

## **O Significado do Carro e a Mobilidade Cotidiana**

### **Sylvia Cavalcante**

Doutora em Psicologia Ambiental. Docente da graduação e pós-graduação dos Cursos de Psicologia e Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Fortaleza - Unifor.  
E-mail: sylviac@unifor.br / sylviac91@gmail.com

### **Gleice Elai**

Doutora em Arquitetura e Urbanismo. Docente da graduação e pós-graduação dos Cursos de Arquitetura e Urbanismo e Psicologia da UFRN.

### **Terezinha Façanha Elias**

Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Psicologia da UNIFOR. Professora da graduação do Curso de Psicologia da Unifor.

### **Heleni Santos Barreira de Souza Pinto**

Mestre em Saúde Pública. Professora da graduação dos Cursos de Psicologia e Arquitetura e Urbanismo da Unifor.

### **Ângela Maria da Costa Araujo**

Especialista em Sociologia e Gestão Ambiental. Professora aposentada da graduação dos Cursos de Arquitetura e Urbanismo e Ciências Sociais da Unifor.

### **Mayara Pinho de Carvalho**

Bolsista de Iniciação Científica – CNPq. Aluna da graduação do Curso de Psicologia da Unifor.

### **Olga Damasceno Nogueira de Souza**

Bolsista de Iniciação Científica – Funcap. Aluna da graduação do Curso de Psicologia da Unifor.

## **Resumo**

*Este estudo quanti-qualitativo objetivou conhecer os padrões de mobilidade cotidiana adotados pelos frequentadores de uma universidade privada, bem como compreender o significado que os participantes atribuem ao carro. Para sua viabilização foram aplicados 600 questionários e realizados cinco grupos focais com 39 sujeitos. A investigação ocorreu entre os meses de novembro de 2009 e janeiro de 2010. No tratamento e análise das informações coletadas foram utilizadas duas estratégias: estatística descritiva para os dados quantitativos e Análise de Conteúdo baseada em Bardin, para os dados qualitativos. Os resultados ressaltaram que a maioria dos entrevistados locomove-se predominantemente de automóvel particular, escolha que é motivada principalmente por uma percepção acentuada de risco de violência. Ademais, o carro é compreendido a partir de atributos objetivos e subjetivos: além de atender as necessidades de locomoção de seus usuários, condicionadas pela vida e pelo contexto citadino onde habitam, confere aos entrevistados "status" social e sentimentos de poder e liberdade.*

**Palavras-chave:** Mobilidade cotidiana, significado do carro, pesquisa quanti-qualitativa.

## **The Meaning of the Car and the Everyday Mobility**

### **Abstract**

*This quantitative-qualitative study aimed to know everyday's mobility patterns used by the people who attend a private university.*

*It also intended to understand the meaning that the participants attribute to the car. For its viability 600 surveys were applied and five focal groups were established with a total of 39 individuals. The investigation took place between the months of November 2009 and January 2010. The quantitative data was examined using descriptive statistical analysis, while the qualitative data was interpreted upon a content analysis based in Bardin. The results highlighted that most of the interviewed move predominantly by private automobile, this choice being made due to a high perception of violence risk. Furthermore, the car is seen from objective and subjective attributes: aside from fulfilling the needs of locomotion of users, conditioned by the life and city context of where they live, it also offers social status and feelings of power and freedom.*

**Keywords:** *Everyday mobility, meaning of the car, quantitative-qualitative research.*

## **La Importancia del Coche y la Movilidad Cotidiana**

### **Resumen**

*Este estudio cuantitativo y cualitativo investigó los patrones de movilidad cotidiana adoptadas por patronos de una universidad privada, así como la comprensión del significado que los participantes adhieren al coche. Para habilitar 600 cuestionarios fueron administrados y llevados a cabo cinco grupos de enfoque con 39 sujetos. La investigación se llevó a cabo entre los meses de noviembre de 2009 y enero de 2010. En el tratamiento y análisis de la información recopilada se utilizaron dos estrategias: estadísticos descriptivos de datos cuantitativos y de análisis de contenido con base en Bardin, para los datos cualitativos. Los resultados indicaron que la mayoría de los encuestados se mueven predominantemente en coche privado, estando eso motivado principalmente por una aguda percepción de riesgo de violencia. Por otra parte, el coche se entiende desde los atributos objetivos y subjetivos: además de cumplir con las necesidades de locomoción de sus usuarios, condicionadas por la vida y el contexto de la ciudad en la que habitan, posibilita a los entrevistados estatus social y sentimientos de poder y libertad.*

**Palabras-clave:** *Movilidad cotidiana, significado del coche, la investigación cuantitativa y cualitativa.*

## **La Signification de la Voiture et la Mobilité Quotidienne**

### **Résumé**

*Cette étude quantitative et qualitative a cherché à identifier les schémas de mobilité quotidienne adoptés par les étudiants, les professeurs et le personnel d'une université privée et à comprendre le sens qu'ils attachent à la voiture. Pour son développement, 600 questionnaires ont été appliqués et cinq groupes de discussion ont été organisés avec 39 sujets. L'enquête a eu lieu entre les mois de novembre 2009 et janvier 2010. Deux stratégies ont été utilisées pour le traitement et l'analyse des informations recueillies: les statistiques descriptives pour les données quantitatives et l'analyse de contenu basée sur Bardin, pour les données qualitatives. Les résultats ont indiqué que la plupart des répondants se déplace principalement en voitures particulières, un choix qui est lié à une perception accrue du risque de violence. En outre, la voiture est perçue à partir de ces attributs objectifs et subjectifs: en plus de satisfaire les besoins de mobilité de ses utilisateurs conditionnés par la vie en ville et le contexte dans lequel ils vivent, elle donne aux répondants un statut social et le sentiment de puissance et de liberté.*

**Mots-clés:** *Symptôme, lien social, nom-du-père, Engels et Marx, Freud et Lacan.*

## Introdução

Em todo o mundo os problemas de mobilidade urbana têm se destacado como um dos mais presentes e incômodos na vida cotidiana. No Brasil, e em muitos outros países, o deslocamento das pessoas pelas áreas urbanas está cada vez mais difícil. O número de automóveis parece exceder o espaço disponível nas ruas, uma vez que este aumento da frota de veículos não foi acompanhado na mesma proporção e velocidade pela expansão da malha viária, que se tornou incapaz de suportar o fluxo de tráfego existente, ocasionando lentidão, aumentando o risco de acidente e potencializando o *stress* generalizado da população.

A literatura na área de mobilidade urbana (Mello, Pires, Ojima & Marandola, 2004; Araújo, 2004; Balbim, 2004; Mortari & Euzébio, 2009) aponta que, sem sombra de dúvida, na maioria das circunstâncias o grande vilão dos congestionamentos do trânsito no Brasil é o automóvel individual que, apesar de servir a aproximadamente 20% da população, pode ocupar até 80% das vias públicas nas grandes cidades.

Um exemplo desse *stress* cotidiano pode ser verificado em Fortaleza, a quinta cidade mais populosa do Brasil tendo hoje, segundo o Censo de 2010 (IBGE, 2011), 2.452.185 habitantes. O Departamento Estadual de Trânsito no Ceará (Detran-CE, 2011) informa que entre dezembro de 2000 e dezembro de 2010 a frota da capital dobrou, aumentando de aproximadamente 353 mil para cerca de 707 mil veículos. Em 2010, o aumento médio da frota foi de quase 7200 carros por mês, e no ano de 2009, ao todo, foram 86.277 carros novos que entraram nas ruas desta capital.

Diante desta realidade, torna-se compreensível que trajetos que no passado eram percorridos em poucos minutos, hoje se leva até horas para completá-los. Tal situação não parece mais ser específica dos horários de pico, quando a velocidade média dos veículos é de 20 km/h, mas pode ser verificada em quase todos os horários do dia. Relatos cotidianos sobre as dificuldades de circulação ressaltam os danos ocasionados pelas perdas de tempo no trânsito e geralmente são acompanhados de demonstrações de irritação e estresse (“Av. Washington Soares”, 2010).

Os problemas de mobilidade urbana têm se destacado como

uma das questões mais presentes na vida cotidiana de Fortaleza e têm se mostrado mais intensos em áreas de expansão, notadamente na região sudeste, em torno de uma das radiais de crescimento da cidade, cuja principal via é a Av. Washington Soares, onde se situa o *campus* da universidade objeto deste estudo. Diversos dispositivos sociais, tais como, o *Forum Clóvis Beviláqua*, o Centro de Feiras e Eventos, diversas faculdades e colégios, um conglomerado comercial de vulto e crescentes empreendimentos imobiliários comerciais e residenciais de médio e grande porte concentram-se em seu entorno. Todas estas instituições, equipamentos e empresas constituem, portanto, importantes pólos geradores de tráfego, fazendo com que, desde sua inauguração em 1998, o fluxo de veículos na Av. Washington Soares, tenha ultrapassado em muito os cálculos previstos. Segundo dados do Departamento Estadual de Trânsito (Detran), atualmente, pelo menos 50 mil veículos trafegam, por dia, por esta via, com picos de até dois mil carros por hora, segundo número divulgado pelo Controle de Tráfego em Área de Fortaleza - CTAFOR da Autarquia Municipal de Trânsito - AMC (Diário do Nordeste, 04.09.2010). ).

A observação e vivência desses impasses nos levaram a esta proposta investigativa que, corroborando um propósito maior de produzir conhecimento sobre as inter-relações pessoa-ambiente no contexto cultural do Nordeste brasileiro sob a égide da Psicologia Ambiental, foi delineada na perspectiva de construir conhecimento compatível com as novas demandas urbanas.

O estudo foi realizado no *campus* de uma universidade particular situado em uma das margens da via de escoamento citada, frequentado por aproximadamente 23 mil alunos distribuídos em seus cursos de graduação e pós-graduação, 1100 professores e 1000 funcionários, que se alternam em suas idas e voltas ao local nos três turnos. Esse *locus* mostrou-se adequado para acessar o objeto de estudo pretendido, já que a maioria de seus frequentadores é constituída por jovens e adultos das classes privilegiadas que utilizam automóvel particular como principal meio de transporte.

As investigações foram empreendidas com base em um estudo quanti-qualitativo e tiveram como objetivo:

- realizar um mapeamento das formas preferenciais de mo-

bilidade dos alunos, professores e funcionários da universidade investigada, através da caracterização e identificação dos meios de transporte utilizados;

- identificar como os deslocamentos são realizados e as motivações que os fundamentam;

- compreender o significado do carro e de seu uso, bem como o significado do ato de dirigir para a população investigada.

O trabalho efetivado será apresentado em quatro itens. Inicialmente se discorrerá sobre mobilidade, para facilitar o entendimento deste conceito. Depois será explicitado o método utilizado seguido da análise e interpretação dos dados, subdividida em dados quantitativos e dados qualitativos. Ao final, uma análise conjunta do material coletado apresentará as proposições conclusivas.

## **Sobre Mobilidade**

A mobilidade é uma característica dos seres vivos, mais especificamente dos animais, que diz respeito a sua capacidade de ir de um lugar para outro em busca de satisfazer necessidades e objetivos experimentando, nesse ir e vir, sentimentos de liberdade e realização. O deslocamento é tão intrínseco ao homem, que nem sequer chega a constituir um direito na Declaração Universal dos Direitos Humanos (ONU, 1948). No entanto, não se atenta para a importância dessa prerrogativa, a menos que se seja privado dela, por acidente, doença, cerceamento de liberdade ou por restrições socioambientais, a exemplo dos engarrafamentos. Apenas quando a pessoa é obrigada a permanecer imóvel, apesar de sua imensa capacidade de adaptação, é que percebe o quanto o movimento ou a ausência dele faz diferença em sua existência.

Pode-se dizer que, de uma maneira geral, a mobilidade é a capacidade e a forma como os indivíduos se deslocam nos espaços. A partir de uma perspectiva mais ampla, ela é condicionada pelo contexto social, pois a maneira como os deslocamentos são realizados é influenciada por diversos fatores relacionados à economia, às normas e crenças sociais, ao significado que se atribui a transição entre os espaços etc.

O processo de tecnologiação das formas de mobilidade se deu a partir do século XIX, como um dos desdobramentos da Revolução Industrial. Os deslocamentos diários passaram a ser feitos por meio de veículos – trens, bondes etc. –, que aumentaram a velocidade de chegada aos destinos visados. Com a redução do tempo gasto nesses deslocamentos, as pessoas se permitiram percorrer distâncias maiores e, em consequência, o espaço ‘se dilatou’. Assim sendo, houve uma alteração na configuração do espaço, mais especificamente, na configuração das cidades, modificando também a maneira de os homens se relacionarem com o meio urbano. Com efeito, as pessoas deixaram de ser regidas pela ordem do natural – a terra, o clima, as estações, entre outras coisas – e passaram a ser orientadas pelo que é mecanizado: o natural passou a ser subjogado por imposições econômicas.

Duarte (2006) esclarece esse aspecto, informando que o advento da industrialização não somente fez surgir novas modalidades de transportes, mas também modificou as relações de produção e reprodução da circulação humana. Com o surgimento da estrada de ferro e das linhas de metrô no século XIX, vê-se emergir um novo conceito de rede viária. A cidade passa então a ser dividida por fluxos de circulação, sendo criados espaços próprios para a passagem dos transportes. Não se trata da divisão de espaços distintos numa mesma via, como se observa nos primórdios do surgimento dos veículos, quando estes eram em número reduzido e dividiam as ruas com os pedestres. Trata-se da segregação de fluxos distintos, separando pedestre e veículo e os diferentes veículos entre si. Sem a construção dessas vias próprias a circulação permaneceria lenta. Assim sendo, durante várias décadas, a solução encontrada para a ampliação sistemática da infraestrutura de circulação foi a modificação da malha viária por meio da destruição do patrimônio edificado.

No século XX, o que se vê é a priorização quase que absoluta dos espaços para os veículos. O planejamento das cidades se dá, por conseguinte, em torno de questões referentes a viadutos, construção e alargamento de vias, sinalização de trânsito e estacionamento: se entende os veículos como meio prioritário de circulação. Para consolidar essa nova forma de perceber e organizar o espaço urbano, foi necessário cindir veículos de pedestres,



sendo construídos espaços próprios para aqueles que circulam a pé: as calçadas. Assim, quando o automóvel surgiu como veículo prioritário, as vias já estavam organizadas, de forma que este veículo pode circular livremente nas malhas viárias. A emergência do automóvel e seus privilégios levaram-no ao topo da cadeia tecnológica.

A questão dos deslocamentos é tão antiga quanto a própria civilização – até as tribos mais isoladas procuravam meios de facilitar o transporte dos materiais necessários –, dessa forma, qual é então a problemática que a mobilidade apresenta na atualidade? Como essa problemática é enfrentada e que caminhos se vislumbram em médio e em longo prazo para minimizar ou resolver, embora parcialmente, as dificuldades resultantes do acúmulo de veículos?

A par das especificidades das formas encontradas pelos sujeitos para se deslocarem, os meios de transporte atuais envolvem mais do que aspectos positivos, trazendo diversos prejuízos a várias dimensões da vida cotidiana. Nas cidades brasileiras, hoje, a maioria da população se desloca por intermédio do transporte rodoviário, isto é, por meio de automóvel. Seja ele público ou privado, individual ou coletivo, esse meio de transporte tem sido utilizado em massa, resultando em malhas viárias congestionadas, estresse no trânsito, mortes por acidentes, além de na queima de combustíveis, que prejudica o ambiente e a saúde da população.

Na atualidade, no Brasil, a preferência pela utilização massiva do automóvel e, em especial, pelo carro particular como meio específico de transporte, tem uma motivação histórica. A inviabilização dos transportes públicos utilizados há algumas décadas, como os bondes e os trens, facilitou a ascensão do ônibus como modelo de transporte público. Todavia, segundo Duarte (2006, p.39),

as concessões para a exploração das linhas de ônibus não se fizeram acompanhar dos indispensáveis investimentos em mecanismo de controle, por parte do poder público, que assegurassem a boa qualidade do serviço prestado à população. Desta forma, não obstante a falta de outras opções, o sistema de transporte por ônibus transformou-se num serviço de baixa qualidade, ao atendimento das classes trabalhadoras, sem acesso ao transporte particular.

Desse modo, a partir das considerações produzidas até aqui, fica claro que se está fazendo referência à mobilidade no espaço geográfico que pode assumir, segundo Balbim (2004), uma tipologia articulada em volta das dimensões temporal e espacial do movimento:

1) Temporal: deslocamento com intenção de retorno num curto espaço de tempo (movimento circular de ida e volta) ou, ao contrário, ausência de intenção de retorno breve (movimento linear);

2) Espacial: deslocamento interno ao lugar de vida ou para fora desse lugar.

Como resultado do cruzamento destas dimensões, se obtém quatro tipos de mobilidade espacial, com exceção do sedentarismo e do nomadismo. São eles: a) 'mobilidade cotidiana' (movimento interno e cíclico); b) 'mobilidade residencial' (movimento interno e linear); c) 'viagens e turismo' (movimento externo e cíclico) e d) 'migrações' (movimento externo e linear).

Para fins deste trabalho vale destacar a mobilidade cotidiana, que diz respeito aos deslocamentos cíclicos (idas e voltas) realizados cotidianamente pela população seja para o trabalho, escola ou outros destinos, cria hábitos e forja comportamentos. Também chamada de urbana, esta mobilidade é importante por sua repetição diária e porque gera custos – financeiros, temporais, energéticos e psicológicos (Moles, 1976) – que podem ser fonte de sofrimento para os cidadãos, como por exemplo, o *stress* causado pelos congestionamentos. Aliás, nas cidades contemporâneas, devido a diversos fatores já mencionados anteriormente, o principal benefício oferecido pelos meios de transporte enquanto ampliação do movimento do homem, muitas vezes, desaparece, sobressaindo principalmente os custos relativos às esperas, ao desgaste emocional e físico (referente à atenção que deve ser dispensada durante os deslocamentos para que não ocorram acidentes), à poluição (em quase todas as suas dimensões) e às diversas outras problemáticas acarretadas pelos meios motorizados, relacionadas ao meio ambiente, ao condutor do veículo ou aos demais fatores envolvidos no movimento cotidiano da vida na cidade.

## Método

As investigações realizadas podem ser definidas como descritivas, de caráter exploratório. Também podem ser caracterizadas como pesquisas de campo, por terem sido desenvolvidas em um ambiente específico e natural – o *campus* de uma universidade privada situada em Fortaleza. Foram realizadas entre os meses de novembro de 2009 e janeiro de 2010. As duas vertentes que constituíram a pesquisa se distinguem pelos aspectos quantitativos e qualitativos, contudo, formam um *continuum* de um projeto quanti-qualitativo.

A etapa quantitativa objetivou realizar um levantamento da mobilidade cotidiana dos sujeitos, tendo sido complementada pelo estudo qualitativo sobre o significado do carro e do ato de dirigir, principal modal de transporte da população investigada.

O questionário foi a técnica de pesquisa escolhida para o mapeamento das condições de mobilidade da referida população. Esse instrumento mostra grande complexidade devido a sua necessária adequação aos objetivos da pesquisa, ao contexto da investigação e ao perfil dos sujeitos entrevistados (Albarello, 1997). Foi escolhido como a técnica ideal para a coleta dos dados, uma vez que se objetivou atingir uma amostra significativa dos diversos segmentos que compõem a população alvo: professores, alunos e funcionários da instituição locus do estudo que, em conjunto, perfizeram um total de aproximadamente 25 500 pessoas.

As questões foram elaboradas tendo como diretriz a opção por perguntas fechadas, objetivas, do tipo múltipla escolha, de maneira a facilitar as respostas dos entrevistados e não caracterizar um processo exaustivo. As perguntas visaram identificar o local de moradia dos respondentes; número e objetivos de seus deslocamentos diários; modal preferencial de deslocamento; grau de satisfação com modal utilizado; vantagens e desvantagens do modo de transporte utilizado; número de quilômetros percorridos; frequência de utilização do transporte coletivo; bairros para os quais se deslocam e o tempo despendido para a realização dos trajetos.

Num primeiro momento foi construído um questionário composto de 10 quesitos, à guisa de pré-teste. Em seguida, foi reajustado a partir dos problemas detectados, que possibilitaram a

elaboração do questionário definitivo, o qual foi aplicado a 400 alunos dos diversos cursos de graduação, além de a 100 professores e a 100 funcionários. Os dados obtidos foram analisados a partir do programa estatístico *Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS), que objetiva facilitar a compilação e análise de um extenso número de dados.

A técnica escolhida para coletar os dados qualitativos foi o grupo focal que, segundo Powell e Single (1996), consiste em um conjunto de pessoas selecionadas e reunidas pelos pesquisadores para discutirem e comentarem um tema, a partir da experiência pessoal de cada participante.

Foram realizados cinco grupos focais com alunos de diversos cursos, cujo número de participantes variou entre seis a 12 estudantes, perfazendo um total de 39 alunos entrevistados. Participaram das discussões 29 estudantes do sexo feminino e 10 do sexo masculino, com faixa etária de 18 a 53 anos de idade.

Seguiu-se um roteiro com questões norteadoras de modo a fazer emergir uma multiplicidade de opiniões e estados emocionais, tendo em vista a apreensão de significados. Os dados coletados foram gravados e posteriormente transcritos na íntegra.

A Análise de Conteúdo proposta por Bardin (2010) apresentou-se como o método compatível para viabilizar e permitir o alcance dos objetivos pretendidos. Desse modo, procedeu-se ao tratamento das informações coletadas seguindo-se as seguintes etapas: pré-análise; exploração do material; tratamento dos dados; inferências e interpretação. Ao final, os dados foram organizados a partir das semelhanças observadas nos discursos dos sujeitos e agrupados em torno de unidades de sentido que permitiram a construção de categorias.

## **Análise e Interpretação dos Dados**

### ***Dados Quantitativos***

Foram entrevistadas 600 pessoas, em sua maioria estudantes (66,7%), havendo ainda professores (15,5%) e funcionários (10,8%),

além de uma parcela que integra mais de uma categoria: funcionários-alunos (5,8%) e professores-alunos (1,2%). No que se refere ao gênero, um maior número de mulheres (59,2%,) respondeu ao questionário. Quanto à faixa etária, evidenciou-se a predominância de jovens: aproximadamente 80% dessa população têm no máximo 35 anos, sendo que 59,8% não ultrapassam os 25 anos.

Dentre os motivos dos deslocamentos, o 'estudo' foi identificado como a categoria de maior frequência diária (65,5%), seguida do 'trabalho' (49,5%), sendo esse resultado esperado tendo em vista a cotidianidade dessas atividades e o *locus* de realização da pesquisa. Por se tratar de uma investigação em que o maior número de entrevistados era estudante em tempo integral, o dado referente àqueles que não realizam atividade laboral, 39 %, torna-se bastante compreensível. Observa-se que os deslocamentos diários para 'relacionamentos sociais e afetivos' e 'atividades físicas' obtiveram percentual semelhante: 30,3 % e 29,3%, respectivamente. Observados a partir da frequência semanal, esses mesmos destinos aumentam em porcentagem para 58,5% e 48,8%. As 'demandas domésticas', bem como 'outros destinos' não especificados, atingem frequência semanal semelhante: 58,9% e 48,3%, respectivamente. Os deslocamentos com esses fins são mais frequentes nos finais de semana, período habitual de lazer. Entretanto, a frequência relativamente alta que esses mesmos deslocamentos obtêm durante a semana pode ser atribuída ao perfil etário predominante da população entrevistada.

Quanto aos entrevistados que se deslocam para o trabalho, 60,3% fazem esse percurso de 'automóvel' e 35,9% de 'ônibus' ou 'topic' (micro-ônibus alternativo). Dos entrevistados que informaram que se deslocam para relacionamentos sociais e afetivos, 73,2% utilizam o 'automóvel' e apenas 1,5% vão de 'bicicleta'. Para o estudo, 59,0% dos entrevistados preferem ir de 'automóvel' e 41,6% o fazem de 'ônibus ou topic'. Há uma considerável diferença quando se questiona sobre o modo de deslocamento para a realização de atividades físicas e demandas domésticas, pois um grande número de pessoas - 42,3% e 20,6%, respectivamente, - afirma fazê-lo 'a pé', indício provável de que esses destinos fiquem próximos a sua residência. No entanto, para a maioria dos destinos verifica-se a predominância do 'automóvel' como principal meio de locomoção. Esses resultados encontram coerência nos estudos de Kruger, Ham,

Berrigand e Ballard-Barbash (2008), que destacam a preferência dos indivíduos pelos deslocamentos utilizando veículos motorizados em detrimento do andar a pé ou de bicicleta. Salientam ainda que essa nítida predileção é verificada tanto nos países desenvolvidos quanto naqueles em desenvolvimento.

Foi também objetivo da pesquisa identificar a ‘principal preocupação’ dos entrevistados durante seus deslocamentos. As opções de respostas apresentadas pela pergunta referente foram: ‘acidentes’, ‘assaltos’, ‘congestionamentos’, ‘buracos’, ‘tempo’, ‘estacionamento’, ‘custos financeiros’ ou ‘nenhuma preocupação’. Dentre elas, a percepção de risco de ‘assaltos’ destacou-se como a principal preocupação, independentemente do tipo de transporte utilizado, tendo o percentual de respostas válidas variado entre 50% a 65%. Assim, não obstante o destino do entrevistado, a média dos percentuais encontrados relativa à preocupação com assaltos durante os deslocamentos atingiu o valor mais alto entre as demais, 58,52%. Seguem-se as médias da preocupação com ‘acidentes’, 28,8%, e com ‘congestionamentos’, 26,38%.

Cruzando-se as variáveis relativas à ‘principal preocupação’ durante os trajetos e os ‘modos de deslocamento’, observa-se que quando os entrevistados estão em seus automóveis, ou mesmo de carona, ônibus ou *topic*, eles dirigem sua atenção para os assaltos e os acidentes. Todavia, aqueles que andam a pé ou de moto estão principalmente atentos aos acidentes, isto é, cuidam para não serem vítimas de eventuais infortúnios. Segundo os dados coletados, o estacionamento e os custos financeiros não constituem preocupação maior daqueles que se deslocam para os estudos, suplantada pela preocupação com congestionamentos e com o tempo, principalmente para aqueles que se locomovem de automóvel.

Levando-se em conta que o ‘tempo de deslocamento’ pode variar em decorrência do horário, posto que implica um maior ou menor tráfego de carros em uma mesma via, o questionário solicitou aos entrevistados que indicassem a duração de seus percursos, tanto ‘na ida’ quanto ‘na volta’. Os dados coletados mostraram que na ida, os motoristas levam, em sua maioria, até 45 minutos para realizar seus trajetos. Detalhando-se os dados por destino, os resultados apresentam 32,6% dos entrevistados despendendo entre 16 a 30 minutos para chegar a seus locais de estudo e um quase

igual número de entrevistados, 33,2%, gastando o mesmo tempo para chegar ao trabalho. No entanto, na volta de suas atividades eles despendem mais tempo para realizar seus trajetos, provavelmente devido ao horário. Mas, essa motivação não foi informada.

Na escala de quatro níveis – ‘muito satisfeito’, ‘satisfeito’, ‘pouco satisfeito’ e ‘insatisfeito’ – apresentada aos entrevistados para indicação de seu ‘grau de satisfação’ em relação aos deslocamentos que realizam, os percursos para as demandas domésticas, relacionamentos afetivos e atividades físicas e cuidados pessoais obtiveram os níveis mais altos de satisfação, destacando-se entre eles os percursos com destino às duas últimas dessas atividades. Inversamente, os maiores índices de insatisfação e pouca satisfação foram registrados para os percursos relativos ao trabalho e ao estudo. É possível se perguntar se esses dados não são ‘contaminados’ pela pressão dos horários a cumprir em relação a essas atividades e pela baixa gratuidade com a qual são geralmente realizadas.

Também foi propósito deste estudo conhecer as ‘zonas da cidade’ – ‘regiões administrativas’ – para as quais os entrevistados se deslocam. Os resultados apontam principalmente para as Regionais VI e II. A primeira delas é alvo dos deslocamentos para o estudo e para o trabalho da maioria dos entrevistados. A Regional II mostrou-se como principal direção dos deslocamentos para relacionamentos sociais e afetivos, atividades físicas e cuidados pessoais, demandas domésticas e outros, sem objetivos especificados. Esse resultado não surpreende porque a regional em tela congrega grande parte dos bairros de moradia, comércio e serviços destinados às classes sociais privilegiadas, das quais são provenientes os participantes desta investigação.

A informação sobre o bairro/Regional de moradia dos entrevistados confirma a informação anterior – 42,7% habitam na Regional II, enquanto 22% e 16%, respectivamente, residem nas Regionais VI e IV –, considerada relevante porque mostra o perfil socioeconômico da população pesquisada. Nesse sentido foi interessante observar os modos de deslocamento preferenciais em relação aos bairros de origem. O automóvel apresentou-se como o veículo escolhido por aqueles que moram na Regional II, fosse conduzido pelo próprio entrevistado, por amigos ou conhecidos que lhe oferecem carona. Houve também preferência pelo automóvel

entre os habitantes da Regional IV, mas essa opção não ficou distanciada de outros modos de deslocamento, a exemplo do ônibus.

A leitura dos dados quantitativos aqui expostos apresenta dois resultados que merecem destaque: o primeiro é a preferência incontestada pelo carro particular como meio de transporte, resultado que vai ao encontro das observações diárias sobre as condições de tráfego em Fortaleza, e o segundo refere-se à justificativa da preferência pelo veículo particular, condicionada pela percepção do risco de assaltos. Essa relação surpreendeu pela frequência do dado obtido – quase 60% dos entrevistados assim justificaram o uso do carro particular – e direcionou para nova pesquisa sobre as condições de mobilidade de Fortaleza à luz da violência e da percepção de risco de seus habitantes.

## **Dados Qualitativos: O Significado do Carro**

Os grupos focais constitutivos do núcleo central da coleta de dados qualitativos foram realizados com o propósito de se compreender, para além das vantagens concretas e reais trazidas pelo carro, a preferência pelo transporte individual motorizado, bem como a atração, o apego e o uso excessivo do carro nas cidades em que se mora.

Os discursos dos participantes dos grupos focais foram tratados e ordenados, numa primeira classificação, em duas grandes categorias: ‘fatores objetivos’ e ‘fatores subjetivos’ relativos ao ato de dirigir e aos motivos que levam as pessoas a escolherem o transporte rodoviário individual como forma prioritária de deslocamento.

Fatores objetivos são aqueles que estão relacionados às razões materiais e práticas, referentes tanto ao carro quanto às vias ou ainda às condições reais do motorista, que possam ser medidas, traduzidas em números ou colocadas em escalas numéricas. Fatores subjetivos, de ordem psicológica e social, referem-se aos aspectos valorativos, morais ou culturais concernentes à pessoa e seus deslocamentos.

Dentre os diversos ‘fatores objetivos’ elencados pelos participantes destacam-se as concepções de carro como instrumento, meio de transporte ou depósito de objetos; carro como extensão



da casa; o maior ou menor dispêndio de tempo que lhe é atribuído para a realização dos trajetos; falta de estrutura da cidade para outros meios de locomoção e seu clima como impedimento ao uso de modais leves ou sustentáveis.

A noção do ‘carro como objeto ou instrumento’ pode ser considerada o protótipo do grupo de fatores objetivos. Enquanto equipamento, o automóvel foi visto pelos participantes como algo exterior a eles, diferente deles, um objeto do qual é possível se distanciar, observar e se interrogar em que pode ser-lhes útil. Ele está a serviço da necessidade de deslocamento. Com efeito, em sua funcionalidade ligada ao domínio do espaço e do tempo, o automóvel cumpre o milagre do ‘deslocamento sem esforço’. É sobre este entendimento que falam os entrevistados:

Eu acho que é isto, um meio de facilitar seu transporte. O carro, para mim, é uma ferramenta, por ser mais rápido, você vai ao supermercado, tem como levar as compras... Não sou muito ligado a carro... assim, modelo. Eu vejo o carro como um benefício para mim, um benefício mesmo, a partir do momento em que o carro começar a me estressar ele vai deixar de ser um benefício... eu quero que o carro dependa de mim e não que eu dependa do carro entendeu?

A preferência pelo automóvel particular foi, nessa fala e em muitas outras, justificada pela conveniência desse modal: ele ‘facilita seu transporte’, ‘leva as compras’. E, para muitos, o carro leva tudo o que vão precisar durante o dia. Atualmente é comum as pessoas saírem de casa pela manhã e só voltarem à noite, levando não só o que precisarão para o trabalho, mas também roupas e outros objetos necessários às demais atividades nas quais se engajarão após a lida diária, como, por exemplo, livros e cadernos para aulas noturnas, tênis e roupa para a academia etc. Por isto, muitos ‘compararam o carro à casa’, a uma casa ambulante.

Como eu já falei, por conta do trabalho, o carro já virou

uma casa para mim. Eu tenho sapato dentro do carro, eu tenho livro dentro do carro... eu passo a maior parte do dia dentro do carro, por mais que eu me desloque dele, que eu volte, mas tudo meu, de manhã, tudo que eu vou precisar durante o dia, eu coloco dentro do carro. Minha vida também é dentro do carro, tudo é no bagageiro do carro, se levarem, levam parte de mim porque tudo tá lá dentro.

De acordo com Baudrillard (1968), o carro, como a casa, é depositário de objetos, o que explica o vínculo afetivo que se estabelece com ele. A semelhança entre o carro e a casa é tão forte que para alguns participantes, o carro se oferece como lugar para resolver conflitos familiares:

A minha relação com o carro, é até coisa de família, porque, por exemplo, se eu tô brigando com minha esposa, eu não converso dentro de casa eu boto ela dentro do carro e saio para conversar.

Esses dados ajudam a compreender o carro, na visão de Canzler & Knie (1998), como um 'espaço de possibilidades', ofertando múltiplas opções de mobilidade espacial, além de flexibilidade quanto aos destinos, escolha livre de acompanhantes e sentimento de conforto e segurança; poder-se-ia dizer mesmo, como um 'espaço de intimidade'.

Observa-se ainda que o tempo gasto nos percursos também está colocado nas falas dos entrevistados, seja de forma explícita ou implícita. Com efeito, os entrevistados retornaram a esse núcleo de sentido diversas vezes durante a discussão, afirmando ser a economia de tempo um fator que os faz privilegiar o carro particular. Assim, o automóvel alinha-se à velocidade e aos valores competitivos característicos da sociedade contemporânea. Baudrillard (1968) salienta que a velocidade integra o tempo e o espaço e reduz o mundo a duas dimensões, a uma imagem a ser contemplada.

Por outro lado, Schor (1999) destaca outras dimensões

dessa integração e diz que a criação do automóvel redefine a relação que o homem estabelece com o tempo e com o espaço, instaurando novas formas de apropriação, pois traz consigo um tipo de alienação: o tempo se transforma em velocidade e o espaço em um meio para se chegar aos destinos. A fala deste entrevistado exemplifica o que a autora quer dizer:

Muitas vezes pela questão do tempo, tem vezes que eu trabalho e não tenho tempo de almoçar, aí eu passo em algum lugar, pego a comida e, às vezes, até dirigindo como a comida bem rápida.

A relação direta existente entre os meios de transporte e o planejamento urbano também não deixou de ser percebida pelos entrevistados. As cidades, enquanto resultado das aglomerações e atividades humanas, configuram-se como estruturas espaciais construídas, fechadas e privatizadas em maior ou menor grau – casas, lojas, fábricas, escolas etc. –, e espaços abertos de uso coletivo – ruas, becos, largos, praças, jardins etc. (Santos & Vogel, 1985) –, que permitem a realização e satisfação das necessidades e objetivos dos que nelas habitam.

A partir do pós-Segunda Guerra, nota-se uma concentração das atividades de comércio e serviços nos centros das cidades e o deslocamento da função residencial para a periferia. Esse fato acarretou a necessidade de locomoção diária, num movimento pendular de idas e voltas entre a residência e o trabalho, produzindo um contínuo tráfego de veículos. Esse movimento ocorre de forma mais ou menos satisfatória, a depender das condições das vias para acolher os meios de transporte utilizados, bem como das pessoas e dos próprios veículos (Rozestraten, 1988). Embora nem sempre verbalizadas, as falas dos entrevistados revelam que, intuitivamente e de forma implícita, as representações desses processos constituem uma referência para as suas respostas. Assim sendo, a ‘falta de estrutura da cidade para transportes alternativos’ emergiu como justificativa para o uso do carro:

Fortaleza não tem uma estrutura para transportes alternativos... uma bicicleta, não. Não tem vias até mesmo para pedestre, então você é obrigado a se locomover de carro porque não tem outras opções. A partir do momento que você tem outros transportes alternativos que são funcionais, você não sente falta do carro.

A dificuldade para andar de bicicleta ou a pé como alternativa ao uso do carro não é somente atribuída à falta de ciclovias ou às más condições das calçadas, mas também às ‘condições climáticas’ da cidade. Situada logo abaixo da linha do Equador, no Nordeste do Brasil, Fortaleza é conhecida como ‘Cidade do Sol’, pois são raros os dias do ano em que o sol não brilha com vigor nesta capital. Apesar de a temperatura média anual divulgada nos principais sítios de informação sobre a cidade ser de 26 graus Celsius, em muitas horas do dia ultrapassa os 30 graus, o que torna desagradável caminhar a pé por suas ruas pouco arborizadas. Isto foi dito de forma clara e enfática pelos participantes dos grupos focais.

Ela [Fortaleza] tem um clima bastante agradável, mas o sol machuca muito. Portanto eu acho que se tivesse uma campanha, as pessoas passariam a usar a sombrinha, e as pessoas deixariam de usar o carro até mesmo o ônibus, porque cinco ou seis quarteirões, todo mundo é capaz de fazer isto.

Quando o sol está quente sempre venho de ônibus e de noite volto a pé.

Não fosse o clima ou as longas distâncias, ‘andar a pé’ propiciaria uma sensação de autonomia e liberdade própria do movimento, da possibilidade de ir e vir, geralmente só valorizada por aqueles que já nasceram impossibilitados de se locomover ou que perderam essa capacidade por doença ou acidente. Todavia, as cidades não têm mais a dimensão humana: elas estão cada vez mais expandidas no espaço, e a moradia, o trabalho ou a escola estão

cada vez mais distantes um do outro, acarretando longos trajetos difíceis de serem percorridos a pé, nos entretempos das agendas lotadas que caracterizam o *budget* temporal dos indivíduos na contemporaneidade. Assim, o prazer de desfrutar de uma caminhada separou-se dos trajetos cotidianos. Hoje em dia as caminhadas ficaram restritas às atividades de lazer mais próprias dos finais de semana. Os meios de transporte, sejam eles individuais ou coletivos, e tenham duas ou quatro rodas, se impõem como necessários para realizar a maior parte dos percursos diários.

Assim sendo, dentro da configuração atual das cidades nacionais, a ‘sensação de liberdade e autonomia’ está diretamente relacionada ao uso do carro individual. Esta categoria, fazendo parte do grupo dos ‘fatores subjetivos’ relacionados ao automóvel, foi, repetidas vezes e das mais diversas formas, mencionada pelos entrevistados.

Eu gosto muito de dirigir, até pela questão da independência mesmo, de eu virar aonde eu quero, fazer o trajeto que eu quero. Às vezes quando tá engarrafado eu puxo logo para direita e reinvento o meu trajeto.

Você, de carro, vai na hora que quer e chega na hora que quer, você tem autonomia.

Eu sinto um pouco da diferença de ter o meu próprio carro porque posso andar e sair para onde quiser, e não tenho que pedir autorização de ninguém para poder sair. Eu acho que isso muda um pouco a vida do motorista.

Como é possível observar por meio das falas transcritas acima, a categoria ‘autonomia’ reúne ainda outros significados correlatos, como, por exemplo, ‘independência’, também confirmada pelas declarações abaixo:

Quando eu ganhei meu carro foi minha carta de alforria... Sensação de independência... Dei meu grito de independência.

Quando ganhei meu carro eu achei a melhor coisa do mundo porque eu não ia mais depender da minha mãe para ir e vir.

Na percepção dos entrevistados, a categoria ‘autonomia’ está ainda relacionada à ‘responsabilidade’:

Quando você tem um carro tem a liberdade, mas agora você começa a ter uma responsabilidade que antes você não tinha... É como se eu tivesse virado adulta de verdade, depois que eu peguei o carro.

Dentre os fatores subjetivos associados ao carro e ao ato de dirigir, ‘o poder’ se apresentou como o mais frequente. O carro pode ser visto como uma extensão do corpo da pessoa, uma capa que a protege e que, ao mesmo tempo, lhe dá a sensação de superioridade e poder, servindo eventualmente como arma ou objeto de agressão. É bem conhecido o desenho animado produzido em 1950 pelos estúdios de animação de Walt Disney, no qual o Pateta, o cão sensível e manso, transforma-se em um sujeito mal educado, impaciente e agressivo quando está atrás do volante de seu automóvel. Tais sentimentos não parecem estranhos aos entrevistados, a avaliar pela fala de um deles: ‘Eu encontrava um jumento na estrada, tinha que passar por cima.’

Tillmann e Hobbs, citados por Rozestraten (1988), referem que a personalidade não muda quando as pessoas se sentam diante do volante do carro, mas ocorre que certos traços controlados no convívio social se tornam manifestos, acrescentando que “o homem dirige assim como vive” (p. 59).

O poder transmitido pelo carro a seu dono assenta-se no valor, na admiração e no tamanho do veículo. O pedestre e o ciclista,

sem proteção, são inferiorizados e desrespeitados. Na verdade, o poder se amálgama às características materiais e físicas das viaturas que estão diretamente relacionadas a seu preço e informam de imediato as possibilidades financeiras do proprietário. Com efeito, o automóvel é uma das expressões do *status* econômico e social que confirma as representações de prestígio com peso nas relações interpessoais. Assim, como diz DaMatta (2010), tanto o sentimento quanto o comportamento do dono podem variar segundo a marca e o modelo do automóvel, que no Brasil são elementos de distinção e superioridade social. Algumas falas dos entrevistados revelaram fielmente o que está aqui explicitado:

O cara quando entra no carro acha que está armado... e usa isto para humilhar o carro menor, o pedestre, o ciclista e até mesmo o motociclista.

Você se sente melhor dentro de uma 'Pajero' e 'um nada' dentro de um fusca. Eu acho que tem muita relação de poder com a estrutura do carro que a gente tem...

A 'Hilux' me dá uma sensação de força mesmo. Ela dá um diferencial no trânsito e isso é muito importante. Eu me sinto melhor do que quando eu tinha um Fiat 147. Uma sensação de absoluto.

Foi também possível perceber que o carro é parte integrante do 'espaço de afetos' de seu proprietário e que, muitas vezes, ele é usado para expressar seus sentimentos, sejam estes positivos ou negativos. Essa afirmativa fica clara na seguinte fala:

Às vezes a gente está com raiva, chateada... a gente pega o carro e sai rasgando para mostrar para todo mundo que a gente está ali e que é maior do que todo mundo.

Ainda no que concerne ao campo dos afetos, observou-se que o carro possibilita a seu dono ser útil e gentil com as pessoas de suas relações, da mesma forma que favorece a partilha entre os membros da família e a mediação entre eles:

Eu me sinto útil levando as pessoas para os seus compromissos. Isso me faz bem. Eu adoro dar carona.

Lá em casa, eu divido o carro com meus irmãos e com minha mãe.

Eu fui aos poucos conduzindo o carro e a relação [com a mãe] de outra forma.

O carro é como se fosse um membro da família. Tenho o maior cuidado com ele. Ele tem até nome!

Mas se for meu namorado dirigindo o meu carro, ou qualquer pessoa dirigindo meu carro,... eu já não gosto porque aí é como se ele não soubesse dirigir meu carro. Acho que é um certo ciúme que eu tenho do carro.

Discorrendo sobre essa particularidade, DaMatta (2010, p. 84) diz:

...o automóvel ajuda a transformar indivíduos em pessoas, dando-lhes um sentimento de singularidade e de história, de sucesso e de superioridade (ou fracasso) social, na medida em que igualmente se transforma e *vira*, como falamos no Brasil, uma coisa nossa: meu carro, como eu, deve receber um tratamento fundado na simpatia e no respeito. Quando isso acontece, os automóveis passam a ser parte integral de nossas personalidades, perdendo o anonimato que os impessoalizava quando foram fabricados (junto a milhares de outros veículos) e, como o nosso *toyotinha*, o nosso *fusquinha* ou a nossa *lata-velha*, entram no espaço da família e no afeto que dela se espera.



A partir das observações de DaMatta (2010) e dos diversos fatores subjetivos elencados, percebe-se que o carro e, de forma particular, a noção subjetiva de carro, está para além do modelo e da marca que lhe são próprios: ele é construído da mesma forma que constrói os seus usuários, destacando-se como uma construção social elaborada a partir da cultura e dos valores instituídos socialmente. O carro pode influenciar na formação de hábitos, convertendo-se em algo muito necessário e gerando dependência, estado que, quando exacerbado, pode tornar-se uma espécie de 'vício', como expressaram os entrevistados:

Vai pra esquina, tem necessidade de ir de carro.

Sempre com o carro. Estou tão habituada que, por menor que seja o percurso, é sempre feito de carro.

Eu me habituei tanto a andar de carro que eu tenho medo de andar a pé... o carro é como parte do meu corpo, um vício.

## Considerações Finais

Enquanto cidadãs e pesquisadoras interessadas nas relações pessoa-ambiente, não há como não ser tocadas pela problemática da mobilidade urbana, sobretudo ao se habitar cidades de grande e médio porte, inseridas em complexas regiões metropolitanas. Diariamente se sofre suas mais diversas e funestas consequências – engarrafamentos, atrasos, poluição, acidentes etc. – bastando para isto se sair às ruas e ter que se deslocar na cidade, uma vez que o caos no trânsito é uma característica presente em grande parte do mundo. A diferença entre algumas cidades estrangeiras e as brasileiras é que as primeiras parecem estar mais avançadas nas discussões, tendo implementado ações efetivas, de forma que as dificuldades vivenciadas pelo excesso de circulação motorizada estão muitas vezes equacionadas e cuidadas por políticas públicas que visam a sua redução.

Todavia, este estudo possibilitou uma visão mais dialética do automóvel. Uma análise ampliada deste objeto permitiu percebê-

-lo não apenas como o 'vilão' das cidades, desconsiderando seu lado prático e funcional. Com efeito, o carro, em sua materialidade, funciona como uma espécie de extensão das pernas, permitindo vencer grandes distâncias em espaços de tempo reduzidos, além de concatenar trajetos de acordo com a necessidade ou conveniência de seu usuário. Ademais, suas múltiplas funções o transformam em 'casa ambulante' que confere conforto e comodidade, resultante de tecnologias cada vez mais avançadas. Tais reflexões referem-se à dimensão objetiva dos veículos.

Para além dessas dimensões objetivas, há também toda uma gama de representações que permeiam o imaginário coletivo e atribuem sentimentos de segurança, autonomia, liberdade e poder àqueles que possuem um carro, além de estimular o desejo dos aspirantes a proprietários.

O conjunto de atributos objetivos e subjetivos relativos ao automóvel e, em especial ao automóvel particular, dificulta o equacionamento de políticas que visem delimitar seu uso como meio de transporte hegemônico. Sem se deter nas questões de ordem estrutural da cidade, é possível ressaltar que todo e qualquer empreendimento ou intervenção que vise minimizar as mazelas ocasionadas pela primazia do carro privado não pode prescindir da avaliação das dimensões objetivas e subjetivas relativas a seu uso.

Além disso, é preciso considerar o fato de se estar inserido em uma sociedade capitalista que se alimenta da produção e do consumo de bens, dinâmica cuja perpetuação destaca-se como característica inerente ao próprio sistema. Essa é uma dificuldade suplementar da qual é necessário se ter consciência. Acrescenta-se a ela a constatação de que, dentre os bens produzidos, o carro destaca-se como objeto mágico, que exerce fascínio na medida em que fusiona, numa síntese dinâmica, o espaço e o tempo, produzindo o milagre do deslocamento sem esforço (Baudrillard, 1968).

Compreendendo-se, pois, tanto as facilidades oferecidas pelo carro quanto a intensidade de suas representações, sem, no entanto, se render a elas, resta acreditar que a decadência da qualidade de vida nas cidades ocasionada pelo excesso de automóveis possa vir a sensibilizar e encorajar uma mudança de direção.

Na verdade, se está submetido ao culto do carro e o am-

biente das cidades se encontra degradado. Os espaços livres para perambular e desfrutar do contato com a natureza e interagir com outros concidadãos estão cada vez mais raros e restritos a pequenas ilhas, como algumas praças e parques. Todavia, não é possível acreditar que soluções urbanísticas como, por exemplo, vias mais largas, corredores específicos para transportes mais sustentáveis, viadutos para uma melhor fluidez no tráfego etc., visando a oferecer melhores condições de circulação possam vir a resolver esta problemática. Certamente aliviarão alguns fatores que estão postos, mas é preciso que se saiba que, em longo prazo, se voltará ao ponto de partida, caso não sejam implementadas políticas e comportamentos de restrição ao uso do carro.

Entende-se, ainda, que de nada adianta se apontar sugestões e programar ações se não se iniciar um trabalho paralelo de educação com o propósito de conscientizar os cidadãos para que possam perceber a inconsequência do uso insistente e compulsivo do automóvel particular como único meio de transporte. Apesar de não se considerar esta uma tarefa fácil, acredita-se que o referencial da Psicologia Ambiental, que se assenta nos estudos da percepção, dos sentimentos, dos afetos e comportamentos das pessoas em relação aos diferentes ambientes em que vivem, aparece como a abordagem própria para se analisar essa questão. A busca de formas criativas que levem as pessoas a compreenderem a necessidade de mudar seu comportamento e, principalmente, as motivem a agir, vencendo a inércia e adotando comportamentos pró-ambientais, a partir de novas possibilidades de mobilidade em seu dia-a-dia, deve também fazer parte de uma agenda de ação.

Dessa maneira, a aplicação de medidas educativas, restritivas e punitivas e não apenas sua formalização, como é frequente neste País, precisa ser implementada. Acredita-se que a vivência de novas realidades propiciadoras de bem-estar possa ser formadora de hábitos que motivem as pessoas a buscarem uma qualidade de vida mais sustentável, dando início a um círculo positivo de ação e reação, como atestam os estudos da Psicologia Ambiental. Para se pôr em prática soluções dessa natureza, a colaboração dos gestores é necessária tanto na criação e cumprimento de leis, quanto na aplicação de políticas públicas que privilegiem os transportes coletivos e modais mais sustentáveis de forma a impedir a propa-

gação do automóvel individual.

É possível, portanto, vislumbrar novas investigações sobre as dificuldades vivenciadas pelos cidadãos e sua percepção dos espaços públicos de forma a melhor se compreender o comportamento humano nesses espaços. As inúmeras pesquisas e estudos existentes sobre os temas centrais deste trabalho – mobilidade e carro –, bem como sobre outras temáticas que os tangenciam, como espaço público, trânsito, cidade, políticas públicas, complementaram a compreensão do assunto abordado. Nesse sentido, vale mencionar a segregação entre classes sociais, o clima e o culto da aparência como particularidades próprias ao ambiente social desta capital, os quais merecem uma análise à parte e, provavelmente, uma nova pesquisa.

## Referências

- Albarello, L. (1997). Recolha e tratamentos quantitativos dos dados de inquéritos. In L. Albarello, F. Digneffe, J.-P. Hiernaux, C. Maroy, D. Ruquoy & P. Saint-Georges, *Práticas e métodos de investigação em Ciências Sociais* (pp. 48-83). Lisboa, Portugal: Gradiva.
- Araújo, E. R. (2004). *A mobilidade como objeto sociológico*. Recuperado de <http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/3913>
- Balbim, R. (2004). *Mobilidade: Uma abordagem sistêmica*. Recuperado de [http://homologa.ambiente.sp.gov.br/EA/adm/admarqs/Renato\\_Balbim.pdf](http://homologa.ambiente.sp.gov.br/EA/adm/admarqs/Renato_Balbim.pdf)
- Bardin, L. (2010). *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70.
- Baudrillard, J. (1968). *Le système des objets*. Paris, France: Gallimard.
- Canzler, W., & Knie A. (1998). *Möglichkeitsräume: Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik*. Wien; Köln; Weimar: Böhlau.

- DaMatta, R. (2010). *Fé em Deus e pé na tábua ou como e porque o trânsito enlouquece no Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco.
- Departamento Estadual de Trânsito do Ceará. *Estatísticas*. Recuperado de <http://portal.detran.ce.gov.br/estatisticas>
- Duarte, C. F. (2006). *Forma e movimento*. Rio de Janeiro: Viana & Mosley.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2013). *Censo demográfico 2010*. Recuperado de <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/sinopse.pdf>
- Intervenções: Av. Washington Soares sofrerá desvio em 15 dias. (2010, 4 setembro). *Diário do Nordeste*, p. 15.
- Kruger, J., Ham, S. A., Berrigan, D., & Ballard-Barbash, R. (2008). Prevalence of transportation and leisure walking among US adults. *Preventive Medicine*, 47(3), 329-334.
- Mello, L. F., Pires, M. C. S., Ojima, R., & Marandola, E., Jr. (2004). A busca do lugar: Mobilidade e riscos no espaço metropolitano de Campinas. *Anais do Seminário Questão Ambiental Urbana: Experiências e Perspectivas* [CD-ROM]. Brasília, DF, 1-25.
- Moles, A. A. (1976). *Micropsychologie et vie quotidienne*. Paris: Denoël/Gonthier.
- Mortari, R., & Euzébio, G. L. (2009). O custo do caos. *Desafios do Desenvolvimento* (53), 18-24.
- Organização das Nações Unidas. (1948). *Declaração universal dos direitos humanos* (1948). Recuperado de [http://portal.mj.gov.br/sedh/ct/legis\\_intern/ddh\\_bib\\_inter\\_universal.htm](http://portal.mj.gov.br/sedh/ct/legis_intern/ddh_bib_inter_universal.htm)
- Powell, R. A., & Single, H. M. (1996). Focus groups. *International Journal of Quality in Health Care*, 8(5), 499-504.
- Rozestraten, R. J. A. (1988). *A psicologia do trânsito: Conceitos e*

**388** SYLVIA CAVALCANTE, GLEICE ELALI, TEREZINHA FAÇANHA ELIAS, HELENI SANTOS BARREIRA DE SOUZA PINTO, ÂNGELA MARIA DA COSTA ARAUJO, MAYARA PINHO DE CARVALHO E OLGA DAMASCENO NOGUEIRA DE SOUZA

*processos básicos*. São Paulo: Atlas.

Santos, C. N., & Vogel, A. (1985). *Quando a rua vira casa: A apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro*. São Paulo: Projeto.

Schor, T. (1999). O automóvel e o desgaste social. *São Paulo em Perspectiva*, 13(3), 107-116.

Trânsito sem saídas: Fortaleza à beira do colapso. (2010, maio 17). *Diário do Nordeste*, pp. 8-9.

---

*Recebido em 07 de abril de 2012*

*Aceito em 11 de maio de 2012*

*Revisado em 25 de outubro de 2012*