

MOBILIDADE URBANA E COMPORTAMENTO¹

URBAN MOBILITY AND BEHAVIOR

Marcelo Quintana Soares² e Felipe Schroeder de Oliveira³

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo compreender os desafios ligados à mobilidade urbana no Brasil. Para tanto, realizou-se uma revisão bibliográfica utilizando livros de referência e bases de dados científicos. Os resultados foram organizados em duas seções: o processo de urbanização e o comportamento no trânsito. Conclui-se que a melhora da mobilidade urbana passa pela implantação de programas de educação para o trânsito.

Palavras-chave: planejamento urbano, trânsito, cidades.

ABSTRACT

This work aims to understand the challenges of urban mobility in Brazil. Therefore, it was performed a bibliographic review in scientific database and books. The results were organized in two sections: the urbanization process and the traffic behavior. We conclude that the action for the improvement of urban mobility involves deployment of education programs for the traffic.

Keywords: *urban planning, traffic, cities.*

¹Trabalho Final de Graduação - TFG.

²Acadêmico do Curso de Psicologia - Centro Universitário Franciscano. E-mail: marcelokintana@gmail.com

³Orientador - Centro Universitário Franciscano. E-mail: schroeder.felipe@gmail.com

INTRODUÇÃO

A compreensão do processo de urbanização brasileiro pode esclarecer a origem do cenário da mobilidade urbana apresentado nas cidades. O crescente número de automóveis nas vias e a falta de planejamento urbano evidenciam contrastes culturais e sociais que têm como palco as ruas das cidades.

O problema da mobilidade urbana é resultante de um conjunto de fatores. Um destes é o pouco investimento em transporte público de qualidade ao lado de raros planejamentos para ampliação e qualificação das vias públicas e estacionamentos para veículos. Os automóveis particulares, vistos como a principal solução para o problema da mobilidade urbana, acaba por ser prejudicada em sua eficiência pelo colapso do trânsito nas cidades. A mobilidade torna-se um problema para todas as classes sociais, insatisfeitas pelo alto custo e pouca eficiência do transporte público ou pela escassez e precariedade das vias para os automóveis e pedestres.

A mobilidade urbana hoje está restrita, dos condomínios fechados até às favelas. Nas vias, onde a velocidade não deveria ser a prioridade, a ultrapassagem é sinônimo de poder e a marca e o modelo do carro de *status* social. O comportamento transgressor das pessoas no trânsito espelha a falta de educação e preparação para a convivência nas cidades.

Para melhor compreender este cenário e os problemas que advêm dele, é importante que façamos um resgate do processo de urbanização brasileiro, compreendendo suas origens, os fatores sociais e políticos que contribuíram para sua constituição. Para tanto, realizou-se uma busca na literatura sobre artigos e livros publicados, os quais procuram explicar a origem deste cenário e as perspectivas para a sua transformação. A apropriação de um diagnóstico exposto pela literatura pode ser um passo importante para nortear e sinalizar os campos de estudos específicos que possam contribuir para a melhoria da mobilidade urbana brasileira.

MATERIAL E MÉTODOS

O presente trabalho consiste numa revisão bibliográfica. Esse tipo de estudo tem como objetivo esclarecer e desenvolver ideias e conceitos, tendo em vista a formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores (GIL, 2006).

Consultaram-se livros com conteúdo específico e artigos científicos. Os descritores utilizados para a busca nas bases de dados foram: mobilidade urbana, trânsito e comportamento. Segundo Lakatos e Marconi (1996) um estudo de caráter bibliográfico permite ao pesquisador obter uma bagagem teórica variada, fazendo com que a pesquisa se constituísse em um material rico sobre o tema estudado, bem como com a finalidade de ampliar o conhecimento.

Os resultados foram organizados em duas seções: o processo de urbanização e o comportamento no trânsito.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO

A partir do século XVIII a arquitetura começou a aproximar-se das questões ligadas ao processo de urbanização (SOUSA; SOUSA, 2009). A qualidade física dos bairros residenciais, a distância entre este e o local de trabalho, a existência e localização de vários tipos de serviços distribuídos, aleatoriamente, pelas cidades e a qualidade ambiental acabam se mostrando importantes fatores no desenvolvimento urbano que, por sua vez, têm conexão no estabelecimento e manutenção das relações pessoais (AGUIAR, 2004).

Historicamente, a política habitacional brasileira reforçou a exclusão social e a segregação espacial dos mais pobres ao destinar-lhes moradias precárias em periferias distantes desprovidas de serviços e equipamentos urbanos essenciais (ARAÚJO, 2011). Quanto mais a cidade se expande, acaba por empurrar as massas populares para os piores espaços que se acham dentro do perímetro urbano. Torna-se visível um hiato social e físico, bairros habitados por pessoas de acordo com seu nível econômico, levando a problemas na circulação nas grandes e médias cidades (SOUSA; SOUSA, 2009). Junta-se a isso, o problema do planejamento da mobilidade urbana, que é desenvolvido pelos gestores públicos levando em consideração seus interesses políticos (MACEDO, 2004), enquanto as cidades se desenvolvem sem o seguimento de um plano diretor de desenvolvimento urbano, cientificamente, delineado.

No contexto da organização urbana pautada na segurança pública, existem as áreas residenciais que se focam na privatização dos espaços, diminuindo ou elitizando os espaços públicos. Na tentativa de se protegerem dos bolsões de miséria são construídos condomínios dentro de muros, com segurança garantindo o acesso restrito. Estes condomínios lembram as velhas cidades muradas da idade média, porém, com uma diferença: os muros de hoje cruzam a cidade ao invés de cercá-la. Este contexto fundamenta a ideia de que, cada vez mais, vivemos dentro de *bunkers* urbanos para garantir a segurança das pessoas (PAESE, 2006). Este cenário, então, contribui para a perda da sensibilidade nas relações humanas dentro das cidades (ALVARES, 2007).

As praças e ruas, como espaços de convívio público são pouco utilizadas pela população, devido à precariedade e insegurança e, cada vez mais, mostram-se como grandes espaços vazios. As áreas públicas de convivência deveriam contribuir bem mais para que os habitantes da cidade ampliassem suas relações humanas. Porém, ao longo do tempo, esses espaços foram cedidos para o aumento viário, dos estacionamento ou, simplesmente, invadidos pelos veículos e pelo comércio informal (PAESE, 2006).

Na década de 50, o governo Juscelino Kubitschek (1956-1961) impulsionou a indústria automobilística e a construção de rodovias que interligavam o País, orientado por sua política de mo-

dernização e de interiorização. Como reflexo, o automóvel começava a receber incentivo para sua aquisição e uso, como principal meio de transporte (SILVA, 2012).

O planejamento urbano deve pensar a cidade para as pessoas tendo o indivíduo como o centro do processo, no presente e em um futuro almejado. Aspectos tais como: as condições de vida e de trabalho das pessoas, o acesso a equipamentos e serviços e os estilos de vida são influenciados pelos planos, políticas e iniciativas dos urbanistas (AGUIAR, 2004).

O arranjo físico de muitas cidades, quando em desenvolvimento não planejado, prejudica o espaço dos pedestres e dos passageiros de transporte público. Os pobres, as crianças e os idosos em particular, são os mais afetados por restrições ao acesso seguro. A necessidade de circular está ligada ao desejo de realização das atividades sociais, culturais, políticas e econômicas consideradas necessárias numa sociedade. O ambiente de trânsito é caracterizado por diferenças enormes entre as pessoas, classes e grupos sociais, que sempre revelam contrastes sociais e políticos (VASCONCELLOS, 2005).

Refletir sobre a mobilidade urbana significa pensar sobre os deslocamentos, a partir das necessidades das pessoas e seu acesso às facilidades, aos serviços e às oportunidades que as cidades oferecem. Isso significa que o conceito de mobilidade urbana vai além do deslocamento de veículos ou do conjunto de serviços implantados para estes deslocamentos. Pensar a mobilidade urbana é mais que tratar apenas transporte e trânsito (BALBIM, 2004).

Nas sociedades em que a população se apresenta com grandes diferenças sociais e econômicas, a apropriação integral das vias torna-se possível apenas para as pessoas com recursos variados, financeiros e de transportes (VASCONCELLOS, 2005). A mobilidade cresce acentuadamente com a renda, repercutindo numa maior diversidade de atividades feitas pelas pessoas. Quanto maior a renda, mais viagens, mais deslocamentos e maior a distância percorrida (ARAÚJO, 2011).

A forma como as pessoas deslocam-se na cidade é influenciada pela oferta de sistemas de transporte, conforme for sua qualidade, seu custo, sua acessibilidade, será sua atratividade e, portanto, sua utilização. Cada pessoa tem demandas diferentes no trânsito que são inerentemente conflitantes e que precisam ser negociadas (VASCONCELLOS, 2005). O serviço de transporte coletivo democratiza a mobilidade e constitui um modo de transporte imprescindível para reduzir congestionamentos (ARAÚJO, 2011).

As limitações no trânsito têm uma história que inicia quando o Brasil fez uma opção pelo transporte terrestre de cargas por caminhões e individual pelos automóveis particulares, o que levou o Poder Público a primar pela organização das cidades para os veículos e não para as pessoas (HOFFMANN et al., 2003).

O planejamento urbano leva em consideração a relação entre indivíduo e o ambiente, desenvolvendo medidas necessárias para assegurar que o ambiente urbano não exerça um papel prejudicial para o ser humano (AGUIAR, 2004). Assim, a mobilidade urbana tem como premissa, que o ser humano é o seu bem maior, articulando um horizonte mais humanizado da circulação, priorizando o ser humano, e não mais os veículos automotores (ALMEIDA, 2010).

COMPORTAMENTO NO TRÂNSITO

Os impactos sobre a saúde humana oriundos dos transportes têm se revelado uma grande preocupação. Neste sentido, é fundamental que os centros urbanos estejam melhores preparados no sentido de oferecer à sua comunidade informações sobre estas questões (COSTA, 2003). Habitam o trânsito, condutores e pedestres, cada um com seus próprios pensamentos, objetivos, anseios e necessidades. Estas necessidades individuais acabam fundamentando os conflitos e, conseqüentemente, aparecem as expressões de fúria, raiva, ansiedade ou o medo (CRISTO, 2012). A tentativa de explicar o comportamento de risco no trânsito está relacionada à influência de um contexto complexo de variáveis individuais, comportamentais, ambientais e sociais (PANICHI; WAGNER, 2006).

O acúmulo de veículos, o estresse vivenciado pelas pessoas, os obstáculos no percurso, entre tantas outras situações que o indivíduo fica exposto, propiciam vir à tona os aspectos psíquicos que estavam reprimidos, expressados pelos mais diversos tipos de comportamentos. A pessoa demonstra o desejo de ser o melhor, o mais habilidoso, o mais corajoso em comparação aos outros. Cria-se então, a dificuldade em ser empático, ainda mais quando os envolvidos estão anônimos dentro de um automóvel no meio de uma multidão de condutores, não atribuindo a este ou àquele a responsabilidade, apenas vendo-o como obstáculo ao destino (ALMEIDA, 2010).

No Brasil, o condutor do automóvel é considerado, no senso comum, como o único indivíduo de direitos no trânsito, cultura que não reconhece o direito das pessoas e vê o automóvel como símbolo de poder e *status*, onde quem possui o carro maior, melhor e mais potente é o dono da via (SILVEIRA, 2011). Esse poder imaginário estaria relacionado ao valor simbólico de potência atribuído aos veículos (ARAÚJO, 2011). Vivemos numa sociedade que prioriza o consumo e a rapidez, o que reverbera no ritmo das pessoas em relação aos seus valores e às suas escolhas. E o carro oferece a satisfação e a sensação de ser bem-sucedido, portanto, a principal via deste consumo (ALVARES, 2007).

Uma das alternativas ao automóvel particular é o transporte público que, por sua vez, é tratado como coisa menor, para pobres, recebendo pouco incentivo e, por isso, sendo pouco contemplado na plataforma de campanha de políticos. As cidades têm sido moldadas para atender unicamente ao automóvel, levando o transporte público sem prioridade para uma crise de perda de atratividade e sua conseqüente inviabilidade financeira (ARAÚJO, 2011). O transporte público acaba deixando de ser uma alternativa viável de mobilidade das pessoas e é visto pela população como algo desfavorável, incômodo e inseguro, o que acelera a aquisição de um veículo próprio. O aumento nas vendas de motos e automóveis para uso próprio ilustram a expressão do individualismo (ALMEIDA, 2010).

Um exemplo de alternativa para o pesado trânsito de veículos das cidades é a bicicleta. Ela tem o poder de transformação social, com ela, as pessoas têm condições de descobrir seu bairro, sua cidade, influenciando na constituição de sua identidade, além de contribuir para a melhoria de sua saúde física e psíquica (DELABRIDA, 2004). O seu uso, no entanto, depara-se

com ressalvas se for levado em consideração o campo da segurança ocasionada pela falta de infraestrutura das cidades e o desrespeito ao ciclista pela população.

Um dos aspectos relevantes para a situação atual do trânsito é o conflito casa e rua. Culturalmente, há distinção de atitudes, até gestos, roupas, assunto e papéis sociais desenvolvidos no espaço privado e considerados aceitáveis em ambientes públicos. Por tudo isso, não se pode misturar o espaço de casa com o da rua, sem criar conflitos. A rua implica na falta de controle, um local de castigo, do empenho e do trabalho (DAMATTA, 1997b).

Assim, o espaço e a cultura de poder do automóvel influenciam no comportamento do motorista. O trânsito é extremamente frustrante quando o desejo dos motoristas de seguir em frente não é satisfeito. Quanto aos limites impostos pela legislação, a sua frágil fiscalização e a fragilidade da responsabilização penal de seus infratores fazem com que todo esforço seja destituído de seu fim (ALMEIDA, 2010). A imposição de multas funciona para conter o comportamento perigoso através de punições (ROZESTRATEN, 1988).

O punir estabelece uma associação entre o comportamento indesejável e a consequência desagradável. Devido ao não multar quando ocorre a infração, cria-se uma relação positiva entre correr e chegar a tempo, o que incentiva este comportamento, ao invés de promover uma consequência desagradável, como uma punição. Quando ocorre a punição, o motivo desta deve ser esclarecido para o infrator. O infrator não é multado porque se descuidou e foi pego; porque não viu o aviso de controle eletrônico de velocidade; porque não conseguiu frear a tempo, mas sim, por colocar a sua vida e de outras pessoas em risco (BIANCHI, 2009). Grande parte dos motoristas procura modificar o seu comportamento, simplesmente para evitar as penalidades previstas na legislação, se assim as percebesse (BOTTESINI, 2010).

Quando o comportamento irresponsável resulta na morte de alguém no trânsito, o argumento utilizado é de que não houve a intencionalidade por parte do motorista. A indústria automobilística, em sua publicidade, reforça o comportamento da direção irresponsável e perigosa. Comportamentos como “correr risco” é identificado como comportamento jovial e “contestador”. A alta velocidade é veiculada como sinônimo de “liberdade” e poder. E, em relação aos problemas, o “outro” é quem deve ser culpado, independentemente das circunstâncias. A demora na elaboração de uma fiscalização e de uma ação governamental mais efetiva, embora a existente tenha muitas falhas, gerou a cultura de impunidade generalizada (FARIA, 2002).

As pessoas tendem a pensar a cidadania apenas em termos dos direitos a ganhar, deixando de lado, o fato de que elas próprias podem ser o agente da existência desses direitos (COVRE, 2003). Se algo não funciona como deveria, muitos costumam culpar os outros por seu infortúnio, não reconhecendo a sua parcela de responsabilidade no universo de relações em que estão imersos (ALVARES, 2007). O exercício de cidadania é constantemente identificado como submissão, o que provoca rebeldia. Na prática, embora Velho (1981) considere que ainda remetemos ao estado,

o controle de nossas vidas e aceitamos sua tutela e eventuais arbitrariedades, parece que fazemos isso com resistências.

Para descobrir, compreender e mudar o comportamento das pessoas no trânsito é preciso desenvolver pesquisa na área, especialmente no Brasil, onde se apresentam inadequações e altos índices de acidentes e vítimas do trânsito. O envolvimento acadêmico para se estudar o homem no trânsito é considerado como algo erudito, prolixo e ininteligível. As ações punitivas e, supostamente, preventivas são colocadas em prática imediatamente sem que se reúnam as informações necessárias para que estas ações se convertam em conhecimento. Dessa maneira, contribui-se para “congelar” a psicologia do trânsito, limitando-a a atuações pontuais nos exames para obtenção da Carteira Nacional de Habilitação ou eventuais intervenções no campo da educação para o trânsito (MACEDO, 2004).

A repressão espacial, social, econômica que o ambiente viário criou, faz com que o confinamento nas casas se torne cada vez maior, consagrando um tempo em que computadores substituem janelas. Quanto mais perigosas e feias as ruas se tornam, mais ocorre a utilização de computadores e celulares na comunicação virtual (PAESE, 2006).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ampliação do sistema viário para a fluidez dos automóveis drenou a maior parte dos recursos destinados aos transportes públicos (ARAÚJO et al., 2011). Se faz necessário, o investimento em pesquisas e políticas públicas que priorizem a locomoção de pessoas e não a de automóveis.

A educação para o trânsito constitui a base das ações para a melhoria da mobilidade urbana. Com a implantação de programas em educação para o trânsito, as taxas de acidentes diminuem, a vida nas cidades passaria a ser mais segura e menos suscetível à influência dos fatores estressores oriundos do trânsito (FARIA et al. 2008).

A sociedade brasileira precisa repensar suas atitudes no trânsito, os gestores públicos, por sua vez, devem priorizar a construção de espaços públicos de convivência e ver o transporte público como uma prioridade.

REFERÊNCIAS

AGUIAR, S. **“À espera do comboio na paragem do autocarro” ou as implicações as implicações do estresse em meio urbano sobre a saúde e a qualidade de vida**. 2004. 196f. Dissertação (Mestrado em Psicologia Aplicada especialidade Psicologia da Saúde) - Instituto Superior de Psicologia Aplicada, Lisboa, 2004.

ALMEIDA, M. da G. **A violência na Sociedade Contemporânea**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2010.

ALVARES, R. C. M. **Modos e implicações do Transitar na Cidade Contemporânea**. 2007. 101f. Dissertação (Mestrado em Psicologia Social e Institucional) - Instituto de Psicologia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2007.

ARAÚJO, M. R. M et al. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. **Psicologia & Sociedade**, Sergipe, v. 23, n. 3, p. 574-582, 2011.

BALBIM, R. **Mobilidade**: uma abordagem sistêmica. 2004. 10 p. Disponível em: <<https://goo.gl/EwXv5G>>. Acesso em: 07 out. 2011.

BIANCHI, A. (Org.). **Humanidade e trânsito**: desafios para um futuro sustentável. Curitiba, PR: Conselho Regional de Psicologia do Paraná, 2009. 290 p.

BOTTESINI, G. **Influências de medidas de segurança no trânsito no comportamento dos motoristas**. 2010. 111f. Dissertação (Mestrado de Engenharia de Produção) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

COSTA, M. **Mobilidade Urbana Sustentável**: um estudo comparativo e as bases de um sistema de gestão para o Brasil e Portugal. 2003. 196f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2003.

COVRE, M. L. **O que é cidadania**. São Paulo, SP: Brasiliense, 2003.

CRISTO, F. **Psicologia e Trânsito, Reflexões para pais, educadores e (futuros) condutores**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2012.

DAMATTA, R. **Carnavais, malandros e heróis**: para uma sociologia do dilema brasileiro. 6. ed. Rio de Janeiro: Rocco, 1997a.

DAMATTA, R. **A casa & a rua**: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil. 5. ed. Rio de Janeiro: Rocco, 1997b.

DELABRIDA, Z. N. C. **A imagem e o uso da bicicleta**: um estudo entre moradores de Taguatinga. 2004. 77f. Dissertação (Mestrado em Psicologia Social e do Trabalho) - Universidade de Brasília, Brasília, Distrito Federal, 2004.

FARIA, E. **Bases para um programa de educação para o trânsito a partir do estudo de percepção de crianças e adolescentes**. 2002. 524f. Tese (Doutorado Engenharia de Transportes) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE, Rio de Janeiro, 2002.

FARIA, E. O.; BRAGA, M. G. C.; CAMPOS, G. H. B. Condições necessárias e objetivos da educação para o trânsito segundo o ponto de vista dos profissionais brasileiros da área. In: XIII CONGRESSO PANAMERICANO DE ENGENHARIA E TRÂNSITO E TRANSPORTE, Albany, Nova Iorque EUA, 2008. **Anais...** Nova Iorque, 2008.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2006.

HOFFMAN, M. H.; CRUZ, R. M.; ALCHIERI, J. C. (Org.). **Comportamento Humano no Trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. D. **A Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisas, elaboração, análise e interpretação de dados**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1996.

MACEDO, Gislene Maia de. **Estudo das relações entre o nível de habilidade e direção segura, a irritabilidade e o cometimento de violações e erros do motorista e o seu possível envolvimento em acidentes de trânsito**. 2004. 194f. Tese (Doutorado em Psicologia) - Instituto de Psicologia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

PAESE, C. **Caminhando, o caminhar e a cidade**. 2006. 173f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) - Programa de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura, Porto Alegre, 2006.

PANICHI, M. R. D.; WAGNER, A. Comportamento de risco no trânsito: revisando a literatura sobre as variáveis preditoras da condução perigosa na população juvenil. **Revista interamericana de psicologia**, Porto Alegre, v. 40, n. 002, p. 159-166, 2006.

ROZESTRATEN, R. J. A. **Psicologia do trânsito: conceitos e processos básicos**. São Paulo: EPU, 1988.

SILVA, F. H. V. C. A psicologia do trânsito e os 50 anos de profissão no Brasil. **Psicologia: ciência e profissão**, v. 32, n. esp., p. 176-193, 2012.

SILVEIRA, J. Z. **Qualidade de vida e sequelas de acidentes de trânsito**. 2011. 128f. Dissertação (Mestrado em Psicologia) - Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2011.

SOUSA, M. T.; SOUSA, J. Aspectos psicológicos relacionados à mobilidade e a acessibilidade no espaço urbano: uma revisão da literatura. **Revista Geografar**, Curitiba, v. 4, n. 1, p. 01-15, 2009.

VASCONCELLOS, E. A. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005.

VELHO, G. **Individualismo e Cultura**: notas para uma antropologia da sociedade contemporânea. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1981.