: experiências e resultados. In: XX Simpósio Brasileiro de Recursos Hídricos, 11.2013, Bento Gonçalves. **Anais ABRH: Bento Gonçalves, Rio Grande do Sul**, 2013. Disponível em: <https://abrh.s3.sa-east-1.amazonaws.com/Sumarios/155/86dc0d1d03335120222e35bd13e429c2_7971caad329482c5c1354860af2686b2.pdf> Acesso em 26 de mai.2021.

MULHER colide em poste e bairros ficam sem energia. **O Imparcial**, 2018. Disponível em: <<https://oimparcial.com.br/cidades/2018/05/mulher-colide-em-poste-e-bairros-ficam-sem-energia/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

MULHER dá chicotadas em carroceiro no trânsito de São Luís. **O Imparcial**, 2018. Disponível em: <<https://oimparcial.com.br/cidades/2018/10/mulher-da-chicotadas-em-carroceiro-no-transito-de-sao-luis/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

NO CALHAU, briga de trânsito termina em agressão e tiros. **Imirante.com**, 2020. Disponível em: <<https://imirante.com/sao-luis/noticias/2020/02/09/video-no-calhau-briga-de-transito-termina-em-agressao-e-tiros.shtml>. > Acesso em 03 de mai. 2021.

OBRAS de reparo em sub-audutora deixam trânsito parado em São Luís. **O Imparcial**, 2018. Disponível em:

<<https://oimparcial.com.br/cidades/2018/06/obras-de-reparo-do-italuis-deixam-transito-parado-em-sao-luis/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

ORGANIZAÇÃO Mundial da Saúde. **Relatório Mundial sobre Prevenção de Lesões Causadas pelo Trânsito**. Brasília, 2012. Disponível em:

<<https://www.paho.org/bra/dmdocuments/Relatorio%20Mundial%20Lesoes.pdf>> Acesso em 15 de maio de 2021.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE. **Promovendo a defesa da Segurança Viária e das Vítimas de Lesões causadas pelo Trânsito**: um guia para organizações não governamentais. Brasil, 2013. Disponível em:

<file:///C:/Users/R%C3%B4mulo/Downloads/9789248503320_por.pdf> Acesso em 15 de maio de 2021.

OLIVEIRA, Gislene Farias de; BATISTA, Hermes Melo Teixeira; RUFATO, David de Oliveira; MARANHÃO, Thercia Lucena Grangeiro; BRAGA, Irineide Beserra; GUEDES, Jose Demontier. **Psicologia do Trânsito**: uma revisão sistemática. Caderno de Cultura e Ciência, Ano IX, v.13, n.2, Mar, 2015. Disponível em:

< <http://periodicos.urca.br/ojs/index.php/cadernos/article/view/850>> Acesso em 19 de out. 2020.

OPERAÇÃO Lei Seca mobiliza ações neste sábado no Maranhão. **O Imparcial**, 2018. Disponível em:

<<https://oimparcial.com.br/cidades/2018/01/operacao-lei-seca-mobiliza-acoes-neste-sabado-no-maranhao/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

PARDINHO, Edemilson de Sá. **Código de Trânsito Brasileiro e Lei Seca**. 2016. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel do Curso de Direito) -Faculdade do Norte Novo de Apucarana (FACNOPAR), Paraná, 2016. Disponível em:

<<https://facnopar.com.br/conteudo-arquivos/arquivo-2017-06-14-14974732620399.pdf>> Acesso em 25 mar.2021.

PASSAGEIROS alegam que Uber foi assassinado após desentendimento no trânsito. **O Imparcial**, 2019. Disponível em:

<<https://oimparcial.com.br/policia/2019/01/passageiros-alegam-que-uber-foi-assassinado-apos-desentendimento-no-transito/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

PEREIRA, Marcio Rodrigo da Silva; ALCANTARA JR, José O.. A mobilidade e a expansão territorial na cidade de São Luís, MA: um novo paradigma social na ocupação do espaço urbano. **Cad. Metrop.**, São Paulo , v. 19, n. 40, p. 977-998, Dec. 2017 . Disponível em:

<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-99962017000300977&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 13 mai. 2021.

POPULAÇÃO divide espaço com jumentos na Cidade Operária. **O Imparcial**, 2019. Disponível em:

<<https://oimparcial.com.br/cidades/2019/02/populacao-divide-espaco-com-jumentos-na-cidade-operaria/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

PREFEITURA de São Luís disciplina trânsito em pontos estratégicos do bairro da Ponta d'Areia. **O Imparcial**, 2020. Disponível em:

<<https://oimparcial.com.br/cidades/2020/08/prefeitura-de-sao-luis-disciplina-transito-em-pontos-e-strategicos-do-bairro-ponta-dareia/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

QUEIROZ, Malthus Oliveira de. **Dicionário Sucesso da Língua Portuguesa**. Ilustrações: Iran Elson - Recife: Distribuidora de Edições Pedagógicas, 2014. 544p. iL

RAMIS, Jacqueline Elhage; SANTOS, Emmanuel Antônio dos. Uso de automóveis e o caos urbano: considerações sobre o planejamento de transportes das grandes cidades. **J. Transp. Lit.**, Manaus, v. 6, n. 4, p. 164-177, Dec. 2012. <https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S2238-10312012000400009&script=sci_abstract&tlng=pt>. Acesso em 04 de mai. de 2021.

REGO, Caio Eduardo Sousa. **Acidentes de trânsito na região metropolitana de São Luís: uma análise das ocorrências atendidas pelo Corpo de Bombeiros Militar do Maranhão**. 2019. Monografia (Bacharelado em Segurança Pública e do Trabalho) -- Centro de Ciências Tecnológicas, Universidade Estadual do Maranhão. São Luís, 2019.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito**. 10 ed. São Paulo: Ed.JusPodivm-Ed.GZ, 2019. Disponível em: <<https://www.editorajuspodivm.com.br/cdn/arquivos/61d1519a23036884e9ae80f932dc7127.pdf>> Acesso em 30.mar. 2021.

RODRIGUES, Edvaldo. A preservação do patrimônio cultural da humanidade como um direito subjetivo e exercício da cidadania. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/mosaico/article/view/80024>>. Acesso em 29 de abr. 2021

RODRIGUEZ, Henrique. Primeiro acidente de carro do Brasil foi a 4km/h e envolveu Olavo Bilac. **Quatro Rodas**, maio, 2020. Disponível em: <<https://quatorrodas.abril.com.br/noticias/primeiro-acidente-de-carro-do-brasil-foi-a-4-km-h-e-envolveu-olavo-bilac/>> Acesso em.25 marc.2021.

ROZESTRATEN, Reinier J. A.. A Psicologia Social e o trânsito. **Psicol. cienc. prof.**, Brasília, v. 6,n. 2, p. 22-23, 1986. Available from <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98931986000200007&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 10 Abr. 2021.

SÃO LUÍS. Prefeitura de São Luís. **A cidade**. São Luís, 2014. Disponível em: <<https://saoluis.ma.gov.br/pagina/54/a-cidade>>. Acesso em 29 de abr.2021.

_____. Lei nº 6.292, de 28 de dezembro de 2017. Institui a Lei de mobilidade urbana de São Luís e dá outras providências. São Luís, 2017. Disponível em: <https://www.saoluis.ma.gov.br/midias/anexos/2217_lei_n_6.292_-_2017_lei_de_mobilidade_urbana_de_sao_luis.pdf> Acesso em 02 de mai.2021.

_____. Prefeitura de São LuísSecretaria Municipal de Trânsito e Transportes- SMTT. Disponível em: <<https://saoluis.ma.gov.br/smtt/conteudo/3196>> Acesso em 23 de mai.2021.

SIEBERT, Claudia. Resiliência Urbana: Planejando as cidades para conviver com fenômenos climáticos extremos. In: VI Encontro Nacional de Anppas, 09., 2012, Belém. **Anais do VI**

ENAPPAS. UFPA: Belém, 2012. p.17. Disponível em:

<<https://www.google.com/search?q=Resili%C3%Aancia+Urbana%3A+Planejando+as+cidades+para+conviver+com+fen%C3%B4menos+clim%C3%A1ticos+extremos&oq=Resili%C3%Aancia+Urbana%3A+Planejando+as+cidades+para+conviver+com+fen%C3%B4menos+clim%C3%A1ticos+extremos&aqs=chrome..69i57j35i39i362j69i59j35i39i362l4j69i60...5.336j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>> Acesso em 26 de mai.2021.

SEMAFOROS param de funcionar e provocam confusão e acidentes no trânsito do Filipinho. **Imirante.com**, 2018. Disponível em:

<<https://imirante.com/sao-luis/noticias/2018/07/12/semaforos-param-de-funcionar-e-provoca-m-confusao-e-acidentes-de-transito-no-filipinho.shtml>> Acesso em 03 de maio de 2021.

SILVA, André Luiz Picolli da; HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes. Psicologia no Trânsito: possibilidades de atuação e benefício social: In:HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes; ALCHIERI, João Carlos. **Comportamento Humano no Trânsito**. --3 ed.--São Paulo: Casa do Psicólogo, 2011. p.131-139.

SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo e. A Psicologia do trânsito e os 50 anos de profissão no Brasil. **Psicologia** : Ciência e Profissão, Brasília, v. 32, n. spe, p. 176-193, 2012. Disponível em:<https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98932012000500013&lng=pt&tlng=pt> Acesso em 15 out. 2020.

SILVA, Fábio Henrique Vieira de Cristo e; GUNTHER, Hartmut. Psicologia do trânsito no Brasil: de onde veio e para onde caminha?. **Temas psicol.**, Ribeirão Preto , v. 17, n. 1, p. 163-175, 2009 . Disponível em <http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-389X2009000100014&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em 05 dez. 2020.

SMTT faz intervenções no trânsito em frente ao prédio do TRT-MA. **Imirante.com**, 2018. Disponível em:

<<https://imirante.com/sao-luis/noticias/2018/02/22/smtt-faz-intervencoes-no-transito-em-frente-ao-predio-do-trt-ma.shtml>> Acesso em 03 de maio de 2021.

SOUSA, Bruno Leonardo Maciel de. **Transporte coletivo público na cidade de São Luís-MA**: Comparações pré e pós-implantação do SIT-Sistema Integrado de Transportes. Dissertação de Pós-Graduação- Centro de Ciências Exatas e Tecnologia, Universidade Federal de São Carlos. São Carlos, p.114, 2013.

TRÂNSITO na área do Anel Viário sofre alteração neste sábado. **Imirante.com**, 2020. Disponível em:

<<https://imirante.com/sao-luis/noticias/2020/07/31/transito-na-area-do-anel-viario-sofre-alteracao-neste-sabado.shtml>> Acesso em 03 de maio de 2021.

TRECHO da Via Expressa causa acidentes. **O Imparcial**, 2020. Disponível em:

<<https://oimparcial.com.br/noticias/2020/11/trecho-da-via-expressa-causa-acidentes/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

UM a cada cinco ludovicenses usa celular dirigindo. **O Imparcial**, 2019. Disponível em:

<<https://oimparcial.com.br/cidades/2019/06/um-a-cada-cinco-ludovicenses-usam-celular-dirigindo/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara. **O que é trânsito**. 4º ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 2010.

VEÍCULOS estacionados irregularmente são removidos em bairro da capital. **O Imparcial**, 2019. Disponível em:
<<https://oimparcial.com.br/cidades/2019/10/veiculos-estacionados-irregularmente-sao-removidos-em-bairros-da-capital/>> Acesso em 04 de maio de 2021.

ZAMIN, Luísa; DATSCH, Guilherme; VENERAL, Guilherme Barbosa; ROCHA, Daniel Brendow Teixeira; DE OLIVEIRA, Tarcisio Dorn. Mobilidade Urbana: compreender o trânsito e suas relações com o cidadão. 2018, Salão do Conhecimento UNIJUÍ: XXVI **Seminário de Iniciação Científica**, Rio Grande do Sul. Disponível em:
<<https://www.publicacoeseventos.unijui.edu.br/index.php/salaconhecimento/article/view/9829>> Acesso em 03 de mai.2021.

ZIMMERMANN, Camila. **O lado oculto dos acidentes de trânsito**. 2008. Monografia (Bacharelado em Psicologia) - Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2008.