



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS (UFG)
FACULDADE DE ARTES VISUAIS (FAV)
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO PROJETO E CIDADE (PPGPROCIDADE)

OTÁVIO AUGUSTO PEREIRA TAVARES

Violência simbólica em transporte urbano: contribuições da
análise comportamental para mobilidade urbana.

GOIÂNIA

2023



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE ARTES VISUAIS

TERMO DE CIÊNCIA E DE AUTORIZAÇÃO (TECA) PARA DISPONIBILIZAR VERSÕES ELETRÔNICAS DE TESES

E DISSERTAÇÕES NA BIBLIOTECA DIGITAL DA UFG

Na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Federal de Goiás (UFG) a disponibilizar, gratuitamente, por meio da Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD/UFG), regulamentada pela Resolução CEPEC nº 832/2007, sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a [Lei 9.610/98](#), o documento conforme permissões assinaladas abaixo, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data.

O conteúdo das Teses e Dissertações disponibilizado na BDTD/UFG é de responsabilidade exclusiva do autor. Ao encaminhar o produto final, o autor(a) e o(a) orientador(a) firmam o compromisso de que o trabalho não contém nenhuma violação de quaisquer direitos autorais ou outro direito de terceiros.

1. Identificação do material bibliográfico

Dissertação Tese Outro*: _____

*No caso de mestrado/doutorado profissional, indique o formato do Trabalho de Conclusão de Curso, permitido no documento de área, correspondente ao programa de pós-graduação, orientado pela legislação vigente da CAPES.

Exemplos: Estudo de caso ou Revisão sistemática ou outros formatos.

2. Nome completo do autor

Otávio Augusto Pereira Tavares

3. Título do trabalho

Violência simbólica em transporte urbano: contribuições da análise comportamental para mobilidade urbana.

4. Informações de acesso ao documento (este campo deve ser preenchido pelo orientador)

Concorda com a liberação total do documento SIM NÃO¹

[1] Neste caso o documento será embargado por até um ano a partir da data de defesa. Após esse período, a possível disponibilização ocorrerá apenas mediante:

- a)** consulta ao(à) autor(a) e ao(à) orientador(a);
- b)** novo Termo de Ciência e de Autorização (TECA) assinado e inserido no arquivo da tese ou dissertação.

O documento não será disponibilizado durante o período de embargo.

Casos de embargo:

- Solicitação de registro de patente;
- Submissão de artigo em revista científica;
- Publicação como capítulo de livro;

- Publicação da dissertação/tese em livro.

Obs. Este termo deverá ser assinado no SEI pelo orientador e pelo autor.



Documento assinado eletronicamente por **Cristiano Farias Almeida, Professor do Magistério Superior**, em 17/01/2024, às 06:42, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Gabriel Teixeira Ramos, Professor do Magistério Superior**, em 24/01/2024, às 12:53, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Otávio Augusto Pereira Tavares, Discente**, em 24/01/2024, às 23:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **4318344** e o código CRC **936A3B35**.

Referência: Processo nº 23070.045459/2023-17

SEI nº 4318344

OTÁVIO AUGUSTO PEREIRA TAVARES

**Violência simbólica em transporte urbano: contribuições da
análise comportamental para mobilidade urbana.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Projeto e Cidade, da Faculdade de Artes Visuais, da Universidade Federal de Goiás (UFG), como requisito para obtenção do título de Mestre em Projeto e Cidade.

Área de Concentração: Projeto, Teoria, História e Crítica.

Linha de Pesquisa: Processos e Tecnologias de Projeto e Planejamento.

Orientador: Prof. Dr. Cristiano Farias Almeida.

GOIÂNIA

2023

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor, através do Programa de Geração Automática do Sistema de Bibliotecas da UFG.

Tavares, Otávio Augusto Pereira
Violência Simbólica em Transporte Urbano [manuscrito] :
Contribuições da análise comportamental para mobilidade urbana. /
Otávio Augusto Pereira Tavares. - 2023.
CLIX, 159 f.

Orientador: Prof. Dr. Cristiano Farias Almeida.
Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Goiás,
Faculdade de Artes Visuais (FAV), Programa de Pós-graduação em
Projeto e Cidade, Goiânia, 2023.
Bibliografia. Apêndice.
Inclui siglas, tabelas, lista de figuras.

1. violência simbólica. 2. mobilidade urbana. 3. análise
comportamental. I. Almeida, Cristiano Farias, orient. II. Título.

CDU 72



UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS
FACULDADE DE ARTES VISUAIS
ATA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO

Ata nº 026/2023 da sessão de Defesa de Dissertação de Otávio Augusto Pereira Tavares, que confere o título de Mestre(a) em Programa de Pós-graduação em Projeto e Cidade, na área de concentração em Projeto, Teoria, História e Crítica.

Ao/s vinte e cinco de agosto de dois mil e vinte e três, a partir da(s) quatorze horas, através de webconferência, realizou-se a sessão pública de Defesa de Dissertação intitulada “Violência simbólica em transporte urbano: contribuições da análise comportamental para mobilidade urbana.”. Os trabalhos foram instalados pelo(a) Orientador(a), Professor(a) Doutor(a) Cristiano Farias Almeida (FCT/UFG) com a participação dos demais membros da Banca Examinadora: Professor(a) Doutor(a) Ronny Marcelo Aliaga Medrano (UNB), membro titular externo; Professor(a) Doutor(a) Erika Cristine Kneib (UFG), membro titular interno. Durante a arguição os membros da banca não fizeram sugestão de alteração do título do trabalho. A Banca Examinadora reuniu-se em sessão secreta a fim de concluir o julgamento da Dissertação, tendo sido(a) o(a) candidato(a) aprovado(a) pelos seus membros. Proclamados os resultados pelo(a) Professor(a) Doutor(a) Cristiano Farias Almeida (FCT/UFG), Presidente da Banca Examinadora, foram encerrados os trabalhos e, para constar, lavrou-se a presente ata que é assinada pelos Membros da Banca Examinadora, ao(s) vinte e cinco de agosto de dois mil e vinte e três.

TÍTULO SUGERIDO PELA BANCA



Documento assinado eletronicamente por **Cristiano Farias Almeida, Professor do Magistério Superior**, em 25/08/2023, às 17:12, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Ronny Marcelo Aliaga Medrano, Professor do Magistério Superior**, em 26/08/2023, às 16:04, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



Documento assinado eletronicamente por **Erika Cristine Kneib, Professora do Magistério Superior**, em 13/09/2023, às 14:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no § 3º do art. 4º do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.ufg.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **3979270** e o código CRC **7C31B983**.

Referência: Processo nº 23070.045459/2023-17

SEI nº 3979270

Dedico este trabalho a todos os goianienses, cidade pela qual tenho um grande carinho, em especial aos pedestres, ciclistas e os passageiros dos coletivos.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, a Deus, por me permitir a realização deste trabalho; por me conceder saúde durante e após o difícil período pandêmico; e pelas bençãos alcançadas no decorrer desta pesquisa.

A minha mãe, Maria das Dores, pelas conversas alegres e motivadoras. Você sempre me traz força. Obrigado por todo apoio.

A Pâmela Sá, minha namorada e companheira, pela sua inestimável compreensão, colaboração e orientação. Obrigado por todo incentivo, apoio e carinho. Te amo muito.

A toda minha família, que apesar da distância durante esta etapa, sempre torceu e acreditou na minha realização. Obrigado por acreditarem.

Agradeço aos amigos que conheci em Goiânia e que estiveram ao meu lado neste período de estudos: ao Renato Moreira, ao Igor Teodorico, a Verônica Di Machado, ao Kirlson Almeida Gomes e ao Renã Sousa. Vocês estão no meu coração.

Ao meu orientador Professor Cristiano Farias Almeida, pelo incentivo sempre animador, pelas orientações fundamentais e por ser resolutivo. Muito grato por isso professor. Que Deus o abençoe sempre.

Ao meu colega de turma, Matheus Duarte, pela parceria e contribuições de análise estatística.

Aos professores do PPGPROCIDADE, por despertarem em mim o pensamento crítico-reflexivo.

Aos membros da banca, Érika Kneib e Ronny Medrano. Por suas considerações e contribuições.

A FAPPEG, por todo apoio financeiro. Obrigado pela oportunidade! Gratidão a toda instituição.

As pessoas que voluntariamente participaram da pesquisa, por sua fundamental colaboração.

Que Deus abençoe a todos.

Meu deus, me desculpa
Eu não tenho culpa
De estar nessa vida que tanto machuca
Já sou bem adulta, ninguém me escuta,
Também nada falo...

Pareço maluca, escolhida igual fruta
A rua me chuta e eu acendo um cigarro
Lá vem mais um carro,
Pra que tanto carro?
Se ninguém conhece minha realidade...
As minhas verdades, as minhas saudades,
As minhas bondades, minha identidade,
Minha paternidade,
E minha felicidade está sempre ao avesso...

Cadê minha cidade?

Trecho da música "Vida Na Avenida" - Leo Russo

RESUMO

A cidade é o espaço do dinamismo, do encontro, dos serviços e das oportunidades. É o local onde é possível acessar atividades que compõem a rotina contemporânea da vida cidadina. Porém, dependendo do meio de transporte utilizado, a equidade de acesso se faz desigual. Isto se deve a uma urbanização que priorizou o deslocamento por automóvel particular, angariou maiores investimentos em detrimento dos sistemas de transporte coletivos e ativos, formatando uma cultura automotiva que beneficiou as classes mais abastardas. Neste contexto, a cultura do carro engendra distinções no campo social, estigmatizando o transporte público e alternativo por meio da reprodução dos estereótipos e julgamentos sociais, reforçando o status do carro e legitimando uma aceitação da mobilidade urbana excludente pelas classes mais baixas, culminando assim numa dissimulada violência interna moldada pelo habitus, onde os valores sociais impostos pela cultura do carro se refletem em comportamentos aversivos, tanto dos usuários, quanto dos gestores públicos, para com os meios de transportes mais democráticos e equânimes. Logo, se faz necessário e pertinente compreender a violência simbólica por meio dos comportamentos eliciados por estímulos negativos que permitem acessar os esquemas de pensamento e ação impostos pela cultura do carro. Por isso, esta pesquisa busca relacionar o conceito Bourdieusiano, de violência simbólica, e a teoria Skinneriana, da análise do comportamento, com o objetivo de relacionar à violência simbólica naturalizada pela ideologia do automóvel e suas consequências no comportamento, e para tanto, se utiliza de revisão bibliográfica, aplicação de questionário, tabulação dos resultados com análise de dados categorizados.

Palavras chaves: violência simbólica, mobilidade urbana, análise comportamental.

ABSTRACT

The city is the space of dynamism, meetings, services and opportunities. It is the place where it is possible to access activities that make up the contemporary routine of city life. However, depending on the means of transport used, access equity is unequal. This is due to an urbanization that prioritized travel by private car, raised greater investments to the detriment of public and active transport systems, formatting an automotive culture that benefited the most affluent classes. In this context, car culture engenders distinctions in the social field, stigmatizing public and alternative transport through the reproduction of stereotypes and social judgments, reinforcing the status of the car and legitimizing an acceptance of exclusionary urban mobility by the lower classes, thus culminating in a concealed internal violence shaped by habitus, where the social values imposed by the culture of the car are reflected in aversive behavior, both by users and public managers, towards more democratic and equitable means of transport. Therefore, it is necessary and pertinent to understand symbolic violence through the behaviors elicited by negative stimuli that allow access to the thought and action schemes imposed by the car culture. Therefore, this research seeks to relate the Bourdieusian concept of symbolic violence and the Skinnerian theory of behavior analysis, with the aim of relating the symbolic violence naturalized by the ideology of the automobile and its consequences on behavior, and for that, it uses of bibliographic review, application of a questionnaire, tabulation of results with analysis of categorized data.

Key-words: symbolic violence, urban mobility, behavioral analysis.

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1 Etapas da Pesquisa
- Figura 2 Variáveis do Comportamento de Viagem
- Figura 3 Intersecção das áreas de influências das ciclovias, em Goiânia.
- Figura 4 Matéria retrata as dificuldades dos pedestres goianienses.
- Figura 5 Modelo do comportamento de viagem relacionado às características sociodemográfica.
- Figura 6 Complexa rede de deslocamento das mulheres na cidade.
- Figura 7 Teoria do Comportamento Planejado.
- Figura 8 Pierre Bourdieu, em 1991.
- Figura 9 O espaço multidimensional do campo social.
- Figura 10 Skinner aos 19 anos.
- Figura 11 Relação reflexa do comportamento onde estímulo elicia resposta.
- Figura 12 Tipos de relações no comportamento operante.
- Figura 13 Secções do Questionário Online.
- Figura 14 Esquema da notação do comportamento operante.
- Figura 15 Questão 8,9 e Alternativas.
- Figura 16 Percentual respostas válidas da pesquisa.
- Figura 17 Idade dos participantes da pesquisa.
- Figura 18 Gênero dos Participantes da Pesquisa.
- Figura 19 Gênero por meio de transporte.
- Figura 20 Salários dos participantes da pesquisa.
- Figura 21 Renda dos participantes por meio de transporte.
- Figura 22 Contingência entre Transporte atual e Renda.
- Figura 23 Escolaridade dos participantes.

- Figura 24 Contingência entre Transporte atual e Escolaridade.
- Figura 25 Participantes por meio de transporte.
- Figura 26 Nível de satisfação com o meio de transporte atual.
- Figura 27 Contingência entre Transporte Atual e Satisfação.
- Figura 28 Recorte da questão Comentário Adicional no Google Forms.
- Figura 29 Contingência transporte utilizado e mudança de meio de transporte.
- Figura 30 Questão 13: Média das Resposta.
- Figura 31 Questão 13: Contingência.
- Figura 32 Questão 14: Média das Resposta.
- Figura 33 Questão 14: Contingência.
- Figura 34 Questão 15: Média das Resposta.
- Figura 35 Questão 15: Contingência.
- Figura 36 Reforço negativo no transporte urbano.
- Figura 37 Habitus de mobilidade urbana.

LISTA DE TABELAS

- Tabela 1 Amostra da População de Goiânia.
- Tabela 2 Resultados da Questão 8.
- Tabela 3 Resultado da Questão 9.
- Tabela 4 Questão 10,11 e 12: Pedestre.
- Tabela 5 Questão 10, 11 e 12: Bicicleta.
- Tabela 6 Questão 10, 11 e 12: Motocicleta.
- Tabela 7 Questão 10, 11 e 12: Transporte por Aplicativo de Carona.
- Tabela 8 Questão 10, 11 e 12: Automóvel Particular.
- Tabela 9 Questão 10, 11 e 12: Coletivos.

SIGLAS

CAAE	Certificado de Apresentação de Apreciação Ética
CNS	Conselho Nacional de Saúde
CONEP	Comissão Nacional de Ética em Pesquisa
CRFB	Constituição da República Federativa do Brasil
ENS	École Normale Supérieure
FCO	Forced Car Ownership
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
TCLE	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

SUMÁRIO

1. Introdução	15
1.1. Problema	17
1.2. Justificativa	19
1.3. Hipótese	20
1.4. Objetivos	20
1.4.1. Objetivo Geral	20
1.4.2. Objetivos Específicos	20
1.5. Metodologia da Pesquisa.....	20
1.6. Delineamento da pesquisa	23
1.7. Aderência a linha de pesquisa	23
1.8. Estrutura da dissertação	24
2. O transporte urbano: do direito à exclusão	26
2.1. Os avanços na legislação brasileira para mobilidade urbana.....	26
2.2. Direito à Cidade e Cidadania	31
2.3. O transporte urbano excludente e a ideologia do automóvel	34
2.4. Tópicos Conclusivos	38
3. Transporte e comportamento	40
3.1. Variáveis do comportamento	40
3.1.1. Variáveis Ambientais	42
3.1.2. Variáveis Sociodemográficas	47
3.1.3. Variáveis Psicossociais	51
3.2. Tópicos Conclusivos	54
4. De Bourdieu à Skinner.....	57
4.1. BOURDIEU: Aspectos biográficos	57
4.1.1. Espaço social	60
4.1.2. Habitus	63
4.1.3. Violência Simbólica	65
4.2. SKINNER: aspectos biográficos	67
4.2.1. Estímulo, reforço e punição	71
4.3. Relação Teórica Bourdieu-Skinner	76
4.4. Tópicos Conclusivos	77

5. Procedimentos Metodológicos	79
5.1. Comitê de Ética	80
5.2. Questionário	82
5.3. Coleta, amostra e análise dos dados	86
6. Resultados e Discussões	90
6.1. Tabulação dos Resultados	90
6.2. Discussões dos resultados: uma visão geral.	124
7. Considerações Finais	133
7.1. Contribuições do trabalho	137
7.2. Sugestões para futuros trabalhos sobre o tema.....	138
7.3. Limitações da Pesquisa	139
REFERÊNCIAS	140
APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO ÚNICO	148
APÊNDICE B – TCLE	149
APÊNDICE C – Comentários Adicionais às Vantagens	151
APÊNDICE D – Comentários Adicionais às Desvantagens	153
APÊNDICE E – O que busca satisfazer com a mudança?	155



INTRODUÇÃO

1. Introdução

O desenrolar da vida urbana na contemporaneidade se divide em uma rotina acelerada de múltiplas tarefas que abrangem o bem-estar, o trabalho, a educação, a religiosidade, o lazer, a interação social, etc. Portanto, o dia-a-dia se constrói com comportamentos estimulados por interesses nas atividades que visam satisfazer as áreas supracitadas, no qual, a utilização dos meios de transportes – seja ele não-motorizado ou motorizado - tem a função de atender aos deslocamentos para os respectivos locais. Sendo assim, os centros urbanos formam uma complexa rede de transporte necessária a mobilidade urbana impulsionada por atividades políticas, econômicas e sociais.

Nesse cenário, o espaço urbano é o local que abriga a maior concentração de atividades, oportunidades e serviços de suporte a vida cidadina, atraindo assim maiores investimentos do capital e de pessoas que buscam melhores condições de vida. Por isso, as grandes cidades comportam não só uma alta densidade populacional como também uma diversificada rede de transportes para pedestres, bicicletas, motocicletas, carros, ônibus, metrô, caminhões, etc., o que permite opções na escolha do meio de transporte, dando assim, maior oportunidade no uso da cidade.

Porém, apesar das múltiplas formas de deslocamento, a mobilidade urbana está longe de ser um espaço de equidade. Isso se deve a dois processos iniciados na década de 60 e que ocorreram concomitantemente: a urbanização acelerada e a constituição da indústria automotiva no Brasil, como afirma Vasconcellos (2013). Enquanto aquele gera números maiores de viagens diárias, ou seja, uma demanda maior por deslocamentos regulares, este que surge para disputar o mercado com transporte público, com incentivo do governo interessado nos impostos da indústria automobilística e também para atender “aos interesses de acumulação de capital por parte do setor da construção civil e dos proprietários de terra” (VASCONCELLOS, 2013, pág. 15).

A partir de então, a popularização do veículo particular modifica “a velocidade física e a velocidade cultural, pois o espaço não é mais medido pelo andar a pé, mas sim pelo andar motorizado” (VASCONCELLOS, 2013, pág. 149) e a urbanização acontece nos moldes do carro, provocando o espraiamento urbano, aumentando os custos de infraestrutura e privando o uso da cidade a quem possui acesso ao veículo

particular. O Estado, portanto, fomenta a ideologia do carro, “assumindo que o automóvel era um desejo natural universal e que sua aquisição e uso deveriam ser permanentemente apoiados” (VASCONCELLOS, 2013, 220), formando uma evidente forma de exclusão baseada na dificuldade de acesso as oportunidades e atividades urbanas (PORTUGAL, 2017).

Logo, “à falta de transporte e às escassas intervenções do Estado fizeram com que o desenvolvimento urbano fosse insustentável, não inclusivo, desigual e promotor de uma crescente tensão entre os diversos atores sociais” (PORTUGAL, 2017, pág. 221). A classe mais rica, forte política e economicamente, fez do uso do carro um símbolo do status e prestígio, exaltando uma distinção social na mobilidade urbana através da mudança no estilo de vida que legitima a superioridade nas relações sociais. Tal prática “serão encaradas como sistemas classificatórios que opõem o “bom gosto” ao gosto “vulgar”, configurando estratégias de distinção nas lutas simbólicas e cotidianas pela classificação social” (CATANI, 2017, p. 104), ou seja, uma disputa entre classes sociais “para impor a visão de mundo e as categorias de pensamento dos grupos dominantes” (CATANI, 2017, p. 123), onde o domínio é o entendimento de como determinados campos funcionam, “um reconhecimento de estruturas de campos estabelecidas e de como interpretá-las nas lutas por posições de campo desejáveis” (GRENFELL, 2018, p. 300).

Nesse contexto, o campo social é estruturado e ao mesmo tempo estruturante, onde quem classifica também é classificado, havendo uma “interiorização da exterioridade e a exteriorização da interioridade” (CATANI, 2017), em outras palavras, as pessoas absorvem as estruturas sociais que são determinadas pelo poder dominante, internalizando as relações, modos de pensar, agir, sentir. O corpo é adestrado, socializado, habituado (MONTEIRO, 2018) conforme seu grupo social que é parte de uma disposição socialmente estruturada. Portanto, a ascensão social associada ao veículo particular age como fator de distinção e julgamento social, que se reproduz na sociedade de forma despercebida.

Logo, considerando o campo das significações e dentre as formas de dominação, a violência simbólica é a imposição despercebida de um arbitrário cultural, que age como “violência” por engendrar “vergonha de si e dos seus, o autodescrédito, a autocensura ou a exclusão” (TERRAY, 1996). É uma coerção por esquemas de pensamentos que naturalizam a percepção dos dominantes aos dominados (CATANI,

2017), que no caso desta pesquisa, seria a imposição do uso do carro como meio de transporte socialmente aceito como parte do habitus de classe dominante, reproduzindo práticas semelhantes.

Portanto, à medida que os valores sociais se alteram, as classes mais baixas iniciam uma comparação das suas condições de vida com as das classes superiores (BAUM, 2019), logo o comportamento desejável passa a ser influenciado por estímulos que irão variar entre o socialmente reforçado ou socialmente punido, visto que dependem do curso das práticas sociais, por isso “a história de reforçamento e punição do indivíduo explica não apenas por que ele rotula coisas boas e ruins, mas também por que se sente bem ou mal a respeito dessas coisas” (BAUM, 2019, p. 235).

A compreensão do comportamento social e seus efeitos, seja ele no curto prazo ou longo prazo, auxilia no entendimento dos problemas sociais, possibilitando melhores questionamentos do uso do transporte urbano e seus reflexos no bem-estar da sociedade, visto que a mudança de comportamento demanda reforçamento, indução e controle de estímulos. Da mesma forma, a compreensão de “violência simbólica” no âmbito dos transportes urbanos colabora para construção dos valores morais e simbólicos nas formas de deslocamento.

Isto posto, fazendo uso das teorias de Pierre Bourdieu e de B. F. Skinner, com Violência Simbólica e Análise Comportamental respectivamente, esta pesquisa tem por objetivo identificar os estímulos condicionantes do comportamento operante de reforço em transporte urbano, a fim relacionar à violência simbólica naturalizada pela cultura do automóvel particular na cidade de Goiânia, por meio de uma pesquisa bibliográfica e etnometodológica.

1.1. Problema

Os desafios contemporâneos para a mobilidade urbana são abrangentes e alcançam tanto pequenas cidades quanto regiões metropolitanas. Guardadas as devidas proporções, as dificuldades diárias partem dos congestionamentos, acidentes, super lotação, falta de infraestrutura adequada, até alta emissão de gases de efeito estufa, excesso de ruídos e altos custos na manutenção e ampliação da rede viária.

O aumento da frota de veículos na cidade de Goiânia é uma preocupação a mais com a mobilidade. Isso se deve devido a busca por meios mais seguros de deslocamento, como revela o estudo do Mova-se, Fórum de Mobilidade, que identificou que “em apenas seis anos o número de veículos no estado de Goiás aumentou mais de 20%”, correspondendo à 738.971 carros, motos e caminhões a mais, totalizando 4,23 milhões de veículo, segundo o Detran Goiás¹. O que traz mais preocupações às discussões da mobilidade urbana, pois “a falta de mobilidade afeta a qualidade de vida das pessoas, bem como o desenvolvimento pessoal delas. Além disso, interfere na economia da cidade, no deslocamento ao trabalho, na produtividade do trabalhador e em outras tantas áreas” (SANTOS, 2020).

Os transtornos em transporte urbano têm relação direta a qualidade de vida do seu usuário. Tanto os passageiros de coletivo ou o ciclista, ou ainda o pedestre, enfrentam problemas diários adversos que tornam a mobilidade menos equânime, pois distancia das oportunidades urbanas aqueles que dependem dos meios mais acessíveis de transporte.

A dificuldade do Estado em garantir ampla qualidade na infraestrutura dedicada aos transportes urbanos coletivos e não motorizados cria uma necessidade reprimida por deslocamento satisfatório, onde a posse forçada do carro é uma resposta do descaso estatal para com os meios democráticos de deslocamento.

Logo, o usuário sem acesso ao carro particular colhe estímulos do ambiente que se tornam punitivos, pois são provenientes das adversidades que são reproduzidas como naturais e intrínsecas de cada modo de transporte, engendrando um consumo que coloca o automóvel numa posição desejável por todos, afim de se alcançar uma mobilidade que permita desenvolver todas as atividades necessárias a vida na cidade.

Por isso, é preciso repensar a mobilidade urbana partindo do comportamento do usuário e os meios de transporte e entender a ideologia do carro como violência simbólica e suas influências na motivação das decisões do transporte. Portanto, vale levantar a seguinte questão norteadora:

¹ Segundo informações da matéria do jornal O Popular, de 22 de janeiro de 2022, titulada: “Em meio à crise econômica e pandemia, frota de veículos cresce 20% em Goiás”.

a ideologia do carro se constitui como violência simbólica através do condicionamento do comportamento operante de reforço negativo na mobilidade urbana?

1.2. Justificativa

Tratar da violência simbólica em transporte urbano implica uma compreensão da ideologia em torno do automóvel, assim como os valores sociais que estabelecem comportamentos que reproduzem este modo como natural nos deslocamentos urbanos. Também demanda um olhar sociológico para classes sociais em relação ao estilo de vida e a produção do espaço urbano, visando explicar a predominância do carro nas cidades, que por sua vez não foram pensadas para comportar as crescentes frotas de automóveis.

Neste contexto, ainda que as políticas públicas tragam diretrizes que evidenciem a equidade, justa distribuição e acessibilidade, a priorização do veículo particular nas intervenções urbanas tornam desiguais as oportunidades nas cidades, excluindo principalmente as classes mais baixas sem acesso ao carro, “obrigando-os” a usufruir das condições dos modos alternativos e forçando-os a buscar no veículo individual motorizado as condições desejáveis para se deslocar na cidade. Portanto, uma clara restrição dissimulada do direito à mobilidade urbana.

Além disso, a crença no estereótipo do automóvel alimenta o consumo baseado no status, que legitima os valores e a posição de determinados grupos sociais. Logo, a necessidade do deslocamento por carro em resposta as forças capitalistas contribuem para o entendimento dos problemas sociais e o comportamento, que colaboram com a compreensão da necessidade, da satisfação, da adesão e permanência do usuário nos diferentes modos de transporte urbano.

Essa pesquisa busca ainda, contribuir para o campo da sociologia do transporte, acionando conceitos pertinentes para o entendimento das lutas sociais e de classificação, e os anseios para com a mobilidade urbana. Além de promover a interdisciplinaridade com a psicologia social, no âmbito do comportamento social, a fim de tornar o conhecimento da mobilidade globalizante e integral.

1.3. Hipótese

Esta pesquisa partirá da seguinte hipótese:

No âmbito da mobilidade urbana, a ideologia do carro se configura como violência simbólica quando opera consequências comportamentais negativamente reforçadas diante dos entraves dos sistemas de transporte alternativo ao carro.

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo Geral

O objetivo geral deste trabalho é identificar os estímulos discriminativos do comportamento operante de reforço em transporte urbano, a fim relacionar à violência simbólica naturalizada pela ideologia do automóvel particular na cidade de Goiânia.

1.4.2. Objetivos Específicos

- Entender a construção da mobilidade urbana excludente.
- Entender como o condicionamento operante ocorre no comportamento social.
- Relacionar violência simbólica de Bourdieu e análise comportamental de B.F. Skinner.
- Identificar reforçadores e punidores nos principais modos de transporte.
- Investigar a relação entre violência simbólica e mobilidade urbana.

1.5. Metodologia da Pesquisa

A pesquisa tem por finalidade a descoberta de resposta mediante métodos científicos, pois assim, garante-se maior êxito dos resultados. Portanto, a pesquisa tem o objetivo de conhecer ou explicar o desenrolar dos fenômenos e suas influências, se podem ser controladas e até que ponto (MARCONI; LAKATOS, 1990).

Considerando a presente pesquisa, no qual se relacionam conhecimentos de sociologia e de psicologia social, se caracterizando como pesquisa interdisciplinar, busca-se vislumbrar novas correlações teóricas e críticas na esfera do comportamento em transporte urbano. Por isso, a pesquisa partiu de leituras direcionadas ao tema proposto objetivando estabelecer a base teórica dos termos utilizados na construção do problema.

Posteriormente, após a colocação clara da problemática da pesquisa, foi definida a metodologia para verificar se a hipótese supracitada é verdadeira ou não, utilizando o método hipotético-dedutivo. Sendo assim, a presente pesquisa se caracteriza como uma pesquisa de abordagem qualitativa e de natureza aplicada, pois busca-se gerar conhecimentos para aplicação prática.

A pesquisa qualitativa preocupa-se, portanto, com aspectos da realidade que não podem ser quantificados, centrando-se na compreensão e explicação da dinâmica das relações sociais. (GERHARDT, 2009, p. 32)

Quanto aos objetivos, a pesquisa objetiva explorar um tema relacionando disciplinas na intenção de explicar fatores que determinam a ocorrência de outros fenômenos. Portanto, uma pesquisa exploratória e explicativa. E quanto aos procedimentos adotados, se recorre a pesquisa bibliográfica e etnometodológica, sobre isto, Gerhardt afirma:

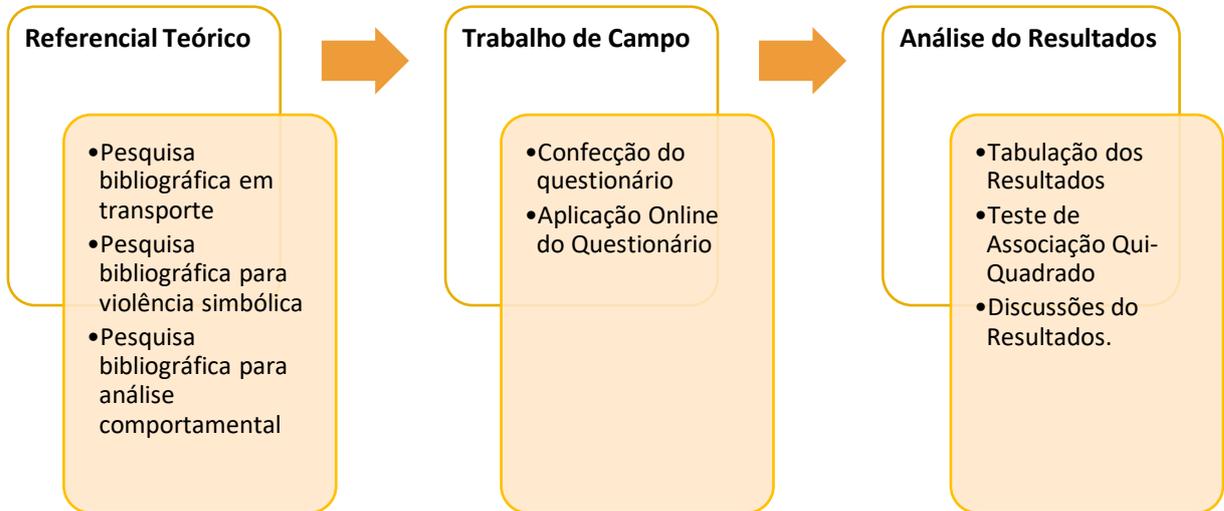
Para estudar as ações dos sujeitos na vida cotidiana, a pesquisa etnometodológica baseia-se em uma multiplicidade de instrumentos, entre os quais podemos citar: a observação direta, a observação participante, entrevistas, estudos de relatórios e documentos administrativos, gravações em vídeo e áudio. (GERHARDT, 2009, p. 42)

Dividida em 3 etapas (Figura 1, a seguir), Referencial Teórico, Trabalho de Campo e Análise e Resultados. Essas etapas se desenvolveram em: 1) Pesquisa bibliográfica de transporte e variáveis do comportamento; 2) Pesquisa bibliográfica Violência Simbólica, 3) Pesquisa bibliográfica para Análise comportamental, 4) Elaboração do Questionário e Aplicação, 5) Tabulação dos Resultados e 6) Discussões e Considerações Finais.

1) Pesquisa bibliográfica em transporte: busca-se o entendimento da formação da mobilidade urbana excludente, partindo do arcabouço legal em torno do aspecto social da mobilidade urbana. Como principal referência, temos o Eduardo Vasconcellos, autor dos livros *Transporte urbano, espaço e equidade* (2001) e

Políticas de transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente (2013) e *Mobilidade urbana e cidadania* (2018). Também foi necessário compreender as variáveis do comportamento de viagem, sendo elas: variáveis ambientais, variáveis sociodemográficas e variáveis psicossociais (NETO, 2014).

Figura 1 - Etapas da Pesquisa



Fonte: Elaborado pelo autor.

2) Pesquisa bibliográfica para violência simbólica: sendo o principal termo desta pesquisa, a violência simbólica faz parte da sociologia *bourdiesiana*, logo tem-se títulos como *10 Lições sobre Bourdieu* (MONTEIRO, 2018), *Vocabulário Bourdieu* (CATANI, 2017) e *Pierre Bourdieu: conceitos fundamentais* (GRENDEL, 2018), além do próprio Bourdieu em *A distinção* (BOURDIEU, 2011) e *A dominação masculina* (BOURDIEU, 2020a).

3) Pesquisa bibliográfica para análise comportamental: Nesta fase da pesquisa, a compreensão de termos como comportamento operante, reforçamento social, controle de estímulos, repertório comportamental, etc. se fazem necessários para posterior relação dos autores. Bibliografias tais como: *Compreender o behaviorismo* (BAUM, 2019), *Sobre o behaviorismo* (SKINNER, 2006) e *Princípios básicos de análise do comportamento* (MOREIRA; MEDEIROS, 2019) fundamentam o conteúdo comportamental para a pesquisa.

4) Confecção do questionário para coleta online.

5) Tabulação dos resultados e análise dos dados por Associação Qui-Quadrado.

5) Discussões e Considerações Finais: esta fase final da pesquisa se concentra em sintetizar as relações e estabelecer uma resposta ao problema.

1.6. Delineamento da pesquisa

Necessário salientar os contornos que delimitam os assuntos trabalhados nesta pesquisa, pois assim, evita-se uma fuga do tema ou mesmo a extensão demasiada da dissertação, o que pode ocasionar em resultados não tão claros e sintetizados. Afinal, nem sempre é necessário abranger e explorar todo o conteúdo para aplicação dos conceitos.

Ainda assim, serão feitos os recortes necessários para a compreensão do transporte urbano e como se desenvolveu para formação da mobilidade excludente, considerando as políticas urbanas e a priorização do carro. No âmbito sociológico, o oceânico trabalho de Pierre Bourdieu é recortado para o entendimento da violência simbólica, com a finalidade de explicar os conceitos que sedimentam sua teoria e que não se desvinculam do todo. Da mesma forma, no arcabouço do behaviorismo radical de B.F. Skinner, serão consultadas bibliografias que apresentem conceitos chave da análise do comportamento de maneira clara e objetiva.

Logo, não se pretende esgotar os assuntos supracitados, nem tão pouco fazer simplório tais entendimentos, mas estima-se abordar os tópicos essenciais da teoria *bourdieusiana* e também do trabalho de Skinner, a fim de contribuir para as reflexões comportamentais do transporte urbano.

1.7. Aderência a linha de pesquisa

A presente pesquisa se concentra na Linha B - Processos e Tecnologias de Projeto e Planejamento, no qual este trabalho vem refletir os aspectos do comportamento nos fenômenos do transporte urbano, afim de contribuir com o processo de planejamento de uma mobilidade urbana mais harmoniosa, democrática e equitativa, sob o enfoque da Análise do Comportamento.

Vale destacar o ineditismo do uso do conceito bourdieusiano de Violência Simbólica no âmbito do transporte urbano em pesquisa de mestrado no Brasil.

1.8. Estrutura da dissertação

Este trabalho de dissertação está estruturado em 7 (sete) capítulos que se dividem conforme mostrado abaixo.

Capítulo 1 - Apresentação e contextualização do tema de pesquisa, apresentando o problema, a justificativa, os objetivos (geral e específicos), metodologia, delineamento da pesquisa.

Capítulo 2 - Apresenta-se inicialmente a legislação que envolve a mobilidade urbana em seu aspecto social a partir da Constituição Federal de 1988 até a Lei de Mobilidade Urbana. Na sequência, serão abordados o desenvolvimento do transporte urbano no Brasil evidenciando a exclusão social frente a cultura do automóvel.

Capítulo 3 – Este capítulo disserta sobre as três variáveis do comportamento de viagem, que se dividem em: ambientais, sociodemográficas e psicossociais.

Capítulo 4 – Este capítulo é destinado ao aprofundamento dos conceitos da sociologia de Pierre Bourdieu e da psicologia de B.F. Skinner. Onde busca-se compreender a teoria de campo social das lutas de classe e poder, *habitus*, até chegarmos à violência simbólica. Em seguida apresenta o embasamento teórico em Análise Comportamental de B. F. Skinner, abordando sucintamente os principais conceitos que incentivam ou inibem a mudança de comportamento.

Capítulo 5 – Capítulo destinado aos procedimentos metodológicos, onde serão apresentados os procedimentos a serem seguidos, estrutura do questionário, forma de tratamento e análise de dados categorizados.

Capítulo 6 – Destina-se as apresentações dos resultados e as discussões a partir da ótica da Análise do Comportamento.

Capítulo 7 – Considerações Finais e contribuições da pesquisa. Também será abordado as sugestões para os trabalhos futuros e as limitações da pesquisa.

The image shows the interior of a bus, bathed in a warm, yellowish light. The perspective is from the back of the bus looking forward. A large, white, stylized number '2' is overlaid on the bottom right corner. The text 'TRANSPORTE URBANO: DO DIREITO À EXCLUSÃO' is written in white, uppercase letters across the middle of the image, partially overlapping the number '2'.

TRANSPORTE URBANO:
DO DIREITO À EXCLUSÃO

2. O transporte urbano: do direito à exclusão

O presente capítulo disserta da proteção legal da mobilidade urbana como direito social, a cidadania e o estado mediador do direito à cidade, e a formação do transporte urbano excludente junto a ideologia do automóvel.

2.1. Os avanços na legislação brasileira para mobilidade urbana

Ao longo de seus 250 artigos, a Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB/88) se pauta no bem-estar social, dispondo a dignidade da pessoa humana como primeiro valor fundamental. Por isso é conhecida como “Constituição cidadã”, pois “encontra-se como uma verdadeira guarida dos direitos fundamentais, direcionando o intérprete à busca das concretizações dos valores básicos à existência de uma efetiva vida digna” (COSTA, 2019, pág. 5)

“A Constituição Federal de 1988 traz um novo modelo de proteção social, de políticas públicas e assegura a **ampliação dos direitos sociais** e políticos, constituindo novas bases nas relações trabalhistas, como também maior comprometimento do Estado e da sociedade no planejamento, gestão e financiamento dos gastos sociais.” (COSTA, 2019, pág. 5)

No contexto da mobilidade urbana, o descumprimento gera “baixa efetividade na prestação de direitos fundamentais” pois estão associados a índices de insatisfação no que tange a “qualidade de vida, sustentabilidade, adequação da oferta de transporte coletivo, acessibilidade, congestionamento, poluição sonora e acidentes (COSTA, 2019, pág. 8). Ou seja, a soberana norma garantiu um caro direito a mobilidade no território nacional, que se ampara no princípio da dignidade da pessoa humana e a cidadania. Logo, a “sua inobservância reflete na inviabilidade de inúmeros direitos a estes condicionados, formando um verdadeiro bloco de constitucionalidade dos interesses urbanísticos” (COSTA, 2019, pág. 57).

É nesse íterim que o direito à mobilidade eficiente surge como direito social, recebendo maior proteção constitucional pela capacidade de influenciar o desenvolvimento econômico e social, permitindo inclusive a intervenção judicial com reflexos políticos, caso ocorra em omissão dos Poderes Públicos, como afirma Costa (2019, pág. 17: o direito social, no modo geral, “destinados a coletividade, dizem respeito às prerrogativas que se indicam às pessoas individualmente consideradas, ou seja, à órbita individual do sujeito”. Com efeito “(...) o princípio da dignidade da

pessoa humana é a pedra angular de todos os direitos sociais, de maneira que, independentemente da previsão expressa desses direitos a prestações, deve-se-lhes pleno reconhecimento” (CUNHA JÚNIOR², 2018, pág. 664 *apud* COSTA, 2019, pág. 17). Por isso, vale destacar o Art. 6º que elenca os direitos sociais abrangendo o transporte, o que materializa o pleno exercício deste direito fundamental.

Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, **o transporte**, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. (BRASIL, 1988)

Outro avanço a mobilidade na CRFB/88 é o inciso I do §10 do Art. 144, que eleva o direito à mobilidade urbana eficiente ao *status* constitucional, ao tratar do direito à segurança pública versada no respectivo *caput* do artigo que disciplina a segurança pública como “dever do Estado, direito e responsabilidade de todos” (BRASIL, 1988). O 10º parágrafo dispõe da segurança viária, e compreende ações na intenção de “assegurar a integridade física e patrimonial dos cidadãos que se utilizam das vias públicas” (COSTA, 2019, pág. 59), assim como preservar ordem pública, o que abrange, conforme texto constitucional, “a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente” (BRASIL, 1988).

A inclusão da mobilidade urbana com a característica de “ser eficiente” se apoia no direito social ao transporte, que ao ser exigido do Estado a prestação do serviço público, visa garantir um mínimo aceitável que proporcione a eficiência da mobilidade urbana. O que a longo prazo pode suscitar, se apoiados a políticas de transporte, a reduções de poluentes, menor prejuízo ecológico, redução em gastos com saúde e previdência, menor perda laboral, incentivo ao uso de coletivos e não motorizados, etc. (COSTA, 2019) O termo ganha ainda maior reforço se alinharmos com os incisos XX e XXI, da lei soberana que versa sobre atribuições da União, que detém a competência para determinar as diretrizes gerais de desenvolvimento urbano, incluindo transporte urbano, além da habitação e saneamento básico.

No que tange a política urbana, o texto constitucional em seu artigo 182, primeiro parágrafo do *caput*, cita a obrigatoriedade do Plano Diretor para cidades com

² CUNHA JÚNIOR, Dirley da. **Curso de Direito Constitucional**. 12. ed. ver. ampl. e atual. Salvador: JusPODIVM, 2018, p. 664.

mais de vinte mil habitantes. Um marco para a política de desenvolvimento e expansão urbana, seguindo “a esteira da nova e complexa visão de planejamento da mobilidade, preconizada no direito internacional, em busca do desenvolvimento urbano sustentável e acessível” (COSTA, 2019, pág. 7).

O texto legislativo infraconstitucional que regulamenta o artigo 182 e 183 da constituição federal, é a Lei 10.257 de 2001 que trata do Estatuto da Cidade, que entre as tantas diretrizes que dizem respeito ao ordenamento da cidade, coloca no Artigo 2º, com pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, **ao transporte** e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, **para as presentes e futuras gerações;**

As atividades ligadas à mobilidade têm graves reflexos no ambiente urbano, por isso as preocupações com as questões ambientais foram explícitas no artigo IV do mesmo artigo, pondo como diretriz o;

IV - planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e **corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente;**

Percebe-se que o legislador considerou os paradigmas da sustentabilidade no ordenamento do espaço urbano com interesse social, sem afastar a gestão democrática³, a fim de democratizá-lo, tornando-o acessível com priorização de transportes, até serviços públicos sociais (COSTA, 2019).

O Estatuto da Cidade aborda o Plano Diretor no capítulo III, respeitando as diretrizes do Art. 2º da mesma lei, é um instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana (BRASIL, 2001). A nível municipal é ele que possibilita maior planejamento, controle e adaptação do processo de urbanização e sua infraestrutura. Cabe ao município, portanto, assegurar “o atendimento as necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas” (BRASIL, 2001) “priorizando a mobilidade das pessoas acima dos veículos, promovendo acesso amplo e democrático ao espaço urbano” (COSTA, 2019, pág. 85).

³ Vide Artigo 43 e 44 da Lei 10.257/2001, que trata dos instrumentos e participação popular nos debates e audiências, respectivamente.

Seguindo a ordem cronológica, em 2003 converte a medida provisória 103/2003 em Lei nº 10.683/03 e cria o Ministério das Cidades, que faz parte dos órgãos específicos e integra a estrutura básica da organização da Presidência da República e dos Ministérios⁴ com competências nos assuntos de a) política de desenvolvimento urbano; b) políticas setoriais de habitação, saneamento ambiental, transporte urbano e trânsito; c) promoção, em articulação com as diversas esferas de governo, com o setor privado e organizações não governamentais, de ações e programas de urbanização, de habitação, de saneamento básico e ambiental, transporte urbano, trânsito e desenvolvimento urbano além de outras competências (BRASIL, 2003). Esta lei não trata diretamente da mobilidade, mas a criação deste ministério vem dar suporte e culminar no mais enfático e representativo regramento quanto a mobilidade: a Lei nº 10.587 de 2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, PNMU.

Assim como a Constituição Federal de 1988 e a PNMU, a mobilidade urbana ainda é um termo muito recente, de certa forma, para os brasileiros, segundo Kneib (2012), o termo transcende o transporte devido a sua complexidade de variáveis “que impactam os deslocamentos nas cidades, e deve basear-se na priorização e valorização dos modos coletivos e não motorizados de transporte”, isto se deve as conexões múltiplas de políticas de transporte, circulação, acessibilidade, trânsito, desenvolvimento urbano, uso e ocupação do solo, dentre outras. A PNMU é um instrumento de política de desenvolvimento urbano que objetiva a integração dos diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município (BRASIL, 2012). A lei classifica os modos de transporte, os serviços e sua natureza, além de definir um rol de termos⁵ da mobilidade urbana.

O próximos Artigos 5º, 6º e 7º defere dos princípios, das diretrizes e objetivos, respectivamente. E considerando o objetivo desta pesquisa no âmbito social em transporte urbano, cabe destacar termos e os incisos que se referem ao campo estudado. Recomenda-se, dessa forma, a leitura integral da lei.

⁴ Seção IV, Art. 29 da Lei nº 10.683/03.

⁵ Art. 4º da PNMU.

Sendo assim, o art. 5º fundamenta os princípios da PNMU e coloca a acessibilidade no primeiro inciso:

- I – **acessibilidade** universal; [...]
- III – **equidade** no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; [...]
- VI – **segurança** nos deslocamentos das pessoas; [...]
- VII – **justa distribuição** dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - **equidade** no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

Pode-se observar a democratização até na escolha das palavras utilizadas pelo legislador para elencar os incisos que se referem a função social. E finaliza os princípios no 9º inciso fundamentando a eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana, dando clara observância a qualidade e sustentabilidade da gestão, afastando as intenções descomprometidas das intervenções urbanas sem resultados melhores.

O artigo 6º norteia a PNMU priorizando o transporte não motorizado sobre os motorizados; o serviço de transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado; integração com políticas de desenvolvimento urbano e políticas setoriais; integração entre modos e serviços de transporte urbano entre outros. Porém, destaca-se aqui o inciso IV que versa o seguinte:

- IV – **mitigação** dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

O regramento da lei utiliza da palavra mitigação, definida como “processo de mitigar; alívio, alívio⁶”, logo, a preocupação da lei em aliviar o peso dos custos do deslocamento de pessoas e cargas na cidade.

Destaca-se todo o artigo 7º pois trata dos objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana:

- I - **reduzir as desigualdades** e promover a **inclusão social**;
- II - promover o **acesso** aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar **melhoria** nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o **desenvolvimento sustentável** com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a **gestão democrática** como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

⁶ Consulta em Oxford Languages.

Diante do exposto sobre a PNMU, a Lei nº12.597, que é um significativo passo para a mobilidade urbana que evidencia a inclusão social, o desenvolvimento sustentável e cidadania, somado a compreensão anterior da CRFB /88 que ampara o transporte como direito fundamental social da dignidade da pessoa humana, além de políticas locais urbanas norteadas pelos Plano Diretores e o Estatuto da Cidade, têm-se um profundo arcabouço para a construção de Planos de Mobilidade para cidades. São dispositivos normativos legitimadores que respaldam as exigências perante o Estado no cumprimento de implementações que garantam a mobilidade urbana eficiente. Isto posto, o próximo item disserta sobre o direito à cidade e cidadania, uma abordagem necessária para compreensão das demandas sociais por uma cidade mais justa e igualitária.

2.2. Direito à Cidade e Cidadania

Com o advento da CRFB/88, passam a integrar na nova ordem normativa um repertório de direitos e garantias individuais e coletivas, como por exemplo, o direito à vida, à saúde, à educação, à moradia, ao transporte, ao meio ambiente e a propriedade, dentre outros. Porém, os direitos expressos em lei não limitam que outros possam surgir no decorrer do regime democrático ou de convenções internacionais, como é o caso do direito à cidade (BODNAR, 2020).

No âmbito da mobilidade urbana, Camila Bastos Costa (2019) afirma que isto é, “antes de tudo, um direito de acesso à cidade”, pois afeta diretamente os cidadãos brasileiros, pondo “em xeque valores indispensáveis à dignidade da pessoa humana e ao exercício da cidadania, como o estabelecimento de normas para o uso dos transportes públicos, motorizados ou não, e do solo”, visto que as funções urbanas, de certa forma, se “conglomeram no gênero mobilidade urbana” – trabalho, lazer, moradia, transporte, circulação.

No entanto, o direito à cidade “não implica necessariamente traduzir essa demanda em direito estatal. E, por isso, não é apenas uma nova forma de cidadania que está em jogo, mas também uma nova maneira de olhar para o direito”. Sendo assim, é preciso contextualizar o cenário em que o termo se corporifica, mas não se enrijece, pois a cristalização do sentido, “como correto ou verdadeiro”, de certa forma, enfraqueceria a seriedade das lutas sociais que são travadas em torno das diversas

dimensões do direito à cidade, caso o sentido se desviasse do original. (TAVOLARI, 2016)

Harvey (2014, pág. 30) afirma que a reivindicação do direito à cidade se traduz em uma espécie de “poder configurador sobre os processos de urbanização” e que a posse desse poder, teorizado como fundamentalmente coletivo, pressupõe maior influência sobre os rumos do espaço urbano. Porém, o avanço do capitalismo na sociedade hipermoderna tem colocado as decisões urbanísticas nas mãos das classes privilegiadas.

Caso amplamente conhecido aos que estudam as questões sócio espaciais nas cidades, aconteceu em meados dos anos de 1853 a 1870, no qual Paris foi palco de uma reforma urbana que mobilizaria os habitantes dos centros para periferia, destinando para esta, a classe menos favorecida e trabalhadores. A expulsão para o subúrbio pela classe dominante era mascarada pela estratégia de Napoleão III para modernização da França, que para isto, nomeou Georges Haussmann prefeito. O barão Haussmann “entendeu perfeitamente que sua missão consistia em ajudar a resolver problemas de excedente de capital e desemprego pela urbanização” (HARVEY, 2014, pág. 34). Seu projeto reformulador intervia na cidade como um todo, de uma só vez, com melhorias urbanas que fariam Paris ficar conhecida posteriormente como “Cidade Luz” e com a “criação de um estilo de vida urbano totalmente novo” (pág. 35). Ao utilizar do poder de expropriação e remover a classe trabalhadora, elementos indesejados e insalubres, Haussmann buscava manter afastado, controlado e sob vigilância, a classe insurgente de movimentos sociais anteriores. Não foi à toa que tal intervenção alargou ruas, derrubou bairros inteiros e afastava qualquer coisa que fosse ameaça ao poder político.

O exemplo emblemático de Paris se repete em outros países, como nos EUA com a suburbanização e no Brasil com a favelização, e ilustram o cenário dos anos 60 que culminou o surgimento da “crise urbana” com revoltas sociais de minorias afetadas pelas intervenções excludentes (HARVEY, 2014, pág. 38) contra um capitalismo imperativo sobre a morfologia socioespacial, que conseqüentemente as deixam “impossibilitadas de usufruir da cidade de forma plena, isto é, foram privadas do acesso às melhores localizações do tecido urbano” (TRINDADE, 2012, pág. 149).

O direito à cidade, portanto, não é equivalente ao direito à moradia; o primeiro é muito mais amplo e complexo, pois considera a localização do indivíduo no

sistema urbano em seu conjunto e a possibilidade de acesso às melhores localizações da cidade. (TRINDADE, 2012, pág. 149)

A produção da cidade requer participação protagonizada pelo Estado em que pese os interesses coletivos frente aos interesses individuais. Assim como no caso de Paris, a destituição da vida urbana pelo urbanismo segregacionista se baseia no “valor de troca”, no qual “o centro da cidade torna-se com isso um lugar de consumo ao mesmo tempo que representa o consumo do lugar” (LEFEBVRE, 1968, p.25). Isso significa dizer que a cidade fica restrita somente a quem pode por ela pagar, ou pior, quem pode fazer parte dela.

No entendimento de Thomas H. Marshall, a cidadania se divide em três direitos: civis, políticos e sociais. O direito civil se traduz em liberdades fundamentais das pessoas: poder ir e vir, liberdade de pensamento, direito de propriedade, liberdade religiosa, direito à justiça, etc. Os direitos políticos compõem prerrogativas de participação política, é a elegibilidade (exercício do voto e tornar-se membro do governo para cargos eletivos). Por sua vez, o direito social equivale a um mínimo de bem estar e segurança material e socioeconômica, entendido como acesso a um nível de participação no padrão de civilização (SAES, 2012).

Thiago Trindade resgata a distinção feita por Bobbio⁷, entre o elemento civil e social da cidadania, cujo o primeiro consiste em *obrigações negativas*, pois exigem a não interferência do estado para sua efetivação, enquanto o segundo consiste nas *obrigações positivas* “pois só podem se concretizar a partir da intervenção direta do aparelho estatal na economia e na sociedade, ao inevitavelmente restringir certas liberdades individuais” (TRINDADE, 2012, pág. 154).

Logo, se por um lado o direito à cidade abrange a construção da sociedade pautada no *valor de uso* sobre o *valor de troca*, por outro, o elemento social da cidadania opõe o elemento civil, resultando em uma tênue linha que separa o interesse individual dos interesses coletivos. Assim, a partir de tais proposições, cabe ao poder estatal fazer destes a sua “obrigação positiva” e recalibrar a balança, garantindo a “segurança material e bem-estar coletivo dos cidadãos diante dos mecanismos excludentes que constituem o fundamento da economia de mercado” (TRINDADE,

⁷ BOBBIO, N. 1992. A era dos direitos. Rio de Janeiro: Campus

2012, pág. 155), pois para que este exista não é necessária a instauração do elemento social.

Ou seja, a garantia dos direitos políticos e sociais, mas em especial destes últimos, depende essencialmente da mobilização e da luta social, uma vez que a materialização concreta desses direitos afronta de forma significativa os interesses das classes detentoras do poder econômico. (TRINDADE, 2012, pág. 158)

No âmbito da mobilidade urbana, um exemplo recente de luta social pelo ficou conhecido como Jornadas de Junho, ocorrido em 2013, que se sucedeu após o aumento na passagem dos coletivos em São Paulo, mas que não se traduzia em melhorias no sistema de transporte, desencadeando um grande movimento social que levou milhares de pessoas as ruas por todo o Brasil em protestos que transcenderam para outras reivindicações do direito à cidade.

Neste sentido, Portugal (2017, p. 221) afirma que as desigualdades nas cidades brasileiras, quando somadas ao crescimento populacional acelerado, “à falta de transporte e às escassas intervenções do Estado fizeram com que o desenvolvimento urbano fosse insustentável, não inclusivo, desigual”, promovendo as tensões entre os atores sociais. Logo, as lutas sociais fomentam rupturas que modificam as regras do campo social, a fim de garantir direitos fundamentais e a participação inclusiva das classes menos favorecidas nas decisões urbanas.

Nesse interim, o próximo tópico trata da formação da mobilidade urbana excludente, discorrendo do uso desigual da cidade através da intensa motorização do carro, e do enfoque sociológico das pesquisas em transporte.

2.3. O transporte urbano excludente e a ideologia do automóvel

A compreensão da urbanização das cidades passa também pelo crescimento do uso do carro, logo, o veículo particular tem forte influência sobre o processo de urbanização de diversas cidades no Brasil e no mundo, principalmente a partir do fim da Segunda Guerra Mundial, ou seja, as problemáticas urbanas se diferem em grau e intensidade, “mas todas elas, problemas como os do emprego, da habitação, dos transportes, do lazer, da água, dos esgotos, da educação e saúde são genéricos e revelam enormes carências (SANTOS, 2020, p. 105). Portanto, assim como outras mazelas urbanas, a mobilidade urbana não saiu impune, pelo contrário, com a intensa

adoção do carro, “as cidades foram adaptadas para o transporte individual e ficaram congeladas em uma estrutura física hostil à caminhada, ao uso da bicicleta e à operação do transporte público” (VASCONCELLOS, 2013, pág. 264), engendrando uma exclusão social das oportunidades urbanas.

Além disso, segundo Vasconcellos (2013), o espraiamento da malha urbana e a maior concentração de pessoas nas cidades geraram uma necessidade maior de transporte público regular. A chegada do transporte individual representou o início da regularidade almejada, porém somente as classes mais afortunadas passaram a ter acesso ao carro, e com seu poder de influência sobre as políticas públicas, moldaram seus interesses e imprimiram no tecido urbano marcas da priorização do automóvel. Então, para a classe média e a elite, o automóvel atendeu aos deslocamentos para os empreendimentos mais distantes, enquanto as classes inferiores utilizaram do transporte público rumo as regiões mais periféricas.

Nessas cidades espraiadas, características de uma urbanização corporativa, há interdependência do que podemos chamar de categorias espaciais relevantes desta época: tamanho urbano, modelo rodoviário, carência de infraestrutura, especulação fundiária e imobiliária, problemas de transporte, extroversão e periferização da população, gerando, graças às dimensões da pobreza e seu componente geográfico, um modelo específico de centro-periferia. (SANTOS, 2020, p. 106)

Logo, mobilidade urbana excludente é consequência de anos de urbanização com priorização do capital, que privilegiou os interesses das classes dominantes, onde “os novos espaços surgem como expressão física e simbólica da distribuição de poder inédita que surge como o nascimento dessa nova classe média”, esta que é a condutora do processo de produção urbana do espaço, que por sua vez “foi construído para atender aos interesses imediatos de cada grupo social e aos interesses de acumulação de capital por parte do setor da construção civil e dos proprietários de terra” (VASCONCELLOS, 2013, pág. 15). Beserra e Texeira (2016, pág. 232) afirmam que “diferentemente dos países capitalistas centrais, o processo de industrialização brasileiro foi induzido e realizado, em grande parte, pelo Estado” que favoreceu a iniciativa privada como forma de assegurar o desenvolvimento. Assim;

(...) no que se refere à produção do espaço urbano, desencadeia, de um lado, a produção de áreas urbanas supervalorizadas e, de outro, a produção de espaços menos valorizados, para onde se deslocam as camadas de menor poder aquisitivo e onde os investimentos públicos e privados não respondem às reais necessidades dessas populações, especialmente no que refere aos investimentos de infraestrutura urbana e de serviços de consumo coletivo,

gerando o fenômeno da segregação socioespacial. (BESERRA; TEXEIRA, 2016, p. 232)

Portugal (2017, p. 221) enfatiza que o termo “exclusão” vai além da pobreza ou baixa renda. A mobilidade excludente tira das classes mais necessitadas o usufruto das oportunidades urbanas, visto que as pessoas nestas condições de exclusão priorizam as atividades que trazem retorno produtivo, como por exemplo, o trabalho. Deixando de ter acesso a outras atividades de cunho social, de lazer, de saúde, entre outras que são consideradas “não produtivas”. Esse fenômeno é chamado de “mobilidade sacrificada”, que “se refere às viagens não realizadas e implica que a pessoa deixa de se deslocar até um destino, deixando de satisfazer uma necessidade ou desejo” (PORTUGAL, 2017, p. 225).

Segundo (GONZAGA; PORTUGAL; KNEIB, 2022), a exclusão social é conceito que se relaciona com a privação, afetando na qualidade de vida e colocando em desvantagem a classe mais pobre, ainda que o fator econômico não seja único para determinar esta exclusão. Este conceito de exclusão está relacionado a um processo que envolve a falta de participação nas atividades e também no exercício da cidadania. Em um país como o Brasil, de cenários urbanos desiguais, as condições desfavoráveis são resultantes de um longo histórico marcado pela evolução urbana aos moldes do mercado imobiliário e por políticas públicas carente do princípio da equidade em seu planejamento e pelo crescimento acelerado.

Vale lembrar que “exclusão” na mobilidade urbana também se refere ao idoso que sente dificuldade no acesso ao coletivo devido à altura do veículo, é a viagem insatisfatória ou não realizada pela pessoa de mobilidade reduzida, é o ciclista que se arrisca em ruas principais sem ciclofaixas ou mesmo as mulheres que quando sentem a insegurança do espaço urbano restringem suas possibilidades de deslocamento. Essas situações ilustram sintomas que desencorajam os usuários nas alternativas de mobilidade frente ao automóvel particular.

Nesse íterim, os deslocamentos humanos requerem um olhar que transpassa tão somente o aspecto técnico gerencial e socioeconômico. A demanda por um estudo em transporte com enfoque sociológico rompe com o pragmatismo e resistência da área ao enfoque social, no qual é sempre visto como uma área de ação baseada em técnicas de engenharia, construção e gerenciamento (VASCONCELLOS, 2001). Pois, como afirma Vasconcellos (2001), o enfoque técnico

se restringe aos cálculos gerais, quantitativos e custos, enquanto o enfoque social mantém seu olhar para os impactos sociais e que por outro lado, o enfoque sociológico supre as análises essencialmente numéricas com análise das condições sociais, políticas, econômicas e institucionais que condicionam as decisões dos padrões de viagem. Ou seja, o enfoque sociológico mira na distribuição de poder na sociedade, nas questões políticas, transporte e trânsito, com ênfase nos conceitos de classe e grupo social, nas lutas e conflitos dos atores sociais.

O enfoque sociológico avança até o plano da explicação, usando fundamentos sociológicos e políticos e privilegiando o comportamento coletivo sobre o individual. Assim, mesmo que alguns enfoque sociais procurem avançar até a explicação, eles normalmente o fazem limitadamente, mantendo as explicações no plano individual das pessoas (imperícia, pressa, egoísmo) e não no plano social (ideologia, interesses, necessidades, conflitos de classe). (VASCONCELLOS, 2001, p. 17)

Portanto, com as desigualdades sociais fomentadas pelas disparidades de acessibilidade aos sistemas de transporte urbano e às oportunidades citadinas, como consequência de uma priorização do automóvel particular que beneficia tão somente grupos sociais com acesso a estes, os indivíduos desfavorecidos nesta condição de exclusão podem se sentir forçados a remanejar uma parcela maior dos seus rendimentos para os deslocamentos (GUIMARÃES, T.; LUCAS, K, 2019) e até mesmo gerar uma dependência maior do carro, ocasionando uma posse forçada de automóveis (“forced car ownership”) em decorrências da baixa qualidade dos transportes coletivos, engendrando uma satisfação que só pode ser alcançada com o uso do carro (MATTIOLI, 2017).

Logo, a acessibilidade relacionada a exclusão nos transportes se revela em múltiplas formas de desvantagem social, numa relação de causa e efeito, afastando a equidade social quando as intervenções nos sistemas de transportes deixam de satisfazer as necessidades de segmentos em situação socioeconômica vulnerável, fomentando ainda uma reprodução das desigualdades (GUIMARÃES, T.; LUCAS, K, 2019) e fortalecendo a ideologia do carro um bem imprescindível, num comportamento ideológico de custo inevitável para o desenvolvimento, “que justifica a motorização como um bem em si, independentemente de seus impactos negativos” (VASCONCELLOS, 2013).

2.4. Tópicos Conclusivos

Diante do arcabouço jurídico que ampara a mobilidade urbana, o transporte é elencado como direito social que assegura ao cidadão equidade, acessibilidade, segurança, justa distribuição dos ônus e benefícios, além da equidade no uso do espaço público de circulação. A PNMU ainda enfatiza a eficiência, eficácia e efetividade com que deve ser gerido as intervenções urbanas, colocando a priorização ao transporte não motorizado sobre os motorizados e o serviço de transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado.

Porém, ainda que o conceito de cidadania posicione o Estado na função de mediador de interesses, onde caberia maiores obrigações positivas em prol da coletividade, a urbanização brasileira mostrou maior atendimento aos interesses das classes privilegiadas e dominantes, que permitiu o crescimento da indústria automobilística no Brasil através de legislações que fomentaram a aquisição de automóveis, resultando na popularização do veículo particular e na formação de um desenvolvimento urbano não inclusivo e desigual.

O Governo Federal criou legislação para a aquisição de carros através de consórcio, garantindo, com isso, o escoamento da produção de veículos. A implantação da indústria automobilística no Brasil ocorre nesse cenário e já tem clara, desde seu início, a perspectiva de tornar a aquisição do automóvel acessível a uma fatia considerável da população. (PESSOA, 2019, p. 6)

Neste sentido, ainda que a Política Nacional de Mobilidade Urbana evidencie o aspecto inclusivo no transporte urbano, a facilidade de acesso ao veículo particular não só popularizou o carro como também subordinou o espaço e as oportunidades urbanas à uma lógica segregativa, onde “a cidade passa a ser habitat dos veículos e não dos homens” (VASCONCELLOS, 2013, pág. 149), ou seja, só faz uso pleno do que o espaço urbano pode proporcionar quem tem acesso ao veículos particular, fortalecendo a ideologia do automóvel como necessidade natural.



TRANSPORTE
E COMPORTAMENTO

3

3. Transporte e comportamento

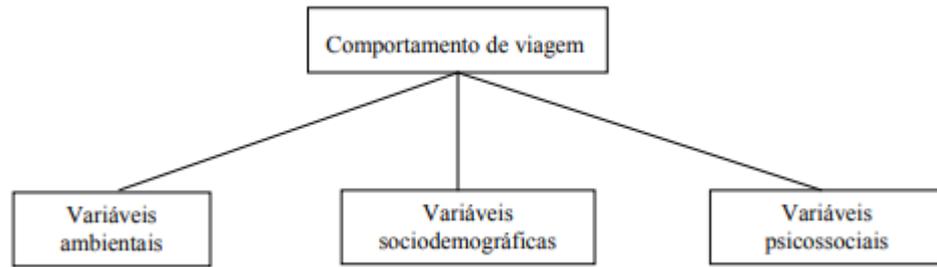
Os debates que envolvem o espaço urbano esbarram quase que inevitavelmente na pauta da mobilidade urbana. O tema transporte urbano é alimentado por uma insatisfação coletiva dos usuários dos diversos meios de transportes frente as adversidades da estrutura viária urbana, que são muitas vezes, ausentes ou insuficientes para a demanda solicitada, principalmente quando se trata do transporte coletivo ou ativo (pedestre, ciclista). Essas características deficitárias interferem nos aspectos psicossociais e comportamentais, daí a importância de estudos e literaturas que investiguem a sociologia, a psicologia social e o comportamento em transporte.

Neste capítulo, serão apresentados uma síntese dos trabalhos anteriores que são referenciais teóricos para o amadurecimento conceitual entorno da pesquisa e que tratam das variáveis do comportamento em transporte, além da exclusão social em mobilidade, a segregação e a inclusão, da psicologia ambiental até os efeitos da posse forçada do carro. O conteúdo aqui apresentado pretende fazer apontamentos das pesquisas realizadas evidenciando um crescente interesse por estudos que relacionam transporte e comportamento.

3.1. Variáveis do comportamento

Os estudos de mobilidade urbana que ampliam sua abordagem social ou psicológica, contribuem para o pensamento científico que busca preencher uma lacuna referente complexidade dos problemas sociais, visto que suas variáveis são inúmeras e mutáveis.

Figura 2 - Variáveis do Comportamento de Viagem



Fonte: Neto (2014, p. 30)

Na Figura 2, conforme Neto (2014), o comportamento de viagem é dividido em três variáveis: ambiental, sociodemográfica, psicossociais. Segundo a autora, as pesquisas sobre comportamento de viagem abrangem fatores que motivam a realização de uma viagem por uma pessoa, o processo de decisão, suas influências nestas escolhas, além das condições sociais, estilo de vida, até mesmo características do ambiente urbano (NETO, 2014, p.28).

Como o comportamento humano é complexo, a depender do trabalho, pesquisadores adotam diferentes aspectos. Nas variáveis ambientais, a característica espaciais, como a forma urbana, até mesmo as atividades e níveis de ocupações distribuídas sobre o solo urbano são considerados. Outros elementos ambientais que influenciam no comportamento são: acessibilidade, densidade, diversidade de usos, centralidade, integração, oferta e gestão de estacionamento, qualidade do transporte público, etc. As variáveis sociodemográficas incluem a influência do estágio em que a pessoa vive no ciclo da vida, pois enquanto um jovem adulto solteiro vive sozinho e faz uso do transporte público ou bicicleta com maior propensão ao uso do automóvel, um casal com filhos tende a usar mais o automóvel para os deslocamentos urbano. Por outro lado, um casal em idade mais avançada tende a necessitar mais dos familiares para efetuar tais translados. A variáveis psicossociais investigam a subjetividade no comportamento de viagem, como o estilo de vida, ou seja, o reflexo das orientações perante família, emprego, lazer e suas consequências nos interesses e atitudes (NETO, 2014).

Sumarizando, NETO *et al* (2020) afirma:

A primeira categoria lida com questões referentes ao ambiente de transporte, preocupando-se com aspectos como a forma urbana, a densidade e a

infraestrutura disponível ao usuário; a segunda considera as variáveis sociodemográficas, também denominadas socioeconômicas, como sexo, idade e renda; a terceira considera as variáveis psicossociais, por vezes denominadas motivacionais, as quais incluem elementos como estilo de vida, hábito, atitudes, crenças, preferências e necessidades dos indivíduos. (NETO *et al*, 2020, p.22)

Enquanto a década de 70 e 80 foram palcos de pesquisas que evidenciavam pesquisa sociodemográficas, ignorando o processo de decisão e percepções subjetivas e sentimentos quanto aos meios de transportes, no final década de 90 um novo impulso surge. Pesquisas deste período evidenciam o hábito, como resultado de ações aprendidas em respostas a estímulos do ambiente, no qual “o desenvolvimento de hábitos ocorre por meio da repetição sistemática de um comportamento que tem consequências positivas” (NETO, 2014, p. 27).

Dos idos anos 90 até a atualidade, o mundo viu a frota automotiva crescer nos centros urbanos, a população do mundo disparar e a forma urbana se espriar numa dependência automotiva sem igual. Tornou-se emergencial conhecer as variáveis do comportamento que envolvam os aspectos subjetivos do comportamento, principalmente no que se refere aos fatores da exclusão social e psicossocial. Portanto, a leitura dos trabalhos que abordam os aspectos sociodemográficos e psicossociais do comportamento visa formar um arcabouço teórico do tema e compreender mais da lacuna que se busca preencher.

3.1.1.Variáveis Ambientais

A variável ambiental do comportamento suscita questões do ambiente do transporte. Nesta variável, arrolam problemáticas ligados a produção do espaço urbano e o uso dos meios de transportes, como acessibilidade ou a qualidade da disponível, assim como a forma da cidade e seus instrumentos do solo. No entanto, diante da super-urbanização dos grandes centros, a concentração econômica capitalista desequilibra o desenvolvimento do espaço, tornando-o heterogêneo e descontínuo (LEMOS; SANTOS; PORTUGAL, 2010).

É por meio da diferenciação social urbana que ocorre a diferenciação da produção e materialização do espaço urbano, pois a partir da reestruturação da cidade, com seus instrumentos urbanísticos, como uso e ocupação do solo, se dá o zoneamento das diferentes atividades e direcionamento da infraestrutura de expansão

urbana, no qual a estruturação dos meios de transportes, seja ele público ou privado, não acontece de maneira espontânea e simples, mas sob os interesses dos agentes urbanos (MONDARDO, 2009).

Logo, a produção do espaço acontece a partir das relações sociais de reprodução, no qual a acessibilidade - que compreende “a efetividade do sistema de transporte em conectar localidades espacialmente separadas” (Lemos *et al.*, 2010, p. 37) – protagoniza, junto do sistema de transporte, a capacidade de ampliar o espaço econômico, conforme afirma Lemos *et al.* (2010). A conexão entre a estrutura urbana e a oferta do sistema de circulação, determinam o como o indivíduo poderá utilizar do espaço urbano (MONDARDO, 2009).

O aumento da extensão horizontal territorial das cidades, conhecido como “urban sprawl” (espraiamento urbano), foi potencializada pelo aumento da malha viária para atender ao aumento do uso do automóvel. Conforme afirma Carneiro *et al.* (2019), o fenômeno ocorre após o aparecimento de novas áreas urbanas distantes do centro, que conseqüentemente resulta no aumento de deslocamento para áreas onde é maior a oferta de empregos e serviços para população de baixa renda. Enquanto o centro urbano apresenta maior densidade populacional, maior oferta das oportunidades, a periferia enfrenta as carências da urbanização, deficiências do setor público no atendimento das demandas por infraestrutura e serviços públicos.

A segregação socioespacial materializada pelo processo centro-periferia recai em moradores de baixa renda que “dispendem e são consumidos por um tempo de deslocamento que não é considerado como fator de desigualdade social nesse cotidiano vivido” (OLIVEIRA, 2022). Para Vasconcellos (2016, p. 65), é um grande mito nas cidades brasileiras que os investimentos públicos no sistema viário seja “democrático e equitativo”, pois “o patrimônio público representado pelas vias não é distribuído igualmente entre as pessoas, sendo seu uso profundamente desigual”.

Esse tempo de deslocamento representa mais do que o dado numérico (...), ele significa parte do tecido da vida dessas pessoas que encara longos deslocamentos para ir e voltar de casa ao trabalho, escola ou universidades todos os dias úteis dessas atividades distribuídas e concentradas desigualmente no espaço urbano produzido, que também é um espaço segregado e dividido. (Oliveira, 2022, p. 3)

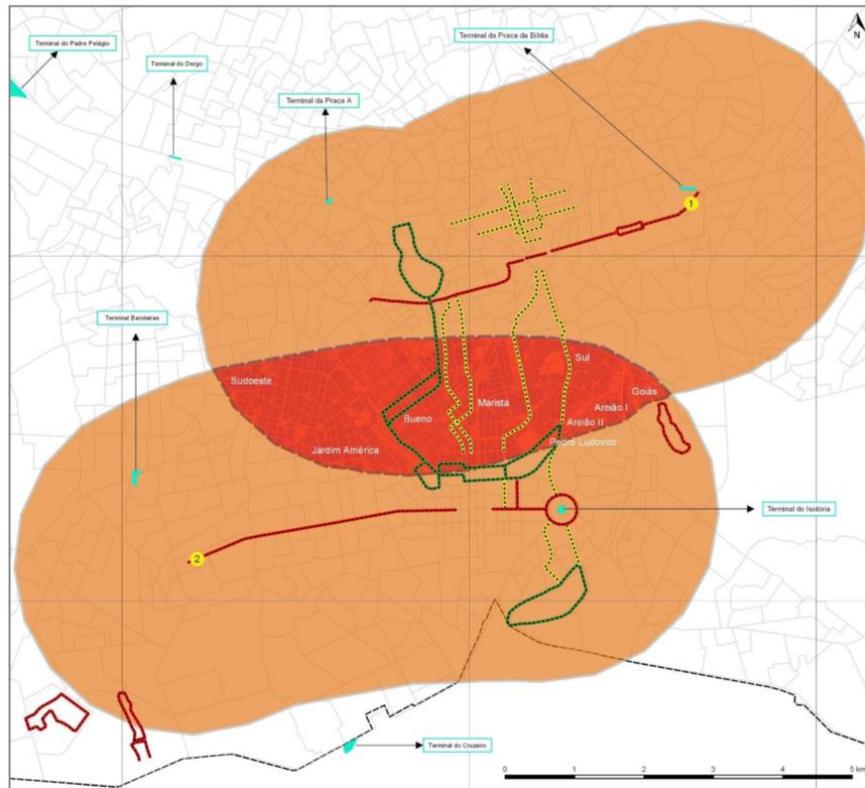
A esta parcela da sociedade não resta alternativa, pois o custo de morar no centro urbano é alto. Enquanto este segmento populacional é obrigado a morar ou

deixar de morar em determinado local, outro grupo social opta pela segregação voluntária, que corresponde à população de renda mais alta, que podem ser identificados como condomínio horizontal (LIMA *et al.*, 2021). Sob essa perspectiva, o particionamento da cidade fomenta deslocamentos mais longos que “advém da formação socioespacial brasileira que tem sido desigual, dependente e periférica no modo de produção capitalista, e que faz predominar na metrópole a separação (...) de moradias e emprego (OLIVEIRA, 2022).

Portanto, tanto o processo de expansão desordenado e disperso, quanto o próprio processo de urbanização, a partir do ponto de vista da exclusão pela mobilidade geram barreiras socioespaciais quando os moradores da periferia encontram-se distantes dos serviços básicos e de transporte, o que resulta na renúncia das famílias de baixa renda a certos tipos de viagens e ao acesso as oportunidades de trabalho, saúde, educação, e lazer, afetando em baixa qualidade de vida e menor chance de mudá-la (CARNEIRO *et al.*, 2019). Como afirma Maricato, (2008), o “exílio na periferia” tende a manter grande parte da população sob condições precárias de transporte em bairros desprovidos dos equipamentos que caracterizavam uma cidade.

A segregação socioespacial leva os moradores das comunidades ou bairros periféricos a usufruir do que está ao seu alcance: coletivos (metrô, trem, ônibus) ou bicicletas. Enquanto aqueles nem sempre atendem as demandas necessárias a população, para estas, a extensão da rede cicloviária se restringe as regiões centrais. Segundo Lins (2020, p. 93), ao analisar a área de influência de duas ciclovias em Goiânia – (1) trecho entre Assis Chateaubriand, Praça Cívica e Avenida Universitária e; (2) o trecho da avenida T-63 – a partir de um raio de 5km de cada uma delas, observou que “boa parte do sistema cicloviário encontra-se na área de intersecção e este ponto não contempla a população de menor renda”, pois se encontra em setores nobres da cidade, no qual a renda nominal se encontra entre superior a 10 e 20 salários mínimos (Figura 3).

Figura 3 - Intersecção das áreas de influências das ciclovias, em Goiânia.



Fonte: Lins, 2020.

A falta de capilaridade da rede ciclovária aonde ela é mais necessária é um exemplo da ausente priorização dos modais alternativos. Primeiramente, a falta de interesse político não é motivado, pois o modo não apresenta valor de mercado; e também por atenderem a pequenas distâncias de deslocamento, levando a ser desconsiderado nas estratégias de planejamento (SANTOS; SANTOS, 2022).

O uso da bicicleta como um modo de mobilidade urbana é, por um lado, uma afronta aos grandes interesses de quem mais lucra com o caos da mobilidade nas médias e grandes cidades. Com o desenvolvimento do seu uso, mais pessoas poderão utilizar a bicicleta e haverá menos necessidade da utilização dos carros no cotidiano, o que vai de frente aos interesses da indústria automobilística, que, a partir do século XIX, ditou as regras do funcionamento das cidades, pois as vias são construídas para o automóvel se deslocar e não para os modos não-motorizados. Também confronta os interesses dos empresários do transporte, pois, com o desenvolvimento da infraestrutura para o uso da bicicleta, mais pessoas poderão optar em não utilizar o transporte coletivo caro ou de qualidade precária, para usar a bicicleta, o que fará os empresários se reinventarem; forçará melhorias na qualidade do seu serviço e até poderá reduzir tarifas. (SANTOS; SANTOS, 2022, p. 126)

Da mesma forma que ciclistas, os pedestres também tem sua caminhabilidade afetada por questões estruturais em função da priorização do carro. Tanto na própria

estrutura de pavimentação do passeio, quanto na limpeza do calçamento, é possível notar o abandono de quem opta por fazer sua rotina a pé. Segundo matéria em jornal de Goiânia (Figura 4), as calçadas em péssimas condições “corroboram para uma cidade cada vez mais brutalizada” (O Popular, 2022).

Figura 4 - Matéria retrata as dificuldades dos pedestres goianienses.



Fonte: O Popular, 2022.

Observa-se que o uso da palavra “castigo” surge a partir da qualidade do ambiente, ou seja, uma variável do entorno que se reflete no bem-estar, no conforto de quem caminha. É a partir dos efeitos desta variável, seja positivo ou negativo na qualidade de vida das pessoas que, a “depende da qualidade desse espaço urbano, que pode ser um espaço em que os indivíduos se sintam bem e queiram ali viver ou espaços que tornam a vida das pessoas mais estressantes e cansativa” (SOARES et al., 2017, p. 34). E embora a variável ambiente se relacione a forma da cidade, a disponibilidade do sistema de transporte, qualidade do espaço urbano, regramento do uso do solo, etc., seus efeitos alcançam a subjetividade pela comunidade em situação de exclusão. Neste aspecto, a falta de acesso intensifica as diferenças sociais já presentes no cenário urbano ao diminuir ainda mais as possibilidades de acesso às localidades (GONZAGA; PORTUGAL; KNEIB, 2022).

Enquanto os pedestres e ciclistas, como “mobilidade desprezada”, representam os “invisíveis” no trânsito, os usuários dos coletivos tem sua “mobilidade atendida, mas precária”. Aqueles foram desprezados a partir do momento que o Estado repassou a construção das calçadas para o dono do lote, afastando a percepção de algo público de um sistema de circulação que serviria a todos. Já os usuários de ônibus são refém do “esforço mínimo”, ou seja, “ações que eram essenciais para o funcionamento do cotidiano dos serviços” (VASCONCELLOS, 2016, p.75).

Logo, fica evidente a influência de aspectos ambientais no comportamento e principalmente, na exclusão social em mobilidade urbana. No próximo tópico, compreende-se o aspecto sociodemográfico do comportamento em transporte a partir de estudos que tratam de mobilidade urbana em relação a renda, sexo, idade, estágio da vida, raça e etnia.

3.1.2. Variáveis Sociodemográficas

O segundo grupo de variáveis do comportamento em transporte são definidos pelos elementos sociodemográficos. Tais características são pessoais e se modificam conforme o estágio da vida em que a pessoa se encontra: como a renda, tamanho da família, o papel na estrutura familiar e no domicílio, além das atividades que ocorrem, a idade e o sexo (NETO, 2020).

Conforme citado por Ingrid Neto (2020), o modelo desenvolvido por Xuedong Lu e Eric Pas em 1999, mostra o comportamento de viagem em função das características sociodemográficas e também à participação nas atividades. Neste modelo, a participação em atividades no domicílio e fora do domicílio, que são as variáveis endógenas, sobre o efeito das características sociodemográficas e influência sobre o comportamento da viagem, que são as variáveis exógenas. Veja a Figura 5 a seguir.

Figura 5 - Modelo do comportamento de viagem relacionado às características sociodemográfica.



Fonte: NETO, 2020 apud LU; PAS, 1999⁸.

Fator determinante na escolha da forma de deslocamento, a renda é uma variável da viagem que define muitas das condições de deslocamento em diferentes meios de transporte, por exemplo: “se a família é de baixa renda, os poucos recursos são utilizados para pegar o transporte coletivo. Se a família é de classe média, há um gasto elevado com o uso do automóvel particular” (VASCONCELLOS, 2016).

Um estudo realizado no Reino Unido, Austrália e Alemanha mostram os efeitos da posse forçada do carro sobre grupos sociais menos propensos a utilizar o automóvel, como famílias de baixa renda, idosos, os mais jovens e mulheres, além dos imigrantes e minorias étnicas, pessoas com deficiência e desempregadas. “Forced Car Ownership” (FCO), em tradução livre, a posse forçada do carro, vem atingir os grupos que estão em exclusão social, colocando em desvantagem por não possuir o automóvel, os inserindo em processos de exclusão mais amplos que transcendem a acessibilidade de apenas possuir ou operar um veículo (MATIOLI, 2017).

⁸ LU, Xuedong; PAS, Eric I. Socio-demographics, activity participation and travel behavior. *Transportation Research Part A*, Amsterdam, v. 33, n. 1, p. 1-18, 1999.

Matioli (2017, p. 149) ainda salienta que o torna “distintivo no ‘FCO’ é que a propriedade do carro resulta em estresse econômico para as famílias afetadas”. Portanto, é clara a relação direta da renda com o comportamento em transporte, inclusive sobre as desigualdades sociais, considerando um contexto mais amplo.

Outro aspecto da variável sociodemográfica é o gênero. Homens e mulheres podem vivenciar o mesmo meio de transporte, mas enfrentar dificuldades totalmente diferente. Segundo Tavares e Almeida (2022), o machismo é um obstáculo desafiador para a mobilidade urbana feminina, pois a própria evolução do transporte urbano passou por momentos históricos em que a mulher tinha o papel de submissão, de servir a cultura patriarcal, se restringindo em cuidar apenas do lar e da família, ou seja, a princípio as mulheres não tinham a vida dinâmica e social fora de seus lares.

A identidade feminina foi ignorada no processo de construção de cidades, pois estas por muito tempo não eram sequer vistas como um ser humano detentor de direitos, mas sim como uma mera propriedade de seu senhor. Assim, como foram relegadas às atividades de menor prestígio social, como o de cuidar da casa, planejar os espaços públicos era garantir que exercessem seu papel de dona do lar de uma maneira mais agradável. (MACATROZZO; FRACISCHETTO, 2022, p. 3)

Percebe-se, portanto, que as próprias condições existentes do transporte urbano, pensadas predominantemente por homens na produção da cidade, possuem traços da cultura machista que afasta e distancia o uso dos espaços públicos pelas mulheres através da continuidade de condições precárias de segurança e infraestrutura.

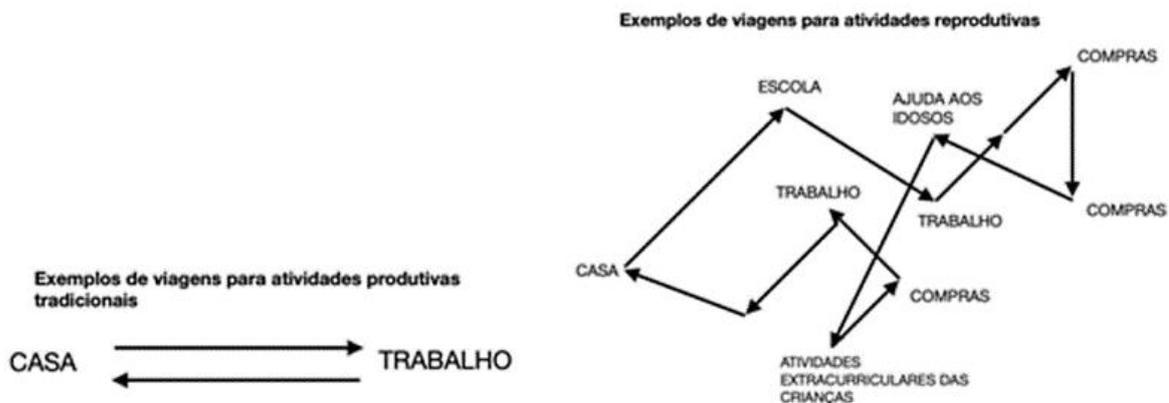
Sem as preocupações de gênero, algumas barreiras, que são invisíveis aos homens, normalizam uma condição de mobilidade pouco favorável as mulheres: ruas, estacionamentos e calçadas pouco iluminados, a baixa caminhabilidade das calçadas, a falta de ciclovias e ciclofaixas, pontos e terminais de ônibus sem iluminação, a superlotação dos coletivos são alguns exemplos das mazelas urbanas que impedem as mulheres de alcançar maior independência e igualdade na mobilidade urbana, afastando a exclusão por gênero no transporte urbano. (TAVARES; ALMEIDA, 2022, p. 302)

A mobilidade urbana é uma questão de gênero a partir do momento que a mulher deve se preocupar com o que deve vestir para pegar uma condução para o trabalho, ou um transporte por aplicativo para o mercado, ou mesmo utilizar a bicicleta para buscar as crianças na escola, afim de evitar importunações durante o deslocamento. Com tantas preocupações e inseguranças, como pontua Kern (2021), a mulher não se afastou das cidades, mas o medo ainda é um dos fatores que afetam a parcela feminina da sociedade.

Vale mencionar que o patriarcado marca a construção das sociedades ocidentais desde os primórdios e pode ser entendido como um sistema político-cultural de opressão que se difunde por meio da dominação simbólica e material dos homens sobre mulheres e demais seres subjugados. (MACATROZZO; FRACISCHETTO, 2022, p. 5)

Atualmente, tendo conquistado maior participação social, alcançando maior representatividade e funções na economia, as mulheres possuem um comportamento em transporte em consequência da sua vida mais dinâmica. Segundo Santos *et al* (2021, p. 86), a influência da vida doméstica das mulheres incide em sua vida pública, sendo definido pelas necessidades da família, ou mesmo assistência e suporte quando há alguma criança. O comportamento das mulheres no transporte urbano tende a ser mais complexo devido aos afazeres domésticos e familiares, tendo uma rotina de deslocamento mais complexa que os homens (SANTOS; *et al*, 2021).

Figura 6 - Complexa rede de deslocamento das mulheres na cidade.



Fonte: Gamrani; Valverde; Tribouillard, 2021.

Como na Figura 6 acima, diferentemente dos homens, as mulheres costumam desenvolver um padrão de deslocamento não tradicional em função das tarefas que desempenha, ou seja, entre a casa e o trabalho existem diversas paradas necessárias em equipamentos e serviços, de modo a buscar ter uma vida participativa e resolvida. Mesmo assim, apesar da complexidade da sua rede de deslocamento, são elas que estão submetidas aos riscos do perímetro urbano, como a insegurança, em razão do planejamento inadequado da estrutura urbana de transporte, impondo à mobilidade urbana feminina o medo e as limitações da violência urbana (SANTOS; *et al*, 2021).

Ainda no âmbito do aspecto sociodemográfico do comportamento de viagem, a idade impõe decisões de acordo com o estágio da vida. No ciclo de vida, as

atividades são desempenhadas conforme ao que rege os costumes e os hábitos do lugar. Portanto, se consideramos o modo de vida ocidental, alguns eventos são marcantes para entender o comportamento de viagem, como “aprender a dirigir, sair de casa, começar a trabalhar ou ter o primeiro filho” (NETO, 2020, p. 25).

Na fase inicial da vida adulta, geralmente o adulto vive sozinho, desenvolve as tarefas típicas desta faixa etária, como faculdade, cursos e especializações, atividades esportivas, o trabalho e o lazer com os amigos, essas que podem ser desempenhadas de coletivos, táxi, transporte por aplicativo e bicicleta, por outro lado, em jovens famílias há maior dependência da utilização do automóvel, pois as crianças tendem a receber maior atenção e cuidado (NETO, 2020).

Concomitantemente a idade, a saúde e a disposição física têm relação direta com o meio de transporte escolhido. Enquanto os jovens apresentam mais ânimo para enfrentar as dificuldades de mobilidade, os idosos sentem mais as barreiras da própria condição natural da idade. A altura do coletivo, por exemplo, é um fator que induz o idoso a um grande esforço, diferentemente dos jovens adultos da fase inicial da vida.

Percebe-se que a renda, idade, gênero e os aspectos étnicos/culturais moldam o comportamento de viagem, empregando maior relevância a variáveis sociodemográfica nas decisões de transportes.

3.1.3. Variáveis Psicossociais

A terceira variável do comportamento em transporte se relaciona com a subjetividade. Neste terceiro grupo de aspectos, diferentemente dos aspectos ambientais e sociodemográficos, se inserem a parte sentimental. Esta variável teve impulso na década de 1990, de onde partiram discussões e implementações políticas de gerenciamento de demanda em prol da modificação do comportamento, gerando construtos psicológicos em relação ao comportamento de viagem (NETO, 2020).

Nas variáveis psicossociais se encaixam também as percepções provenientes da conveniência e oferta dos serviços, assim como sentimentos de afeto e as crenças, relacionando positivamente à escolha do transporte (NETO, 2014). Neste sentido, valores familiares ou do grupo social que nos encontramos inseridos influenciam nossas decisões, não só para transporte, mas de maneira geral no dia-a-dia.

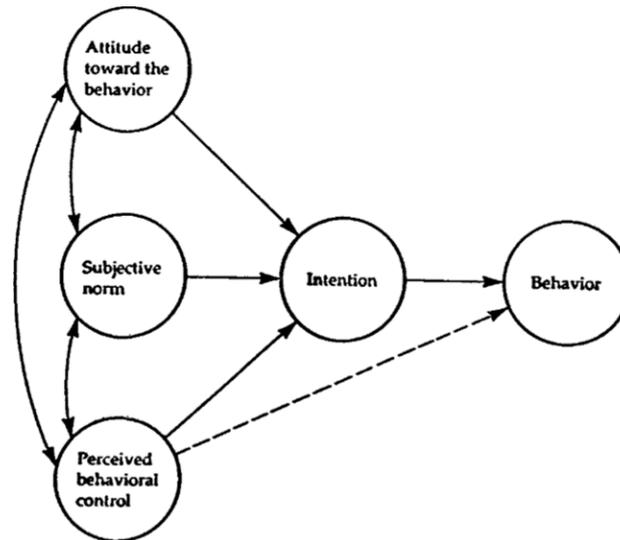
O estilo de vida engloba elementos simbólicos e componentes atitudinais que estão ligadas as preferências individuais, o que torna difícil mensurar de forma direta e clara, mas que possui significativa importância em possíveis escolhas de mobilidade, pois é a manifestação das diferenciações sociais (SILVA; MEDRANO; TACO, 2020).

As distinções sociais se caracterizam por uma luta que tem objetivo a própria existência do grupo e, simultaneamente, das identidades sociais, ou seja, há uma recíproca designação e dependência entre a identidade individual e a identidade designada a esse grupo (BOURDIEU, 2020b). Sendo assim, a escolha entre bicicleta, o automóvel ou mesmo um ônibus, pode estar vinculado as questões de estilo de vida numa busca por corresponder a identidade de classe.

Assim, especificamente no campo dos transportes, o ato de viajar pode ser concebido enquanto um ato social que incorpora uma dimensão de diferenciação social. Viajar satisfaz as necessidades dos indivíduos relacionadas a estarem em locais específicos para realizarem determinadas atividades, e a forma como a viagem é feita preenche funções simbólicas sociais. Tal caráter simbólico tende a se diferenciar a partir de alterações inerentes ao próprio indivíduo, como a classe social em que ele se encontra e o estágio no ciclo de vida, dentre outras. (SILVA; MEDRANO; TACO, 2020, p. 172).

Devido ao caráter simbólico da escolha, compreender as predisposições comportamentais em mobilidade urbana se faz ainda mais complexa. Uma das teorias mais citadas na esfera da mobilidade e comportamento é a Teoria do Comportamento Planejado (Figura 7), elaborada por Ajzen (1991), que versa que qualquer comportamento sofre as influências da atitude, sendo favorável ou não, e as consequências do comportamento e valores encrustados a partir das crenças.

Figura 7 - Teoria do Comportamento Planejado



Fonte: Ajzen (1991).

Sobre a Teoria do Comportamento Planejado, Neto (2014) exemplifica:

No caso do uso do transporte público, por exemplo, uma pessoa pode ter uma atitude negativa em relação ao ônibus por considerar que a) ao utilizar o ônibus, há uma probabilidade maior de que ela chegue atrasada em seu destino (crença sobre consequência de utilizar o ônibus); e b) é extremamente desagradável chegar atrasada em seus compromissos (valores atribuídos a essas consequências). (NETO, 2014, p. 38)

Segundo Silva, Medrano e Taco (2020), o modelo de Ajzen traz uma resposta homogênea devido a uma utilização de um modelo estrutural que utiliza variáveis latentes ou teóricas que concorrem para um resultado direto ou indireto, mas que denota a necessidade da heterogeneidade no comportamento e nas consequentes escolhas, subdividindo em classes conforme a diversidade do grupo, permitindo aplicações em políticas públicas que visem à melhoria da mobilidade urbana a partir de estilos de vida sob influências da idade, renda, formação familiar, etc.

Outro aspecto que faz parte da variável psicossocial é o hábito. Sem nos darmos conta, o hábito é aquele comportamento aprendido e repetido de forma automática e que muitas acontecem sem qualquer deliberação do indivíduo, induzindo o automatismo do comportamento (CRISTO, 2020). O hábito é composto por três pilares: a repetição do comportamento, a natureza automática (agir sem se dar conta) e a funcionalidade (não considerar os prós e contras do agir), conforme explica Cristo (2020).

Cristo (2020) resgata um dos primeiros modelos teóricos na psicologia social a incorporar o hábito na relação atitude-comportamento. O modelo de Triandis, de 1980, que determina que quando o comportamento se faz recente no repertório comportamental ou não é realizado constantemente em alguma situação, a intenção é mais esclarecedora que o comportamento, por outro lado, quando o comportamento já se encontra incorporado e frequente no repertório comportamental, é o hábito que se torna mais explicativo.

Portanto, a variável psicossocial leva em conta aquilo que é a intenção e o que é habitual. Enquanto aquela explica os novos comportamentos, o hábito vem explicar o que é constante no repertório comportamental. Romper com hábitos requer esforços para gerar maiores intenções de mudanças de comportamento, esforços que levem o indivíduo a reconsiderar os aspectos positivos de cada meio de transporte, mas que também despertem no poder público um olhar para as consequências psicossociais de cada escolha, seja a pé, de bicicleta, de ônibus, no automóvel, na motocicleta ou no transporte por aplicativo de carona.

3.2. Tópicos Conclusivos

Embora estejamos habituados a pensar mobilidade urbana pelo viés da estrutura viária ou das condições de uso, muito em função do noticiário que trata do cenário caótico nos centros urbanos, ou do sistema de transporte público imerso em problemas estruturais e de manutenção, ou da ausência de ciclovias, ou mesmo da super lotação, entre outros problemas que envolvem a variável ambiental ou sociodemográfico, um aspecto do comportamento de viagem ganhou mais atenção no desenvolvimento do transporte urbano: a variável psicossocial.

Conforme supracitado, o comportamento de viagem é transversal a três variáveis, sendo: a variável ambiental, a sociodemográfica e a psicossocial. Todas as variáveis do comportamento em transporte têm um papel relevante nas definições da escolha do modo de viagem, porém, sob a priorização do carro na urbanização das cidades, alguns modos de transportes sofreram (e ainda sofrem) as consequências que se traduziram em atraso na implantação de melhorias ou mesmo a inexistência de qualquer intervenção em prol dos meios alternativos e coletivos, sendo mais latente seus efeitos ambientais sobre a vida, do que quando comparado a variável

psicossocial. Neste sentido, as classes mais baixas (variável sociodemográfica), que não possuem acesso ao automóvel particular, são submetidas a enfrentar um sistema de mobilidade de baixa qualidade, além de ser atingida emocionalmente (variável psicossocial) pelos desgastes na qualidade de vida.

Observa-se, portanto, que o transporte urbano abriga elementos materiais e simbólicos que nutrem as lutas de classe quando se fala em mobilidade urbana excludente.

Compreender o comportamento de viagem em transporte urbano a partir destas variáveis, permite analisar seus efeitos emocionais no indivíduo, permitindo estabelecer uma relação entre as condições ambientais no comportamento e sua influência sob os sentimentos de escolha.



DE BOURDIEU
À SKINNER

4

4. De Bourdieu à Skinner

Propomo-nos, neste capítulo, estabelecer uma conexão das teorias de Pierre Bourdieu e B.F. Skinner, passando brevemente por aspectos biográficos e as contribuições de cada pensador, seguido de uma relação teórica de seus edifícios epistemológicos.

4.1. BOURDIEU: Aspectos biográficos

Primeiramente, antes de elucidarmos alguns fatos da vida de Bourdieu, vale citarmos sua oposição aos textos biográficos em geral. Conforme afirma Grenfell (2018, p.27), “Bourdieu se objeta as cronologias bem-arrumadas de vidas vividas numa maneira preordenadas, para não dizer preestabelecida”, devido “a coerência construída e das intenções objetivas e subjetivas implicadas por trás das ações dos indivíduos envolvidos”.

A história de vida é uma daquelas noções do senso comum que entram de contrabando no universo acadêmico; primeiro, sem tambor nem trompete, pelos etnólogos; depois, mais recentemente, e não sem estrondo, entre os sociólogos. Falar de história de vida é pressupor pelo menos, e isto não é pouco, que a vida é uma história e que, como no título de Maupassant, *Une vie*, uma vida é inseparavelmente o conjunto de acontecimentos de uma existência individual concebida como uma história e o relato desta história. (BOURDIEU, 1986, p. 69)

Ainda assim, se faz necessário conceber um breve histórico de vida de um dos mais renomados sociólogo e intelectual do século XX.

Nascido na cidade de Béarn na França, Pierre Félix Bourdieu nasceu em 1º de agosto de 1930, em uma pequena aldeia de vida tradicional, rural e camponesa. Pertencente a uma família humilde, seu pai nunca completou sua educação, mas sua mãe estudou até os dezesseis anos de idade, portanto, claramente sua família detinha condições de uma vida mais simples (GRENFELL, 2018).

Seu ensino básico foi em uma escola na sua cidade natal, junto de filhos de pequenos comerciantes, trabalhadores locais e camponeses, por outro lado, já em seu ensino médio, Bourdieu estudou em colégio de uma cidade vizinha, em Pau, alcançando destaque em seus estudos (REZENDE, [s.d.]).

Tal desempenho se refletiu em sua aprovação no exame de admissão em uma escola preparatória para quem desejasse entrar em uma *Grandes Écoles*. Sua admissão veio após aprovação em concurso École Normale Supérieure (ENS), onde ingressou em 1951 e obteve sua graduação em 1955, com formação em Filosofia (GRENFELL, 2018). Sendo considerada uma instituição de prestígio em áreas como filosofia e letras, passaram por ela Jean Paul Sartre, Simone Beauvoir, A. Camus, R. Aron (VASCONCELLOS, 2002).

Um fato que marcou a vida de Bourdieu, foi sua ida para concluir seu serviço militar na Argélia. Sua ida foi uma espécie de punição disciplinar devido ao seu comportamento “inerentemente rebelde à autoridade militar” (WACQUANT, 2002, p. 67), para servir a uma missão de pacificação.

Essa vivência imediata das dolorosas realidades das guerras travadas pela França contra o nacionalismo argelino mudou o destino intelectual de Bourdieu para sempre: a experiência despertou seu interesse pela sociedade argelina, de um ponto de vista político e científico, e promoveu, na prática, sua conversão da Filosofia para a Ciência Social. (WACQUANT, 2002, p. 97)

A vivência na Argélia expôs Bourdieu a sociedade argelina, o capitalismo colonial e o desejo de independência (REZENDE, [s.d.]). É a partir destas experiências que surgem as primeiras publicações importantes como *Sociologia da Argélia*, de 1958 e *O desencantamento do mundo*, de 1963 (título da publicação em português), publicação esta no qual Bourdieu tenta ligar as estruturas sociais envolvidas às formas culturais (WACQUANT, 2002). Nota-se que, apesar da formação filosófica, a personalidade e as experiências resultantes de Bourdieu ampliaram sua atuação aos poucos em Antropologia, Sociologia e Estatística. Assim, “gradualmente, o brilhante estudante destinado às honras filosóficas e ao estudo histórico da Epistemologia estava tornando-se um antropólogo” (WACQUANT, 2002, p. 97).

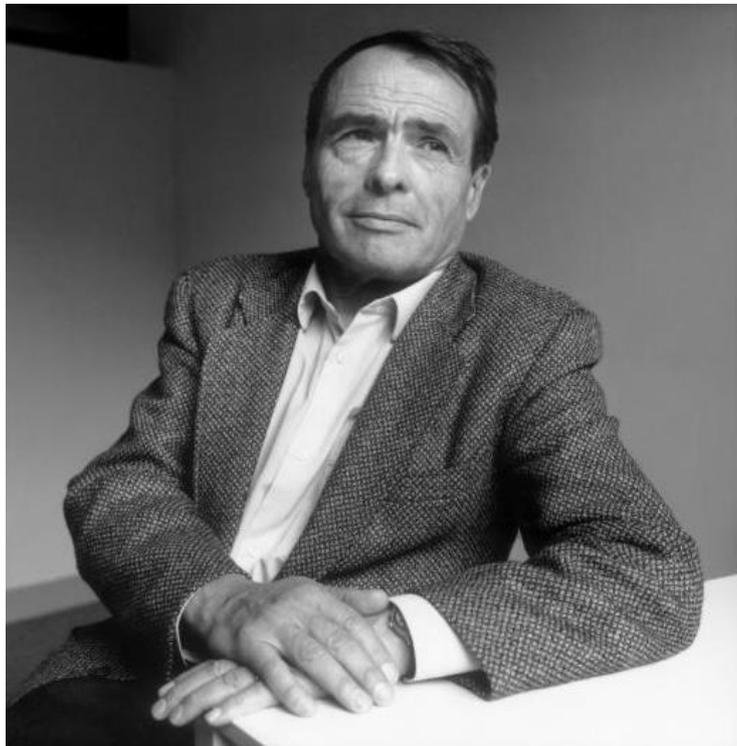
Em seguida, Bourdieu retorna para Paris em 1960, quando assume o posto em Sorbonne de professor assistente, e logo depois na Universidade de Lille (1961-64), local onde teve que ensinar sobre Durkheim, Weber, Marx, Schutz e Saussure, além da sociologia americana, da qual era um entusiasta (WACQUANT, 2002). Quando diretor do Centre de Sociologie Européenne, Bourdieu produz obras que vão da educação, arte, cultura e metodologia, treinando um grupo acadêmico, por mais de três décadas, para investigação de diversas questões que relacionavam os temas

entre cultura, poder e desigualdades sociais, através de uma sistematização rigorosa do trabalho.

Bourdieu passou sem sentir da Antropologia para a Sociologia, uma astúcia que ele abraçou porque isso lhe parecia mais adequado para compreender as complexidades da realidade social – ao invés de obtê-las a uma distância segura, como a Filosofia e a Antropologia estruturalista faziam. Ele procedeu no sentido de combinar em sua prática de pesquisa o racionalismo de Bachelard e o materialismo de Marx com o interesse neokantiano de Durkheim pelas formas simbólicas, a visão agonística de Weber sobre os *Lebensordnungen* em competição com as fenomenologias de Husserl e Merleau-Ponty. O resultado foi um quadro teórico original, *elaborado por meio de e para a produção de novos objetos de pesquisa*, objetivando desvendar a multifacetada dialética das estruturas sociais e mentais no processo de dominação. (WACQUANT, 2002, p. 98)

Em novembro de 1962, Bourdieu casou-se com Marie-Clarie Brizzard, e que segundo Grenfell (2018), pouco se sabe sobre sua vida pessoal. Com Marie-Clarie, Bourdieu teve três filhos: Jérôme, Emmanuel e Laurent (GRENFELL, 2018).

Figura 8 - Pierre Bourdieu, em 1991.



Fonte: ROUSSET, 2018.

Grenfell (2018) conta que Bourdieu foi editor em 1964 de *Le Sens Commum*, lançando artigos e traduções de outros sociólogos, além de permitir ser um canal de publicação de suas obras. Bourdieu foi fundador da revista *Actes de la Recherche em*

Science Sociales, em 1975. Mais tarde, em 1981, foi eleito para a Sociologia no Collège de France sendo acadêmico de destaque, o que levou a ser reconhecido no Centro Nacional de Pesquisa Francês (CNRS). A década de 80 foi marcada por um recorte de produção prolífica, elevando seu status, prestígio e posição acadêmica.

Vale citar *La distinction*, de 1979 (A distinção, em português, de 2007), e também *Questions de sociologie*, de 1982 (Questões de Sociologia), onde tratam de assunto como a vida cultural e o posicionamento metodológico e filosófico, respectivamente. Outra obra bourdieusiana proeminente é *La misère du monde*, de 1993 (A miséria do mundo, 1997, em português), que aborda “uma série de relatos pessoais de sofrimento social na França; sofrimento esse causado, na maior parte, pela política econômica neoliberal que o governo socialista então adotava” (GRENFELL, 2018, p. 31).

Bourdieu, na década de 90 tem reconhecimento internacional, sendo visto mais em público, aparecendo na televisão e rádio, algo que em momentos anteriores da vida evitaria. Pierre Bourdieu faleceu em janeiro de 2001, vítima de câncer aos 70 anos, deixando uma arquitetura sociológica ampla, densa, e com capilaridade em diversas áreas do conhecimento.

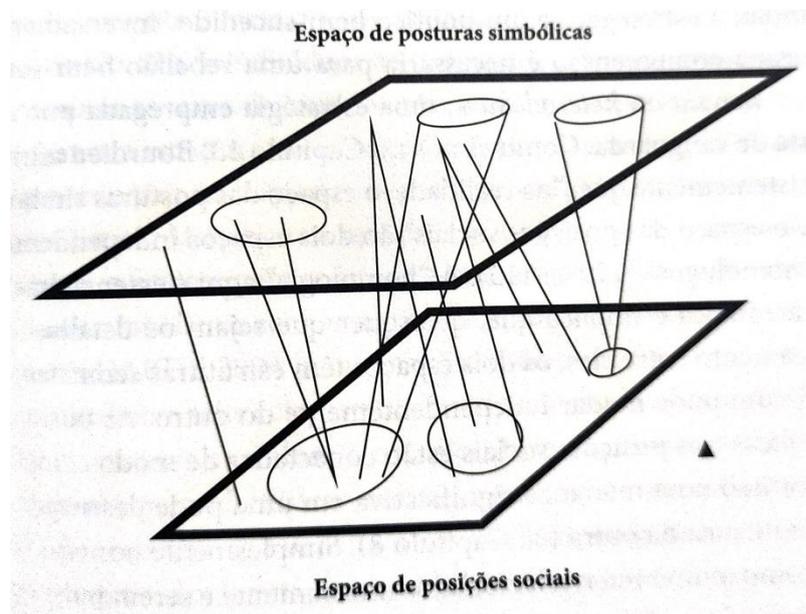
Isto posto, passaremos por alguns conceitos do arcabouço de Bourdieu como o espaço social, *habitus* e violência simbólica, termos caros para compreensão da abordagem desta pesquisa.

4.1.1. Espaço social

A cidade, projeção da sociedade no espaço, é o local de ação dos grupos onde “o homem” transforma-se e transforma seu ambiente na sua luta pela vida e pela apropriação diferencial do produto do seu trabalho” (CASTELLS, 1942). É o local do cotidiano, de reprodução dos valores e da cultura, mas que também abriga as lutas de classe. Em sua sociologia, Bourdieu teoriza a sociedade como “um espaço estruturado em função das distâncias sociais que separam os agentes” (MONTEIRO, 2018, p.42), onde estes se relacionam conforme sua posição na formação social. E por essa posição social que as lutas de classe travam disputas que vão do consumo até cargos de poder.

O espaço social se conceitua como o *espaço das posições* na teoria de Bourdieu, no qual é constituído de posições objetivas disponíveis, com diferentes “graus variáveis de legitimidade” na mesma esfera de atividade e que aspirem serem ocupadas. Portanto, a compreensão de como funciona o espaço social possibilita um “reconhecimento de estruturas de campo estabelecidas e de como interpretá-las nas lutas por posições de campo desejáveis” (GREENFELL, 2018, p. 300). Logo, há o espaço das posições (espaço social) e o espaço de posturas simbólicas (subjetivo e pessoal), que se conectam e que interagem continuamente, um com o outro (Figura 9).

Figura 9 - O espaço multidimensional do campo social.



Fonte: GREENFELL, 2018

Em resumo, “o espaço social é um espaço multidimensional de posições relativas”, que definem a posição do agente de acordo com suas *propriedades*, o que lhe permite “exercer poder sobre os outros situados em distintas posições do espaço social” (CATANI, 2017, p. 119), sendo assim, as *propriedades* são recursos de poder que variam conforme o *capital*, dando maiores possibilidades objetivas de ganho para a classe detentora do *capital* em disputa.

“Vê-se, assim, que o espaço social é, simultaneamente, *uma estrutura de relações objetivas* que está na origem dos esquemas de percepção, classificação e ação que orientam a prática, e um conjunto de *lugares estratégicos* a partir dos quais os agentes lutam pela apropriação de bens

econômicos e culturais e em torno da distribuição dos capitais”. (CATANI, 2017, p. 121)

Apesar da representação em planos com delimitações, “num campo social não existe terreno nivelado; os jogadores que começam com formas particulares de capital estão em vantagens desde o começo”, afirma Greenfell (2018). O que temos em disputa é a acumulação do *capital*:

“econômico (dinheiro e bens); cultural (p. ex. formas de conhecimento; preferências de gosto, estéticas e culturais; linguagem, narrativa e voz); social (p. ex. afiliações e redes; herança familiar, religiosa e cultural); e simbólico (coisas que representam todas as outras formas de capital e podem ser “trocadas” em outros campos, p. ex., credenciais)” (GREENFELL, 2018, p. 98).

Logo, “Trata-se de um campo de lutas pelo poder, que são travadas entre detentores das diferentes modalidades de poder” (SOUZA, 2007, p. 23).

Quando um determinado grupo alcança maior posse de um capital, assume uma posição no campo que é definida por Bourdieu como “campo do poder” que “é constituído de modo diferente dos outros campos porque é ocupado apenas pelos indivíduos mais dominantes num espaço social” e são esses indivíduos que “são capazes de determinar as taxas de câmbio entre as formas específicas de capital que geram a estruturação de um espaço social mais amplo” (GREENFELL, 2018, p. 301). Não é à toa que as questões de classe, quando atrelados aos diferentes tipos de capitais, “consistem em instrumentos de poder e pretextos de luta política” (SANTOS, 2017, p. 291), pois a desigualdade social é apontada como uma das origens estruturais da violência física e moral, além de favorecer determinados comportamentos que se expressam por meio de hábitos, costumes e tradições (SOUZA, 2012).

Logo, as preferências e os gostos manifestados no comportamento, na linguagem, no consumo é, então, “produto dos condicionamentos associados a uma classe ou fração de classe. Tais preferências têm o poder de unir todos aqueles que são o produto de condições objetivas parecidas”, como afirma Alves (2008). Pois são nestas preferências que se distingue “aqueles que, estando fora do campo socialmente instituído das semelhanças, propagam as diferenças inevitáveis” (ALVES, 2008, p. 3).

“o princípio de divisão em classes lógicas que organiza a percepção do mundo social é, por sua vez, o produto da incorporação da divisão em classes sociais. Cada definição é definida, inseparavelmente, por suas propriedades intrínsecas e pelas propriedades relacionais inerentes à sua posição no sistema das condições que é, também, um sistema de diferença, de posições diferenciais, ou seja, por tudo o que a distingue de tudo o que ela não é e, em particular, de tudo o que lhe é oposto: a identidade social define-se e afirma-se na diferença”. (BOURDIEU, 2011, p. 164)

Bourdieu então revela o gosto como algo não natural, mas sim naturalizado que serve como distinção da classe, em outras palavras, “o gosto não é algo inato, mas sim – e talvez um dos principais – símbolo de poder, de identificação com os semelhantes e exclusão dos que não pertencem ao mesmo grupo” (SIQUEIRA, 2010, p. 2). Portanto, a inofensividade das escolhas é apenas aparente, continua Siqueira (2010, p.3), “selecionar bens e práticas sociais acabam por produzir um modo de diferenciação entre os mais variados grupos”.

Sendo assim, os grupos dominantes, detentores do campo de poder, com capital suficiente para legitimar as estruturas sociais que perpetuam sua posição sobre os grupos dominados no campo social, assinalam as lutas de classificação entre as classes sociais, numa luta simbólica no sentido de impor a visão de mundo de seus estratos sociais (MONTEIRO, 2018, p. 51) definindo a hierarquização e o monopólio dos princípios e dos modos legítimos de percepção e de ação no mundo (CATANI, 2017, p. 123).

Desta forma, as trajetórias individuais são traçadas conforme estrutura do campo e valores simbólicos, onde se almeja maior vantagem de determinados capitais para seguir as regras do jogo. Sendo estas, por sua vez, definidas e legitimadas por grupos dominantes que são absolidas pelo meio social. Para este depósito das estruturas sociais no agente, Bourdieu denomina de *habitus*.

4.1.2.Habitus

Dentre os principais conceitos do vasto trabalho de Bourdieu, o *habitus* entra como engrenagem primordial para o entendimento de todo seu estudo sociológico. Se as estruturas objetivas se constituem como os campos, o *habitus* se conceitua como as estruturas incorporadas no agente, este não nasce com aquele, mas sim adquiri-o ao longo de sua história, ou seja, o *habitus* não é inalterável (MONTEIRO, 2018), além do mais, “a noção de *habitus*, (...) se presta a designar uma série de disposições que

vão sendo paulatinamente incorporadas pelos agentes sociais” (SOUZA, 2007, p. 13). É no habitus que “encontra-se inserida toda a estrutura do sistema de condições ou disposições possíveis, fundamentando as estruturas das diferenças” e também “é o que faz um agente ser detentor de um gosto porque as preferências estão associadas às condições objetivas de existência” (ALVES, 2008, p.4).

De acordo com Catani (2017, p. 214), “a interiorização das exterioridades e a exteriorização da interioridade”, moldam as propensões do pensar, sentir e agir de acordo com modos determinados, “que então as guiam nas suas respostas criativas aos constrangimentos e solicitações do seu meio social existente”. Portanto, “a vivência corporal humana estará sempre impregnada de marcas das experiências sociais (SOUZA, 2017, p. 24), ou seja, “baseamos as decisões cotidianas em pressuposições sobre o caráter, comportamento e atitudes previsíveis de outras pessoas” (GRENFELL, 2018, p. 75). O habitus atua em uma estrutura estruturante e estruturada:

“Ela é ‘estruturada’ pelo nosso passado e circunstâncias atuais, como a criação na família e a experiências educacionais. Ela é ‘estruturante’ no sentido de que nosso habitus ajuda a moldar nossas práticas atuais e futuras. Ela é ‘estruturada’ por ser ordenada sistematicamente, e não aleatória ou sem nenhum padrão. Essa ‘estrutura’ é composta de um sistema de disposições que geram percepções, apreciações e práticas”. (GRENFELL, 2018, p. 75)

Vale ressaltar que o conceito trabalhado não se confunde com hábito, este se caracteriza por ser estático e mecânico, enquanto o habitus é dinâmico e dialético, como cita Monteiro (2018), e opera com sutileza no plano das posturas simbólicas.

“Essa sutileza das transformações dos habitus é o dispositivo que impede nos agentes a sensação de estarem sendo moldados pelas circunstâncias do campo; dispositivo este que não só suaviza nos indivíduos a constante necessidade de transformação, como também remete o habitus a uma esfera quase subliminar de atuação” (SOUZA, 2007, p. 25)

Dessa forma, no decorrer da sua história, o agente interioriza sutilmente os esquemas de pensamento que definem valores, normas e representações, moldando os costumes, as percepções e até classificando objetos, objetivando a história nas coisas por estruturas que designam posições do espaço social. Com efeito, o *habitus* intermedia as preferências e portanto, “preferir cachaça a vinho, feijão, arroz, cuscuz e carne de galinha de capoeira a caviar decorativo do sushi; votar na direita a votar na esquerda; praticar futebol ao invés de tênis, todas essas escolhas não são aleatórias” (MONTEIRO, 2018, 63). Assim, “além da capacidade de diferenciar e de

apreciar essas práticas e esses produtos (gostos), é que se constitui o *mundo social representado*, ou seja, o *espaço dos estilos de vida* (BOURDIEU, 2011, p. 162)

“Bourdieu considera que as práticas de determinado agente social, nos diferentes domínios da vida, tendem a ser o produto dos mesmos princípios e a apresentar um “ar de família” que faz a unidade do “estilo de vida”. Pela mesma razão, ele observa que os agentes da mesma classe, pelo fato de terem de enfrentar condições de existência muito semelhantes, tendem a ter as mesmas práticas e o mesmo tipo de “estilo de vida”. (CATANI, 2017, p. 188)

Em suma, as lutas de classificação buscam respaldar um modo de vida, uma identidade de classe, “na medida em que a identidade designada a este ou aquele indivíduo depende do grupo ao qual ele é designado e da identidade designada a esse grupo” (BOURDIEU, 2020b, p. 107). A reprodutibilidade das relações fomenta as desigualdades estruturais pelo acúmulo de bens simbólicos, no qual “todo poder simbólico é capaz de se impor como legítimo, dissimulando e camuflando a força opressora que há em si e em seu fundamento” (SOUZA, 2007, p.23). Essa imposição disfarçada pelo poder dominante nos modos de percepção, pensamento, ação, que privam a possibilidade de uma liberdade na tomada de consciência, é a chamada violência simbólica.

4.1.3. Violência Simbólica

Após a compreensão dos conceitos supracitados - campo social e *habitus* -, parte-se para o entendimento de um dos conceitos norteadores desta pesquisa: a violência simbólica. Uma forma de violência branda e oculta: branda “em relação às formas brutais baseadas na força física ou armada (mesmo que a violência física seja sempre também simbólica)”, oculta, pois, “opera prioritariamente na e pela linguagem e, mais geralmente, na e pela representação, pressupondo o irreconhecimento da violência que a engendrou”, mas por outro lado reconhece os princípios pelo qual é exercida (CATANI, 2017, p. 360).

“Ao se entender “simbólico” como o oposto do real, de efetivo, a suposição é de que a violência simbólica seria uma violência meramente “espiritual” e, indiscutivelmente, sem efeitos reais. É esta distinção simplista, característica de um materialismo primário, que a teoria materialista da economia dos bens simbólicos, em cuja elaboração eu venho há muitos anos trabalhando, visa a destruir, fazendo ver, na teoria, a objetividade da experiência subjetiva das relações de dominação.” (BOURDIEU, 2020a, p.63)

Ou seja, “a violência simbólica pode, de algumas maneiras, ser mais ‘gentil’ do que a violência física, mas não é menos real” (GRENFELL, 2018, p. 235). E por meio da desigualdade e das hierarquias das sociedades contemporâneas, ela vem se tornando cada vez mais significativa como um sofrimento de dominação simbólica. Grenfell (2018, p.235) afirma que “as origens desse sofrimento são frequentemente desconhecidas e internalizadas pelos membros da sociedade”, e que serve apenas para estimular o sofrimento e dar maior continuidade ao “sistema simbólico de dominação”. Além do mais, “o dominado não se opõe ao seu opressor, já que não se percebe como vítima deste processo, ao contrário, o oprimido considera a situação natural e inevitável” (SOUZA, 2012, p. 27).

Observa-se então, que para a violência simbólica se exercer sobre os dominados, é necessário o desconhecimento dos mecanismos que enunciam a visão de mundo, ou melhor, das estruturas sociais. Em seu livro *Dominação Masculina - a masculinidade é uma forma simbólica de dominação* -, Bourdieu trata da estrutura de uma sociedade machista, no qual “o não reconhecimento pelas práticas como machismo, historicamente construídas e naturalizadas nos corpos, levam-nas à cumplicidade quase que secreta entre dominadores e dominados” (MONTEIRO, 2018, p. 95).

“A violência simbólica se institui por intermédio da adesão que o dominado não pode deixar de conceder ao dominante (e, portanto, à dominação) quando ele não dispõe, para pensa-la e para se pensar, ou melhor, para pensar sua relação com ele, de mais que instrumentos de conhecimento que ambos têm em comum e que, não sendo mais que a forma incorporada da relação de dominação, fazem esta relação ser vista como natural; ou, em outros termos, quando os esquemas que ele põe em ação para se ver e se avaliar, ou para ver e avaliar os dominantes (alto/baixo, masculino/feminino, branco/negro, etc.), resultam da incorporação de classificações, assim naturalizadas das quais seu ser social é produto.” (BOURDIEU, 2020, p.64)

Portanto, percebe-se que dependendo da posição no campo social, o agente sofre a influência do habitus para se ver ou avaliar, como um produto das classificações. Dessa forma, o desejo de adotar crenças, valores, objetos e modas de grupos sociais hierarquicamente acima, na intenção de se afastar de grupos inferiores e firmar uma identidade a qual se julga pertencer ao grupo dominante, não só perpetua o sistema simbólico de dominação, como também distribui desigualmente sofrimentos. “A violência é simbólica, mas o sofrimento e a reprodução de hierarquias de classes que resultam dela são muito reais” (GRENFELL, 2018, p. 247).

A classe social não se define somente por uma posição nas relações de produção, mas pelo habitus de classe, que está normalmente associado a essa posição. O uso da violência simbólica é dirigido por um indivíduo, ou grupo, que controla o poder simbólico sobre os outros, fabricando crenças no processo de socialização, induzindo os dominados a enxergarem e a avaliarem o mundo de acordo com os critérios e padrões definidos pelos dominantes. (SOUZA, 2012, p.31)

Assim sendo, em meio a diversidade de escolhas de bens de consumo para representação do “gosto” na sociedade capitalista, as diferenças no estilo de vida são uma “luta simbólica”, pela qual, cotidianamente, os agentes e os grupos sociais, ao classificarem bens de consumo, não cessam de se classificar uns em relação aos outros” (CATANI, 2017, p. 149). Logo, a violência simbólica de maneira silenciosa, sutil, branda, invisível, gera sofrimentos sociais como isolamento social, desilusão, marginalização e exclusão, desemprego, silêncio, etc., fomentando experiências dolorosas e desconfortáveis, que engendram posturas que afastam das situações de julgamento.

Isto posto, é necessário passar pela teoria skinneriana, adentrando pelo campo da psicologia social que abrange a Análise do Comportamento.

4.2. SKINNER: aspectos biográficos

No dia 20 de março de 1904, na pequena cidade de Susquehanna, no estado da Pensilvânia, nos Estados Unidos, próximo a Nova Iorque, nascia Burrhus Frederic Skinner. O jovem Skinner que tinha o apelido de ‘Fred’ entre seus familiares e amigos, cresceu em um ambiente familiar “quente e estável” juntos de seus pais e seu irmão mais novo, Edward, conhecido com ‘Ebbie’ (COPE, 2020).

Seu pai, William Arthur Skinner, foi advogado e tinha uma certa notoriedade na cidade, e não perdia a oportunidade de se elogiar, sendo visto por Fred como vaidade. Mas sua mãe, Grace Madge Burrhus, frustrada com sua carreira profissional, visto que colocou a vida familiar em primeiro plano, assim como muitas mulheres de sua época que se dedicavam ao casamento e filhos, ansiava por uma posição de prestígio. Juntos, Grace e William ansiavam por um futuro mais prósperos aliado a ética do trabalho protestante. Devido a isso, Fred e seu irmão cresceram sob um controle social no ambiente familiar. Sua mãe o repreendia com um sonoro “o que os outros vão pensar?” (GOMES, 2015).

A tendência de Grace de criticar em vez de elogiar Fred quando criança também pode ter influenciado algumas de suas teorias psicológicas posteriores e enfatizando a eficácia da recompensa e do reforço sobre a punição na formação do comportamento. (COPE, 2020)

O controle de seus pais nem sempre foi equilibrado sobre ele e seu irmão, visto que Ebbie era tratado como favorito. Como em um incidente relatado por Skinner em que seu irmão encontrou o revólver de seu pai e atirou acidentalmente em uma mesa, mas saiu impune da situação. Skinner acreditava que certamente teria sido castigado nesta situação, lembrava ele. Enquanto seu irmão era mais afável, com mais interesses sociais, Fred era excêntrico e difícil, o que explicaria a aceitação de seus pais pelo seu código social. Apesar das diferenças e do ciúme de seu irmão, os dois aproveitam para muito nos primeiros anos de vida (COPE, 2020).

Além de ser um grande explorador do mundo exterior, usando seus vários dispositivos e engenhocas, Fred também era um grande explorador de ideias e histórias, e desde muito jovem passava muito tempo lendo e escrevendo em casa. Com cerca de 10 anos de idade, Fred construiu para si uma caixa usando um caixote onde pudesse ler e escrever, livre das distrações da vida familiar. Não há nada particularmente único em um menino construindo uma toca para se esconder dos outros, mas a toca de Fred não foi feita simplesmente para se esconder. Sua inventividade não o permitiria. A caixa de Fred poderia ser fechada com uma cortina e, dentro, ele havia construído prateleiras para guardar seus materiais de escrita e livros de leitura, e colocou uma vela para trabalhar no escuro. Sua criação, em muitos aspectos, a primeira 'Caixa de Skinner', e não apenas simbolizava a invenção que levaria à sua descoberta anos depois na Havard University, mas também representava seu desejo de criar tempo e espaço para pensar. (COPE, 2020)

Anos depois, sob influência de um amigo da família, Skinner resolveu seguir a recomendação para fazer Literatura Inglesa na faculdade de Hamilton, em Clinton, em Nova York. Mas somente aos 24 anos, ao ingressar no Departamento de Psicologia da Universidade de Havard, que Skinner teve a oportunidade de conhecer estudos do comportamento através de William Crozier, que analisava o comportamento animal sem tentar deduzir o funcionamento interno da mente, como faziam os psicólogos. E foi exatamente esta abordagem que mais o atraiu, aplicando sua inventividade e experimentos com ratos de laboratório através de um aparelho que consistia de um caixa retangular e um dispositivo de alavanca que permitia ao rato ter acesso a uma pelota de alimento, esta que ficaria conhecida como 'Caixa de Skinner'. Após cinco anos de dedicação, Skinner publicou suas descobertas em seu primeiro livro, *The Behavior of Organisms (1938)* (COPE, 2020).

Figura 10 - Skinner aos 19 anos.



Fonte: COPE, 2020.

Desde 1930, nas suas primeiras publicações até as vésperas de sua morte - em 1990 - ao completar o artigo “Can Psychology be a Science of mind?”, Skinner navegou por diversos temas abordando diversas questões sobre ética, educação, organização social, cultura, etc, conforme afirma Sampaio (2005). Na vastidão de suas centenas de publicações, o período inicial (1930 a 1938) foi marcado pelos estudos do ‘reflexo’ no comportamento humano. Segundo Baum (2019, p.62), os “traços comportamentais são tão característicos de uma espécie quanto os traços anatômicos”, visto que os reflexos são o efeito produzido por um *estímulo* que se reflete em ações, chamadas de *respostas*.

Certa parte do comportamento é, pois, eliciada por estímulos, e é especialmente precisa nossa previsão desse comportamento. Quando fazemos incidir um raio de luz sobre o olho de uma pessoa normal, a pupila se contrai. Há secreção de saliva quando sorvemos suco de limão. Quando elevamos a temperatura de um quarto a um certo ponto, os pequenos vasos sanguíneos da pele se dilatam e o sangue vem à superfície da pele “enrubescendo-a”. (SKINNER, 2003, p. 53)

Se inicialmente, a obra de John B. Watson “Behaviorism”, pode ter sido um dos grandes motivos para seu ingresso no curso de Psicologia, que resultou nos

estudos iniciais de Skinner sobre o *reflexo*, foi somente após a elaboração do conceito de *comportamento operante*, em 1937, que se pode perceber um desenvolvimento na obra skinneriana, no qual o “sentido da ação dos organismos se amplia para englobar a operação dos organismos sobre o mundo e o efeito das suas consequências sobre as ações futuras” (SAMPAIO, 2005, p. 380). “Diz-se que uma consequência – reforçadora ou punidora – é dependente de uma atividade operante se a atividade operante afeta a probabilidade da consequência” (BAUM, 2019, p.67).

Durante a segunda guerra, Skinner usou da sua inventividade para ajudar nos esforços de guerra, obtendo financiamento militar para um projeto de treinamento de pombos para guiar mísseis em direção aos seus alvos. O projeto ‘ultra secreto’ obteve algum sucesso, mas foi encerrado em 1944. Após o fim da guerra, assumiu o cargo de presidente do Departamento de Psicologia da Universidade de Indiana em Bloomington, que permitiu o crescimento de sua influência e também seu campo emergente de estudo, no qual a partir daí cresceria gradualmente sua proeminência, onde se tornaria um dos mais notáveis representantes da psicologia comportamental (COPE, 2020).

Skinner continuou escrevendo mesmo após sua aposentadoria. Um escritor ativo durante toda sua vida, escreveu sua autobiografia em três volumes. Skinner certamente era uma pessoa de hábitos, pois escreve todas as manhãs às 5h até 7h, quando seu despertador tocava novamente.

Ele certamente era uma criatura de hábitos, ou talvez - como o rato pressionando alavancas para obter comida - ele fosse simplesmente um organismo que havia sido continuamente reforçado para se comportar dessa maneira. (COPE, 2020)

Mesmo após diagnosticado com leucemia em 1989, seu comportamento produtivo continuou até seus últimos dias. Aos 86 anos, Skinner apresentou seu artigo final em Boston, na Associação Americana de Psicologia, em um auditório lotado com 20.000 psicólogos de vários lugares do mundo. Na ocasião Skinner foi premiado pelo conjunto de sua obra. Sendo reconhecido como a maior referência do Behaviorismo Radical, Skinner faleceu em 18 de agosto de 1990.

O behaviorismo, além de ser uma escola da tradição psicológica, é central e transversal na psicologia. É central na medida em que o comportamento é um referente indesculpável da psicologia, onde mesmo a psicologia que não é reconhecida pelo estudo do comportamento começa e termina. Mesmo quando a psicologia estuda outra coisa (o inconsciente, o processamento ou

a atividade neural), ela começa com o comportamento e termina com ele. Mas o faz, diga-se com firmeza e nobreza, não sem incorrer frequentemente em flagrantes falácias explicativas (tautologias, homúnculos, fantasmas na máquina, reificações). Entre os mais populares estariam os já mencionados autoeficácia, função executiva e neurônios-espelho. É transversal em que Skinner está em quase tudo, mesmo sem ser reconhecido, nem precisa ser, segundo suas contribuições já são patrimônio comum. (PEREZ, 2021, p.11)

Conhecer um pouco da história de vida de Skinner, tem como principal objetivo situar você, caro leitor, não só cronologicamente, mas também conhecer brevemente sua construção teórica junto a seu histórico de reforçamento.

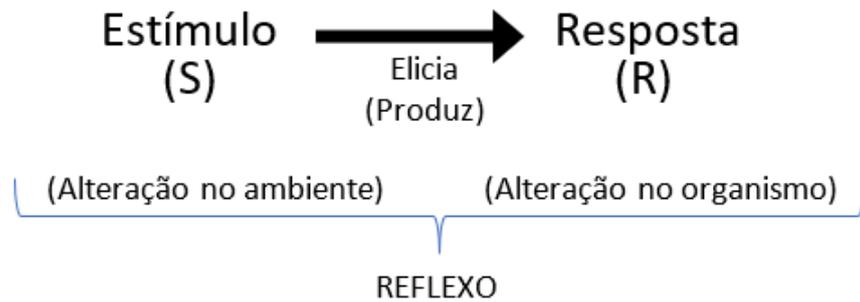
Feito isto, passaremos por alguns dos principais conceitos de estímulo, reforço, punição e comportamento operante.

4.2.1. Estímulo, reforço e punição

Este tópico, tem por finalidade apresentar e esclarecer conceito inerentes ao escopo da pesquisa e visa familiarização com os termos utilizados no desenvolvimento deste trabalho. Sendo assim, os conceitos de análise comportamental se aplicam as interações do homem no mundo, no qual a complexidade do comportamento “abrange a aquisição de repertórios, uma vez que os indivíduos estão em contato com diversas situações e realidades que envolvem outras pessoas, instituições do mundo social, demandas e desafios próprios do viver em coletividade” (SILVA, 2015, p. 179)

Isto posto, afim de tornar inteligível os conceitos do comportamentais, apoiou-se no didático trabalho de Moreira e Medeiros (2019), *Princípios básicos da análise do comportamento*, que define repertório comportamental como os comportamentos do indivíduo, que é construído sempre que há uma alteração no organismo após uma alteração no ambiente, por meio de estímulo e resposta. Logo, “estímulo é uma mudança no ambiente e resposta é uma mudança no organismo” (MOREIRA; MEDEIROS, 2019, p. 3). Então, sempre que uma alteração no ambiente engendra respostas, tem-se um reflexo. Veja Figura 11.

Figura 11 - Relação reflexa do comportamento onde estímulo elicia resposta.



Fonte: BAUM (2019), elaborado pelo autor.

Se determinado estímulo elicia uma alteração no organismo, então tem-se uma resposta, e a esta relação reflexa dá-se o nome de contingência. Se um caminhão buzina próximo ao ciclista, então este toma um susto, se caracterizando por ser um comportamento inato, pois “são uma preparação mínima que os organismos têm para começar a interagir com seu ambiente e para ter a chance de sobreviver” (MOREIRA; MEDEIROS, 2019, p.1)

As contingências de sobrevivência não podem produzir comportamentos úteis se o meio mudar substancialmente a cada geração, mas certos mecanismos evoluíram por meio dos quais o indivíduo adquire comportamento apropriado a um novo ambiente durante seu tempo de vida. (SKINNER, 2005, p. 37)

Portanto, o repasse do comportamento atua na reprodução e sobrevivência da espécie, por isso, o condicionamento respondente se refere ao involuntário, ou seja, descreve o resultado de um novo reflexo a um estímulo que estava neutro. Baum (2019) afirma que esse condicionante pode funcionar como alimentos incomuns que desencadeiam reações reflexas, mas também em situações de perigo que desencadeiam comportamentos agressivos e de defesa.

Outro condicionamento do comportamento com maior relevância nesta pesquisa considera consequências de curto e longo prazo, e se concentra na possibilidade de o evento ocorrer com maior ou menor frequência com base na punição ou no reforço. Se há aumento na aptidão, o comportamento é fortalecido. Se há diminuição na aptidão, o comportamento é punido (BAUM, 2019).

O comportamento operante “é fortalecido por suas consequências e por tal razão as próprias consequências são chamadas de “reforços” (SKINNER, 2006, p. 38). E ao contrário do comportamento respondente, o comportamento operante é

aprendido em função de suas consequências, que também está em função das modificações no ambiente (MOREIRA; MEDEIROS, 2019). Logo no comportamento operante, têm-se R (atividade operante) → S (consequência reforçadora).

Um reforçador positivo fortalece qualquer comportamento que o produza: um copo d'água é positivamente reforçador quando temos sede e, se então enchemos e bebemos um copo d'água, é mais provável que voltemos a fazê-lo em ocasiões semelhantes. Um reforçador negativo revigora qualquer comportamento que o reduza ou o faça cessar: quanto tiramos um sapato que está apertado, a redução do aperto é negativamente reforçadora e aumenta a probabilidade de que ajamos assim quando um sapato estiver apertado. (SKINNER, 2006, p. 43)

Assim, o comportamento operante se classifica em quatro tipos conforme quadro abaixo. Nele é possível observar duas contingências atividades-consequência (positiva e negativa) e dois tipos de atividades de consequência (positivo e negativo), conforme Figura 12.

Figura 12 - Tipos de relações no comportamento operante.

Relação ação-consequência	Consequência	
	Reforçadora	Punitiva
Positivo	Reforço Positivo	Punição Positiva
Negativo	Punição Negativa	Reforço Negativo

Fonte: BAUM, 2019, p. 68.

Tanto o reforço positivo, quanto a punição positiva acrescentam um estímulo a consequência, porém, na primeira acrescenta algo prazeroso enquanto na segunda relação acrescenta algo aversivo. Ao contrário também é válido se o reforço e punição são negativos, ocorre a retirada de algo aversivo, ou sejam a retirada do estímulo. Logo, no reforço negativo estão a fuga (retirada dos estímulos após a correção) e a esquiva (comportamento de prevenção). Colocar o cinto de segurança somente após a chamada de atenção do motorista é um comportamento de fuga, por outro lado, coloca-lo antes de ser alertado para isso, é uma esquiva. Ou seja, enquanto naquele ocorre uma fuga do desconforto (chamada de atenção), neste ocorre uma prevenção para se evitar situações aversivas.

A punição é facilmente confundida com o reforço negativo, algumas vezes chamado “controle adversativo”, os mesmos estímulos são usados e o reforço negativo pode ser definido como a punição por não agir; a punição visa remover um comportamento de um repertório, ao passo que o reforço negativo gera comportamento. (SKINNER, 2006, p. 56)

Tal entendimento, portanto, é primordial para modelagem do comportamento pois o “reforço e a punição modelam o comportamento à medida que ele evolui durante a vida de um indivíduo” (BAUM, 2019, p. 72), onde a distinção entre comportamentos se sucede por ações de reforço (comportamento e efeitos bem sucedidos) e punição (atividades malsucedidas), engendrando a modelagem comportamental.

A história de reforçamento de cada indivíduo tem influência crucial sobre o comportamento, induzindo as ações sobre eventos públicos.

A explicação do comportamento, de acordo com o referencial teórico da Análise do Comportamento está no passado, e não no futuro. São as consequências do comportamento que ocorreram no passado que explicam por que ele ocorre no presente e poderá ocorrer no futuro. (MOREIRA; MEDEIROS, 2019, p. 19)

Logo:

A modelagem é um procedimento de reforçamento diferencial de proximidade de um comportamento-alvo. O resultado final desse procedimento é um novo comportamento construído a partir de combinações de topografias de respostas já presentes no repertório comportamental do organismo. O modo como as combinações se dão é determinado pelas contingências de reforçamento e pelas extinções que sucessivamente resultam no comportamento-alvo. (MOREIRA; MEDEIROS, 2019, p. 63)

Compreendido os conceitos supracitados, foram elencados de forma objetiva no Quadro 1, estes e outras definições pertinentes a compreensão da pesquisa.

Quadro 1 - Conceitos da Análise do Comportamento

Termos	Conceituações
Análise do Comportamento	“O nome padrão para a ciência do comportamento” (p. 287)
Behaviorismo Radical	“Termo utilizado por B.F. Skinner para se referir à sua abordagem do behaviorismo, em contraste com o behaviorismo metodológico. “Radical” deriva de “raiz”; (...) Ele propôs a premissa básica de que uma ciência natural do comportamento é possível, uma ciência que evita falar sobre ficções mentais e trata eventos comportamentais como eventos naturais.” (p.288)

Reforçador Positivo	“Uma contingência em que uma atividade aumenta a probabilidade de um evento filogeneticamente importante bom. Qualquer outra atividade é ineficaz ou punida por punição negativa. Isso contrasta com o reforço negativo, que geralmente também aumenta a atividade-alvo, mas o faz porque a atividade diminui a probabilidade de um evento filogeneticamente importante ruim”. (p. 297)
Reforçador Negativo	“Uma contingência em que uma atividade reduz a probabilidade de um evento aversivo ou evento filogeneticamente importante ruim. As duas variedades são fuga e evitação. A contingência constitui reforço porque a atividade aumenta ou é mantida. Pode-se dizer que, com efeito, todas as outras atividades são punidas”. (p.297)
Estímulo Discriminativo (SD)	“Em uma discriminação, as mudanças no ambiente que induzem diferentes atividades são os estímulos discriminativos”. (p. 292)
S ^D : R -> S ^R	Uma notação que indica tanto controle de estímulos como reforço. O estímulo discriminativo (S ^D) induz (:) atividade operante (R) que produz (->) reforçadores (S ^R). (p. 298)
Comportamento Operante	“O comportamento operante ocorre como resultado de uma relação entre um estímulo e uma atividade. (...) Diz-se que uma consequência – Reforçadora ou Punidora – é dependente de uma atividade operante se a atividade operante afeta a probabilidade da consequência”. (p. 67)
Evento Privado	“Diz-se de um evento que só é observável para a pessoa a quem pertence. B.F. Skinner admitia que tanto estímulos como respostas poderiam ser privados. (...) Uma ciência do comportamento não pode apelar para causas ocultas. Em vez disso, a visão molar enfoca o comportamento observável e o ambiente observável, afirmando que todo comportamento se origina no ambiente, presente e passado”. (p. 292)
Evento Público	“Evento observável por qualquer número de pessoas. Se apenas uma pessoa observa um evento normalmente público, o tipo de privacidade criado é apenas accidental, pois, se alguém mais estivesse presente, o evento teria sido observado por todos os presentes”. (p.292)

Fonte: BAUM, 2019. Elaborado pelo autor.

4.3. Relação Teórica Bourdieu-Skinner

Fazer do comportamento o objeto de estudo na área de transporte urbano nos permite questionar o “por que fazemos o que fazemos e o que devemos ou não devemos fazer” (BAUM, 2019, p. 1), pois a análise do comportamento desvia o olhar para aspectos pouco explorado no ramo da mobilidade urbana, submetendo as posturas de ação do cotidiano à filosofia comportamental, conhecida também como, behaviorismo.

Utilizando do behaviorismo radical e análise do comportamento teorizado por Burrhus Frederic Skinner, busca-se “mostrar a viabilidade do alcance da ciência do comportamento e da inclusão dos ‘fenômenos comportamentais subjetivos’” (MOREIRA; MEDEIROS, 2019, p. 287), que para acessar os esquemas de pensamentos e ação, pretende-se analisar o comportamento no transporte urbano, a partir do entendimento de que “o comportamento humano é o traço mais familiar do mundo em que as pessoas vivem, e deve ter dito mais sobre ele do que sobre qualquer outra coisa” (SKINNER, 2006, p. 10).

O processo de construção do repertório comportamental varia entre indivíduos, entre interações, assim como pela sua história de reforçamento do organismo, inserido no contexto modelador e seus efeitos (SILVA, 2015). Nesse sentido, se evidencia a similaridade com o habitus, no qual “as estruturas mentais através das quais elas apreendem o mundo social, são em essência produto da interiorização das estruturas do mundo social” (BOURDIEU, 1990, p.158) onde a internalização da estrutura do campo social modela o pensamento, a ação, os valores simbólicos por meio das vivências de grupo social. Em outras palavras, ao elaborar o habitus, Bourdieu determinou que a internalização das estruturas sociais são reproduzidas de forma a serem estruturantes na sociedade.

Os comportamentos reforçadores necessitam de aprovação social, pois o comportamento também é inerente à classe, caso contrário, se a sociedade fosse “verdadeiramente destituída de classes sociais, as comparações seriam extremamente genéricas” (BAUM, 2019, p. 209). Considerando o campo social como um mercado de bens simbólico, de capitais, de dominantes e dominados, de controlador e controlado, de reprodução da desigualdade, o comportamento vai refletir tais aspectos do ambiente numa espécie de sobrevivência.

Embora a modelagem do comportamento ocorra a todo momento sem nos darmos conta disso, e da mesma forma reagimos aos estímulos de maneira positiva ou negativa, criando e reproduzindo maneiras de continuarmos longe das situações adversas que coloque em risco a sobrevivência, afinal, comportamento também é instinto, inato.

4.4. Tópicos Conclusivos

No contexto das lutas de classificação, “as práticas culturais (...) distinguem aquilo que será reconhecido como gosto legítimo burguês, de classe média ou popular”, “do culturalmente aceito ou execrável; do autêntico ou do inautêntico (...) porque o *habitus* encontra-se no princípio das afinidades imediatas que coordenam os encontros e as aquisições” (ALVES, 2018, p. 2-4), por isso, a decoração de um apartamento, o cardápio, a escolha de um automóvel e até mesmo as pessoas que escolhemos para se relacionar está por intermédio do plano simbólico. Logo, no escopo da mobilidade urbana, a acesso ao automóvel particular pela classe dominante moldou os rumos da urbanização dos centros urbanos.

Sendo assim, a ideologia do carro - legitimada pelo Estado e pelas classes dominantes - gerou uma urbanização que priorizou o uso do transporte particular e empregou um significado neste como sinônimo da modernidade, da flexibilidade e regularidade nos deslocamentos, além de tê-lo tornado símbolo de status e poder. Outros meios de transporte foram subjugados diante da reprodução cultural da motorização particular, sofrendo os efeitos colaterais do descaso: os coletivos perdem demanda, as bicicletas ainda lutam por espaço nas vias.

Logo, o desejo pelo veículo automotor como respostas aos problemas de transporte enfrentados pelos usuários das classes médias e baixa agem no *habitus* dos agentes, frente as dificuldades estruturais dos outros modais, impondo estruturas de pensamentos que perpetuam o automóvel como objeto natural para o deslocamento urbano.

A tarefa de desconstruir o estigma em torno do veículo particular não é tarefa fácil, mas é possível fazer da experiência em outros modais uma vivência com menores desprazeres e adversidades, tornando mais provável (portanto, positivamente reforçado) a alternância entre as diversas formas de deslocamento urbano e fomentando um comportamento social que priorize os coletivos e não motorizados.



PROCEDIMENTOS
METODOLÓGICOS

5

5. Procedimentos Metodológicos

Neste capítulo, serão apresentados detalhadamente os procedimentos necessários para realização da pesquisa, complementando as características e delineamento da pesquisa apresentado no capítulo de introdução.

O caminho para se chegar ao resultado é o método, que consiste em uma combinação de procedimentos no qual o problema científico é colocado à prova. “Ele ajuda a compreender a investigação e seus resultados; assim, permite demonstrar a verdade” (LOZADA, 2018, p. 144). Portanto, pensado de forma sistemática, o método científico utilizado direciona o estudo para seus objetivos, “facilitando a apresentação do problema científico que a pesquisa pretende investigar, bem como a comprovação (ou refutação) das hipóteses propostas por ela”, como afirma Lozada (2018, p. 144).

Portanto, se o objetivo guia o método, parte-se daquele para responder o problema científico. Logo, a apresentação dos procedimentos metodológicos deste capítulo busca atender ao objetivo geral e um objetivo específico, respectivamente: (1) identificar os estímulos condicionantes do comportamento operante de reforço em transporte urbano, a fim relacionar à violência simbólica naturalizada pela ideologia do automóvel particular na cidade de Goiânia e; (2) identificar condicionantes reforçadores e punidores nos principais modos de transporte.

Na análise do comportamento de Skinner, os estímulos são subjetivos e por isso se encontram no campo dos eventos privados. E para compreendê-los, é necessário analisa-los em eventos ambientais observáveis, pois a causa do comportamento, ainda que seja atribuída a eventos não observáveis (internos), “suas origens se encontram no ambiente, assim como outros comportamentos; o comportamento não se origina em eventos privados” (BAUM, 2019, p. 55).

O estímulo que gera a dor pode ser privado até seja diagnosticado por um especialista, por exemplo, uma dor de dente é um evento privado, até que um dentista observe a presença de cáries. E nesse caso o estímulo que gerou a dor se tornou público, logo, “eventos públicos são aqueles que podem ser relatados por mais de uma pessoa” (BAUM, 2019, p. 33). Mesmo que determinado evento seja presenciado por uma única pessoa, pode-se tornar público quando compartilhado por mais de uma pessoa.

No âmbito do transporte urbano, muitos dos eventos sentidos individualmente são, na verdade, gerados por eventos públicos, ou seja, presenciados por mais de uma pessoa, logo, observáveis por outros. O desconforto ao enfrentar uma superlotação no coletivo, a frustração da espera prolongada do ônibus, a exaustão do caminhar por um calçamento inadequado, o estresse ao se arriscar de bicicleta entre carros por vias movimentadas devido à falta de ciclofaixa, a sensação de insegurança nas vias pouco iluminadas, o sentimento de incapacidade pela falta de acessibilidade, dentre tantas outras situações adversativas do cotidiano que operam nas “dores” que influenciam e modificam o comportamento. Não caberia aqui citar todos os eventos públicos do transporte urbano que podem ser adversativos, pois seria necessário vivenciar as diversas formas de mobilidade cotidianamente para conhecê-los. E nem mesmo assim seria possível abranger em sua totalidade, pois as condições físicas e históricas de cada um influenciariam na percepção.

Por meio das vivências individuais, as pessoas externalizam suas experiências na comunicação, fazendo discriminações a respeito dos fatos de sua vida, julgando situações boas ou ruins, de reforço ou de punição. Logo, é a partir de uma comunidade verbal que determinado grupo social compartilha eventos privados numa troca de comportamentos em consequência de estímulos do ambiente, visto que “a maneira de uma pessoa falar depende das práticas da comunidade verbal a que pertence. Um repertório verbal pode ser rudimentar ou pode apresentar uma topografia elaborada sob tipos muito sutis de controle por estímulo” (SKINNER, 2006, p. 79).

Por isso optou-se pela utilização de um único questionário online semiestruturado, afim de coletar a experiência dos participantes quanto sua vivência e opinião sobre o transporte urbano na cidade de Goiânia. Além disso, buscou-se efetuar uma análise da contingência das variáveis por associação Qui-Quadrado.

5.1. Comitê de Ética

Com o objetivo de garantir a ética do levantamento, preservando os valores morais, a segurança e os direitos dos entrevistados, este trabalho foi submetido ao Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal de Goiás (CEP-UFG) através da Plataforma Brasil.

O sistema CEP-CONEP foi instituído em 1996 para proceder a análise ética de projetos de pesquisa envolvendo seres humanos no Brasil. Este processo é baseado em uma série de resoluções e normativas deliberados pelo Conselho Nacional de Saúde (CNS), órgão vinculado ao Ministério da Saúde. O atual sistema possui como fundamentos o controle social, exercido pela ligação com o CNS, capilaridade, na qual mais de 98% das análises e decisões ocorrem a nível local pelo trabalho dos comitês de ética em pesquisa (CEP) e o foco na segurança, proteção e garantia dos direitos dos participantes de pesquisa. (PLATAFORMA BRASIL, 2023)

Através de um sistema eletrônico unificado de registros dos projetos, a Plataforma Brasil permite celeridade nos trâmites por meio do sistema online, onde é possível acompanhar as etapas de submissão e aprovação, “possibilitando inclusive o acompanhamento da fase de campo, o envio de relatórios parciais e dos relatórios finais das pesquisas (quando concluídas)” (PLATAFORMA BRASIL, 2023).

O presente estudo de caso foi submetido em 06 de outubro de 2022 com o Certificado de Apresentação de Apreciação Ética (CAAE) 64012022.0.0000.5083, tendo como instituição proponente a Universidade Federal de Goiás e o autor deste trabalho como pesquisador responsável. Após análise, o parecer foi liberado no dia 11 de novembro de 2022, permitindo a aplicação do questionário na fase de campo.

Com aplicação online, o entrevistado foi convidado a participar voluntariamente da pesquisa por meio do contato nas redes sociais (Instagram e Facebook) através do impulsionamento de publicações voltadas ao tema da pesquisa com alcance na região da cidade Goiânia. Escolhendo fazer parte da pesquisa, o entrevistado concorda com Termo de Consentimento Livre Esclarecido – TCLE, que dispõe de todas as informações necessárias ao participante (Veja o Apêndice B).

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido - TCLE - documento no qual é explicitado o consentimento livre e esclarecido do participante e/ou de seu responsável legal, de forma escrita, devendo conter todas as informações necessárias, em linguagem clara e objetiva, de fácil entendimento, para o mais completo esclarecimento sobre a pesquisa a qual se propõe participar; (MS/CNS nº466, 2012)

Assim como o TCLE, foi também adotado no questionário uma linguagem objetiva e simples que permitisse o entendimento de forma intuitiva a todos, respeitando os princípios éticos e democráticos das pesquisas em Ciências Humanas e Sociais, conforme a Resolução nº510/2016 do Conselho Nacional de Saúde, que versa sobre o “empenho na ampliação e consolidação da democracia por meio da socialização da produção de conhecimento resultante da pesquisa, inclusive em

formato acessível ao grupo ou população que foi pesquisada”. Neste raciocínio, o TCLE ficará disponível ao acesso sempre que solicitado pelos participantes.

Isto posto, a submissão ao CEP-UFG é uma proteção ao participante, buscando aprender com sua vivência e experiência de vida, respeitando as diferenças socioculturais e a dignidade da pessoa humana.

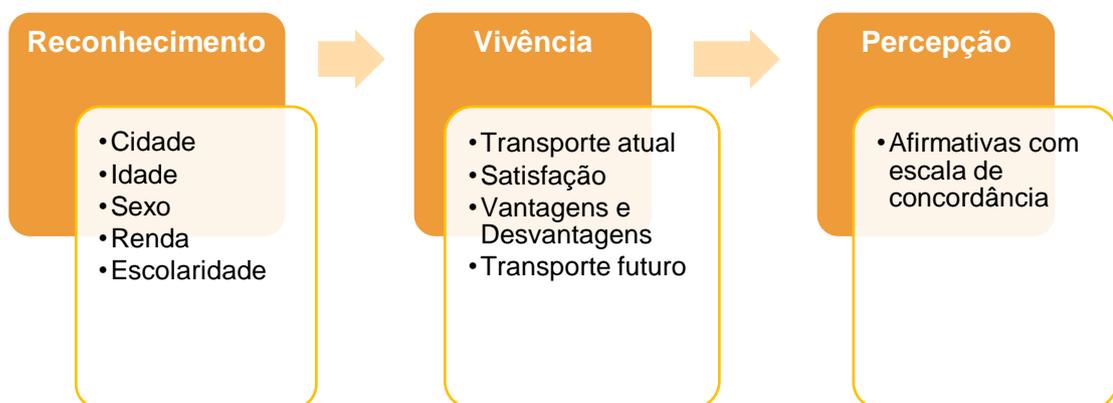
A seguir, é apresentado a estrutura e a formulação do questionário.

5.2. Questionário

O instrumento utilizado para alcançar os objetivos supracitados na etapa de campo, é o questionário (Apêndice A). A partir dele buscou-se coletar informações da experiência do usuário no transporte urbano na cidade de Goiânia a fim de subsidiar a compreensão do comportamento em transporte urbano.

Dividido em 3 seções (Figura 13), o questionário é composto por 15 perguntas que se dividem em (1) Reconhecimento, (2) Vivência da mobilidade e (3) Percepção. Conforme figura a seguir, cada seção contém um conjunto temático de perguntas semiestruturadas, no qual a Seção 1 comporta **cinco** questões, a Seção 2 contém **sete** questões e a Seção 3 contém **três** questões.

Figura 13 - Seções do Questionário Online



Fonte: Elaborado pelo autor.

- Reconhecimento (questões 1 a 5) – Veja o Apêndice A.

A primeira pergunta do questionário trata da cidade do entrevistado, sendo, portanto, **um critério de exclusão**, visto que as respostas de pessoas de outras localidades não foram consideradas na pesquisa.

A segunda pergunta trata de uma questão objetiva que buscou identificar a idade do entrevistado, cujo o preenchimento se deu por faixa etárias. Os grupos foram separados em a) 18 a 25 anos; b) 26 a 35 anos; c) 36 a 45 anos; d) 46 a 60 e e) mais de 61 anos. Abrangendo toda maioria, do mais jovem ao mais idoso, possibilitando a colaboração de diversas gerações para pesquisa. Na sequência, a pergunta de número 3 envolve o gênero.

A pergunta de número 4 e 5 trata da renda e da escolaridade, respectivamente, nas quais se comunicam com o capital econômico e capital cultural, conceitos de Pierre Bourdieu. Aquele se traduz no poder financeiro, na capacidade de compra, e este trata do desenvolvimento cultural, intelectual refletidos na formação escolar e acadêmica. Essas perguntas buscam identificar as relações da escolha do meio de transporte e os respectivos capitais.

- Vivência (questões 6 a 12)

A segunda seção questiona ao entrevistado sobre sua experiência em mobilidade urbana, tendo como referência o principal transporte utilizado no momento do levantamento pelo entrevistado. A partir dele, e de sua história de vida, da sua cultura, da formação do seu *habitus*, é que será possível formar uma opinião para responder as perguntas posteriores. Por isso, a pergunta 6 é “qual é o seu principal meio de transporte?”. As respostas abrangem do pedestre ao usuário de transporte por aplicativo, portanto:

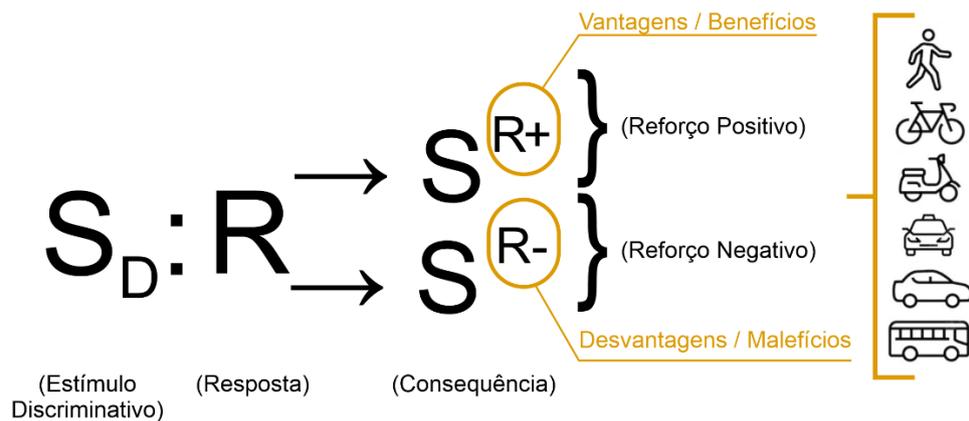
- a) a pé;
- b) bicicleta;
- c) motocicleta;
- d) automóvel particular;
- e) coletivos (ônibus, vans), e;
- f) transporte por aplicativo.

Na sequência, a pergunta 7 traz uma escala de satisfação com relação ao seu meio de transporte, tendo como resposta 1) Extremamente Insatisfeito a 5) Extremamente Satisfeito.

Agora, já sabido o grau de satisfação e o meio de transporte principal, é necessário identificar os reforços do comportamento operante em relação a este. O reforço positivo busca acrescentar um estímulo positivo após uma ação, ele recompensa, aumenta as chances de reprodução de uma resposta, por outro lado, o reforço negativo reprime uma consequência no ambiente para evitar uma punição. Sendo assim, a pergunta 8 e 9 busca atender ao objetivo da pesquisa na identificação dos estímulos reforçadores e punidores conforme o meio de transporte utilizado na cidade.

Neste sentido, questionar as vantagens e as desvantagens para os usuários de cada meio de transporte permite fazer um paralelo com os efeitos da vivência em transporte com o objetivo de identificar as consequências sobre o participante, visto que estas afetam a probabilidade da consequência, conforme Figura 14 a seguir.

Figura 14 - Esquema da notação do comportamento operante.



Fonte: Elaborado pelo Autor.

Logo, as questões 8 e 9 são, respectivamente, as Vantagens/Benefícios e Desvantagens/Malefícios. Na resposta foram elencados fatores baseados nas variáveis do comportamento de viagem, ou seja, abrange tanto a variável ambiental, quanto a sociodemográfica e psicossocial (Figura 15, na sequência). Vale ressaltar que a questão permitia acrescentar outros fatores não elencados, permitindo o

participante fornecer com mais precisão seu ponto de vista, assim como comentários adicionais.

Figura 15 – Questão 8, 9 e Alternativas.



Fonte: Elaborado pelo autor.

As questões 10, 11 e 12 buscam identificar possível troca para outro meio de transporte. A questão 10) pergunta: “você trocaria o seu principal meio de transporte por outro?”, tendo as seguintes respostas a) Sim, b) Não e c) Talvez. Após a identificação, se a resposta for “Sim”, a pergunta 11 vem para identificar para qual seria esta mudança. É a partir da história de reforçamento que decisões futuras serão pautadas, nesse caso, as punições questionadas na questão 9 podem sustentar mudanças para outro meio de transporte que proporcione reforços positivos até então não alcançados no atual meio de transporte.

Por isso, a questão aberta de número 12 questiona o que o entrevistado busca satisfazer com a mudança no principal meio de transporte. Espera-se obter respostas que sinalizem previsões comportamentais, pois “com base em sinais presentes, afirmativas intencionais fazem previsões sobre quais eventos são reforçadores e qual comportamento será reforçado” (BAUM, 2019, p. 94). Esta pergunta encerra a seção de vivência.

- Percepção (questões 13 a 15)

As três últimas questões, 13, 14 e 15, trazem afirmativas no qual o entrevistado deve responder pesando seu nível de percepção numa escala que varia de 1) discordo totalmente, 2) discordo, 3) não decidi, 4) concordo, 5) concordo totalmente (veja apêndice A). No qual as respostas “discordo totalmente” e “concordo totalmente” representam maior convicção e certeza quando comparados a “discordo” ou “concordo”.

Sendo assim, estas questões compõem a seção 3 do questionário nomeado de Percepção, sendo uma seção para coletar o posicionamento do participante quanto as assertivas. A questão 13 afirma: “o carro é a forma mais eficiente de deslocamento urbano”, com base na vivência pessoal, o entrevistado responderá considerando o espaço urbano e as atividades que fazem parte do seu cotidiano. Assim, quanto mais respostas alcançadas, melhor se pode analisar a percepção dos entrevistados quanto a eficiência do seu deslocamento e a morfologia urbana desenvolvida entorno da priorização do automóvel particular.

A questão 14 traz os estigmas do ônibus e da bicicleta como transporte popular da baixa renda, relacionando-os a noção de sucesso, sendo assim, a frase é uma negativa que provoca uma reflexão para o entrevistado. Logo, a 14ª questão enuncia: “utilizar ônibus ou bicicleta para trabalhar não representa sucesso”. A questão considera o conceito subjetivo e individual de “sucesso”, colocando as realizações profissionais frente aos meios de transportes supracitados, fazendo uma oposição ao veículo particular como sinônimo de prosperidade e status.

Por fim, a questão final traz o conceito de mobilidade excludente. A afirmativa da questão 15 busca saber se o entrevistado já deixou uma oportunidade ser perdida, seja de trabalho ou evento, devido as difíceis condições de transporte. A resposta vem elucidar a exclusão por falta de acesso as atividades urbanas da população que não tem acesso ao automóvel particular. Neste contexto, junto das outras questões, será possível analisar a resposta frente as adversidades tidas como reforço negativo do meio de transporte principal do entrevistado, além de outras considerações.

5.3. Coleta, amostra e análise dos dados

- Coleta

A coleta dos dados foi feita mediante questionário semiestruturado de aplicação online. Utilizou-se o Google Forms para estruturar as questões em seções, permitindo maior organização e celeridade no preenchimento, tornando menos cansativo a participação na pesquisa para os entrevistados.

A divulgação foi feita por impulsionamento de publicações e direcionamento do convite via caixa de mensagem nas redes sociais, com área de divulgação na cidade de Goiânia e público alvo com interesses nos seguintes temas: mobilidade sustentável, ônibus, Goiânia, transporte público, ciclismo, bicicleta, transporte.

Para coleta, seguiu-se as diretrizes do CEP-UFG, sendo necessário a concordância ao TCLE e ser maior de 18 anos, tornando este o Critério de Inclusão.

- Amostra

Considerando a população de Goiânia de 1.437.237 habitantes, segundo Censo 2022 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), com margem de erro 5% e Nível de confiança de 95%, a amostra 385 respostas, sendo alcançadas 547 respostas válidas.

Segundo o Critério de Exclusão, as respostas validadas consideraram apenas pessoas residentes em Goiânia, com mais de 18 anos. Além disso, foram eliminadas respostas do mesmo email, permanecendo apenas a primeira resposta para cada email. Veja abaixo Tabela 1.

Tabela 1 - Amostra da População de Goiânia

Dados do Cálculo da Amostra da População						
Cidade	População (Habitantes)	Nível de Confiança	Margem de Erro	Amostra População	Respostas Coletadas	Respostas Válidas*
Goiânia	1.437.237	95%	5%	385	618	547

Fonte: Elaborado pelo autor.

- Procedimentos de Análise

Para atingir o objetivo deste trabalho, utilizou-se o Microsoft Excel® 2019, respeitando o critério de exclusão, e aplicando os seguintes passos de análise: (1) resultado geral e/ou (2) resultado filtrado para cada forma deslocamento (a pé, bicicleta, motocicleta, transporte por aplicativos, automóvel particular e coletivo (ônibus)).

Logo em seguida é feita uma tabulação dos resultados para análise de dados categorizados pelo teste de associação Qui-Quadrado.

O teste qui-quadrado é o teste estatístico mais antigo e um dos mais usados em pesquisa social. É um método que permite testar a significância da associação entre duas variáveis qualitativas, como também comparar (no sentido de teste de significância) duas ou mais amostras, quando os resultados da variável resposta estão dispostos em categorias. (BARBETTA, 2012, p. 217)

Os testes efetuados na pesquisa estão dispostos na tabela 2:

Tabela 2 - Dados Categorizados	
Dados do Categorizados	
ASSOCIAÇÃO QUI-QUADRADO	
Modo atual x Renda (Questão 4)	
Modo atual x Escolaridade (Questão 5)	
Modo atual x Satisfação (Questão 7)	
Modo atual x Mudança de meio de transporte (Questão 10)	
Modo atual x Percepção (Questão 13)	
"O carro é a forma mais eficiente de deslocamento urbano?"	
Modo atual x Percepção (Questão 14)	
"Utilizar ônibus ou bicicleta para trabalhar não representa sucesso."	
Modo atual x Percepção (Questão 15)	
"Já desisti de uma oportunidade de trabalho ou evento devido as dificuldades de transporte."	

Fonte: Elaborado pelo autor.

The image shows the interior of a bus, bathed in a warm, yellowish light. The perspective is from the back of the bus looking forward. On the left, a person's arm and shoulder are visible, gripping a vertical handrail. The bus is filled with rows of seats, and the ceiling is equipped with overhead handrails and lighting fixtures. The overall atmosphere is one of a public transport vehicle during a study or observation.

RESULTADOS E
DISCUSSÕES

6

6. Resultados e Discussões

Neste capítulo apresentam-se os resultados da coleta de dados no período de janeiro a junho de 2023, no qual foi utilizado o software Microsoft Excel® na tabulação dos resultados sobre a planilha (.xls). Na sequência, são feitas as discussões a partir das interpretações dos resultados, no esforço de compreender a violência simbólica em mobilidade urbana por meio da análise do comportamento.

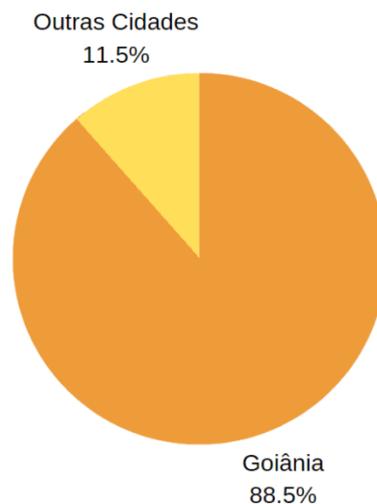
Ao todo, foram colhidas 618 respostas completas, mas considerando somente as respostas válidas, serão apresentados 547 moradores de Goiânia. A apresentação dos resultados está ordenada conforme seção, sendo Reconhecimento, Vivência e Percepção.

6.1. Tabulação dos Resultados

- Reconhecimento

O questionário se inicia com as questões de Reconhecimento do entrevistado. Logo, a **primeira pergunta** questiona a cidade de residência do entrevistado. As respostas que continham outra cidade que não fosse Goiânia não foram consideradas, visto que não residir em Goiânia é um critério de exclusão. Logo, as 547 respostas válidas correspondem a 88,5% das respostas coletadas, veja Figura 16 (abaixo).

Figura 16 - Percentual respostas válidas da pesquisa.

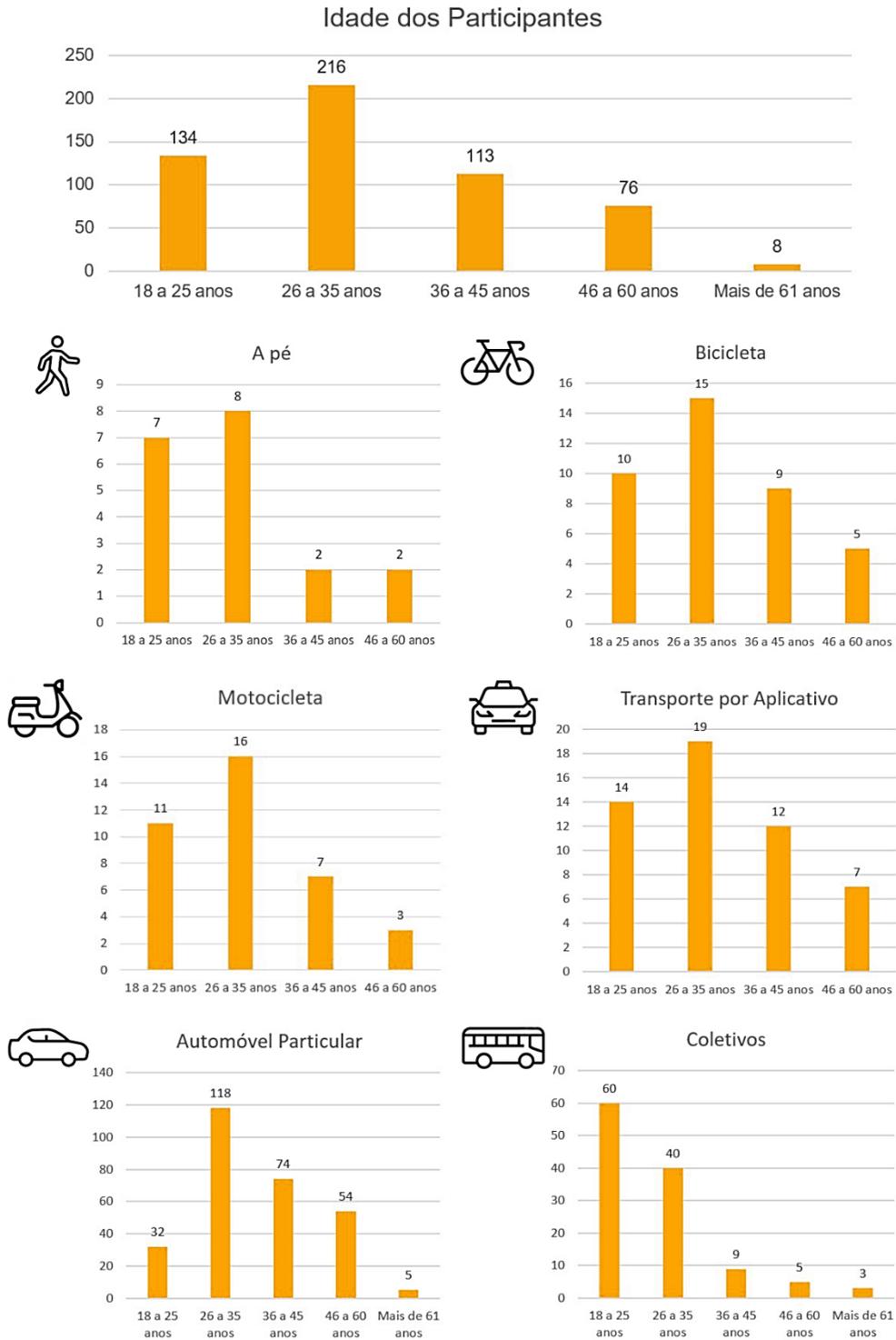


Fone: Resultado da própria pesquisa.

Na sequência, **a segunda pergunta** busca saber a idade do entrevistado, no qual vale ressaltar que a pesquisa não coletou respostas de menores de 18 anos, conforme já mencionado no item 5.3 deste trabalho.

A idade é um fator determinante para a pesquisa pois traz uma informação da etapa de vida do participante em relação a sua forma de deslocamento, além de permitir outras interpretações quando analisada junto a outros questionamentos. A segunda pergunta teve resposta em faixas etárias, onde prevaleceu o grupo de 26 a 35 anos de idade, com 216 respostas; em seguida a faixa entre 18 a 25 anos, com 134 participantes; depois com 36 a 45 anos, com 113 respostas, conforme Figura 17 (abaixo).

Figura 17 - Idade dos participantes da pesquisa.



Fonte: Resultado da própria pesquisa.

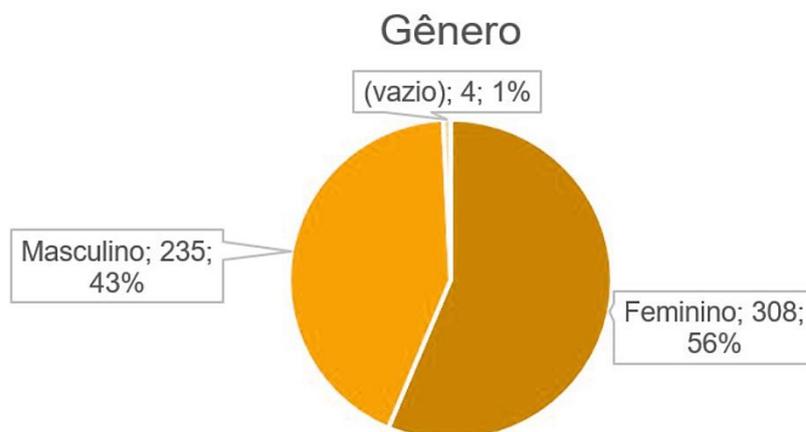
Proporcionalmente, ao se analisar cada faixa etária em relação ao meio de transporte principal dos entrevistados, é possível perceber os grupos predominantes conforme disposto nos gráficos acima. Enquanto no transporte coletivo, a faixa etária é predominantemente de 18 a 25 anos, no automóvel prevalece a faixa entre 26 a 35 anos. Nota-se que o coletivo tem maior utilização entre os mais jovens, enquanto o automóvel demonstra ser utilizado por uma faixa etária com maior ascensão financeira.

Ciclistas e Motociclistas também compõem o maior grupo nas 2 primeiras faixas etárias (entre 18 e 25 e 26 a 35 anos de idade), sendo alternativas condizentes com a renda na fase inicial da vida adulta, assim como os usuários de coletivos.

Assim como a idade, o sexo é uma variável sociodemográfica do comportamento em transporte. A **terceira pergunta** busca conhecer o gênero dos entrevistados em função de cada modo de transporte a fim de discutir enfrentamentos entorno do gênero na mobilidade urbana.

O gráfico 3 (abaixo) mostra a divisão geral dos sexos. O gênero feminino está em maior número dentre as repostas válidas, sendo 56% (308 respostas) e o gênero masculino 43% (235 respostas) e 4 participantes não responderam sobre o gênero (1%).

Figura 18 - Gênero dos Participantes da Pesquisa.

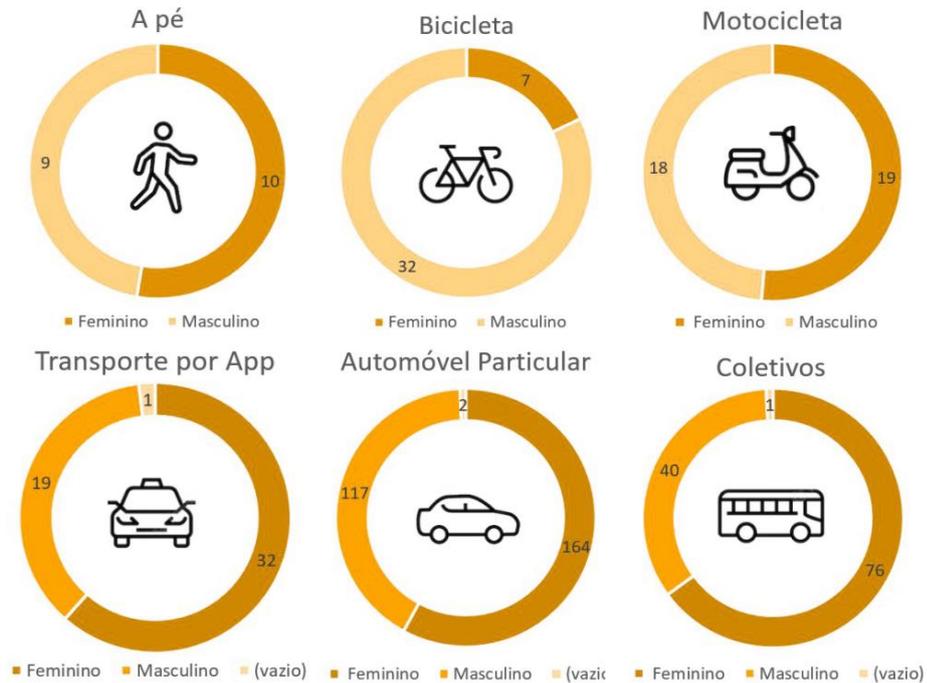


Fonte: Resultado da própria pesquisa.

Logo abaixo (Figura 19), a divisão do gênero por meio de transporte apresenta detalhes quanto ao predomínio das mulheres. Sendo maioria tanto nos coletivos (76 participantes, 65%), quanto no automóvel particular (164 participantes, 58%) e no transporte por aplicativo (164, 61%). Por outro lado, os homens são a grande maioria com o uso da bicicleta, representando um total de aproximadamente 82% dos

entrevistados. No caso das motocicletas a divisão foi próxima, 19 mulheres (51%) e 18 (49%) homens.

Figura 19 - Gênero por meio de transporte.



Fonte: Resultado da própria pesquisa.

Na **quarta questão**, fazendo parte do reconhecimento do entrevistado, a renda é um dos critérios essenciais a escolha do meio de transporte. É por meio da renda que é possível compreender o acesso as oportunidades e deslocamentos em meio urbano. Dentre as respostas, a faixa etária mais representativa corresponde a 2 e 3 salários mínimos (110 pessoas), representando 20% do total, conforme Figura 20. Já para a faixa de renda maior, 106 pessoas recebem de 3 a 5 salários mínimos (19%).

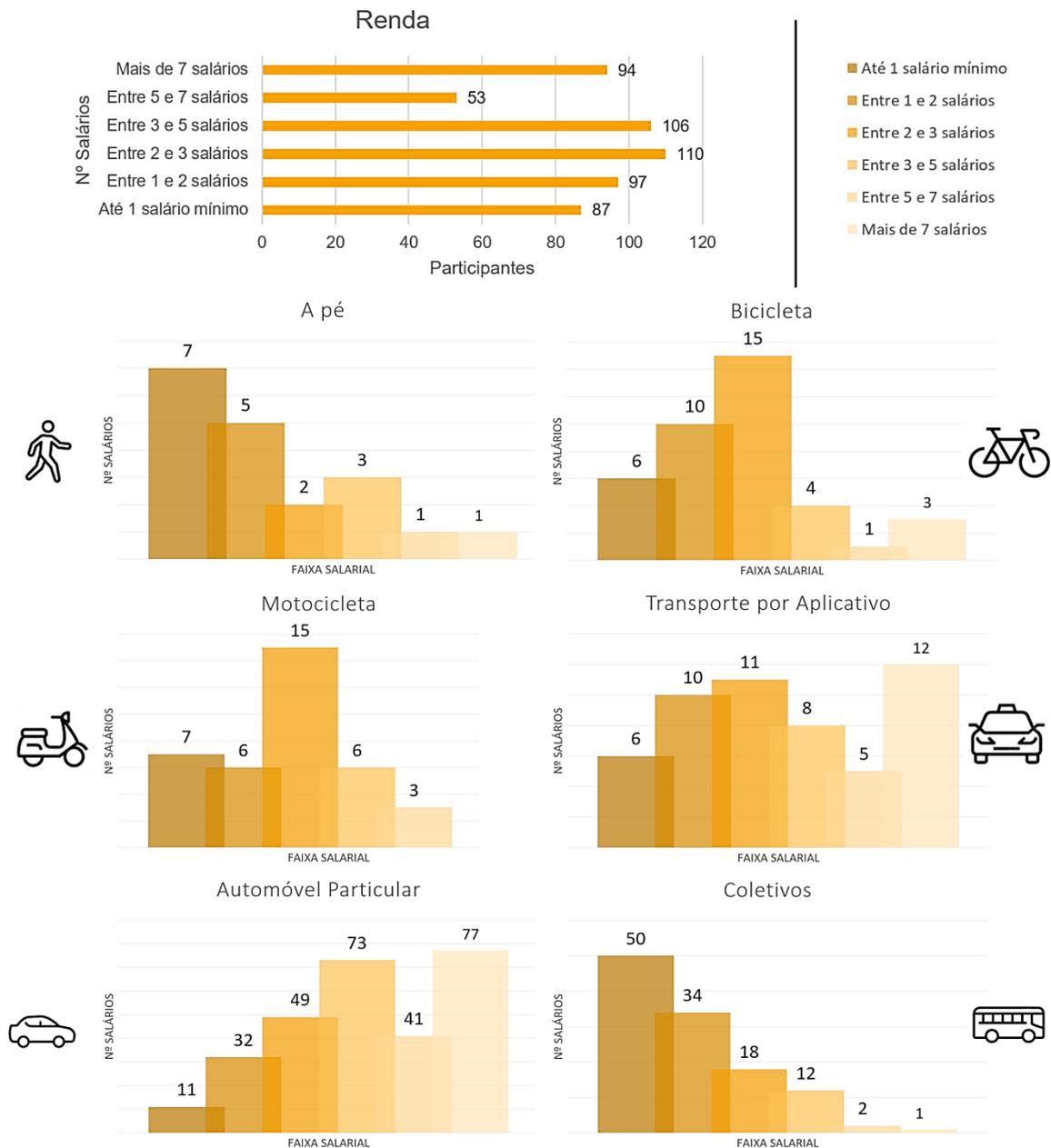
Figura 20 - Salários dos participantes da pesquisa.



Fonte: Resultado da própria pesquisa.

Dividindo de acordo com o principal meio de transporte, a renda se distribui entre meios de alto ou de baixo custo. Logo, os modos de transporte mais acessíveis, como os coletivos, concentraram os salários inferiores que são a faixa até 1 salário, entre 1 a 2 salários, e 2 a 3 salários mínimos. No lado oposto, o automóvel particular apresenta um gráfico oposto ao do coletivo, sendo predominantemente de salários mais altos. Na Figura 21 (a seguir) permite visualizar as diferenças salariais em função do meio de transporte adotado.

Figura 21 - Renda dos participantes por meio de transporte.

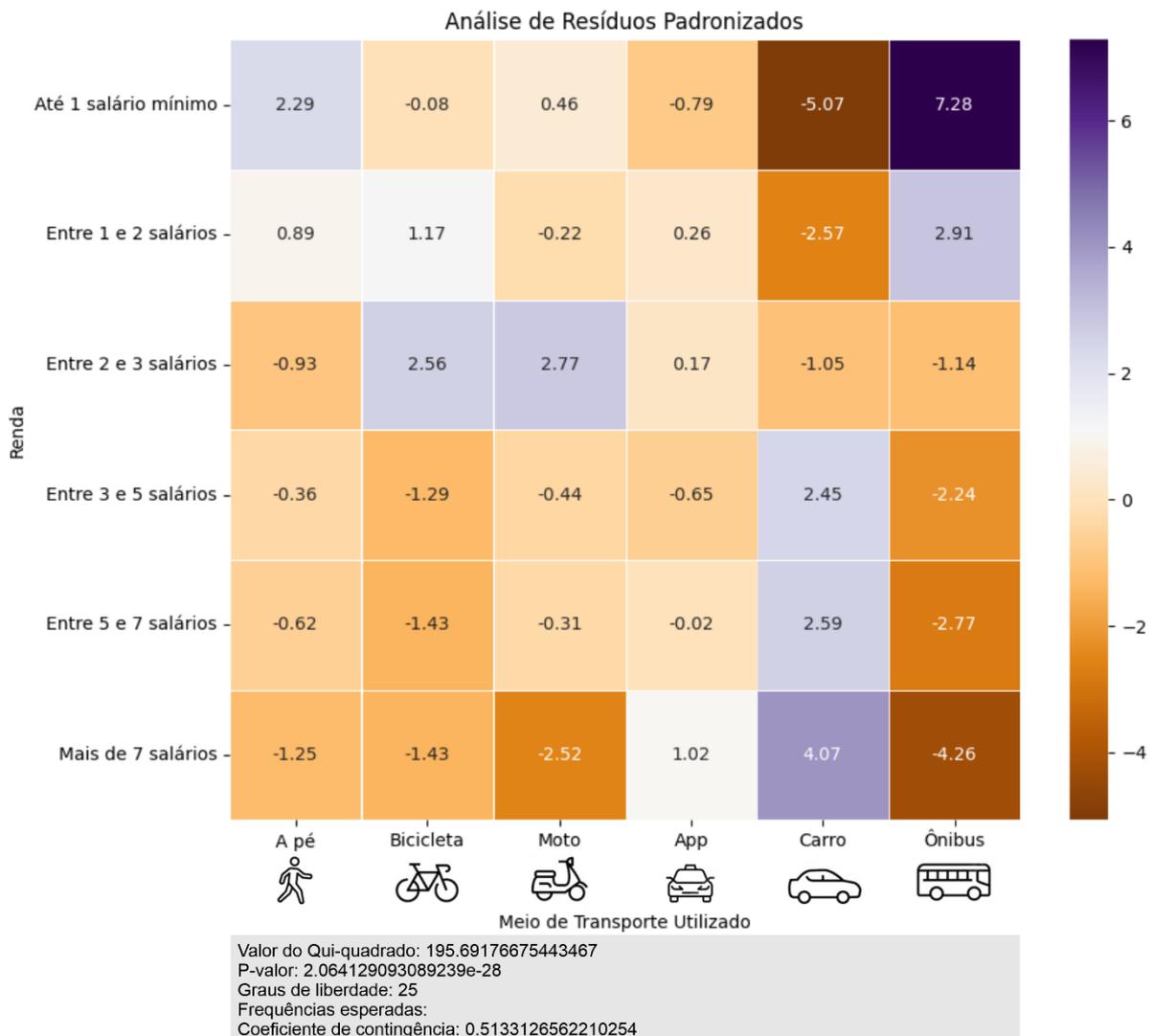


Fonte: Resultado da própria pesquisa.

O automóvel particular, é o modo de transporte que revelou os maiores salários atingindo as faixas salariais de 3 e 5 salários (73 pessoas), 5 e 7 salários (41), e mais de 7 salários (77 pessoas). Semelhante ao carro particular, o transporte por aplicativo apresenta um gráfico prevalência de altos salários.

A Figura 22 (abaixo) mostra a relação de contingência entre os salários e os meios de transportes. O maior contraste fica entre coletivos e automóvel particular, apresentando associação significativamente oposta, que mostra que quanto maior a renda, maior é a probabilidade de associação com o carro.

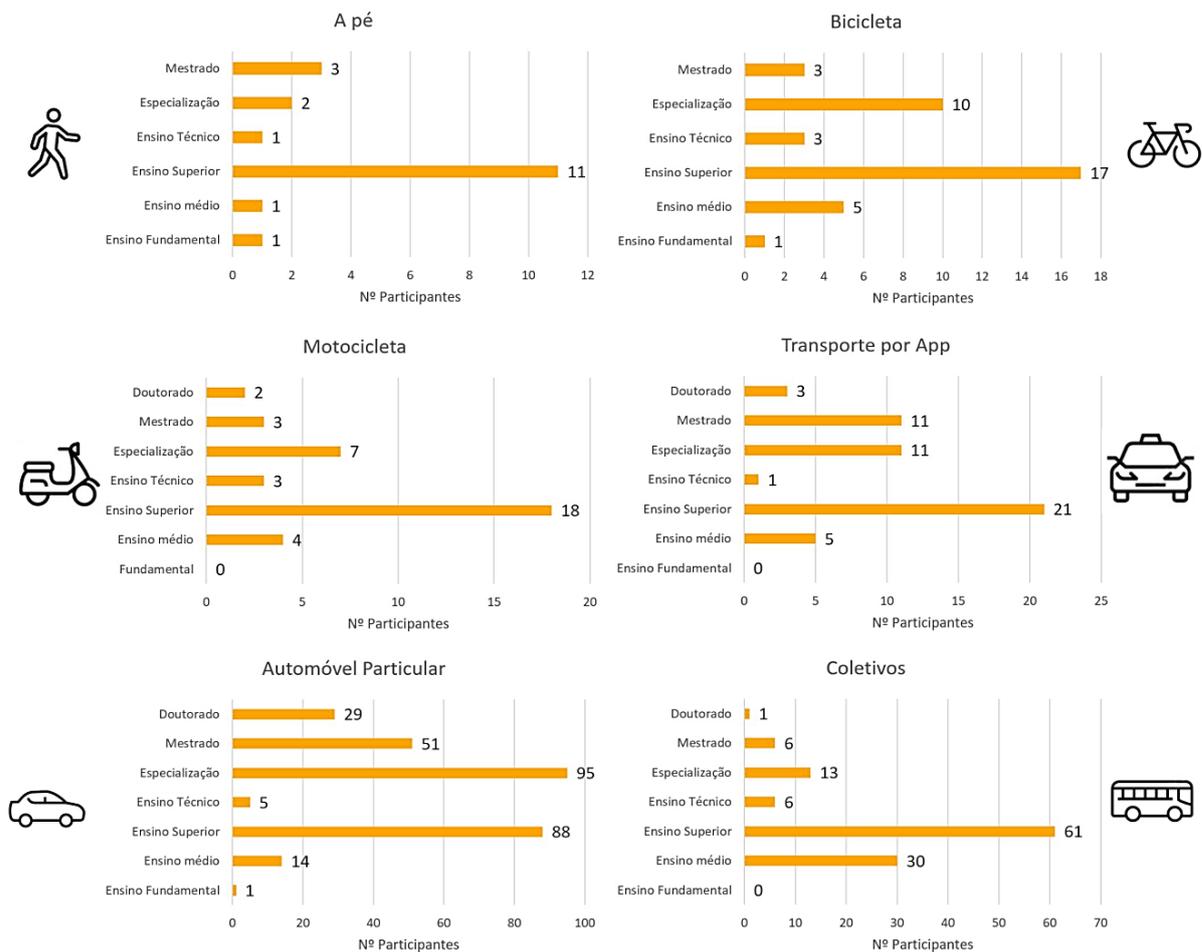
Figura 22 - Contingência entre Transporte Atual e Renda.



Fonte: Resultado da própria pesquisa.

A **questão número 5** encerra a seção de reconhecimento do questionário perguntando a escolaridade (Figura 23). A formação escolar e profissional também influencia a forma de deslocamento e o modo de vida, visto que, assim como a renda, são determinantes para o meio a ser escolhido. Ao todo, a pesquisa obteve resposta dos seguintes níveis de formação:

Figura 23 - Escolaridade dos participantes.



Fonte: Resultado da própria pesquisa.

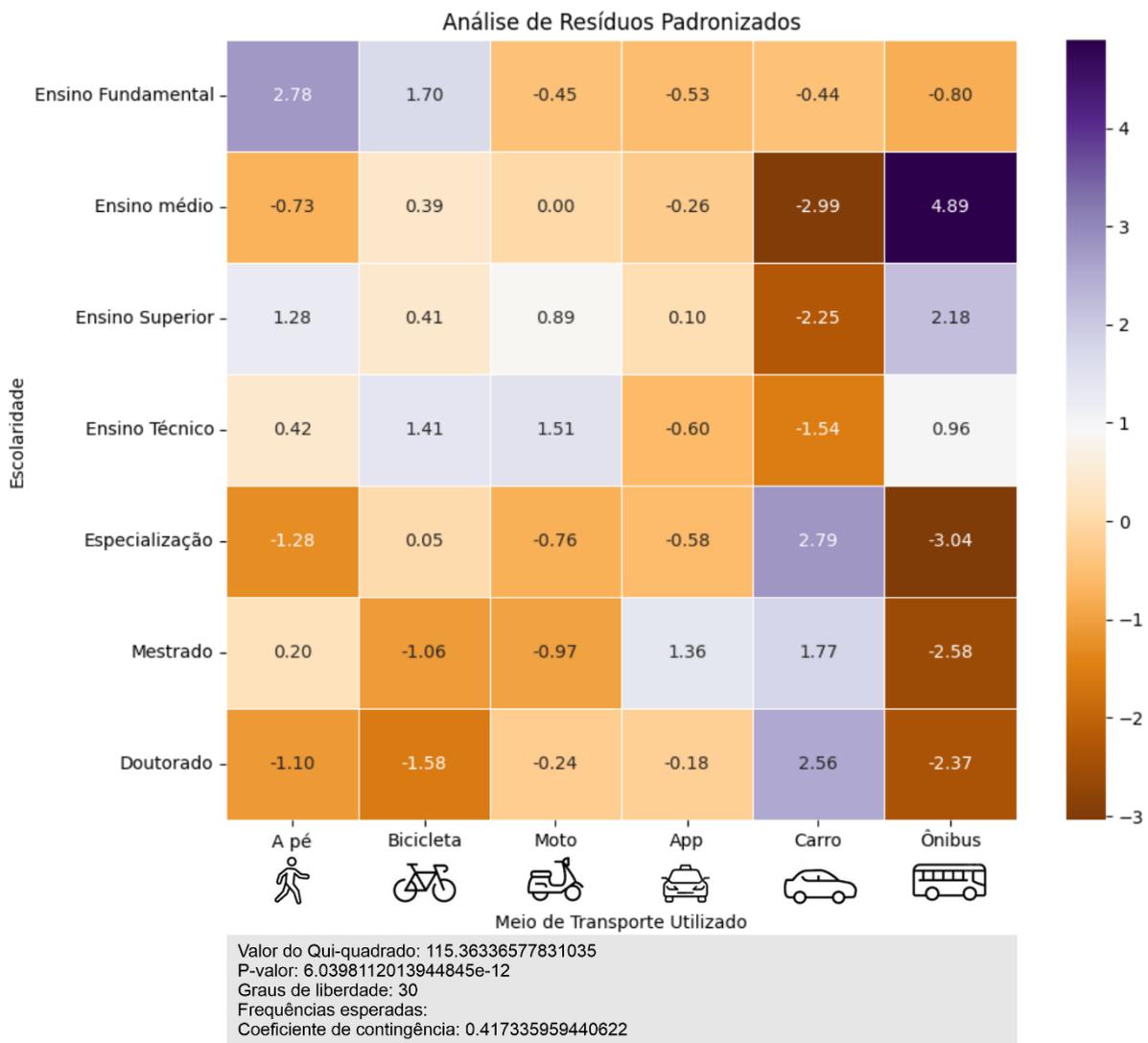
Todos os meios de transporte têm como maioria a escolaridade de ensino superior, exceto o automóvel particular, onde predomina a especialização, revelando que a formação superior é predominante entre os participantes, considerando a forma de coleta da pesquisa.

Portanto, pode-se inferir que a ascensão financeira permite a aquisição de um automóvel particular, mas também a elevação da escolaridade com o ingresso em cursos de pós-graduação.

Outra observação recai sobre o ensino fundamental, estando ausente este nível de escolaridade no transporte coletivo, entre os motociclistas e entre os passageiros de transporte por aplicativo.

No Figura 24 (abaixo), o resultado do teste Qui-quadrado indica que há uma associação significativa entre as variáveis "Escolaridade" e "Meio de transporte utilizado" na tabela de contingência fornecida. O valor-p extremamente pequeno sugere que a associação não é devida ao acaso e é estatisticamente significativa.

Figura 24 - Contingência entre Transporte Atual e Escolaridade.



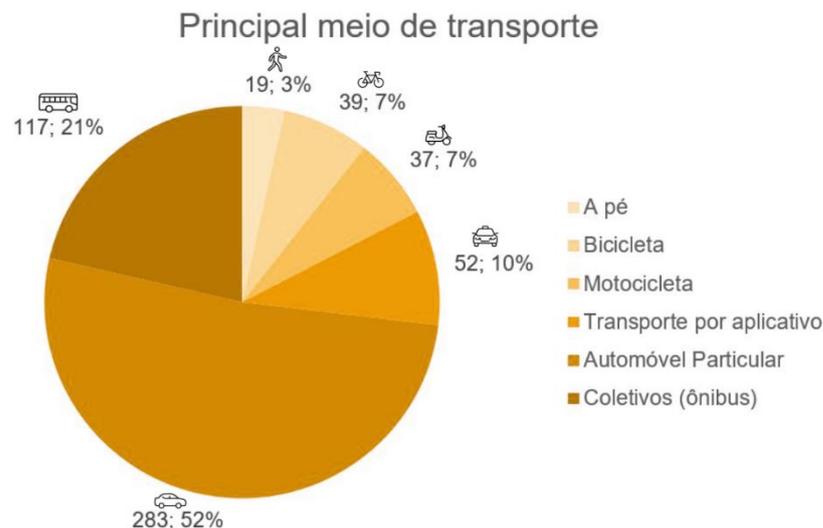
Fonte: Resultado da pesquisa.

- Vivência

A sexta pergunta já integra a seção dois do questionário online e abre uma sequência de questionamentos que buscam compreender o nível de satisfação atual, os reforçamentos e punições, a partir do principal meio de transporte utilizado pelo participante e também a possibilidade de mudanças para outro modal.

A **questão 6** busca saber do entrevistado sua principal forma de deslocamento, com opções de resposta que abrangem também o pedestre. Considerando o número de respostas válidas de 547 participantes, veja conforme Figura 25 (abaixo).

Figura 25 - Participantes por meio de transporte.



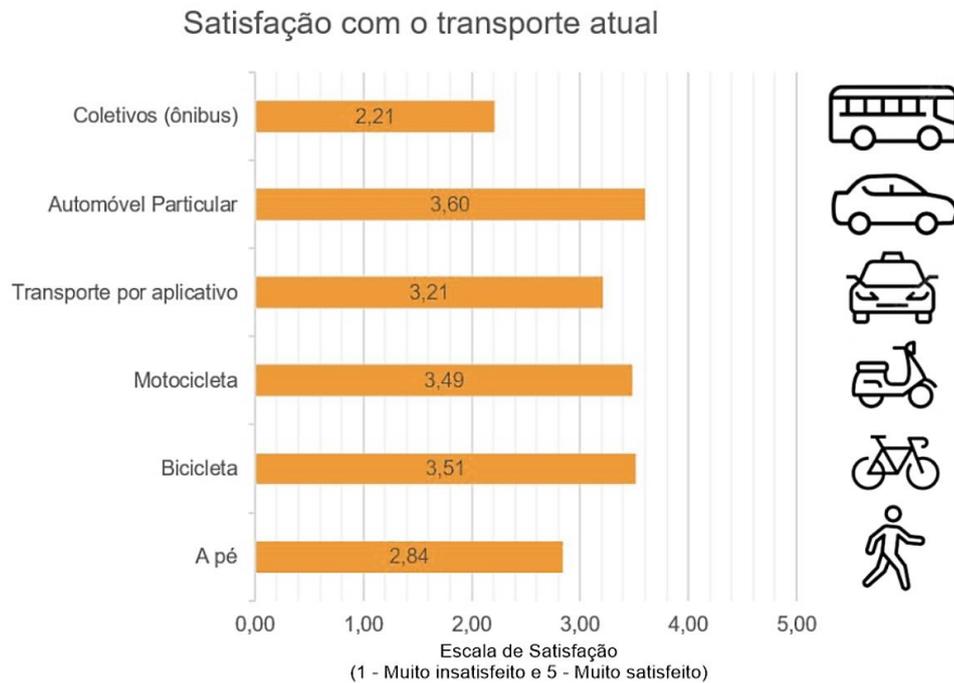
Fonte: Resultado da própria pesquisa.

Logo em seguida, na **sétima questão**, o questionário perguntou sobre o nível de satisfação do participante com o meio de transporte utilizado. A questão solicitou que o participante avaliasse entre 1 a 5, sendo: 1 - Extremamente insatisfeito; e 5 - Extremamente satisfeito. Por meio desta escala, foi possível obter a média aritmética que permitiu observar o respectivo grupo de acordo com a forma de deslocamento.

Abaixo (Figura 26), a média de satisfação dos participantes em seus respectivos meios de transporte: os usuários de ônibus apresentaram uma baixa satisfação, de 2,21; os pedestres vêm em seguida com uma insatisfação de 2,84 pontos de média; os passageiros de aplicativo de carona alcançaram 3,21 de satisfação; seguidos pelos que utilizam a motocicleta, com 3,21; depois os

passageiros que fazem uso do aplicativo de carona, com média de 3,51; e por fim, os motoristas de automóvel particular, com 3,6 pontos de média.

Figura 26 – Nível de Satisfação com o meio de transporte atual.

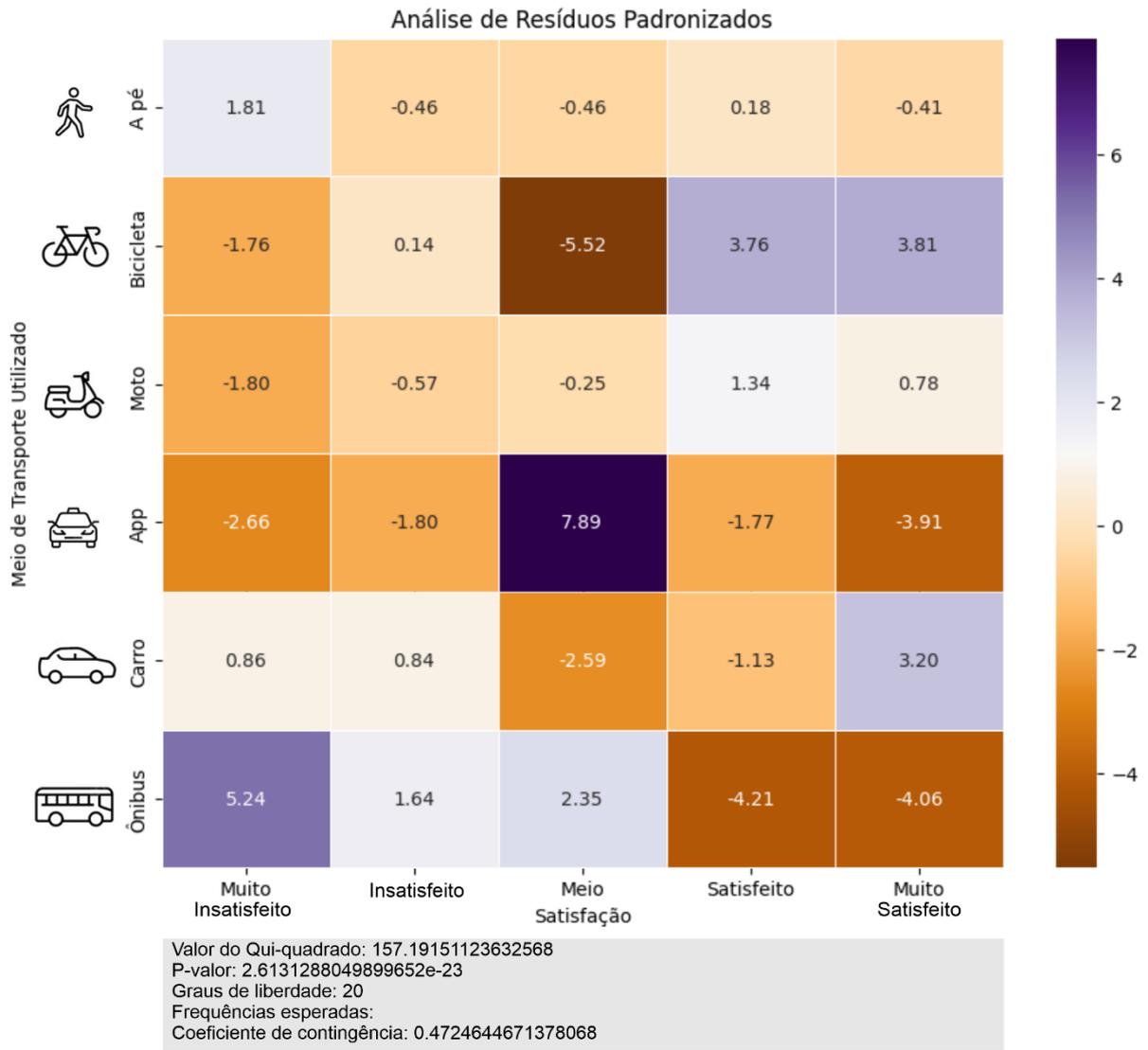


Fonte: Resultado da própria pesquisa.

A Figura 26 (acima) aponta maior insatisfação usuários de coletivos e dos pedestres, resultados que revelam a predominância das insatisfações quanto a caminhabilidade e utilização dos coletivos.

Em seguida, na Figura 27 (abaixo), apresenta o resultado do teste Qui-quadrado que mostra os ciclistas mais satisfeitos, juntamente com condutores de veículos particular. No outro extremo, passageiros de ônibus se encontram entre meia satisfação até extremamente insatisfeitos. Juntos deste grupo, os pedestres também estão insatisfeitos com 1,81 de extremamente insatisfeitos. A relação de contingência está em 0,4726.

Figura 27 - Contingência entre Transporte Atual e Satisfação.



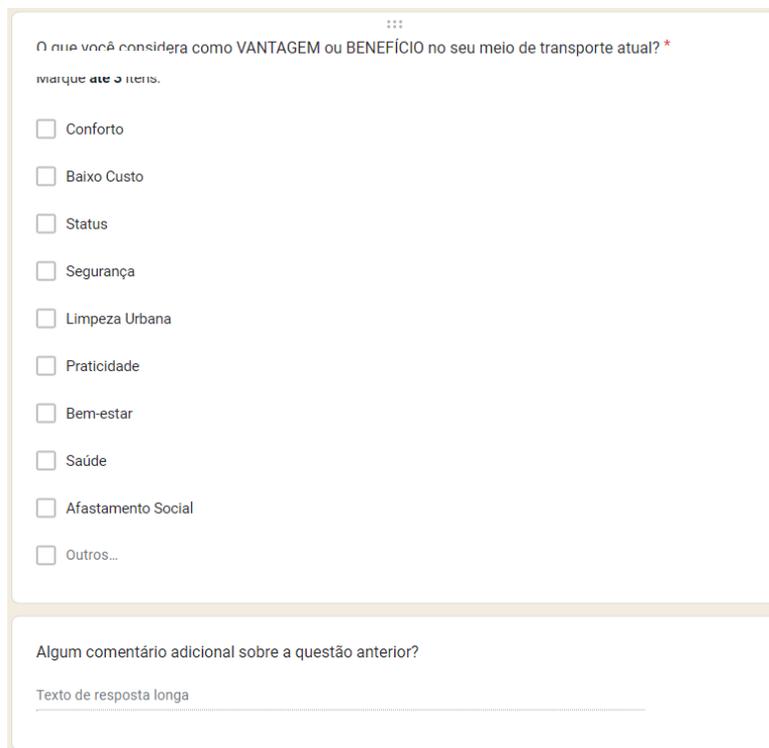
Fonte: Resultado da pesquisa.

A **oitava questão**, por sua vez, questiona os reforçamentos positivos de cada meio de transporte, aqui traduzidos como Vantagem ou Benefício, visto que é necessária uma linguagem clara e compreensível a população de maneira geral, facilitando o alcance em diferentes níveis de compreensão. Foram listadas variáveis gerais, tanto ambientais, quanto socio demográficas e psicossociais, que condicionam o comportamento em transporte, como conforto, custos, segurança, bem-estar, dentre outros. Após todos os critérios, foi inserido uma caixa alternativa em branco para que o participante listasse aquela resposta que julgasse necessário.

Foi reservado um espaço para “comentários adicionais” vinculado a questão de número 8, a fim de coletar respostas mais longas onde o participante pudesse expressar outros detalhes pertinentes ao solicitado.

Veja a Figura 28 (abaixo), que mostra o recorte da questão na interface do Google Forms. O mesmo procedimento foi feito para questão 9, que trata das Desvantagens.

Figura 28 - Recorte da questão Comentário Adicional no Google Forms.



Qual você considera como VANTAGEM ou BENEFÍCIO no seu meio de transporte atual? *

marque até 3 itens.

- Conforto
- Baixo Custo
- Status
- Segurança
- Limpeza Urbana
- Praticidade
- Bem-estar
- Saúde
- Afastamento Social
- Outros...

Algum comentário adicional sobre a questão anterior?

Texto de resposta longa

Fonte: Elaborado pelo autor.

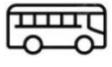
Os resultados obtidos foram agrupados por modo de transporte a fim de identificar os condicionantes reforçadores das principais formas de deslocamento na cidade de Goiânia, conforme mostrado na tabela 3 (abaixo).

Tabela 3 - Resultados da questão 8.

8 - O que você considera como VANTAGEM ou BENEFÍCIO no seu meio de transporte atual?

$$R \rightarrow S^{R+}$$

Vantagem = Bom
Positivo
Benefício
Recompensador
Positivamente Reforçador

Meio de Transporte	Resultados	Opções adicionadas pelos participantes
 <p>A pé</p>	Baixo Custo	18
	Saúde	10
	Praticidade	10
	Bem-estar	9
	Afastamento Social	3
	Conforto	2
	Limpeza Urbana	1
	Segurança	1
 <p>Bicicleta</p>	Baixo Custo	38
	Saúde	26
	Praticidade	26
	Bem-estar	19
	Conforto	4
	Limpeza Urbana	2
	Afastamento Social	2
 <p>Motocicleta</p>	Praticidade	36
	Baixo Custo	35
	Afastamento Social	5
	Conforto	4
	Bem-Estar	3
	Limpeza Urbana	1
	Segurança	1
 <p>Transporte por Aplicativo</p>	Conforto	39
	Praticidade	32
	Segurança	9
	Bem-estar	9
	Baixo-custo	6
	Afastamento Social	5
	Saúde	2
	Status	1
	Limpeza Urbana	1
 <p>Automóvel Particular</p>	Conforto	255
	Praticidade	232
	Segurança	201
	Bem-estar	71
	Afastamento Social	25
	Saúde	22
	Baixo Custo	11
	Status	10
Limpeza Urbana	4	
 <p>Coletivos (ônibus)</p>	Baixo Custo	104
	Praticidade	31
	Segurança	10
	Limpeza Urbana	9
	Saúde	4
	Bem-estar	2
	Afastamento Social	2
Status	1	

Fonte: Resultado da própria pesquisa.

No deslocamento **a pé**, a pesquisa coletou dos pedestres variáveis positivamente reforçadas como baixo custo (18 vezes), a saúde (10 vezes), a praticidade (10 vezes), bem-estar (9 vezes), o afastamento social (3 vezes), conforto (2 vezes), limpeza urbana (1 vezes) e segurança (1 vezes). Neste modo de transporte não foi acrescentado nenhum comentário.

Considerando as 39 respostas válidas dos **ciclistas**, baixo-custo, saúde, praticidade, e bem-estar aparecem como os mais citados, sendo 38, 26, 26 e 19 vezes, respectivamente, como mostra a tabela 2 cima. Para este grupo de participantes, o conforto e a limpeza urbana foram os critérios menos votados como vantagem ou benefício do uso da bicicleta. Porém, os comentários adicionais trouxeram a percepção da relação do ciclista com sua bicicleta.

1. “Agilidade e rapidez.”
2. “Moro próximo ao trabalho, a bike é mais uma forma de atividade física, amo pedalar!”.
3. “com a alta dos combustíveis, adotei a bicicleta como meio de transporte principal com o intuito de diminuir o custo para ir até o trabalho.”
4. “Gostaria de adicionar que andar de bicicleta é um exercício e como tal é bom para a saúde!”
5. “Um benefício é a facilidade para estacionar.”

Os **motociclistas**, por sua vez, apresentaram resultados onde predominam a praticidade e o baixo custo, mas também aparecendo o afastamento social, conforto e o bem-estar. Logo, praticidade foi citado 36 vezes, baixo custo foi citado 35 vezes, afastamento social 5 vezes, conforto 5 vezes, bem-estar 3 vezes e limpeza urbana e segurança 1 vez, cada um.

1. “Com moto a gente não fica preso em trânsito, além de ser muito mais barata que o carro é mais prática”.
2. “Menos tempo gasto no trânsito”.
3. “Liberdade de ir e vir sem depender de horários de ônibus”.

De outra forma, o **transporte por aplicativo** apontou características semelhantes ao do automóvel particular, aparecendo conforto (39 vezes), praticidade (32 vezes), segurança (9 vezes), bem-estar (9 vezes) nas respostas. Além desses, outros menos citados foram afastamento social (5 vezes), saúde (2 vezes) e status e

limpeza urbana, uma vez cada um. Os comentários adicionados para o transporte por aplicativos são:

1. “As minhas experiências recentes não tem sido muito boas, tenho dificuldade para conseguir Uber quando estou voltando de supermercado e lojas de construção e quando aceitam e uma viagem desconfortável a pessoa fica com uma expressão de descontentamento e isso reflete na forma como dirige”
2. “Não me preocupar com estacionamento”
3. “O custo do transporte por aplicativo é alto, mas vale considerando a relação custo x benefício. Utilizo esse meio de transporte há mais de 6 anos”.

O transporte por **automóvel particular**, que contou com 283 respostas, apresentou o seguinte resultado, sendo os mais votados: conforto, citado 255 vezes; 232 vezes praticidade; 201 vezes segurança; 71 vezes bem-estar; seguidos de afastamento social (25 vezes), saúde (22 vezes), baixo custo (11 vezes), status (10 vezes) e limpeza urbana (4 vezes). Logo, percebe-se que o maior reforço do automóvel é quanto ao fato de proporcionar maior conforto, praticidade e segurança. Por outro lado, o status, sendo uma variável psicossocial do comportamento em transporte que envolve o estilo de vida, ficou entre os menos votados.

Considerando os participantes que utilizam o automóvel particular, alguns comentários adicionais quanto à respectiva questão trazem posicionamentos para o transporte coletivo e ativo, e o adensamento urbano. Abaixo alguns comentários coletados:

1. “O adensamento da cidade impacta no trânsito”.
2. “O sistema viário está um caos pelo número de veículos nas vias urbanas”.
3. “Não utilizo transporte público pela demora e excesso de lotação”.
4. “Ônibus sucateado nunca muda. Mudar empresas.”
5. “Gostaria de usar transporte público.”
6. “Gostaria muito de ir trabalhar de bicicleta, mas tenho muito medo de acidente, pois os motoristas não respeitam os ciclistas”.

Mesmo utilizando o transporte particular, os comentários acrescentam críticas ao sistema viário da cidade, a frota de ônibus e a grande quantidade de carros, revelando um caos no trânsito e sucateamento dos coletivos, engendrando afastamento às possíveis mudanças do meio de transporte urbano.

Para os participantes que utilizam o **transporte coletivo**, no qual obteve-se 117 respostas, foram apontados critérios positivamente reforçados como: baixo custo, citado 104 vezes; praticidade, citado 31 vezes; segurança, citado 10 vezes. Além dos critérios menos citados como: limpeza urbana, saúde, bem-estar, afastamento social, e status.

Os comentários adicionais coletados pelos usuários de ônibus expressam uma aversão ao meio de transporte devido as dificuldades imposta pelo ambiente ao seus passageiros.

1. “Odeio pegar ônibus”.
2. “O transporte público é uma total vergonha! Não há nada a se elogiar, pelo contrário”.
3. “Sim, no EIXO eu sugiro que se implante a informação visual e/ ou mensagem fonada mais acessível, das estações, ao usuário. Goiânia tem muitas pessoas de fora que precisam usar o transporte e não sabem em qual estação descer por falta desta informação”.
4. “Coletivo só para mulheres e no máximo diminuir o tempo de espera, para no mínimo 20 minutos. A noite é muito perigoso nos pontos”.

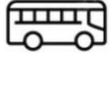
A **questão de número 9** buscou coletar os fatores adversativos para cada modo de transporte, a fim de identificar o reforço negativo através das desvantagens apontadas.

O Tabela 4, a seguir, mostra os resultados das 547 respostas validadas separadas por meio de transporte.

Tabela 4 - Resultado da questão 9.

9 - O que você considera como DESVANTAGEM no seu meio de transporte atual?

$R \rightarrow S^{R-}$ } Desvantagem = Ruim
Negativo
Malefício
Punidor
Negativamente Reforçador

Meio de Transporte	Resultados	Opções adicionadas pelos participantes	
	A pé	Desconforto 13	
		Sujeira Urbana 11	
		Insegurança 11	
		Assédio 8	
		Demora 5	
		Risco Biológico 1	
	Bicicleta	Insegurança 33	Ciclovia e ciclofaixa; Desrespeito (2); Risco de acidente; A inexistência e/ou insuficiência de infraestrutura cicloviária; Falta de vias adequadas; Falta de Urbanização de qualidade; sem estrutura ampla; violência humana.
		Sujeira Urbana 20	
		Desconforto 17	
		Assédio 4	
		Demora 3	
	Motocicleta	Insegurança 34	Grande fluxo de motocicleta na cidade; Clima; Estresse no trânsito; Infraestrutura viária; má conservação das vias, falta de atenção dos outros condutores; Pistas irregulares; Um tanto quanto perigoso.
		Desconforto 21	
		Sujeira Urbana 5	
		Vergonha 3	
		Assédio 2	
		Demora 1	
	Transporte por Aplicativo	Alto custo 42	Falta de profissionalismo; Cancelamento de viagens; Poluição ambiental; dependo de o aplicativo funcionar, de aceitarem a corrida.
		Demora 20	
		Insegurança 18	
		Assédio 6	
		Desconforto 6	
		Sujeira Urbana 4	
		Vergonha 2	
		Risco biológico 1	
	Automóvel Particular	Alto custo 258	A individualidade; Alta atenção; Cansaço mental, estresse; Congestionamentos; Risco de acidente, colisões, engarrafamentos; Trânsito; Dificuldade para estacionar; Manutenção; Emissão de CO2; Falta de atenção de outros motoristas; muito tempo perdido na rotina com o trânsito; Stress de ser a condutora; Tráfego excessivo; Falta de educação e desordem no trânsito.
		Sujeira Urbana 59	
		Demora 51	
		Insegurança 22	
		Desconforto 8	
		Assédio 5	
		Risco Biológico 4	
Vergonha 3			
	Coletivos (ônibus)	Desconforto 100	Sistema de aplicativos de ônibus não funcionam bem, obrigando o usuário a constantemente observar vários apps em busca de informações que as vezes nem estão corretas;
		Demora 92	
		Insegurança 66	
		Assédio 42	
		Risco biológico 35	
		Sujeira Urbana 30	
		Vergonha 4	
Alto Custo 1			

Fonte: Resultado da própria pesquisa.

Os **pedestres** escolheram dentre as opções o desconforto aparece (13 vezes), a sujeira urbana (11 vezes) e insegurança (11 vezes) como as principais desvantagens. Além do assédio e a demora computando entre as respostas. Assim

como ciclistas, os pedestres também são sensíveis à insegurança e a sujeira urbana, gerando uma experiência de desconforto, seja físico ou psicológico, que os afastam do modo ativo.

Durante a coleta, obteve-se 39 respostas válidas de pessoas que utilizam a **bicicleta** com principal meio de transporte. Os ciclistas apontam a insegurança (33 vezes), a sujeira urbana (30 vezes), desconforto (17 vezes), assédio (4 vezes) e demora (3 vezes) como principais desvantagens da utilização da bicicleta. Dentre as opções extras, foram acrescentados “sem estrutura viária ampla” e “falta de vias adequadas”, revelando uma carência estrutural para a mobilidade ativa. Os ciclistas acreditam, portanto, que a insegurança é o maior reforçador negativo da utilização da bicicleta. O grupo ainda acrescenta comentários adicionais a questão, como disposto abaixo:

1. “Desvantagem climática”.
2. “Falta de ciclovias na cidade!”
3. “Ciclovias cobrem trajetos curtos, com estruturas danificadas e passando por locais perigosos.”
4. “A falta de infraestrutura cicloviária na cidade leva a uma condição de insegurança no trânsito. As intervenções urbanas nas grandes cidades do país, historicamente privilegiaram e priorizaram um modelo de urbanização rodoviarista em detrimento das formas de deslocamento ativas (ciclismo e pedestrianismo)”.
5. “infelizmente Goiânia não tem uma boa estrutura para quem utiliza bicicleta como meio de transporte, além da população ser extremamente mal educada e desrespeitosa, o que torna a bicicleta um meio de transporte pouco seguro, principalmente para quem não tem muita experiência”.
6. “Sinto que a bicicleta não é contemplada adequadamente pelo planejamento de mobilidade urbana na cidade de Goiânia”.

Os **motociclistas**, assim como os ciclistas, apontaram a insegurança (34 vezes) como maior desvantagem do modo. Na sequência, aparecem desconforto (21 vezes), sujeira urbana (5 vezes), vergonha (3 vezes), assédio (2 vezes), demora (1 vez) e alto custo (1 vez). Além de opções acrescentadas nas respostas, como “má conservação das vias”, “falta de atenção de outros condutores” e “estresse no

trânsito”. Para este grupo, os comentários adicionados a questão da desvantagem foram:

1. “Alta gravidade caso aconteça algum acidente”.
2. “Sol e asfalto ruim além de todas as intempéries e os carros não respeitarem a gente”.
3. “Tempos chuvosos e impossível”.

O **transporte por aplicativo** tem como desvantagem fatores semelhantes aos que têm o automóvel particular como transporte principal: o alto custo (42 vezes). A demora (20 vezes), insegurança (18 vezes), assédio (6 vezes) e desconforto (6 vezes) aparecem na sequência. A forma de transporte por aplicativo está em uma relação que envolve diversos atores que ultrapassa a relação motorista/passageiro e por isso é comum receber diversas críticas em relação as regras imposta pelas empresas.

1. “Empresas tipo UBER não são transparentes e aí às vezes parece colocar passageiro contra motorista. Por exemplo, pós-pandemia, para nós passageiros o app fala que podem ir 4 pessoas no carro, mas, na prática, se vc tá num total de 3 pessoas e pede pra uma pessoa ir na frente, os motoristas brigam, muitos não deixam, alegando que a Uber dá respaldo pra eles nesse sentido. questão dos pagamentos pro motorista por corrida tb não tem tanta segurança e o cara vai a corrida toda reclamando como se vc tivesse feito errado em chamar o carro... paciência”.

Os participantes que têm o **automóvel particular** como principal meio de transporte, apresentaram como desvantagens, ou seja, os aspectos negativos ou adversos, o alto custo (258 vezes), e a sujeira urbana (59 vezes), a demora (51 vezes) como os principais aspectos de reforço negativo do uso do carro. Sendo, portanto, o alto custo predominantemente o fator negativo que mais pesa na utilização do veículo particular. Insegurança e desconforto ficaram com 22 vezes e 8 menções, respectivamente. Outros menos citados como desvantagens foram assédio (5 vezes), risco biológico (4 vezes) e vergonha (3 vezes).

A “demora” apontada pelos motoristas pode ser traduzida como o tempo de espera no trânsito enfrentando os congestionamentos devido à grande quantidade de

carros na cidade. Por outro lado, para este grupo a sujeira urbana pode ser interpretada como o desconforto visual percebido para com o espaço urbano, afastando a utilização de outras formas de deslocamento que não seja o veículo particular.

Dentre as opções de respostas adicionais acrescentadas a questão aparecem a “individualidade”, “o tempo perdido na rotina com trânsito”, “Trânsito intenso em basicamente todos os horários, com exceção aos fins de semana.” e o “trânsito caótico”. Além destes, outros comentários foram adicionados pelo grupo participante, conforme mostrado abaixo:

1. “Estresse causado pelo trânsito”.
2. “muito tempo perdido na rotina com o trânsito”.
3. “Necessidade de estar atento a todo momento na viagem. Uma vantagem de usar outros modos, como o coletivo, é a possibilidade de poder ler um livro ou descansar ao longo da viagem.”.
4. “Falta fiscalização e educação”.
5. “Sinais não sincronizados, ruas estreitas com muita movimentação, motoristas que não respeitam as regras”

O grupo participante que utiliza o **coletivo**, apresentou 8 fatores adversativos da utilização do ônibus como meio de transporte. Para este grupo o desconforto (100 vezes), Demora (92 vezes) e a insegurança (66 vezes) foram os mais escolhidos como resposta para questão 9. Para os usuários de coletivos a “demora” pode ser interpretada como o tempo de espera pela condução nos pontos de ônibus e nas estações e terminais de coletivos. Outros fatores aparecem, mas são menos votados, como por exemplo o assédio (42 vezes), Risco Biológico (35 vezes), a sujeira urbana (30 vezes), vergonha (4 vezes) e o alto custo (1 vezes). E apesar de nenhuma opção adicional, foram acrescentados comentários adicionais:

1. “A noite na volta do trabalho ou aula, passar quase duas horas perdidas esperando ônibus, é de mais para mim. Tempo é dinheiro”.
2. “Odeio pegar ônibus”.
3. “Atrasos - sujeira do veículo - sem manutenção nos terminais e plataformas”.
4. “Desconforto: Idosos, pessoas de baixa estatura tem dificuldades de subir nos ônibus e ajudaria diminuir a altura para o acesso se os

motoristas parassem junto das calçadas e/ ou fosse criado um degrau móvel extra para facilitar”.

A **questão 10** e **11** formam uma sequência de perguntas que buscam coletar as intenções de mudança do meio de transporte e para qual modo seria. Logo, a **questão 10** pergunta: “você trocaria o seu principal meio de transporte por outro?” e em seguida a **questão 11** questiona: “Se sim, qual seria?”. A tabulação dos resultados nas tabelas abaixo contempla a **questão 12**, com pergunta aberta: “O que você busca satisfazer com a mudança no principal meio de transporte?”.

Tabela 5 - Questão 10,11 e 12: Pedestre.

A PÉ					
Questão	10 - Trocaria de meio de transporte?		11 – Para qual?		12 – O que busca satisfazer com a mudança?
 19	SIM	14 (74%)		9 (64%)	Conforto; Conforto e rapidez; economia de tempo e conforto; Eu gostaria de um automóvel de baixo custo e baixo impacto, bem como um transporte coletivo de qualidade, a fim de intercalar o uso de ambos. Busco segurança (física e psicológica) e minimizar tempo; Locomover mais com menos tempo. Mas pra isso eu precisaria estar trabalhando e compra um carro; Não precisar andar a pé; Rapidez; Segurança
				5 (36%)	Manter a saúde e aumentar a qualidade de vida; Menos trânsito Seria mais prático, mas infelizmente eu não aprendi a andar de bicicleta e não acho que Goiânia seja segura para andar de bicicleta por aí.
	TALVEZ	4 (21%)		1 (25%)	Obter melhores possibilidades de destino nos meus deslocamentos e de forma a atender melhor minhas necessidades com relação ao meu tempo.
				1 (25%)	Agilidade
				1 (25%)	Me cansar menos e conseguir ir mais longe
				1 (25%)	Gostaria que as ruas fossem mais limpas e com menos obstáculos nas calçadas.
	NÃO	1 (5%)			

*Veja todos os comentários no Apêndice E.

**Comentários dos participantes separados por ponto-vírgula (;).

Fonte: Resultado da própria pesquisa.

A maioria dos pedestres (Tabela 5) trocariam de meio transporte, porém, dos 14 que responderam “Sim”, 64% iria para o automóvel particular. Enquanto a outra parte optaria pela bicicleta (36%). Enquanto o primeiro grupo está em busca da segurança e conforto ou rapidez, o segundo busca por qualidade de vida e saúde.

Observa-se que a bicicleta tem um apelo na praticidade e menor trânsito, mas principalmente na manutenção da saúde de quem opta por se deslocar e exercitar utilizando a magrela. Convencer potenciais motorista a se tornarem potenciais ciclista significa prover a cidade de uma rede cicloviária capaz de fornecer o conforto e a segurança para os ciclistas.

Tabela 6 - Questão 10, 11 e 12: Bicicleta.

BICICLETA					
Questão	10 - Trocaria de meio de transporte?		11 - Para qual?		12 - O que busca satisfazer com a mudança?
 39	SIM	13 (33%)		7 (54%)	Conforto, velocidade e segurança; Praticidade que o automóvel traz, além do fato de não estar tão condicionado aos fatores climáticos, como o ocorre com a bicicleta; Segurança; Segurança, liberdade de me deslocar 10 km em 23 minutos ao invés de 1h se for onibus e por isso moro nesta cidade desde 2017 e só conheço o trabalho e minha residência. Logicamente invisto o mínimo na cidade. Ainda serão necessárias 4 décadas para isto melhorar.
				4 (31%)	Agilidade, maior capacidade de deslocamento, economia de energia física (pedalar cansa, muito, principalmente nas subidas, para trabalhadores, como eu, que, além de terem que se deslocar, precisam andar a trabalho ou ficar em pé); Baixo custo, maior mobilidade no trânsito; Locomoção mais rápida, acesso a lugares mais distantes.
				1 (7,5%)	Segurança.
				1 (7,5%)	Conforto, distancia, segurança.
	TALVEZ	10 (26%)		4 (40%)	Agilidade;
				3 (30%)	Conforto e segurança; Não penso em substituir a bicicleta como meio de transporte de uso cotidiano. No entanto, eu poderia eventualmente utilizar o transporte coletivo (caso esse serviço passe por um processo de qualificação). Os grandes centros urbanos do Brasil devem pensar em formas de integrar o transporte cicloviário e os eixos modais coletivos.
				2 (20%)	Seria mais uma satisfação pessoal.
				1 (10%)	Bicicleta até o momento demanda minhas necessidades, mas demanda estresse e medo no trânsito, assim que eu tiver uma melhora financeira vou comprar mesmo uma moto.
	NÃO	16 (41%)			

*Veja todos os comentários no Apêndice E.
**Comentários dos participantes separados por ponto-vírgula (;).

Fonte: Resultado da própria pesquisa.

Os participantes que utilizam a bicicleta compõem o grupo no qual há o menor interesse de troca do meio de transporte, computando 16x “Não” (41%) como resposta para questão (Tabela 6). Assim como os ciclistas, os pedestres fazem parte da mobilidade ativa, mas responderam no sentido oposto àquele grupo, sendo os pedestres mais permissíveis a troca para outra forma de deslocamento, o que é reflexo da baixa satisfação. (Veja questão 7)

Dos 33% que respondeu “Sim”, a parcela que decide pelo carro (54%) busca por conforto e segurança, enquanto a parcela que opta por motos (31%) busca por velocidade, agilidade, mas com a economia que a motocicleta proporciona, se comparado ao automóvel particular. Dos ciclistas com intenção de mudança para o coletivo (30%), “talvez” mudassem caso houvesse integração maior entre o sistema cicloviário ao sistema de transporte público da cidade.

Tabela 7 - Questão 10, 11 e 12: Motocicleta.

MOTOCICLETA					
Questão	10 - Trocaria de meio de transporte?		11 – Para qual?		12 – O que busca satisfazer com a mudança?
 37	SIM	18 (49%)		15 (83%)	Conforto, segurança e distanciamento social; Mais segurança e conseguir transportar mais pessoas;
				3 (17%)	Qualidade de vida; Qualidade de vida, bem estar e menos engarrafamento; Teria agilidade no trânsito de forma mais segura e barata, e fugia das intervenções desastrosas que a prefeitura nos proporciona.
	TALVEZ	16 (43%)		12 (75%)	Conforto e segurança; Depende da ocasião, a motocicleta não é ideal. Por isso em algumas ocasiões preferiria automóvel; Obter mais segurança para mim e familiares.
				3 (19%)	Colaborar com o meio ambiente, mas é difícil mudar por várias questões horários, segurança e tal (saio da faculdade às 22h e por ser mulher é perigoso ir de ônibus); Se o transporte público fosse digno, pontual, ágil, estivesse interligado com outros modais.
				1 (6%)	Ocupar menos as ruas, reduzir a emissão de carbono, mais praticidade de estacionamento e maior qualidade de vida;
NÃO	3 (8%)				

*Veja todos os comentários no Apêndice E.
**Comentários dos participantes separados por ponto-vírgula (;).

Fonte: Resultado da própria pesquisa.

Os motociclistas apresentam interesse de mudança para dois meios de transporte: o automóvel (83%) e a bicicleta (17%), na tabela 7 (acima). O carro oferece maior capacidade de transportar pessoas, mas também oferece uma segurança que é própria das características do veículo, visto que é uma “caixa metálica”. Este grupo tende a buscar no carro o conforto, segurança para a família.

Para o grupo de motociclista que iria para bicicleta, a qualidade de vida e a fuga dos engarrafamentos representam uma busca pela diminuição das tensões do trânsito, além da redução nos custos sem perder a praticidade.

Na parcela dos motociclistas que talvez mudasse para o coletivo (19%), a melhoria na pontualidade e integração com outros modais tornaria a mudança mais provável.

Vale lembrar que motociclistas são representados por uma faixa etária mais nova, ou seja, jovens adultos com toda uma carreira e uma vida de trabalho pela frente. Um sistema integrado de transporte permitiria maior praticidade e dinamismo que esta fase da vida exige, como estudos (faculdade, cursos), trabalho e lazer (eventos sociais e encontros).

Tabela 8 - Questão 10, 11 e 12: Transporte por Aplicativo de Carona.

TRANSPORTE POR APLICATIVO DE CARONA					
Questão	10 - Trocaria de meio de transporte?		11 - Para qual?		12 - O que busca satisfazer com a mudança?
 52	SIM	33 (63%)		17 (52%)	Aquisição de patrimônio, segurança, praticidade, autonomia; Busco satisfazer a minha sensação de segurança e conforto; Ir para outro bairro sem precisar gastar mais de 10 reais. Sair quando eu quiser e não precisar ficar esperando de 5 a 15 minutos até o motorista chegar; Reduzir os custos e aumentar minha segurança, pois tenho bastante receio de pegar uber, principalmente a noite. Para o serviço já cogitei ir de ônibus, mas as linhas são contramão e o percurso demoraria quase 2h, totalizando 4h totais por dia só de transporte.
				7 (21%)	A facilidade de ter um meio de transporte à minha disposição sem depender de um app; Conseguir me deslocar mais e para qualquer lugar da cidade; Diminuir despesa; Eu venho andando cada vez mais de ônibus agora que a pandemia não está tão intensa quanto antes, o app da RMTc facilita o planejamento, ainda dou preferência para os horários diferentes do de pico, no horários de pico eu chamo um carro por app.
				5 (15%)	Autonomia, diminuição de gastos e tempo; Conforto, diminuir o tempo no trânsito; Diminuição de gastos.
				2 (6%)	Economia e conforto; Saúde e mobilidade.
				2 (6%)	Economia e saúde; Melhora na saúde e redução do custo.
	TALVEZ	12 (23%)		5 (41%)	Agilidade;
				2 (17%)	Conforto e segurança; Não penso em substituir a bicicleta como meio de transporte de uso cotidiano. No entanto, eu poderia eventualmente utilizar o transporte coletivo (caso esse serviço passe por um processo de qualificação). Os grandes centros urbanos do Brasil devem pensar em formas de integrar o transporte cicloviário e os eixos modais coletivos.
				2 (17%)	
				2 (17%)	Bicicleta até o momento demanda minhas necessidades mas demanda estresse e medo no trânsito, assim que eu tiver uma melhora financeira vou comprar mesmo uma moto.
				1 (8%)	Seria mais uma satisfação pessoal.
	NÃO	7 (14%)			

*Veja todos os comentários no Apêndice E.
**Comentários dos participantes separados por ponto-vírgula (;).

Fonte: Resultado da própria pesquisa.

O transporte por aplicativo de carona (tabela 8) tem 63% das respostas afirmativas referente a mudança no principal meio de transporte. Vale observar que desta parcela, 33% optam pelo transporte ativo (bicicleta ou a pé) e coletivo.

Daqueles que optaram por motocicleta, foi considerado a diminuição dos custos, gastos e aumento da autonomia.

Embora o transporte por aplicativo já proporcione as vantagens do carro, o maior percentual das respostas optou pelo automóvel particular (52%) devido a flexibilidade e autonomia. Vale enfatizar que apesar do carro ter como vantagem a segurança, no transporte por aplicativo a insegurança está entre as três mais vista como desvantagem, seguido pelo assédio.

Tabela 9 - Questão 10, 11 e 12: Automóvel Particular.

AUTOMÓVEL PARTICULAR					
Questão	10 - Trocaria de meio de transporte?		11 - Para qual?		12 - O que busca satisfazer com a mudança?
 283	SIM	113 (40%)		57 (49%)	Baixar o custo; Agilidade, muita oferta, praticidade, rapidez, limpeza, segurança, logística; Como disse anteriormente, mudaria o meio de transporte se houvesse mais qualidade nos meios de transportes públicos; Diminuição da quantidade de veículos individuais na cidade; Diminuir o gasto mensal; Diminuir o stress decorrente de dirigir veículo; Menos tempo dirigindo e economia; Não gosto de dirigir. O trânsito de Goiânia é muito caótico. Se o transporte público fosse eficiente, preferiria usa-lo a ter um carro próprio; Principalmente o custo e, se houvesse mais investimento em transporte público, conforto e segurança de não precisar me preocupar com o tráfego.
				27 (23%)	Evitar uso do carro; Facilidade, agilidade e segurança caso o itinerário seja feito em ciclovias; Contribuir com meio ambiente e exercitar; Paz interior; Interação com espaço urbano, e me tornar mais ativa; Economia, qualidade de vida, praticidade; Só não mudo pq não é seguro.
				10 (9%)	Evitar o estresse de dirigir; Liberdade com menor risco de acidente. Praticidade. Menos poluição, risco de multas e menor custo de operação e manutenção, bem como, investimentos com o automóvel, impostos, garagem, seguros.; O medo de dirigir;
				8 (7%)	Eu trocaria meu veículo à combustão por um veículo 100% elétrico à bateria. Mais torque, design, menos poluente, silencioso; Melhora no conforto e no bem-estar. Pretendo comprar um automóvel mais novo e mais confortável.
				8 (7%)	Ter mais qualidade de vida e escapar do trânsito caótico de Goiânia, das ruas esburacadas e da falta de respeito dos condutores; Ter mais saúde e menos estresse em dirigir em Goiânia; Ter uma rotina em que não seja necessário o grande deslocamento para locais de uso frequente. Reduzir o uso do automóvel para situações/locais específicos; Saúde; Redução de custos; Melhorar a saúde, economia e ajudar meio ambiente.
				6 (5%)	Busco a compra de uma moto elétrica, reduzindo o custo; Diminuir custos com combustível e seguro; Reduzir o tempo de mobilidade aos lugares que preciso ir.
	TALVEZ	99 (35%)		32 (33%)	Caso o transporte público tivesse mais qualidade eu poderia pensar na troca, pq seria um meio de transporte mais barato; Descansar ao longo da viagem. Não me estressar; Compartilhamento de transporte; Economia, menos estresse com o trânsito; Saúde mental; Se Goiânia disponibilizasse um meio de transporte público mais eficiente, econômico e integrado eu poderia efetuar a troca.
				25 (25%)	Evitar gasto com gasolina; Evitar gasto com gasolina; Poderia beneficiar minha saúde; Reduzir custos, mantendo a praticidade e rapidez nos deslocamentos. Porém bicicletas são muito visadas em furtos e roubos; Saúde. Se o trânsito fosse seguro e as vias bem planejadas; Se a cidade possuísse maiores números de ciclovia.
				24 (24%)	Comodidade por não ter que me preocupar com dirigir, vagas de estacionamento, trânsito e possíveis acidentes; Evitar o estresse do trânsito enquanto condutora/motorista; Melhor uso do tempo, economia; Não precisar dirigir, o que exige concentração e energia; Redução de custos; Redução de estresse.
				7 (7%)	A redução do custo e com isso economia; Agilidade e rapidez!; Custo; Diminuir o custo; Economia; Não perder tempo no trânsito, levo mais de uma hora pra chegar ou voltar no trabalho por causa dos congestionamentos.
				6 (6%)	Contenção de gastos; Diminuição de custos e reduzir o tempo de vida perdido no trânsito!; Melhora da qualidade de vida; Melhora do meio ambiente; Saúde e aproveitar a cidade.
				5 (5%)	Autonomia; Diminuir tempo, agilidade; mais conforto, carro melhor.
	NÃO	71 (25%)			

*Veja todos os comentários no Apêndice E.

**Comentários dos participantes separados por ponto-vírgula (;).

Fonte: Resultado da própria pesquisa.

A Tabela 9 (acima) mostra o resultado dos condutores de automóvel particular, no qual 40% respondeu que mudaria de transporte principal, ou seja, dos 283 motoristas, 113 trocariam. Além disso, quase metade dos 113 trocaria para o modo coletivo, pois veem neste meio uma forma de redução dos gastos mensais com transporte. É importante frisar esta opção como a mais escolhida, pois permite o uso do tempo em outras atividades, ou seja, os motoristas buscam nos coletivos o melhor uso do tempo, além de permitir se ocuparem com outras atividades no trajeto (leitura, acesso a redes sociais, convívio social) e reduzir a preocupação com o trânsito.

Na mesma tabela, aparecem na sequência a bicicleta (23%) e transporte por aplicativo de carona (9%), sendo assim, percebe-se que os motoristas de carro têm como preferência os transportes coletivos, ativo e compartilhado. A bicicleta preenche aspectos da prática de exercícios, baixo custo e praticidade, critério do reforço positivo não atendidos pelo uso do automóvel particular. Por isso surgem dentre os comentários termos como “exercitar”, “me tornar mais ativa”, “qualidade de vida” e “paz interior” que refletem o que buscam satisfazer com a mudança.

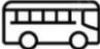
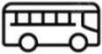
Parte dos motoristas trocaria para outro veículo particular (7%), porém com a tecnologia dos veículos movidos a eletricidade. É pertinente observar nos resultados o início da transição para veículos elétricos.

Na sequência dos resultados surgem os potenciais pedestres (7%) e os motociclistas (5%). Aqueles buscam escapar do “trânsito caótico” da cidade de Goiânia ocasionando uma redução do estresse, e melhorias na saúde, enquanto estes procuram a redução do tempo de viagem a baixo custo. Sendo citado novamente a utilização de “motos elétricas” nos comentários.

Por fim, é preciso observar, na parcela que respondeu “Sim”, que no geral todos buscam sair do automóvel particular para redução dos custos que este meio de transporte exige, além de uma redução do tempo enfrentando o trânsito “caótico”, evitando o estresse e procurando um aproveitamento do tempo com atividades que tragam retorno.

Na tabela 10 (a seguir), os usuários de coletivos são os que apresentam maior tendência de troca (84%), o posicionamento desta parcela de participantes se justifica pelas desvantagens apontadas, como o tempo de espera, o desconforto, a insegurança, assédio e o risco biológico (como a COVID-19).

Tabela 10 - Questão 10, 11 e 12: Coletivos.

COLETIVOS (ÔNIBUS)					
Questão	10 - Trocaria de meio de transporte?		11 - Para qual?		12 - O que busca satisfazer com a mudança?
 117	SIM	98 (84%)		67 (69%)	A praticidade de ir e vir sem ter q esperar coletivos; Agilidade e conforto. O que hoje me tira cerca de 4h (para ida e volta) eu otimizaria para 2h; Agilizar no trajeto; Buscaria melhorar meu nível de conforto, pois os transportes públicos estão sempre lotados, o que nos leva a um nível de stress altíssimo, haja vista que as pessoas competem para adentrar no meio de locomoção, pois não sabem em que momento passará o ônibus novamente (os aplicativos nem sempre são confiáveis). Além disso, aumentaria minhas chances de não adquirir uma doença, tendo em vista que os ônibus de Goiânia não são limpos e possuem muitas peças enferrujadas. Acrescento que satisfaria meus temores relativos à minha segurança, dado que ela é muito precária nos automóveis públicos; Otimização de tempo; Tempo e qualidade de vida.
				15 (15%)	Agilidade na hora de se deslocar. As vezes de ônibus a viagem pode durar mais que o dobro de tempo caso estivesse em um transporte próprio. Ainda não fiz a troca por não ter o veículo; Diminuir meu tempo durante o trajeto; Reduzir o tempo de espera e a exaustão física e psicológica que o transporte coletivo (ônibus) provoca. Reduzindo o tempo de mobilidade significaria ter mais tempo para descanso e, sobretudo, para alimentação de qualidade. Frequentemente (pelo menos 3-4 vezes na semana), não consigo almoçar porque se tirasse 20min pra o almoço perderia o horário no serviço; Autonomia.
				10 (10%)	Mais conforto e mais rápido, porém mais caro; O tempo, eu saio de casa para a UFG e faço um trajeto que demora em média uma hora e quarenta minutos, pego dois ônibus, de carro esse trajeto leva meia hora; Tranquilidade e conforto.
				5 (5%)	Menor demora na parada de ônibus; Qualidade de vida!; Saúde; saúde, pelo menor custo e liberdade de poder transitar nas ruas; Se tivesse ruas que pode comportar o transporte por bicicleta, ele seria mais popular.
				1 (1%)	Conforto e status.
	TALVEZ	17 (14%)		7 (41%)	Comodidade essencial ao bem viver; Mais horário de ônibus; Mais praticidade e velocidade no dia a dia; melhor organização dos horários; O conforto e diminuição no tempo de deslocamento Resolver os problemas de desconforto e demora; Segurança, conforto e rapidez.
				6 (35%)	Agilidade, conforto e clareza no meio de se chegar ao destino que quero; Conforto e segurança; Diminuir o tempo gasto no trânsito (uma vez que ônibus param mais e andam mais devagar) e aumentar o conforto.
				2 (12%)	Diminuir distância de descolamento; Melhor qualidade de vida.
				1 (6%)	Há várias desvantagens no modelo atual de transporte público, ainda assim, o transporte coletivo é uma boa opção, precisa de mais ônibus, mais rotas, melhorar a limpeza e os motoristas precisam de treinamento para agir em caso de assédio. Ônibus elétricos também são uma boa opção, pois são menos poluentes e mais silenciosos.
				1 (6%)	Agilidade, qualidade, segurança
	NÃO	2 (2%)			

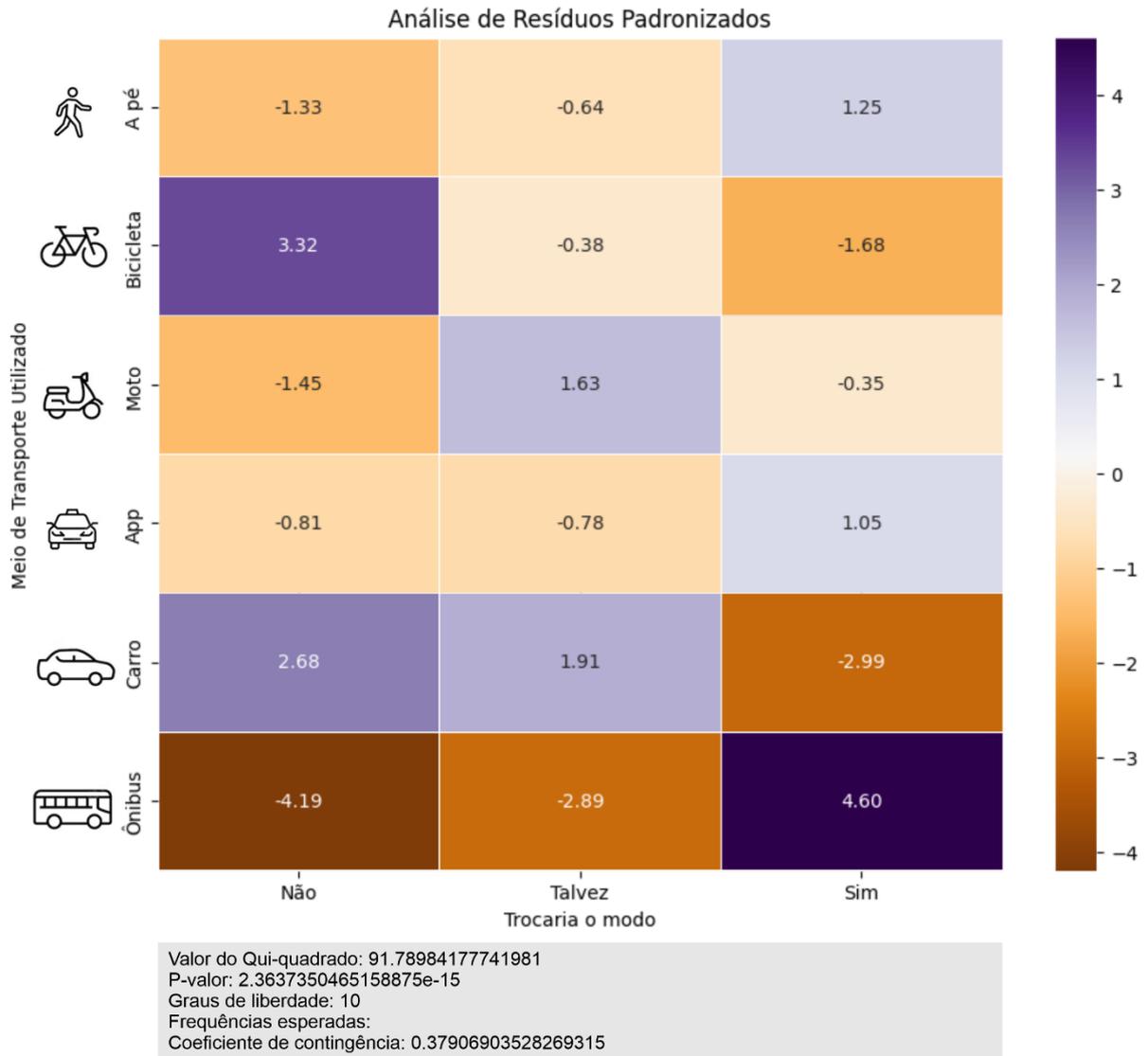
*Veja todos os comentários no Apêndice E.
**Comentários dos participantes separados por ponto-vírgula (;).

Fonte: Resultado da própria pesquisa.

Os usuários de transporte coletivo correspondem à 117 participantes da pesquisa, sendo que 84% trocaria de meio de transporte. A preferência é para o automóvel particular (69%), seguido por motocicleta (15%) e transporte por aplicativo

(10%) (tabela 10). Logo, nota-se que os usuários do transporte coletivo buscam nos veículos, seja o carro ou moto, aquilo que não é alcançado no transporte público. Considerando que os usuários de transporte público correspondem aos mais jovens, buscam maior praticidade, agilidade e otimização do tempo para as atividades exigidas nesta etapa da vida.

Figura 29 - Contingência transporte utilizado e mudança de meio de transporte.



A Figura 29 (acima) indica para coletivos uma forte tendência a mudança, com cor roxa escura onde marca 4,60, ou seja, uma associação positiva do meio de transporte com a resposta “sim” para a troca de modo. Ciclista se mostram mais resistente a troca, sendo, portanto, positivo para cidade a aderência a ciclomobilidade.

Para os condutores de automóvel particular, aparecem valores positivos de 2,68 para “não” e 1,1 para “talvez”, no qual vale ressaltar o valor positivo em “talvez”

revelando associação positiva com a intencionalidade dos motoristas a considerar outras formas de se deslocar na cidade.

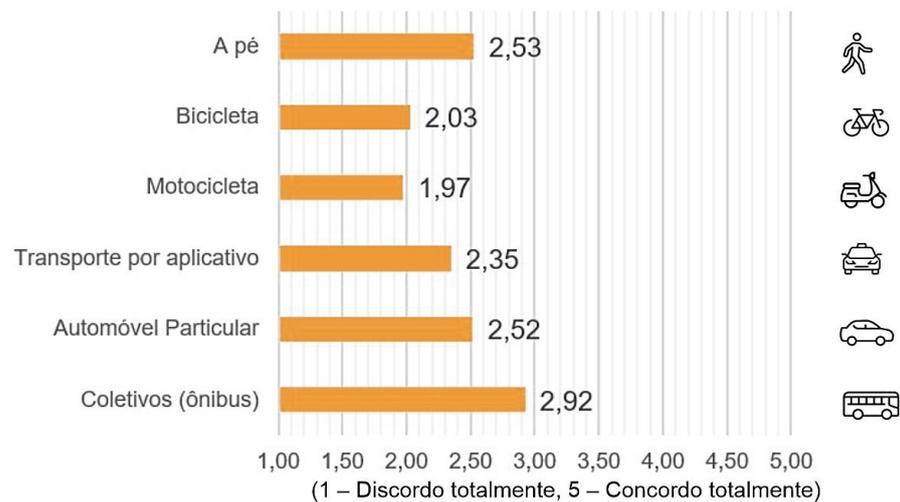
- Percepção

A última seção do questionário corresponde a etapa com afirmativas para o participante avaliar o quanto concorda ou discorda. As últimas três perguntas fecham a coleta de dados com questionamentos mais reflexivos.

A **questão 13** afirma: “O carro é a forma mais eficiente de deslocamento urbano” e busca compreender, baseado na história individual do participante, o quanto esta afirmativa procede com suas percepções da forma urbana e a maneira de se deslocar.

Figura 30 - Questão 13: Média das Respostas.

13 - O carro é a forma mais eficiente de deslocamento urbano.

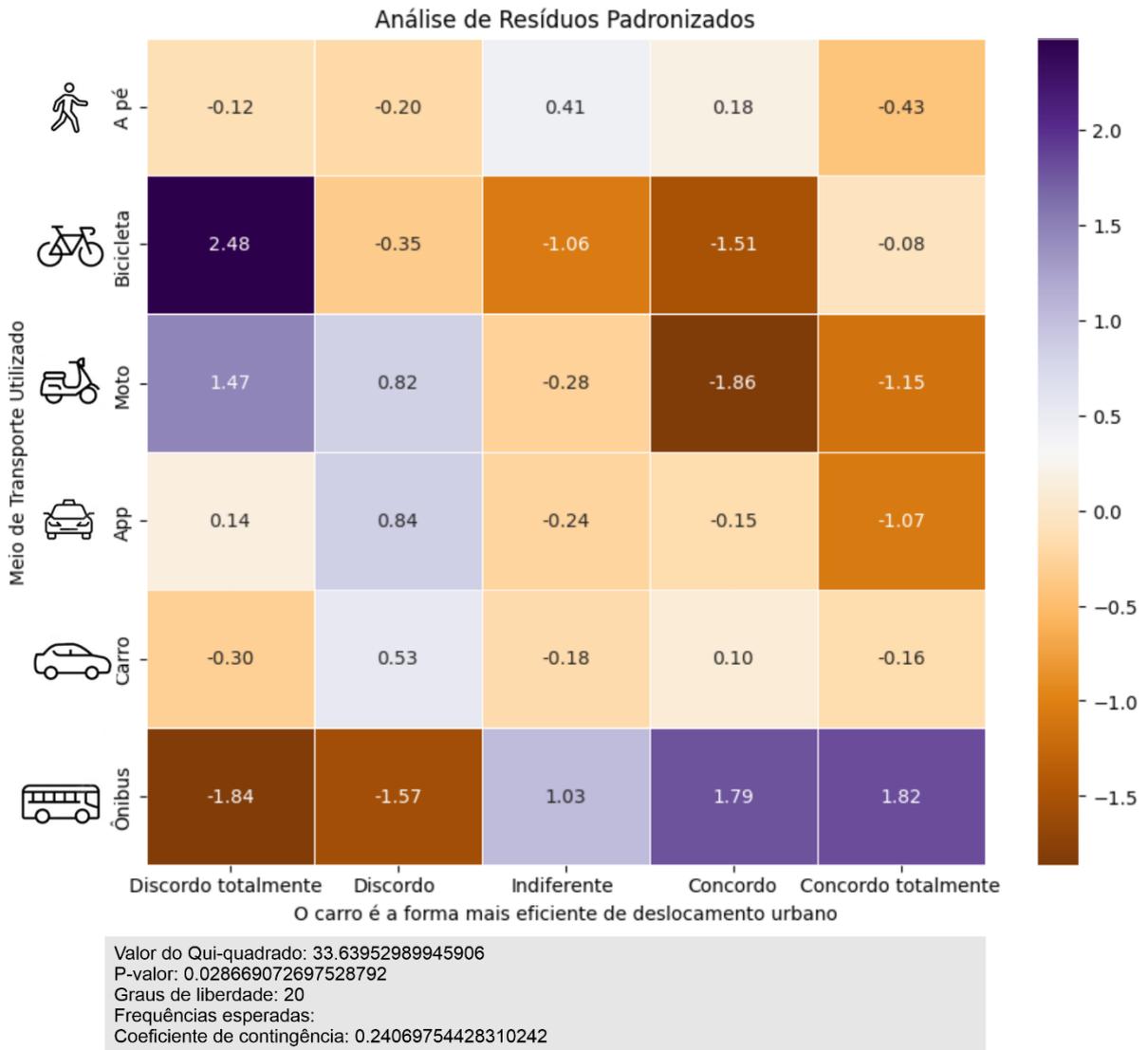


Fonte: Resultado da própria pesquisa.

Como mostra a Figura 30 (acima), retiradas a média das opiniões levantadas por modo de transporte, os participantes que utilizam os coletivos são do grupo que mais concordam com a afirmativa, com média de 2,92. No entanto os motociclistas são os que mais discordam, revelando uma média de 1,97.

Outra forma de deslocamento que apresenta um nível alto de concordância com esta questão são os pedestres e passageiros de coletivos, com média de 2,53 e 2,92 respectivamente, são os grupos que se posicionam muito favoráveis a proposição.

Figura 31 - Contingência Questão 13.

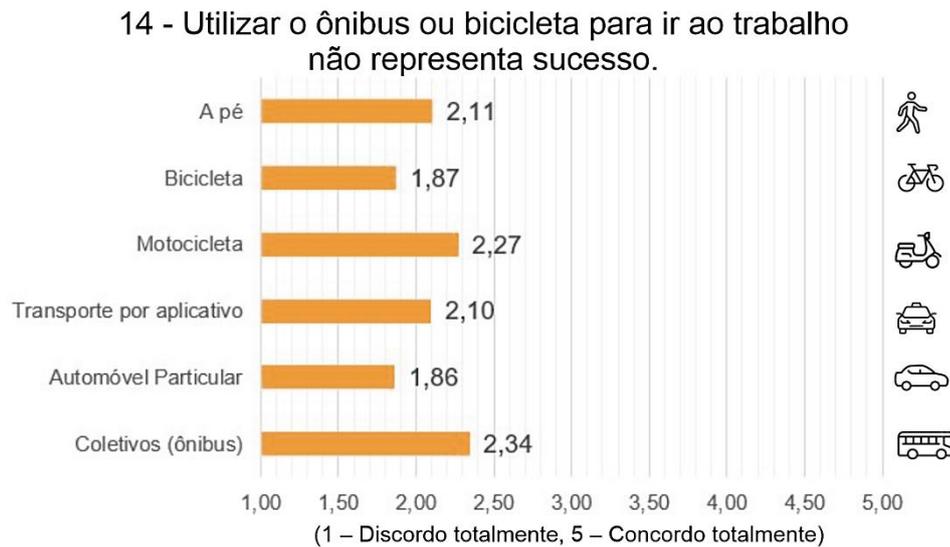


Fonte: Resultado da própria pesquisa.

A Figura 31 (acima) mostra o comportamento de “indiferença” até “concordo totalmente” dos passageiros de ônibus. Motociclistas e ciclistas apresentam maior discordância, onde pesa a praticidade e baixo custo destes modos frente a utilização do carro. Já os motoristas e passageiros de transporte por aplicativo discordam da afirmação, podendo ser um reflexo da motorização na cidade, retirando a eficiência do deslocamento.

A **questão 14**, e penúltima, levanta o conceito de sucesso com relação aos transportes mais populares de deslocamento, levando o participante a refletir sobre critérios pessoais que determinam uma pessoa ter sucesso em função do meio de transporte escolhido. Sendo assim, a questão traz a seguinte proposição: “utilizar ônibus ou bicicleta para ir ao trabalho não representa sucesso”.

Figura 32 - Questão 14: Média das Respostas.

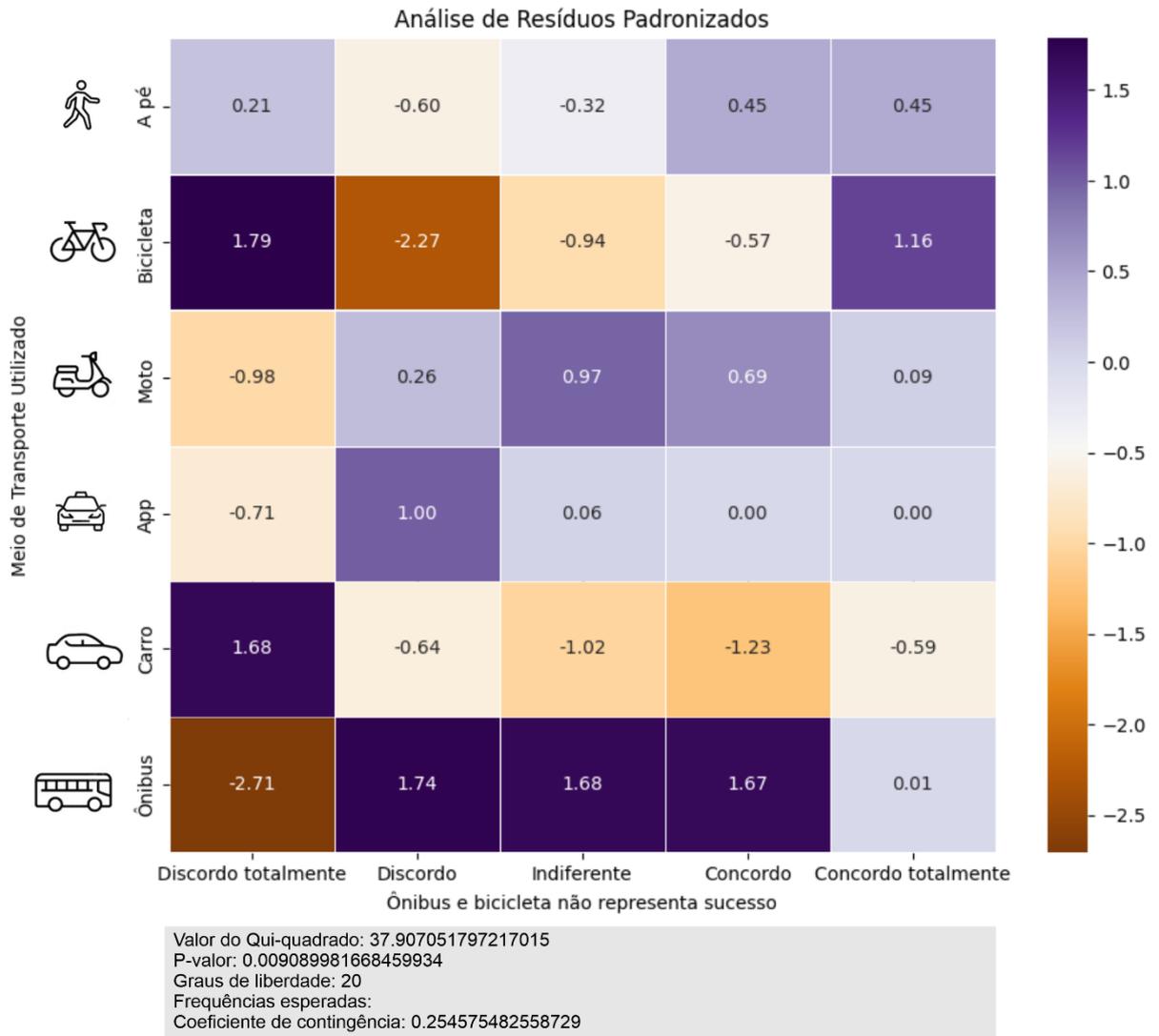


Fonte: Resultado da própria pesquisa.

No geral, como mostra a Figura 32 (acima), predomina uma discordância quanto a afirmativa. Os ciclistas e condutores de automóvel particular são os que mais discordam da questão, marcando média entre 1,87 e 1,86, respectivamente. Logo em seguida aparecem quem se desloca mais a pé e com transporte por aplicativo de carona com 2,11 e 2,10, respectivamente. Diferentemente destes, os usuários de coletivos e motociclistas opinaram em menor grau de discordância, marcando média de 2,34 e 2,27, respectivamente.

Na Figura 33, a seguir, mostra as respostas para a afirmativa da questão 14. Observa-se na Análise de Resíduos Padronizados que ciclistas e motoristas de carro, em sua maioria, “discordam totalmente”, enquanto que os passageiros de coletivos são mais indecisos quanto a resposta.

Figura 33 - Questão 14: Contingência.



Fonte: Resultado da própria pesquisa.

A 15ª questão fecha o questionário com mais uma afirmativa que trata do acesso às oportunidades de trabalho ou evento frente as dificuldades de transporte. A afirmativa busca compreender melhor a relação da mobilidade urbana excludente em função do modo de deslocamento utilizado.

Figura 34 - Questão 15: Média das Respostas.

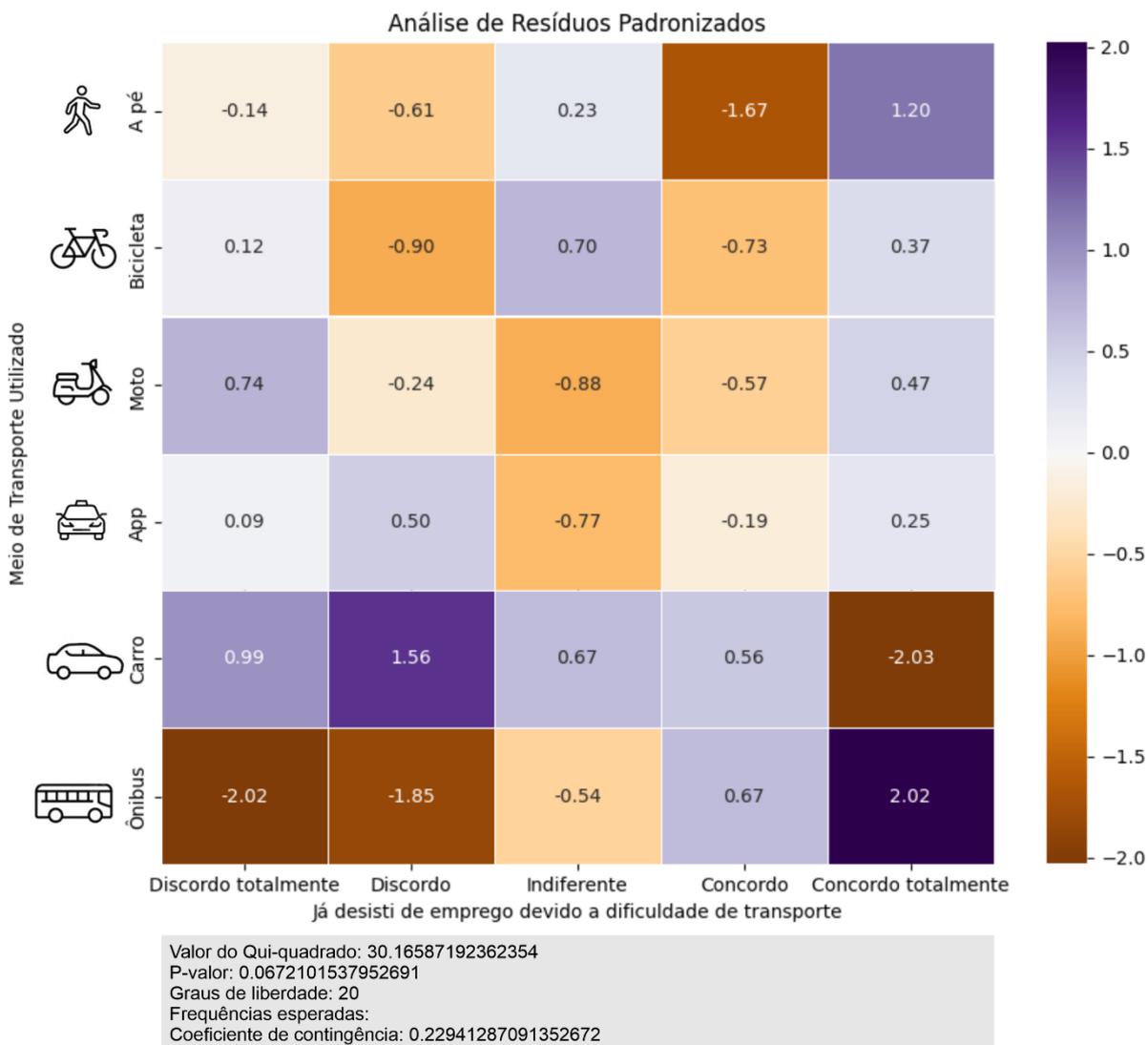


Fonte: Resultado da própria pesquisa.

Nesta questão, de acordo com a Figura 34 (acima), o nível de concordância assume o lado direito do gráfico. Usuários de coletivos, pedestres e ciclistas são os que mais concordam com a presente afirmativa, revelando alguma vivência de abandono das oportunidades urbanas. São 4,09 para usuários de coletivos, seguido 3,89 para pedestres e 3,67 para os ciclistas. Ocupando uma média mais intermediária, os usuários de transporte por aplicativo e motociclistas marcam números próximos, 3,61 e 3,58 a favor da assertiva. Por fim, os que utilizam o automóvel particular têm o menor grau de concordância, marcando 3,38 de média, apontando para maior acesso por quem utiliza deste meio de transporte.

A Figura 35 (a seguir) ratifica os valores através da associação Qui-Quadrado. Nele, pode-se notar o comportamento das respostas dos passageiros de ônibus e motoristas de carro, enquanto aquele “concorda totalmente”, estes tendem a “discordar” ou “discordar totalmente”.

Figura 35 - Questão 15: Contingência.



Fonte: Resultado da própria pesquisa.

Apresentados os resultados e o que eles revelam nestes primeiros apontamentos, se faz necessário aprofundar para uma visão geral. Sendo assim, o próximo item traz a contribuição teórico-crítica para o âmbito da mobilidade urbana pelo viés da análise do comportamento junto aos resultados apresentados.

6.2. Discussões dos resultados: uma visão geral.

Nas conversas corriqueiras do cotidiano, falar das condições do trânsito é assunto popular. Cada um ao seu modo relata seus deslocamentos. O pedestre fala do tempo chuvoso logo pela manhã e das poças que acumulam a “chuva da madrugada”. O funcionário que toma condução reclama do atraso do ônibus, pois levantou mais cedo para chegar a tempo do horário de serviço, mas parece que não adiantou. Já o ciclista parece satisfeito pelo esforço de pedalar, reconhece o bem pra sua saúde, mas não deixa de se queixar da “fechada” que tomou no caminho de um motorista apressado que acha que o congestionamento ocorre por falta de vias. Este o motorista, por sua vez, relata sua perda de tempo em procurar vagas para estacionar. Por fim, resta aquele que faz uso dos transportes por aplicativo de carona, que também não deixa de relatar um fato ou outro inerente deste modo compartilhado do carro. Para cada um, uma vivência única que estrutura um histórico pessoal de mobilidade urbana.

Porém, de todos esses, o carro tem um espaço especial neste dilema. O brasileiro gosta de carro tanto quanto gosta de futebol. É assunto recorrente nas rodas de conversa, seja nas reuniões de família, seja na mesa de bar com os amigos, ou mesmo no *coffee break* do intervalo de trabalho. Talvez o termo “mobilidade urbana” nem seja mencionado, mas falar de carro e das situações que surgem em torno da sua utilização alimentam narrativas das mais diversas, manutenções, venda, troca, consumo, o famigerado custo-benefício, etc.

Antes, concebidos para uma classe que buscava se diferenciar da maioria por meio da velocidade, foram considerados “bens luxuosos inventados para o prazer exclusivo de uma minoria muito rica, os quais em concepção e natureza nunca foram direcionados para o povo” (GORZ, 1973). André Gorz, ao escrever sobre a *ideologia social do carro* em 1973, já mencionara que essa distinção só tornaria o automóvel um objeto de desejo se as massas não obtivessem um, visto que seria um objeto de luxo baseado na diferenciação burguesa.

E a essência do luxo é a de que ele não pode ser democratizado. Se todos puderem ter o luxo, ninguém obtém as vantagens dele. Do contrário, todos logram, enganam e frustram os demais, e é logrado, enganado e frustrado por sua vez. (GORZ, 1973)

Sendo elemento propulsor a influenciar o modo de vida urbano na era da industrialização, “o automóvel passou a ser uma necessidade de todos” (MARICATO, 2008). Não por uma necessidade do modo de vida luxuoso, pois o carro já não é um bem exclusivamente da classe dominante que tenta se diferenciar através do bom gosto, diga-se de passagem, segundo Bourdieu (2011, p. 17), este gosto que seria uma “manifestação suprema do discernimento”, ou seja, a manifestação da distinção de classe, um lugar de privilégio. Pelo contrário, se o luxo caiu por terra na popularização do automóvel, tal desvalorização não foi seguida por uma desvalorização ideológica pois “o mito do prazer e benefício do carro persiste” (GORZ, 1973).

Como já admitimos o rumo tomado pelo crescimento das cidades impôs a necessidade do automóvel mas como qualquer outro produto de consumo industrial, e mais do que qualquer outra, ele não escapa ao fetichismo da mercadoria. Ao comprar um automóvel o consumidor não adquire apenas um meio para se locomover mas também masculinidade, potência, aventura, poder, segurança, velocidade, charme, entre outros atributos. (MARICATO, 2008)

Conforme revelado nos resultados, o conforto, praticidade e segurança foram elencados dentre os usuários do automóvel particular como principais vantagens/benefícios da utilização do carro, são os resquícios do “trunfo absoluto da ideologia burguesa” (GORZ, 1973). Por outro lado, a opção status pouco aparece nos resultados, demonstrando que a necessidade do automóvel advém por outros motivos que não o *status* social, mas de uma demanda formada pelo próprio carro: a cultura automotiva.

A difusão do automóvel não aconteceria sem deixar seus efeitos colaterais no espaço urbano, visto que o instrumento utilizado para efetivar tal feito foi o urbanismo através da abertura de largas vias, viadutos, espraiamento das cidades, com ampliação da infraestrutura rodoviária urbana que impulsionava o aumento do uso do automóvel, hostilizando a cidade a ponto de se tornar inóspito (ANDRÉS, 2021). O carro além de ter desumanizado o espaço urbano, tornou-se refém de seu próprio crime, em outras palavras, “o urbanismo automobilista batia com uma mão e oferecia o curativo com a outra” (ANDRÉS, 2021).

Em *Morte e vida de grandes cidades*, Jane Jacobs (2009) afirma que a erosão das cidades pelo automóvel se dar por um processo de “retroalimentação positiva”, no qual uma determinada “ação produz uma reação que por sua vez intensifica a

situação que originou a primeira ação”, ou seja, ocorre uma intensificação da ação que a originou, seguido de uma reação que demanda mais da primeira ação. Aos poucos a vida urbana perdeu espaço para os veículos:

Por causa de um congestionamento de veículos, alarga-se uma rua aqui, outra é retificada ali, uma avenida larga é transformada em via de mão única, instalam-se sistemas de sincronização de semáforos para o trânsito fluir rápido, duplicam-se pontes quando sua capacidade se esgota, abre-se uma via expressa acolá e por fim uma malha de vias expressas. (JACOBS, 2009, p. 389)

Ao lançar a assertiva se o automóvel particular é a forma mais eficiente de deslocamento urbano (questão 13), os participantes que utilizam o automóvel apresentaram uma média de 2,52 de concordância, ou seja, nem mesmo para este grupo o carro é eficiente no espaço urbano desenhado para atendê-lo. Por este motivo, os comentários adicionais coletaram desabaços desta saturação de automóveis na cidade: *“o número de veículos particulares está muito acima do que a cidade comporta nas ruas, resultando em tempos cada vez maiores para transitar”*. Em outra resposta coletada, o alto nível de atenção e estresse ao conduzir um automóvel torna mais desgastante sua utilização: *“Necessidade de estar atento a todo momento na viagem”; “Trânsito pesado”; “a questão do tumulto no trânsito”*. Tais relatos vão na contramão da sua promessa publicitária de prazer e empoderamento, dando lugar aos *“relatos de frustrações corriqueiras e os altos custos de compra e manutenção – que consomem grande parte dos salários e tempo livre das pessoas”* (ANDRÉS, 2021).

Neste sentido, as frustrações do modo motorizado apresentam adversidades identificadas como *“desvantagens”* (questão 9) como o alto custo, a sujeira urbana e o tempo desperdiçado no trânsito, além de outros fatores coletados nos relatos supracitados. Tais fatores agem como punições (estresse, aflição, alta atenção, nervosismo, etc) que tendem a diminuir a probabilidade de continuar a suportar as condições adversas do intenso trânsito motorizado. Se há um evento público (trânsito caótico) que suprime o comportamento que o produz (utilizar o carro), temos por efeito um evento de punitivo.

Este comportamento origina a maioria dos problemas práticos nos assuntos humanos e é também de um interesse teórico especial por suas características singulares. As consequências do comportamento podem retroagir sobre o organismo. Quando isto acontece, podem alterar a probabilidade de o comportamento ocorrer novamente. (SKINNER, 2003, p. 65)

Logo, “essas ações adquiridas por causa de suas consequências são exemplos de comportamento operante”, que “ocorre como resultado de uma relação entre um estímulo e uma atividade” (BAUM, 2019, pág. 67). Isso quer dizer que as desvantagens apontadas pela pesquisa afetam a probabilidade de sua consequência, sendo possível notar maior tendências a mudança do meio de transporte principal pelos condutores de automóveis para os menos onerosos e “estressantes”, conforme apontado na relação das questões 10, 11 e 12.

A partir das experiências – positiva ou negativa – que formam o histórico de reforçamento em mobilidade urbana, o indivíduo define o que melhor lhe convém, considerando sua vivência e variáveis pessoais como idade, gênero, renda, etnia, etc. Sendo assim, a mudança no meio de transporte principal busca, sob a ótica da análise do comportamento, estabelecer outras contingências positivas, pois na “aprendizagem operante, sucesso e fracasso correspondem a reforço e punição. Uma atividade bem-sucedida é aquelas que é reforçada; uma atividade malsucedida é aquela que é menos reforçada ou punida (BAUM, 2019, p. 73).

Uma mudança do automóvel particular para a bicicleta como meio de transporte principal busca satisfazer critério de reforço positivo até então não encontrados com o carro. Como os identificados na questão 12 (O que você busca satisfazer com a mudança no principal meio de transporte?), que mostram o que pretendem os possíveis novos ciclistas com a mudança: “menos trânsito”; “saúde, qualidade de vida, sustentabilidade”; “bem-estar”; “Qualidade de vida, bem estar e menos engarrafamento”; “saúde, pelo menor custo e liberdade de poder transitar nas ruas”, dentre outros comentários.

Percebe-se nos relatos, portanto, que as vantagens do uso da bicicleta giram em torno dos seguintes reforços positivos: baixo custo, praticidade, saúde e bem-estar, conforme os identificados na questão 8. E embora seja um meio de transporte sustentável, de baixo-custo, não está livre das adversidades de utilização em meio urbano. Assim como o carro e a bicicleta, o pedestre, o usuário de coletivos, o motociclista e o passageiro do aplicativo de carona lidam com eventos públicos que engendram outras ações que retroagem sobre o organismo resultando em contingências que modelam o comportamento em busca de reforçadores positivos.

Logo, os meios de transportes com mais adversidades passam a serem percebidos como menos reforçadores ou punitivos, ou seja, diminuem a probabilidade

de ocorrência, como é o caso do transporte coletivos na área em estudo. Este grupo participante que faz uso do transporte coletivo é o mais insatisfeito, apresentando uma média de satisfação de 2,21 na escala de 1 a 5. Tal insatisfação é resultado da demora (tempo de espera), do desconforto, da insegurança, do risco biológico (Covid-19), do assédio, como os apontados nos comentários adicionais: “Não me sinto segura”, “Odeio pegar ônibus”, “A noite na volta do trabalho ou aula, passar quase duas horas perdidas esperando ônibus, é de mais para mim”. Não é à toa que os usuários de coletivos apresentaram maior desistência de uma oportunidade de trabalho ou evento (questão 15).

Do ponto de vista de Skinner, o reforço social é de grande importância para cultura pois modela o comportamento que é considerado normal para esta, ou seja:

Considerando que o comportamento resulta das relações de reforçamento, essas são mais básicas do que o comportamento de reforçamento. Assim, conhecer uma cultura seria conhecer suas relações de reforçamento e punição. (BAUM, 2019, p. 253)

Nesse sentido, a maneira com que uma determinada comunidade estabelece com suas formas de deslocamentos evidencia suas relações de reforçamentos com os meios de transportes. A probabilidade de os meios alternativos de transportes serem adotados como preferenciais dependem das consequências positivas que estes podem proporcionar, engendrando um comportamento adquirido pela ação de reforço.

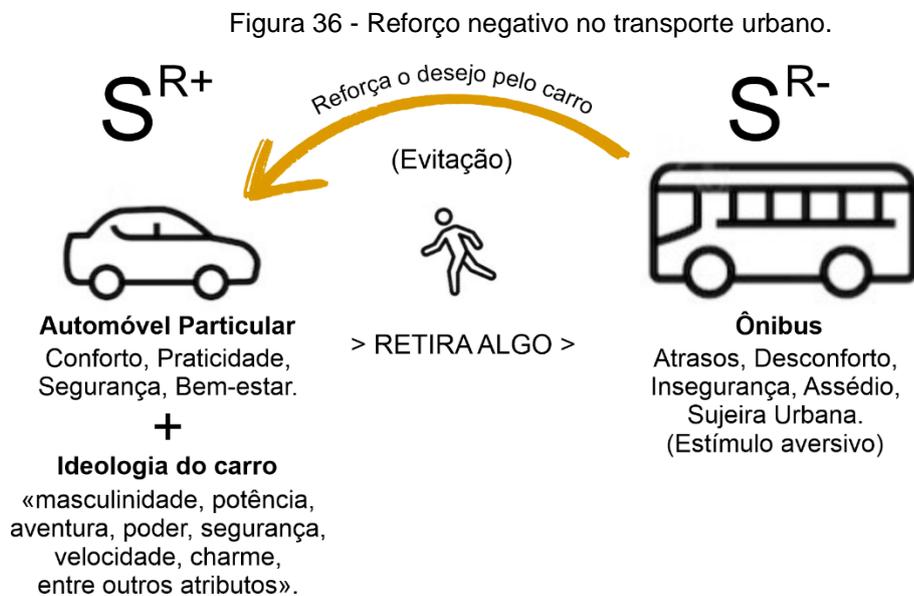
Além dos comportamentos inatos e dos comportamentos adquiridos pela ação do reforço sobre o comportamento do indivíduo, existem também repertórios comportamentais instalados e mantidos pelas práticas culturais. Trata-se do terceiro nível de seleção por consequência, a cultura, [...] que vem a ser “um conjunto particular de condições no qual um grande número de pessoas se desenvolve e vive”. (COSTA, 2004, p.20)

A ideologia do carro, que se desenvolveu em torno de um projeto de universalização do automóvel, que a princípio se apoiava em valores simbólicos de empoderamento, distinção e velocidade, se estabelece por meio do mau que sua própria adesão gerou tanto em outras formas de mobilidade, quanto na vida urbana, tornando sua aquisição como a melhor maneira de se escapar dos problemas gerados pela massificação da motorização (ANDRÉS, 2021).

Como é a história de reforçamento que determina os efeitos do evento atual, as consequências recebidas no passado é que vão preparar o organismo para agir de

formar determinada em evento futuro (COSTA, 2004). Fazendo uma analogia do *habitus* de Pierre Bourdieu, forma-se uma espécie de “habitus de mobilidade urbana”: o meio estrutura respostas de utilização sobre o organismo, e o organismo emite consequências para seu entorno.

Portanto, os efeitos das adversidades dos transportes passam a diminuir a probabilidade de uso destes com a retirada dos estímulos aversivos através da evitação ou esquiva. Ou seja, a ideologia do automóvel reforça a utilização do carro sob a promessa de valores simbólicos inerentes a cultura do carro, que faz o usuário evitar as adversidades dos outros meios de transporte após vivências ruins, conforme esquema na Figura 36.



Fonte: Elaborado pelo autor.

Tal comportamento se reflete na decisão de mudança de transporte principal. Ao questionar os usuários de ônibus, a grande maioria deseja migrar para um automóvel particular, apontando variáveis que prejudicam a experiência atual, mas que acreditam que serão resolvidas no transporte futuro. Da mesma forma, os pedestres e os ciclistas também optam pelo carro devido a critérios semelhantes como: segurança, praticidade, conforto, etc, resultando em um claro desequilíbrio em favor do automóvel.

Neste sentido, Jacobs (2009, p. 407) é cirúrgica: “o que é vantajoso para os automóveis, é uma punição para os ônibus”, punições estas que atingem principalmente os grupos sociais inferiores, impondo-os enfrentamentos diários adversativos de um sistema de transporte urbano precário e desgastante. Essa imposição implica na exclusão social que é transversal ao que entendemos como pobreza, visto que “o conceito de exclusão social está associado às dificuldades para acessar as atividades, o que requer valorizar os transportes, mas também outros fatores que interferem em tais condições de acesso” (GONZAGA; PORTUGAL; KNEIB, 2022), como as próprias características pessoais e as de classe.

Agindo como barreira de acesso, a “mobilidade excludente” produz e reproduz as desigualdades sociais incorporada no espaço urbano e no transporte urbano, visto que através da ideologia individualista do carro, se impõe o poder, a dominância derivadas de recursos não apenas materiais, mas recursos culturais e sociais, pois a importância dos símbolos que envolvem o automóvel advém de reconhecimento social positivamente reforçado, como a identidade de classe que o utiliza, mas torna punitiva a experiência dos meios coletivos e ativos de transporte, sendo reforço por tornar maior a probabilidade do uso do automóvel como “remédio”, e sendo negativa, pela promessa de retiradas das “dores” dos outros meios de transporte.

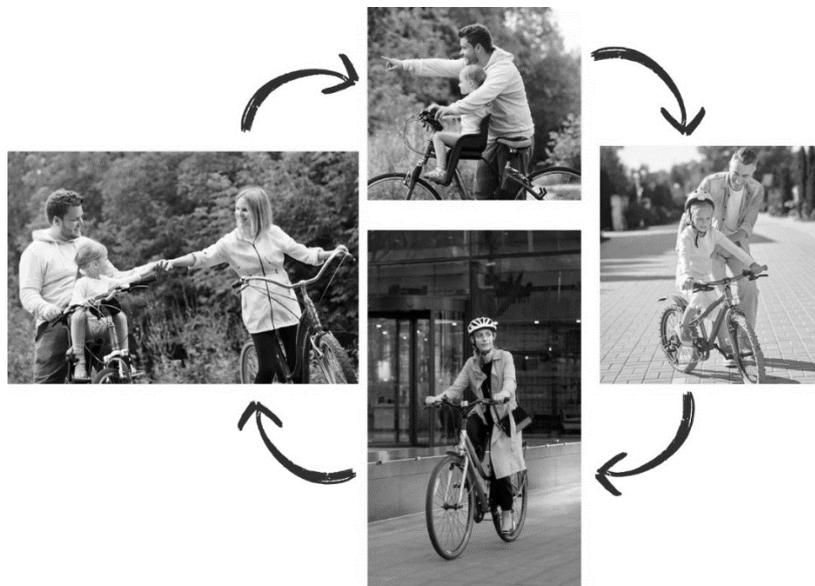
Com o modelo de urbanização de priorização do automóvel, se impôs sobre o modo de vida a dependência do carro como movimento socialmente apoiado, resultando em uma posse forçada do veículo automotor. A partir daí, se construiu um “um sistema de ideias, de representações que domina o espírito do homem ou grupo social” (ALTHUSSER, 1985, p. 81), por exemplo, a própria ideologia entorno da cultura automotiva, ela “é a representação das condições materiais que determinam o pensamento e, assim, dizem respeito também a como essa materialidade concreta é interpretada pelo inconsciente” (MEDEIROS; GRANATO, 2021, p. 121).

Isso nos mostra como essas formas simbólicas são também um elemento transmitido pelo passado a ponto de constituírem os costumes, novas tradições, que, no plano da formação social, constituem práticas ideológicas. No plano das transformações sociais, a ideologia incide na realidade como práticas que, dialeticamente, atuam como constituintes e reflexos das relações políticas e econômicas. (MEDEIROS; GRANATO, 2021, p. 124).

Romper com o ciclo da cultura do automóvel particular requer munir os outros meios de transportes e suas respectivas infraestruturas com aspectos positivamente reforçadores conforme os estímulos identificados nesta pesquisa e promover hábitos

que possibilitem a formação do “habitus de mobilidade urbana” pela formação de um novo repertório comportamental através das práticas e costumes (Figura 37).

Figura 37 - Habitus de mobilidade urbana.



Fonte: Elaborado pelo autor.

Quando a pesquisa pergunta aos participantes sobre a troca no meio de transporte, pretende conhecer também os seus reais motivos e o que busca ser reforçado com a mudança naquele momento.

“Sinto vontade de dar uma caminhada” pode significar que caminhar seria um reforçador para meu comportamento ou pode significar que, nessas circunstâncias, caminhar é um comportamento que tem probabilidade de ser reforçado. Com base em sinais presentes, afirmativas intencionais fazem previsões sobre quais eventos serão reforçadores e qual comportamento será reforçado. (BAUM, 2019, p. 94)

Logo, prover determinados estímulos positivos nos meios alternativos pode redirecionar motoristas e condutores para a utilização de bicicletas, coletivos e transporte compartilhado, ou mesmo para o fomento da pedestrinização no espaço urbano, assim como um espaço urbano menos hostil, desumanizado e punitivo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS



7. Considerações Finais

A compreensão da Violência Simbólica em mobilidade urbana requereu um olhar para o indivíduo e em como o espaço urbano e os transportes agem sobre ele. A partir dos conhecimentos da Análise do Comportamento, pode-se compreender como cada meio de transporte gera uma condição ambiental que influencia reações subjetivas e desencadeiam os comportamentos em transporte urbano.

Seja na fase inicial da vida ou em uma idade mais avançada, todos nós buscamos as melhores condições necessárias para nos mantermos vivos e seguros. Se por um lado a natureza humana reage as condições externas de maneira inata (comportamento reflexo), por outro, certas reações se traduzem em comportamentos apreendidos conforme suas consequências, ou seja, é necessária uma vivência, um histórico de experiências múltiplas para a formação do repertório comportamental, formado sob os estímulos atuantes sobre o indivíduo que engendram seleções por consequências. A partir disso, se montam um conjunto de reforços que serão determinantes para dizer se os comportamentos serão mais ou menos frequente no futuro, a ontogênese (história do reforço e punição).

Embora a ontogênese envolva a aprendizagem, ela não se limita ao campo material, alcançando valores simbólicos dos costumes e crenças, logo, no desenvolvimento da cultura, onde pesam valores subjetivos que envolvem práticas éticas, regramentos, através dos reforçadores sociais que favorecem a quem interessa a sobrevivência dos costumes.

De forma análoga, a imposição da cultura do automóvel favoreceu a uma classe dominante com interesses no desenvolvimento de uma indústria automotiva, onde se instalou um rodoviarismo e a priorização do carro nas vias. Aos poucos, a massificação do automóvel, rodeado pelos estigmas da noção de status, poder, velocidade, charme, machismo, segurança, entre outros, se apossou do espaço urbano em detrimento de outras formas de deslocamento socialmente menos reforçadoras.

Como consequência, a própria urbanização cuidou de acomodar uma quantidade cada vez maior e crescente de automóveis particulares, privilegiando

quem por ele pudesse pagar. Por outro lado, os pedestres, os ciclistas, os usuários de coletivos passaram a conviver frequentemente com descaso, omissão e desprezo pelas adversidades dos respectivos meios de transportes, sendo preteridos pela gestão pública no cronograma de investimentos do erário.

Portanto, a maior parcela da população, que por não ter acesso a um veículo particular, está submetida a um cenário de estímulos que resultam em consequências aversivas quando escolhem a caminhabilidade, a mobilidade ativa ou mesmo o transporte coletivo. Assim, há uma menor probabilidade deste grupo manter a frequência de utilização da bicicleta, do ônibus ou mesmo de uma breve caminhada a padaria ou outro estabelecimento no bairro.

Essa diminuição na frequência pode ser entendida como um comportamento que deixa de ocorrer em função de uma consequência “ruim” ou não atendida, ou seja, tal comportamento (diminuição da ocorrência) reforça a evitação de estímulos aversivos, modelando um comportamento de esquiva para outro meio de transporte com maiores chances de gerar contingências de reforçamento com consequências “boas”, como por exemplo, a praticidade, o conforto, ou mesmo a facilidade de acesso as atividades cotidianas.

Logo, esse afastamento dos estímulos aversivos é reforçado pela cultura automotiva, que paralela a publicidade das fabricantes de automóveis, torna o carro uma solução para os problemas de mobilidade urbana daquele indivíduo submetido aos meios alternativos de transporte, na promessa de retirada das dificuldades, dos entraves, das “dores” sentidas por quem lida diariamente com meios de locomoção precarizados e esquecidos.

Assim, a insatisfação molda o repertório comportamental a partir de consequências negativas, da mesma forma que modela o comportamento através da satisfação por meio das consequências positivas. Desse modo, apoiado por valores simbólicos positivos, a cultura do automóvel tende a se tornar mais atraente e desejável pela classe ou grupos sociais que utilizam meio mais populares de transporte. Estruturando em torno daquele consequências positivamente reforçadoras, mas operando uma evitação (reforço negativo = retira um estímulo aversivo) para com os meios alternativos ao carro.

Pode-se inferir tal comportamento a partir do anseio na escolha de um futuro meio de transporte dos usuários de ônibus, ciclistas e pedestres, que escolheram predominantemente o automóvel particular. Esses grupos participantes também são os que mais concordaram com a assertiva da questão 15, revelando terem vivido alguma experiência de desistência de oportunidade de evento ou trabalho devido as dificuldades de deslocamento, mostrando as dificuldades de acesso dos participantes.

Do pedestre que enfrenta calçadas ruins, ao passageiro de ônibus que lida com atrasos e superlotações, depositam no automóvel particular um estigma de solução em mobilidade urbana ideal a ser alcançada, comprometendo suas rendas para sustentar um alto custo de um meio de transporte que é exigido por um espaço urbano cada vez mais espreado. Assim, cidades que priorizam o uso automóvel colocam seus habitantes em situações de “carro dependência” e geram uma posse forçada do automóvel (*forced car ownership - FCO*), até mesmo em famílias de baixa renda, ainda que possuam recursos econômicos limitados para isso.

O comprometimento financeiro para bancar um automóvel pode gerar consequências negativamente reforçadoras. Neste sentido, a pesquisa revelou a perspectiva dos condutores de automóvel particular, e em se tratando de desvantagens, tem-se como resultado o alto custo de manutenção junto a diversos comentários sobre o trânsito caótico e estresse da condução numa cidade com vias saturadas de carros. Logo, foi possível observar um estresse econômico ligado a posse do automóvel e outras consequências emocionais negativas.

Observou-se que a depender do meio de transporte utilizado, as consequências podem se associar à exclusão social (ônibus, pedestres, ciclista) pela falta de acesso as atividades, pelas adversidades do meio de transporte utilizado ou mesmo gerar um estresse econômico e/ou mental (automóvel particular, motocicleta e automóvel particular), pelo alto custo de manutenção e operação, além do estresse pela alta atenção em meio ao trânsito caótico.

Assim, considerando tais reflexões, o estudo partiu da indagação: *a ideologia do carro se constitui como violência simbólica através do condicionamento do comportamento operante de reforço negativo na mobilidade urbana?* No qual se confirma a hipótese da pesquisa: *a ideologia do carro se configura como violência simbólica quando opera consequências comportamentais negativamente reforçadas diante dos entraves dos sistemas de transportes*, pois estabelece punições a partir de

mudanças ambientais em consequência de longo histórico de investimento que priorizou um meio de transporte individualista, engendrando efeitos colaterais até mesmo para os utilizam o automóvel como principal meio de transporte, ocorrendo uma evitação para com os meios considerados mais aversivos.

Para alcançar este resultado, a pesquisa determinou como objetivo geral a *identificação dos estímulos discriminativos do comportamento operante de reforço em transporte urbano, a fim relacionar à violência simbólica naturalizada pela ideologia do automóvel particular na cidade de Goiânia*. E para atingir essa intenção, a pesquisa foi orquestrada por cinco objetivos específicos:

- Entender a construção da mobilidade urbana excludente; localizado nos capítulos 2 e 3, onde naquele dissertou sobre o transporte como direito, além do valor social nos marcos jurídicos, a evolução da cidade com a massificação do automóvel e a mobilidade urbana excludente. E neste se dissertou sobre as variáveis do comportamento de viagem, que se dividi em: variável ambiental, sociodemográfica e psicoemocional.
- Relacionar violência simbólica de Bourdieu e análise comportamental de B.F. Skinner; no capítulo 4 buscou-se compreender os conceitos do trabalho de Bourdieu e de Skinner, que possibilitaram aproximar as teorias através do *habitus* e a formação do repertório comportamental, ambos dependentes das vivências externas com consequências internas sobre o indivíduo.
- Entender como o condicionamento operante ocorre no comportamento social; passou-se pelas teorias do comportamento operante no capítulo 4, através dos estudos dos estímulos discriminativos, que são aqueles capazes gerar comportamentos que resultam em consequências positivas ou negativas.
- Identificar reforçadores e punidores nos principais meios de transporte; A partir da aplicação de um questionário, foi questionado ao grupo participante as vantagens (positivo) e desvantagens (negativo), em analogia ao reforçamento positivo e negativo.
- Investigar a relação entre violência simbólica e mobilidade urbana; feito nas discussões a partir dos resultados tabulados, sendo violência pela

opressão de impor necessidades de consumo naturalizada cultura do carro e pelo próprio espaço urbano (priorização do automóvel), e simbólico a partir da exclusão social frente as adversidades dos meios de transportes.

7.1. Contribuições do trabalho

Este trabalho trouxe contribuições da Análise Comportamental para mobilidade urbana nos principais aspectos:

- Se faz necessário a percepção dos deslocamentos urbanos pela lógica do reforçamento. O comportamento tende a ser motivado ou inibido, gerando consequências reforçadoras ou punidoras, assim é pertinente planejar melhorias nos transportes ativo e coletivos em prol do aumento da probabilidade de ocorrência. A fim de alcançar os reforços positivos identificados na pesquisa.
- A construção do repertório comportamental é dinâmica. Ou seja, a modelagem do comportamento desejado pode ser colocada em prática com mudanças no critério de reforço. A partir daí, é possível ter aproximações com o comportamento desejado, logo promovendo mudanças ontogenéticas (mudanças ao longo da vida, fruto da interação com o ambiente). Por exemplo, investimentos em calçadas acessíveis, iluminadas e ampliação da rede cicloviária tornam mais segura e prática a utilização do meio, retendo o público da caminhabilidade e do ciclismo, que apresentou tendência de mudança para o automóvel.
- Apesar das cidades terem se desenvolvido com a priorização do automóvel, a utilização do carro não torna impune os motoristas da condição urbana. O alto custo aparece como principal desvantagem de utilização, gerando estresse econômico e psicológico (desgaste emocional). Além disso, a pesquisa revelou maior interesse dos condutores de carro por meios coletivos e ativos de transporte,

permitindo direcionar políticas públicas voltadas especificamente para o público que quer migrar do carro para bicicleta ou ônibus.

7.2. Sugestões para futuros trabalhos sobre o tema

No decorrer da pesquisa, alguns assuntos tangenciaram os contornos feitos para se chegar ao objetivo almejado, no qual é necessário se manter dentro de um limite teórico/prático sem perder os rumos de realização do trabalho. Porém, estes assuntos podem não só colaborar para o crescimento das raízes do tema, mas encontrar terreno fértil para semear novas temáticas entorno da Violência Simbólica e Análise do Comportamento no transporte urbano.

No âmbito da Arquitetura, é possível elaborar estudos de casos voltados aos equipamentos e mobiliários urbanos que venham atender as necessidades que reforcem positivamente a caminhabilidade, o transporte ativo e o coletivo, a partir de estímulos que fomentem a sensação de conforto, a praticidade e a sensação de segurança, abrangendo o campo tecnológico e ambiental. Visto que foi identificado na pesquisa que a mudança para estes meios de transporte ocorreria caso também tivessem integração com outros modais.

Na área do Urbanismo, se faz necessário pesquisar a problemática do assédio. O termo foi muitas vezes apontado como um reforço negativo nos meios de transporte, sendo citado, principalmente, no transporte coletivo. Logo, a cidade precisa atender a necessidade feminina, sendo pertinente pesquisar mais a fundo a percepção feminina da cidade de Goiânia a partir de diferentes setores da cidade, engendrando um mapa da vivência e práticas urbanas seguras para elas. Vale lembrar que as mulheres corresponderam à 56% dos participantes desta pesquisa, ou seja, esta pesquisa contempla predominantemente o posicionamento feminino a respeito da mobilidade urbana.

No campo sociológico, a memória afetiva em mobilidade urbana pode trazer contribuições importantes para entender o valor simbólico do “convívio social” nos meios de transportes coletivos, na intenção de investigar este “espaço social móvel” e torná-lo um espaço de reforços positivos e gerador de novas vivências, permitindo

a estruturação de um repertório comportamental positivamente reforçado pela prática do encontro.

No campo da psicologia social, é necessário investigar mais a fundo quais os efeitos do trânsito intenso em condutores de veículos motorizados, que costumam retratar este cenário como “estressante” e “caótico”, identificando os efeitos biológicos a partir das diferentes experiências nos meios de transportes. Também é possível pesquisar a “posse forçada do automóvel”, investigando os efeitos na qualidade de vida e no bem-estar de quem optou pelo automóvel particular e comprometeu o orçamento familiar, por pressão de um espaço urbano que sofre de “carro dependência”. Identificando qual grupo social ou classe tem enfrentado a queda em qualidade de vida em cidade de intenso tráfego motorizado.

7.3. Limitações da Pesquisa

No desenvolvimento de uma pesquisa, é comum encontrar desafios e limitações que são naturais de um trabalho de vários meses de comprometimento. O próprio cansaço do isolamento social de um período atípico, como a pandemia de Covid-19, poderia ser citado como uma limitação, mas algumas adaptações foram feitas para garantir a continuidade da coleta de dados e dos estudos.

Logo, optou-se por efetuar a etapa de campo, no qual houve aplicação de questionário, em ambiente virtual. Desta forma, garantiu-se a integridade da saúde do pesquisador e também dos participantes, por outro lado, um questionário online não permite ir a fundo nas investigações que envolvem a subjetividade do reforço positivo ou negativo. Questionar sobre situações adversativas do transporte urbano pode resultar em expressões faciais ou corporais que um questionário online não é capaz de capturar, o que tornaria a própria análise do comportamento mais fidedigna através da observação no próprio espaço urbano, além de permitir a utilização de recursos de gravação.

REFERÊNCIAS

AJZEN, Icek. The theory of planned behavior. **Organizational Behavior and Human Decision Processes**, Amsterdam, v. 50, n. 2, p. 179-211, 1991.

ALTHUSSER, Louis. **Aparelhos ideológicos de Estado: nota sobre os aparelhos ideológicos de Estado (AIE)**. Ed. 2. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1985.

ANDRÉS, ROBERTO. **Automóvel, alienação e distopia - Outras Palavras**. Disponível em: <https://outraspalavras.net/cidadesemtranse/automovel-alienacao-edistopia/>. Acesso em: 04 ago. 2023.

BARBETTA, Pedro Alberto. **Estatística aplicada às Ciências Sociais**. 8. Ed. Ver. – Florianópolis: Ed. da UFSC, 2012

BAUM, William M. **Compreender o behaviorismo: comportamento, cultura e evolução**. 3. ed. Porto Alegre: Artmed, 2019.

BESERRA, Maria R.; TEIXEIRA, Solange M. Urbanização e Segregação Socioespacial: o papel do estado no planejamento urbano. **Revista FSA**, Teresina, v. 13, n. 3, art. 13, p. 228-246, mai./jun. 2016. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.12819/2016.13.3.13> Acesso em: 04 ago. 2023.

BODNAR, Zenildo; ALBINO, Priscilla Linhares. As múltiplas dimensões do direito fundamental à cidade. **Revista Brasileira de Políticas Públicas**. Brasília, v. 10, n. 3. p108-123, 2020. DOI: 10.5102/rbpp.v10i3.7193 . Disponível em: <https://www.publicacoes.uniceub.br/RBPP/article/view/7193>. Acesso em: 04 ago. 2023.

BOURDIEU, Pierre. **A Distinção: crítica social do julgamento**. 2. ed. rev. Porto Alegre, RS: Zouk, 2011.

_____. **A dominação masculina**. 18ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2020a.

_____. **Coisas Ditas**. Tradução Cássia R. da Silveira e Denise Moreno Pegorim. Rio de Janeiro: Editora Brasiliense, 1ª ed, 1990.

_____. *L'illusion biographique*. In: **Actes de la recherche en sciences sociales**. Vol. 62-63, pp. 69-72, juin 1986. Tradução de Olívia Alves Barbosa.

_____. **Sociologia geral, vol. 1: lutas de classificação**: Curso no Collège de France (1981-1982). Petrópolis, RJ: Vozes, 2020b.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Promulgada em 05 de outubro de 1988. Diário Oficial da União. Brasília, DF. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm Acesso em: 04 ago. 2023.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.** Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 04 ago. 2023.

BRASIL. **Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003.** Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/l10.683impressao.htm. Acesso em: 04 ago. 2023.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 20 set. 2021.

CARNEIRO, M. et al. Espreadimento urbano e exclusão social. Uma análise da acessibilidade dos moradores da cidade do Rio de Janeiro ao mercado de trabalho. **Eure**, v. 45, n. 136, p. 51–70, 1 set. 2019. DOI: <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612019000300051> Disponível em: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612019000300051. Acesso em: 04 ago. 2023.

CASTELLS, Manuel (1942). **A questão Urbana.** 8ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2021.

CATANI, Afrânio; et al. **Vocabulário Bourdieu.** 1. ed. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2017.

COPE, Tom Buxton. **Who the hell is B. F. Skinner? And what are his theories all about?** Bowden & Brazil, 2020.

COSTA, Camila Bastos Bacelar. **Proteção constitucional à mobilidade urbana eficiente no Brasil.** Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2019.

COSTA, Nazaré (org.). **Até onde o que você sabe sobre o behaviorismo é verdadeiro?** 1ª ed. Santo André, SP: ESETEC Editores Associados, 2004.

CRISTO, Fábio de. Hábito e comportamento em transportes. p. 153-168. **Comportamento em transportes: teorias, análises e perspectivas** [e-book]. 1 ed. – Goiânia: Ed. IFG, 2020. (Coleção Ágora).

GAMRANI, S.; VALVERDE, P.; TRIBOUILLARD, C. Mulheres que transformam a Cidade #3: **Mobilidade e gênero.** Ideação, 2021. Disponível em:

<https://blogs.iadb.org/brasil/pt-br/mulheres-que-transformam-a-cidade-3-mobilidade-e-genero/> Acesso em: 04 ago. 2023.

GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo (orgs.). **Métodos de pesquisa**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.

GOMES, Cainã. A vida de B. F. Skinner Part I: Infância e Adolescência. **Portal Comporte-se Psicologia e AC**. 08 jun. 2015. Disponível em: <https://comportese.com/2015/06/08/a-vida-de-b-f-skinner-parte-i-infancia-e-adolescencia/> Acesso em: 04 ago. 2023.

GONZAGA, A. S. DA S.; PORTUGAL, L. DA S.; KNEIB, É. C. Elementos e fundamentos para a concepção de um sistema de mobilidade urbana orientado à inclusão social. **Caderno de Geografia**, v. 32, n. 68, 2022. DOI: <https://doi.org/10.5752/P.2318-2962.2022v32n68p219> Disponível em: <http://periodicos.pucminas.br/index.php/geografia/article/view/27680> Acesso em: 04 ago. 2023.

GORZ, André. **A ideologia social do carro a motor**. Le Sauvage. 1973. Disponível em: <https://bibliotecaanarquista.org/library/andre-gorz-a-ideologia-social-do-carro-a-motor>. Acesso em: 04 ago. 2023.

GRENFELL, Michael. **Pierre Bourdieu: conceitos fundamentais**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2018.

GUIMARÃES, T.; LUCAS, K. O papel da equidade no planejamento de transporte coletivo urbano no Brasil. **TRANSPORTES**, [S. l.], v. 27, n. 4, p. 76–92, 2019. DOI: 10.14295/transportes.v27i4.1709. Disponível em: <https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/1709>. Acesso em: 8 ago. 2023.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**; tradução Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes-Selo Martins, 2014.

O POPULAR. **Goiânia castiga pedestre com poucas faixas e calçadas ruins** | Jornal O Popular - Disponível em: <https://opopular.com.br/cidades/goiania-castiga-pedestre-com-poucas-faixas-e-calcadas-ruins-1.2538276> Acesso em: 04 ago. 2023.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Ed. 2. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.

KERN, Leslie. **Cidade Feminista: a luta pelo espaço em mundo desenhado por homens**. Rio de Janeiro: Oficina Raquel, 2021.

KNEIB, E. C. (2012). **Mobilidade Urbana e Qualidade de Vida: do Panorama Geral ao Caso de Goiânia**. Revista Ufg, Julho 2012. Ano XIII Nº 12. Disponível em: revistas.ufg.br/revistaufg/article/view/48420. Acesso em: 04 ago. 2023.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro. [1968] 2008.

LEMOS, D. S. DA C. P. DA S.; SANTOS, M. P. DE S.; PORTUGAL, L. DA S. Análise da relação entre o sistema de transporte e a exclusão social na cidade do rio de janeiro. **Engevista**, v. 6, n. 3, 2010. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/engevista/article/view/8768> Acesso em: 04 ago. 2023.

LÉTOURNEAU, Jocelyn. **Ferramentas para o pesquisador iniciante**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

LIMA, L. S. et al. Espriamento urbano e seus impactos nas desigualdades socioespaciais da acessibilidade ao trabalho em Fortaleza. **TRANSPORTES**, v. 29, n. 1, 2021. Disponível em: <http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/58316> Acesso em: 04 ago. 2023.

LINS, Poliana Batista Rodrigues. **Segregação socioespacial revelada pelas ciclovias em Goiânia**. Dissertação [Mestrado]. Universidade Federal de Goiás. Faculdade de Artes Visuais (FAV). 2020.

LOZADA, Gisele. **Metodologia científica**. Porto Alegre: SAGAH, 2018.

MACATROZZO, Amanda Moulin; FRANCISCHETTO, Gilsilene Passon Picoretti. A invisibilização das mulheres e o Direito à Cidade. **Revista de Direito da Faculdade Guanambi**, Guanambi, v. 8, n. 02, e357, jul./dez. 2022. doi: <https://doi.org/10.29293/rdfg.v8i02.357>. Disponível em: <https://portaldeperiodicos.animaeducacao.com.br/index.php/RDFG/article/view/13958>. Acesso em: 04 ago. 2023.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisa, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 1990.

MARICATO, E. O automóvel e a cidade. **A Cultura do Automóvel**, 2008. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/795885/o-automovel-e-a-cidade-erminia-maricato> Acesso em: 04 ago. 2023.

MATTIOLI, Giulio. (2017). 'Forced Car Ownership' in the UK and Germany: Socio-Spatial Patterns and Potential Economic Stress Impacts. **Social Inclusion**. 5. 147-160. DOI: 10.17645/si.v5i4.1081. Disponível em: <https://www.ssoar.info/ssoar/handle/document/55566>. Acesso em: 04 ago. 2023.

MEDEIROS, Leonardo Bacher; GRANATO, Leonardo. Notas para uma compreensão ampliada do conceito de ideologia. **Revista Princípios**, nº 161, mar./jun. 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.4322/principios.2675-6609.2021.161.006> Acesso em: 04 ago. 2023.

MINISTÉRIO DA SAÚDE, CONSELHO NACIONAL DE JUSTIÇA. **Resolução nº 466/12**: Aprova as diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos. 2012. Disponível em: <https://plataformabrasil.saude.gov.br/visao/publico/indexPublico.jsf> Acesso em: 04 ago. 2023.

MINISTÉRIO DA SAÚDE, CONSELHO NACIONAL DE JUSTIÇA. **Resolução nº 510/16**: dispõe sobre as normas aplicáveis a pesquisas em Ciências Humanas e Sociais cujos procedimentos metodológicos envolvam a utilização de dados diretamente obtidos com os participantes ou de informações identificáveis ou que possam acarretar riscos maiores do que os existentes na vida cotidiana. 2016. Disponível em: https://bvsmms.saude.gov.br/bvs/saudelegis/cns/2016/res0510_07_04_2016.html Acesso em: 04 ago. 2023.

MONDARDO, M. L. Meandros na produção do espaço urbano: mobilidade, acessibilidade e exclusão social. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 29, n. 1, 2009. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=337127151005>. Acesso em: 04 ago. 2023.

MONTEIRO, José Marciano. **10 Lições sobre Bourdieu**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2018.

MOREIRA, Márcio Borges; MEDEIROS, Carlos Augusto. **Princípios básicos da análise do comportamento**. 2. ed. Porto Alegre: Artmed, 2019.

NETO, Ingrid Luiza ... [et al.]. Comportamento em transportes: aspectos teóricos e novas perspectiva. p. 13-36. **Comportamento em transportes: teorias, análises e perspectivas** [e-book]. 1 ed. – Goiânia: Ed. IFG, 2020. (Coleção Ágora). Disponível em: <https://editora.ifg.edu.br/editoraifg/catalog/book/72>. Acesso em: 04 ago. 2023.

NETO, Ingrid. Determinantes psicossociais do uso do transporte público: um estudo comparativo entre o Distrito Federal (Brasil) e a região de Hampton Roads-VA (Estados Unidos). 2014. **Tese (Doutorado em Psicologia Social, do Trabalho e das Organizações)** – Universidade de Brasília, Brasília, 2014. Disponível em: <https://editora.ifg.edu.br/editoraifg/catalog/book/72>. Acesso em: 04 ago. 2023.

OLIVEIRA, S. B. DE. A condição socioespacial e (i)mobilidade urbana como barreira espacial da classe trabalhadora periférica em São Paulo. **Cadernos Cemarx**, v. 15, 2022. DOI: 10.20396/cemarx.v15in.esp.16042. Disponível em: <https://econtents.bc.unicamp.br/inpec/index.php/cemarx/article/view/16042>. Acesso em: 04 ago. 2023.

PEREZ ALVAREZ, Marino. ¿Qué nos importa Skinner, treinta años después?. **Pap. Psicol.**, Madrid, v. 42, n. 1, p. 10-20, abr. 2021. DOI: <https://dx.doi.org/10.23923/pap.psicol2020.2940>. Disponível em: http://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0214-78232021000100010&lng=es&nrm=iso. Acesso em: 04 ago. 2023.

PESSOA, D. F. O processo de retificação do rio Tietê e suas implicações na cidade de São Paulo, Brasil. **Paisagem e Ambiente**, [S. l.], v. 30, n. 44, p. e158617, 2019. DOI: 10.11606/issn.2359-5361.paam.2019.158617. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/paam/article/view/158617>. Acesso em: 04 ago. 2023.

PLATAFORMA BRASIL. **Sobre o sistema CEP/CONEP**. 2023 Disponível em: <https://plataformabrasil.saude.gov.br/> Acesso em: 04 ago. 2023.

PORTUGAL, Licínio da Silva et al (org.) **Transporte, mobilidade e desenvolvimento urbano**. 1. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2017.

REZENDE, Milka de Oliveira. "Pierre Bourdieu". **Sociologia**. Brasil Escola, [s.d.]. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/sociologia/pierre-bourdieu.htm>. Acesso em: 04 mai. 2023.

ROUSSET, Marion. Pierre Bourdieu, cible et repère: Dans le débat public, le nom du chercheur, mort en janvier 2002, resurgit à chaque attaque contre la sociologie. C'est parce qu'il a marqué la discipline : les querelles autour de son œuvre sont à la mesure de son importance. . **Le monde**. 2018. Disponível em: https://www.lemonde.fr/idees/article/2018/01/11/pierre-bourdieu-cible-et-repere_5240483_3232.html Acesso em: 04 ago. 2023.

SAES, Décio Azevedo Marques de. **Cidadania e classes sociais: teoria e história**. São Bernardo do Campo: Universidade Metodista de São Paulo, 2016.

SAMPAIO, A. A. S. Skinner: sobre ciência e comportamento humano. **Psicologia: Ciência e Profissão**, v. 25, n. 3, 2005.

SANTOS, André Luiz Maranhão Agostinho dos. **Condições e limites estéticos na teoria social de Pierre Bourdieu**. 2017. 361 f. Tese (Doutorado) Universidade Federal de Pernambuco. Programa de Pós-Graduação em Filosofia, Recife, 2017. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/25652> Acesso: 04 ago. 2023.

SANTOS, Bruna Eduarda de Lima; AGUIAR, Victor Martins de; MARIA, Yeda Ruiz. Urbanismo sob a ótica de gênero: o espaço urbano (não) vivenciado pela mulher no jardim esplanada em teodoro sampaio –SP. **Colloquium Socialis**, Presidente Prudente, v. 05, n. 2, p. 85-104 abr/jun 2021. DOI: 10.5747/cs.2021.v5.n2.s141. Disponível em: <https://journal.unoeste.br/index.php/cs/article/view/4212/3368> Acesso: 04 ago. 2023.

SANTOS, J. L. DE J.; SANTOS, L. E. P. F. DOS. Planejamento e mobilidade urbana no Brasil: o uso da bicicleta como uma nova maneira de pensar e construir a cidade. **Revista de Direito da Cidade**, v. 14, n. 1, 2022. DOI: <https://doi.org/10.12957/rdc.2022.52895>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rdc/a/XPxB4Y96778C7L8qx6Z7cGs/>. Acesso em: 04 ago. 2023.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2020.

SANTOS, R. J. N. A mobilidade urbana e o crescimento da frota de veículos em pirapora. **Revista Desenvolvimento Social**, [S. l.], v. 22, n. 1, p. 51–62, 2020. Disponível em: <https://www.periodicos.unimontes.br/index.php/rds/article/view/1330>. Acesso em: 04 ago. 2023.

SILVA, Alexandre Henrique; MEDRANO, Ronny Marcelo Aliaga; TACO, Pastor Willy Gonzales. Estilo de vida como elemento heterogêneo das escolhas modais. p. 169-191. **Comportamento em transportes: teorias, análises e perspectivas** [e-book]. 1 ed. – Goiânia: Ed. IFG, 2020. (Coleção Ágora). Disponível em: <https://editora.ifg.edu.br/editoraifg/catalog/book/72>. Acesso em: 04 ago. 2023.

SILVA, Antonio Lima da. **A arquitetura teórico-conceitual de Skinner e Bourdieu**: das contribuições a educação às possíveis correlações. Orientador: Prof. Dr. Paulo Roberto Holanda Gurgel. 2015. 216f. Tese (Doutorado) – Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Educação, Salvador, 2015. Disponível em: <http://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/18530>. Acesso em: 04 ago. 2023.

SIQUEIRA, Amanda. Desnaturalizando o gosto: Uma discussão sobre a obra “A Distinção – Crítica Social do Julgamento”, de Pierre Bourdieu. In: **V ENEC - Encontro Nacional de Estudos do Consumo**, 2010, Rio de Janeiro. Disponível em: <https://pt.slideshare.net/douglasevangelista/desnaturalizando-o-gosto-bourdieu-artigo>. Acesso em: 04 ago. 2023.

SKINNER, B. F. **Ciência e comportamento humano**. 11ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

_____. **Sobre o behaviorismo**. 10ª. ed. São Paulo: Cultrix, 2006.

SOARES, J. A. S. et al. Mobilidade Urbana Sustentável: Fatores Determinantes da Escolha pelo Transporte Alternativo na Percepção dos Usuários que Fazem a Rota Campina Grande – PB /Alagoa Nova - PB. **Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade**, v. 6, n. 2, 2017. DOI: <https://doi.org/10.5585/geas.v6i2.833>. Disponível em: <https://periodicos.uninove.br/geas>. Acesso em: 04 ago. 2023.

SOUZA, L. P. DE. A violência simbólica na escola: contribuições de sociólogos franceses ao fenômeno da violência escolar brasileira. **Revista Labor**, v. 1, n. 7, p. 20 -34, 25 mar. 2012. Disponível em: <http://www.repositorio.ufc.br/handle/riufc/23327>. Acesso em: 04 ago. 2023.

SOUZA, Túlio Augustus Silva e. **O inato e o apreendido**: a noção de habitus na sociologia de Pierre Bourdieu. 208 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia)- Universidade de Brasília, Brasília, 2007. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/3236> Acesso em: 04 ago. 2023.

TAVARES, Otávio A. P.; ALMEIDA, Cristiano Farias. Mobilidade Urbana Feminina: por um transporte não sexista. **VI Simpósio Brasileiro Online de Gestão Urbana**. 2022. Disponível: <https://drive.google.com/drive/folders/1QTpv-l8N6hHX6RdHCsJYgET9nHYmJwJE> Acesso em: 04 jun. 2023.

TAVOLARI, Bianca. **Direito à cidade: uma trajetória conceitual**. Novos Estudos, CEBRAP, v.104, p. 93-109, 2016.: DOI: <https://doi.org/10.25091/S0101-3300201600010005>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/nec/a/hdLsr4FXMpVZWPJ7XswRRbj/>. Acesso em: 04 ago. 2023.

TERRAY, Emmanuel. Réflexions sur la violence symbolique. **Actuel Marx**, 1996/2 (n° 20), p. 11-26. DOI: 10.3917/amx.020.0011. Disponível em: <https://www.cairn.info/revue-actuel-marx-1996-2-page-11.htm> Acesso em: 04 ago. 2023.

TRINDADE, Thiago Aparecido. Direitos e Cidadania: Reflexões sobre o direito à cidade. **Revista Lua Nova**: São Paulo, 87: 139-165, 2012. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0102-64452012000300007>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ln/a/jwkcWk7tfGHXfHLR85fKPcL/?lang=pt>. Acesso: 04 ago. 2023.

VASCONCELLOS, E. A. DE. Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão. Em: **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/9200>. Acesso em: 04 ago. 2023.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. Barueri, SP: Manole, 2013.

_____. **Mobilidade urbana e cidadania**. São Paulo: Editora Senac, 2018.

_____. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.

VASCONCELLOS, Maria Drosila. Pierre Bourdieu: a herança sociológica. **Educação & Sociedade**, ano XXIII, no 78, Abril/2002. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0101-73302002000200006> Disponível em: <https://www.scielo.br/j/es/a/kDqCgM8Svv4XpskKMV5DZPN/>. Acesso em: 04 ago. 2023.

WACQUANT, Loïc J.D. O legado sociológico de Pierre Bourdieu: das dimensões e uma nota pessoal. **Rev. Sociol. Polít.**, Curitiba, 19, p. 95-110, nov. 2002. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0104-44782002000200007> Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rsocp/a/HGpKfnF8jnQX3PQzWs3ZwRj/> Acesso em: 04 ago. 2023.

APÊNDICE A - QUESTIONÁRIO ÚNICO

1 – Cidade:

- Goiânia
 Outra: _____

2 – Idade:

- 18 a 25 anos
 26 a 35 anos
 36 a 45 anos
 46 a 60 anos
 mais de 61 anos

3 – Sexo

- Masculino
 Feminino

4 – Qual é sua renda?

(Salário Mínimo - R\$ 1.212)

- Até 1 salário mínimo.
 Entre 1 e 2 salários
 Entre 2 e 3 salários
 Entre 3 e 5 salários
 Entre 5 e 7 salários
 Mais de 7 salários

5 – Escolaridade

- Ensino fundamental
 Ensino médio
 Ensino técnico
 Ensino superior
 Especialização
 Mestrado
 Doutorado

6 – Qual é o seu principal meio de transporte?

- A pé
 Bicicleta
 Motocicleta
 Automóvel particular
 Coletivos (ônibus, trem, metrô)
 Transporte por aplicativo

7 – Qual seu grau de satisfação com seu meio de transporte atual?

(1 – Muito INSATISFEITO a 5 – Muito SATISFEITO)

1 2 3 4 5

8 – O que você considera como VANTAGEM ou BENEFÍCIO no seu meio de transporte atual?

- Conforto
 Baixo custo
 Status
 Segurança
 Limpeza Urbana
 Praticidade
 Bem-estar
 Saúde
 Afastamento Social
 Outros:

9 – O que você considera como DESVANTAGEM / MALEFÍCIO no seu meio de transporte atual?

- Desconforto
 Alto custo
 Vergonha
 Insegurança
 Assédio
 Demora
 Sujeira Urbana
 Risco biológico (Covid-19)
 Outros:

10 – Você trocaria o seu principal meio de transporte por outro?

SIM NÃO TALVEZ

11 – Se SIM, qual seria?

- A pé.
 Bicicleta.
 Motocicleta.
 Automóvel particular.
 Coletivos (ônibus, trem, metrô)
 Transporte por aplicativo.

12 – O que você busca satisfazer com a mudança no principal meio de transporte?

(Para as próximas perguntas: 1 – Discordo totalmente, 5 — Concordo totalmente)

13 – Você concorda com a afirmação?

“O carro é a forma mais eficiente de deslocamento urbano.”

1 2 3 4 5

14 – Você concorda com a afirmação?

“Utilizar ônibus ou bicicleta para trabalhar não representa sucesso.”

1 2 3 4 5

15 – Você concorda com a afirmação?

“Já desisti de uma oportunidade de trabalho ou evento devido as dificuldades de transporte.”

1 2 3 4 5

APÊNDICE B – TCLE

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO - TCLE

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO – TCLE

Você está sendo convidado (a) a participar, como voluntário (a), da pesquisa intitulada Violência Simbólica em Transporte Urbano: contribuições da Análise Comportamental para mobilidade urbana. Meu nome é Otávio Augusto Pereira Tavares, sou o pesquisador responsável e minha área de atuação é Mobilidade Urbana. Após receber os esclarecimentos e as informações a seguir, se você aceitar fazer parte do estudo, assine ao final deste documento, que está impresso em duas vias, sendo que uma delas é sua e a outra ficará comigo. Esclareço que em caso de recusa na participação, em qualquer etapa da pesquisa, você não será penalizado (a) de forma alguma. Mas se aceitar participar, as dúvidas sobre a pesquisa poderão ser esclarecidas pelo (a) pesquisador (a) responsável, via e-mail otaviotavares@discente.ufg.br e, através do(s) seguinte(s) contato(s) telefônico(s): (62) 98435-7374, inclusive com possibilidade de ligação a cobrar. Ao persistirem as dúvidas sobre os seus direitos como participante desta pesquisa, você também poderá fazer contato com o Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal de Goiás, pelo telefone (62)3521-1215, que a instância responsável por dirimir as dúvidas relacionadas ao caráter ético da pesquisa. O Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal de Goiás (CEP-UFG) é independente, com função pública, de caráter consultivo, educativo e deliberativo, criado para proteger o bem-estar dos/das participantes da pesquisa, em sua integridade e dignidade, visando contribuir no desenvolvimento da pesquisa dentro de padrões éticos vigentes.

A presente pesquisa tem como objetivo geral identificar quais fatores incentivam ou desencorajam a utilização de cada meio de transporte. Você responderá um questionário online com 15 perguntas e para isso deverá reservar um período de 8 a 10 minutos. Você tem direito ao ressarcimento das despesas decorrentes da cooperação com a pesquisa, inclusive transporte e alimentação, se for o caso.

Em caso de danos, você tem o direito de pleitear indenização, conforme previsto em Lei.

Se você não quiser que seu nome seja divulgado, está garantido o sigilo que assegure a privacidade e o anonimato. As informações desta pesquisa serão confidenciais e serão divulgadas apenas em eventos ou publicações científicas. Os riscos envolvidos nesta pesquisa circulam em torno de possíveis constrangimentos e/ou incômodos aos/as participantes, seja no recrutamento ou no preenchimento do questionário. Por isso, caso sintam-se incomodados em qualquer momento, podem optar por não participar da pesquisa, o que não lhes trará quaisquer tipos de prejuízo. Por outro lado, os benefícios esperados com a pesquisa será engendrar a construção de um panorama do bem-estar em transporte urbano, tanto para os participantes, quanto para sociedade como um todo, além contribuir com a sociologia dos transportes, por isso tem enfoque no aspecto social, pesquisando o comportamento.

Durante todo o período da pesquisa e na divulgação dos resultados, sua privacidade será respeitada, ou seja, seu nome ou qualquer outro dado ou elemento que possa, de alguma forma, identificar-lhe, será mantido em sigilo. Todo material ficará sob minha guarda por um período mínimo de cinco anos.

Pode haver também a necessidade de utilizarmos sua opinião em publicações, faça uma rubrica entre os parênteses da opção que valida sua decisão:

- () **Permito** a divulgação da minha opinião nos resultados publicados da pesquisa.
- () **Não Permito** a divulgação da minha opinião nos resultados publicados da pesquisa.

Declaro que os resultados da pesquisa serão tornados públicos, sejam eles favoráveis ou não.

1.2 Consentimento da Participação na Pesquisa:

Eu,, abaixo assinado, concordo em participar do estudo intitulado Violência Simbólica em Transporte Urbano: contribuições da Análise Comportamental. Informo ter mais de 18 anos de idade e destaco que minha participação nesta pesquisa é de caráter voluntário. Fui devidamente informado (a) e esclarecido (a) pelo (a) pesquisador (a) responsável Otávio Augusto Pereira Tavares sobre a pesquisa, os procedimentos e métodos envolvidos, assim como os possíveis riscos e benefícios decorrentes de minha participação no estudo. Foi-me garantido que posso retirar meu consentimento a qualquer momento, sem que isto leve a qualquer penalidade. Declaro, portanto, que concordo com a minha participação no projeto de pesquisa acima descrito.

Goiânia, de de

Assinatura por extenso do(a) participante

Assinatura por extenso do(a) pesquisador(a) responsável

APÊNDICE C – Comentários Adicionais às Vantagens

*Todos os comentários abaixo expressam as opiniões dos participantes.

	A possibilidade de sair e ir a hora que quiser.
	Agilidade, flexibilidade
	Andei de ônibus a vida toda e o carro adquiri a poucos meses. Então sobre o transporte público, que foi o que utilizei durante muito mais tempo: a única vantagem é o baixo custo
	Antes usava aplicativo mas por segurança optei por aluguel mensal de carro
	Apesar do trânsito caótico ainda é a maneira mais rápida
	Consigo levar meus pets ao veterinário.
	Eu só uso carro pois o transporte público está ineficiente
	Goiania sem carro não dá...
	Gostaria de usar transporte público.
	Gostaria muito de ir trabalhar de bicicleta, mas tenho muito medo de acidente, pois os motoristas não respeitam os ciclistas
	Ir e vir na hora que eu necessitar
	Maior Mobilidade, não ficar refém de horário ou de redução de oferta de meio de transporte após determinado horário ou dia da semana.
	Não tenho carro, pego caronas
	Não tomo chuva, como acontecia qnd andava de moto
	Não utilizo transporte público pela demora e excesso de lotação.
	O adensamento da cidade impacta no trânsito.
	O automóvel é confortável e prático. Porém é caro (aquisição, manutenção, combustível, seguro, impostos e etc)
	O sistema viário está um caos pelo número de veículos nas vias urbanas.
	O transporte em Goiania é complexo e baixo custo benéfico
Automóvel Particular	O transporte público ainda é precário e nos toma muito tempo. O veículo particular nos dá mais flexibilidade e agilidade.
	O veículo é compartilhado com meu companheiro, por isso além do carro temos uma moto.
	Ônibus sucateado nunca muda. Mudar empresas
	Optar pelos coletivos não otimiza tanto meu tempo, pois os circulares demoram a chegar, além de estarem sempre lotados
	Optaria pelo transporte coletivo se fosse mais ágil e seguro. Os problemas relacionados à locomoção nas grandes cidades só se resolverá com investimentos no transporte coletivo.
	Para funcionamento adequado deste modal, faz-se necessário o planejamento urbano adequado, pelo plano diretor, e engenharia de tráfego, para maior fluidez.
	Poder ir a vários lugares em um curto tempo
	Poder ir e vir com mais agilidade.
	Riscos à saúde, contatos
	Se tivesse transporte público de qualidade usaria pouco o carro
	Só me desloco de carro porque não considero os meios de transporte público da capital seguros, confortáveis e práticos.
	Torna meus deslocamentos mais ágeis
	Uso automóvel por não ter opção de transporte público eficiente. Gostaria de não ter que usar, já que o trânsito está cada dia pior.
	Agilidade e rapidez
	Com a alta dos combustíveis adotei a bicicleta como meio de transporte principal com o intuito de diminuir o custo para ir até o trabalho.
	Gostaria de adicionar que andar de bicicleta é um exercício e como tal é bom para a saúde!
	Moro próximo ao trabalho, a bike é mais uma forma de atividade física, amo pedalar!
	Sustentável
	Um benefício é a facilidade para estacionar.
	A espera tanto nos terminais, quanto nos pontos de ônibus, dá a entender que os minutos e horários deles não batem com a real.
Coletivos (ônibus)	As principais vantagens do transporte coletivo são o grande número de pessoas que atendem, o preço relativamente acessível e, como carrega mais gente, diminui a emissão de CO2 que poderia se estar gerando em outro veículo. Além disso, as rotas abarcam um grande número de paradas, sendo conveniente para ir a vários lugares e conhecer a cidade.
	Coletivo só para mulheres e no máximo diminuir o tempo de espera, para no mínimo 20 minutos. A noite é muito perigoso nos pontos.
	É mais prático em alguns casos, como quando estamos em uma região distante e não conseguimos uber por exemplo

Melhoria no transporte público

Nenhuma das opções me agrada

No geral gosto das rotas do transporte público.

O transporte público é uma total vergonha! Não há nada a se elogiar, pelo contrário.

O transporte público no cenário de sucateamento dos serviços públicos apresenta em sua maioria, apenas desvantagens, e não há vontade política para que isso mude

Odeio pegar ônibus

Por não pegar trânsito

Praticidade em questão de mobilidade. Ter mais linhas e mais frequentes.

Sim, no EIXO eu sugiro que se implante a informação visual e/ ou mensagem fonada mais acessível, das estações, ao usuário. Goiânia tem muitas pessoas de fora que precisam usar o transporte e não sabem em qual estação descer por falta desta informação.

Também ando bastante - em média 3,5 km/dua.

Um bom suporte para pedestres com alguma deficiência e que não podem dirigir

Motocicleta

Com moto a gente não fica preso em trânsito, além de ser muito mais barata que o carro é mais prática

Liberdade de ir e vir sem depender de horários de ônibus

Menos tempo gasto no trânsito.

Rápido

Satisfeita

Transporte por aplicativo

As minhas experiências recentes não tem sido muito boas, tenho dificuldade para conseguir Uber quando estou voltando de supermercado e lojas de construção e quando aceitam e uma viagem desconfortável a pessoa fica com uma expressão de descontentamento e isso reflete na forma como dirige

Não me preocupar com estacionamento

O custo do transporte por aplicativo é alto, mas vale considerando a relação custo x benefício. Utilizo esse meio de transporte há mais de 6 anos.

Sem comentários.

APENDICE D – Comentários Adicionais às Desvantagens

*Todos os comentários abaixo expressam as opiniões dos participantes.

A pé	Tudo de ruim
	A Poluição atmosférica causada pelo veículo é uma desvantagem.
	A pesquisa não mostra preocupação com a sustentabilidade
	Alguns lugares não possui estacionamento. O estacionamento da faculdade está cada dia mais cheio e fica complicado estacionar com segurança.
	Andei de ônibus a vida toda e o carro adquiri a poucos meses. Então sobre as desvantagens do transporte público, que foi o que utilizei durante muito mais tempo: desconforto, insegurança, demora, risco biológico
	Como uso carro, individual, aumenta para poluição, para a segregação....
	Contribuir p congestionamento e poluição
	Dificuldade em acondicionamento em locais de grande fluxo de pessoas.
	Estresse causado pelo trânsito
	Falta de estacionamentos para veículos
	individualismo
	Necessidade de estar atento a todo momento na viagem. Uma vantagem de usar outros modos, como o coletivo, é a possibilidade de poder ler um livro ou descansar ao longo da viagem.
Automóvel Particular	O preço do combustível me leva a apostar, em breve, em veículo elétrico.
	Os percursos dos ônibus que dificultam os deslocamentos pela cidade, além da insegurança que nós mulheres vivemos, por vezes me obrigam a fazer deslocamentos quase que exclusivamente de carro.
	Outra desvantagem: precisa de alta concentração.
	Para ser motorista em Goiânia e região a primeira coisa necessária é aprender a ter paciência, porque você vai precisar, e muita.
	Pode ser vergonha de andar em carro de alto custo?
	Poluente
	Por não ter transporte público tenho que pagar caro e priorizar o carro
	Questão ambiental considero uma desvantagem e a questão do tumulto no trânsito
	Regular a passagem de caminhões nas vias
	Sim! Goiânia tem umas jabuticabas que só aqui mesmo pra ter rotatória semaforizada! Além das constantes brigas e stress do trânsito em horários de pico que desestimulam até sair de casa
	Sinais não sincronizados, ruas estreitas com muita movimentação, motoristas que nao respeitam as regras
	Trânsito intenso
	Trânsito lento
	Trânsito pesado
	A falta de infraestrutura cicloviária na cidade leva a uma condição de insegurança no trânsito. As intervenções urbanas nos grandes cidades do país, historicamente privilegiaram e priorizaram um modelo de urbanização rodoviarista em detrimento das formas de deslocamento ativas (ciclismo e pedestrianismo).
	A insegurança provocada pela falta de educação no trânsito e estrutura viária para ciclomobilidade é o maior problema.
	Cansaço físico
	Ciclista é o Neo e todos os demais (pedestres, motoqueiros e principalmente as picapes) são agentes Smiths. Vide Matrix I e se liga no objetivo deles.
	Ciclovias cobrem trajetos curtos, com estruturas danificadas e passando por locais perigosos
	Desvantagem climática
	falta de ciclovias adequadas
	Falta de ciclovias de acesso aos bairros centrais da grande Capital
	Falta de ciclovias na cidade!
Bicicleta	Falta de estrutura e incentivo público para o modal de transporte "limpo"
	FALTA DE RESPEITO POR PARTE DOS AUTOMÓVEIS
	infelizmente Goiânia não tem uma boa estrutura para quem utiliza bicicleta como meio de transporte, além da população ser extremamente mal educada e desrespeitosa, o que torna a bicicleta um meio de transporte pouco seguro, principalmente para quem não t
	Muito calor e sol ou chuva
	Não mexe desconforto, mas coisas como transpiração e a insegurança de dividir as vias com motoristas inconscientes sobre a bike
	Os maiores riscos como ciclista é como você pode facilmente cair da bike, seja uma freiada brusca, um buraco na rua, falta de sinalização e a falta de consciência dos motoristas a respeito do que foi citado anteriormente. A estrutura da cidade, ou seja, a falta de urbanização adequada facilita com que o ciclista possa cair por um detalhe qualquer, correndo sérios riscos de vida.

Os motoristas deveriam respeitar mais os ciclistas, também deverias ciclofaixas em mais lugares, somente em setores maiores há essas benditas.

Sinto que a bicicleta não é contemplada adequadamente pelo planejamento de mobilidade urbana na cidade de Goiânia.

violência de motoristas

Violencia urbana no transito impacta diretamente na locomoção de bicicleta

A noite na volta do trabalho ou aula, passar quase duas horas perdidas esperando ônibus, é de mais para mim. Tempo é dinheiro.

Até 3 foi impossível devido ao tanto de problema que tem nos ônibus atuais.

Atrasos - sujeira do veículo - sem manutenção nos terminais e plataformas

Desconforto: Idosos, pessoas de baixa estatura tem dificuldades de subir nos ônibus e ajudaria diminuir a altura para o acesso se os motoristas parassem junto das calçadas e/ ou fosse criado um degrau móvel extra para facilitar.

Coletivos (ônibus)

Lotado

Me incomoda ter 1 única forma de pagar pelo TP, quem não mora aqui ou usa raramente não tem cartão, é constrangido a implorar aos passageiros pela venda de 1 passagem.

Odeio pegar ônibus

Ônibus com defeito

Se pudesse,,marcaria todos os intens.

Transporte de péssima qualidade, sempre cheio, ônibus precários

Alta gravidade caso aconteça algum acidente.

Motocicleta

Sol e asfalto ruim além de todas as intempéries e os carros não respeitarem a gente

Tempos chuvosos e impossível

Transporte por aplicativo

Empresas tipo UBER não são transparentes e aí às vezes parece colocar passageiro contra motorista. Por exemplo, pos-pandemia, para nós passageiros o app fala que podem ir 4 pessoas no carro, mas, na prática, se vc tá num total de 3 pessoas e pede pra uma pessoa ir na frente, os motoristas brigam, muitos não deixam, alegando que a Uber dá respaldo pra eles nesse sentido. questão dos pagamentos pro motorista por corrida tb não tem tanta segurança e o cara vai a corrida toda reclamando como se vc tivesse feito errado em chamar o carro... paciência.

APÊNDICE E – O que busca satisfazer com a mudança?

*Todos os comentários abaixo expressam as opiniões dos participantes.

Qual é o seu principal meio de transporte?	Você trocaria o seu principal meio de transporte por outro?	Se sim, qual seria?	O que você busca satisfazer com a mudança no principal meio de transporte?
A pé	Sim	Automóvel	Conforto; Conforto e rapidez; Conforto, segurança e praticidade economia de tempo e conforto; Eu gostaria de um automóvel de baixo custo e baixo impacto, bem como um transporte coletivo de qualidade, a fim de intercalar o uso de ambos. Busco segurança (física e psicológica) e minimizar tempo; Locomover mais com menos tempo. Mas pra isso eu precisaria estar trabalhando e comprar um carro; não precisar andar a pé; Rapidez; Segurança.
		Bicicleta	Agilidade; Manter a saúde e aumentar a qualidade de vida; Menos trânsito; Patnet; Seria mais prático, mas infelizmente eu não aprendi a andar de bicicleta e não acho que Goiânia seja segura para andar de bicicleta por aí;
	Talvez	Automóvel	Obter melhores possibilidades de destino nos meus deslocamentos e de forma a atender melhor minhas necessidades com relação ao meu tempo.
		Bicicleta	Agilidade
Automóvel Particular	Sim	A pé	Melhorar a saúde, economia e ajudar meio ambiente; Qualidade de vida; Redução de custos; Saúde; Ter mais qualidade de vida e escapar do trânsito caótico de Goiânia, das ruas esburacadas e da falta de respeito dos condutores; Ter mais saúde e menos estresse em dirigir em Goiânia; Ter uma rotina em que não seja necessário o grande deslocamento para locais de uso frequente. Reduzir o uso do automóvel para situações/locais específicos; Uma alternativa para usar menos o automóvel.
		Automóvel	Conforto; Eu trocaria meu veículo à combustão por um veículo 100% elétrico à bateria. Mais torque, design, menos poluente, silencioso; Melhora no conforto e no bem-estar. Pretendo comprar um automóvel mais novo e mais confortável.
	Sim	Bicicleta	Contribuir com meio ambiente e exercitar; Custo; Ecologicamente correto; Ecologicamente correto; Economia, qualidade de vida, praticidade; Evitar uso do carro; Facilidade, agilidade e segurança caso o itinerário seja feito em ciclovias; Interação com espaço urbano, e me tornar mais ativa; Já faço Isso em pequenas distâncias; Mais saúde e mais economia; Me livrar de todas as engarrafamentos, motoristas sem educação e a infraestrutura de trânsito péssimo e todos os custos com manutenção do carro; Melhorar a qualidade de vida; Menor número de automóveis nas ruas, diminuição da emissão de gases poluentes e bem estar; Mobilidades e eficiências; Paz interior; praticar esporte, mais econômico; Praticidade, agilidade e economia; redução de custos e impacto ambiental; Redução de custos, redução de GEE e saúde; Reduzir a poluição e o gasto com combustível, além de realizar uma atividade física andando de bicicleta; Saúde e meio ambiente; Saúde e menos impacto ambiental; Saúde; Qualidade de vida; Sustentabilidade; Segurança e economia; Segurança e praticidade; simplicidade do transporte; Só não mudo pq não é seguro; Sustentabilidade.
		Coletivos	Agilidade, mobilidade maior, conforto e baixo custo; Agilidade, muita oferta, praticidade, rapidez, limpeza, segurança, logística; Ajudar o meio ambiente; Baixar o custo; Bem estar; Como disse anteriormente, mudaria o meio de transporte se houvesse mais qualidade nos meios de transportes públicos; Cooperação; Custo; Custo e praticidade; Custo e sustentabilidade; Custo melhor; Custos; Descanso; Diminuição da quantidade de veículos individuais na cidade; Diminuição de despesas financeiras, transporte com menos impacto ambiental; Diminuir custos, ajudar na mobilidade dos outros moradores da cidade, e diminuir as emissões de gases; Diminuir o gasto mensal; Diminuir o número de veículos trafegando, favorecendo redução dos custos (individual e coletivo) e melhorando o fluxo urbano; Diminuir o stress decorrente de dirigir veículo; Economia; Economia; Economia e diminuição na emissão de poluentes; Economia e meio ambiente; Economia e preocupação com a sustentabilidade ambiental; Economia e qualidade de vida; Economia e sustentabilidade ambiental; Economia praticidade pertencimento; Economia, praticidade e fator ambiental, menos poluições; Econômica; Ganho de tempo de deslocamento; Menor custo e melhorar a mobilidade urbana; Menor poluição do ambiente; Menos tempo dirigindo e economia; Mudaria se houvesse transportes coletivos de qualidade; Não gosto de dirigir. O trânsito de Goiânia é muito caótico. Se o transporte público fosse eficiente, preferiria usa-lo a ter um carro próprio; Não precisar dirigir; Praticidade , economia , acessibilidade; Principalmente o custo e, se houvesse mais investimento em transporte público, conforto e segurança de não precisar me preocupar com o tráfego; Proteção ambiental e poder me deslocar enquanto faço outra atividade (leitura, por exemplo); Qualidade ambiental; Qualidade, agilidade e segurança; Rapidez; Rapidez, sustentabilidade e diminuição de custo. Mas não é possível, por enquanto; Redução da poluição urbana; Redução de custo; Redução de custo com transporte; redução do custo e tempo no deslocamento; Reduzir custo; Reduzir gastos; Se houvesse trem em Goiânia e regiões metropolitanas seria minha opção; Segurança

Qual é o seu principal meio de transporte?	Você trocaria o seu principal meio de transporte por outro?	Se sim, qual seria?	O que você busca satisfazer com a mudança no principal meio de transporte?
Automóvel Particular	Sim	Motocicleta	e rapidez; Senso comunitário, igualdade; Sou impotente nesta questão; Transporte coletivos, com amplos horários, grande cobertura da cidade e baixo custo e pouca poluição; Trocaria apenas num cenário onde existisse um metrô eficiente na cidade, pois os mesmos possuem baixo custo e funcionam de forma bastante eficiente.
		Transporte por aplicativo	Busco a compra de uma moto elétrica, reduzindo o custo; Custo; Diminuir custos com combustível e seguro; Economia de tempo; Rapidez e diminuir gastos; Reduzir o tempo de mobilidade aos lugares que preciso ir.
		A pé	Custo-benefício; Economia; Economia, agilidade; Evitar o estresse de dirigir; Liberdade com menor risco de acidente. Praticidade. Menos poluição, risco de multas e menor custo de operação e manutenção, bem como, investimentos com o automóvel, impostos, garagem, seguros; Liberdade no horário de locomoção; Não passar pelo estresse de ter que dirigir, praticidade em não me preocupar com estacionamento, risco de prejuízo com furto/roubo/acidentes, redução de gastos com seguro, IPVA, manutenção; O medo de dirigir; Redução de Custo; Tranquilidade. Não precisar dirigir, procurar vaga.
	Talvez	Automóvel	Contenção de gastos; Diminuição de custos e reduzir o tempo de vida perdido no trânsito; Melhora da qualidade de vida; Melhora do meio ambiente; Saúde e aproveitar a cidade; Se eu não tivesse filha pequena eu me locomoveria só a pé e eventualmente de ônibus ou aplicativo pela saúde, redução do estresse e pra não ter que fazer manutenção cara e chata do carro.
		Bicicleta	Automóvel para viagens/trilhas e uso diário; Autonomia; Diminuir tempo, agilidade; mais conforto, carro melhor; Melhor conforto.
		Coletivos	Custo e tempo; Custos; Evitar gasto com gasolina; Exercícios físicos; Fazer uma atividade física; Flexibilidade; Impacto ambiental; mais atividade física; Me exercitar e poluir menos; O impacto ao meio ambiente; Poderia beneficiar minha saúde; Qualidade de vida; Redução de custo e praticidade; Redução dos custos e praticar atividade física; Reduzir custo; Reduzir custo; Reduzir custos; Reduzir custos, mantendo a praticidade e rapidez nos deslocamentos. Porém bicicletas são muito visadas em furtos e roubos; Saúde. Saúde e baixo custo relativo; Saúde e economia; Saúde. Se o trânsito fosse seguro e as vias bem planejadas; Se a cidade possuísse maiores numeros de ciclovias; Sustentabilidade; ter um habito mais saudável.
Bicicleta	Sim	Motocicleta	Agilidade, Agilidade e consciência ambiental; Baixar custo; Baixo custo; Caso o transporte público tivesse mais qualidade eu poderia pensar na troca, pq seria um meio de transporte mais barato; Compartilhamento de transporte; Conforto e praticidade; Custo; custos, praticidade, maior velocidade no deslocamento; Descansar ao longo da viagem. Não me estressar.; Diminuir custos e poluição ambiental; Diminuir impacto ambiental e custo; Economia; Economia de tempo e dinheiro caso tivesse transporte público de qualidade; Economia e praticidade; Economia, menos estresse com o trânsito; Economia/ liberdade; Maior mobilidade, custo menor, praticidade; Menos custo; Não precisar dirigir e preocupar com o trânsito e diminuir custos; Necessidade coletiva de transporte; Perguntas anteriores forçam resposta ainda que a principal não tenha sido respondido sim. De qualquer forma, usaria transporte coletivo rápido, eficiente e de baixo custo, como trens e metrôs, reduzindo tempo de deslocamento; Redução de danos ao meio ambiente e corte de gastos; Redução no gasto em deslocamentos dentro da cidade; Saúde mental; Se Goiânia disponibilizasse um meio de transporte público mais eficiente, econômico e integrado eu poderia efetuar a troca; Se houvesse transporte público de qualidade.
		Transporte por aplicativo	A redução do custo e com isso economia. Agilidade e rapidez!; Custo; Diminuir o custo; Economia; Mais agilidade; Não perder tempo no trânsito, levo mais de uma hora pra chegar ou voltar no trabalho por causa dos congestionamentos.
		Automóvel	Baixar o custo; Comodidade por não ter que me preocupar com dirigir, vagas de estacionamento, trânsito e possíveis acidentes; Custo; Descansar do trânsito; Diminuição de custos; Diminui despesas com o automóvel; Diminuir o impacto ambiental; Economia; Economia; Economia e sustentabilidade; Evitar o estresse do trânsito enquanto condutora/motorista.; Maior segurança no trânsito, menor congestionamento e não precisar dirigir; Melhor uso do tempo, economia; Não precisar dirigir, o que exige concentração e energia; Praticidade; Praticidade; Redução de custos; Redução de custos com IPVA, combustível, manutenção e multas; Redução de estresse; Reduzir o trânsito; Se eu chegasse em um estágio da vida que eu usasse bem pouco meu carro particular, eu cogitaria vendê-lo e ficar somente com os carros de app. Questão de economia; segura em determinados momentos, como exemplo, Uber quando sair para beber com amigos e volta em segurança; Tempo.
Bicicleta	Sim	Automóvel	Conforto, velocidade e segurança; Maior respeito ao ciclista; Praticidade; Praticidade que o automóvel traz, além do fato de não estar tão condicionado aos fatores climáticos, como o ocorre com a bicicleta; Segurança; Segurança, liberdade de me deslocar 10 km em 23 minutos ao invés de 1h se for onibus e por isso moro nesta cidade desde 2017 e só conheço o trabalho e minha residência. Logicamente invisto o mínimo na cidade. Ainda serão necessárias 4 décadas para isto mudar; Somente quando estiver estruturado financeiramente, ou com planejamentos familiares, fora isso, qualquer automóvel custa caro para o manter.

Qual é o seu principal meio de transporte?	Você trocaria o seu principal meio de transporte por outro?	Se sim, qual seria?	O que você busca satisfazer com a mudança no principal meio de transporte?
Bicicleta		Coletivos	Segurança
		Motocicleta	Agilidade, maior capacidade de deslocamento, economia de energia física (pedalar cansa, muito, principalmente nas subidas, para trabalhadores, como eu, que, além de terem que se deslocar, precisam andar a trabalho ou ficar em pé). Baixo custo, maior mobilidade no trânsito; Fazer renda extra!; Locomoção mais rápida, acesso a lugares mais distantes.
		Transporte por aplicativo	Conforto, distancia, segurança
		A pé	seria mais uma satisfação pessoal
Talvez		Automóvel	Agilidade; Bicicleta até o momento demanda minhas necessidades mas demanda estresse e medo no trânsito, assim que eu tiver uma melhora financeira vou comprar mesmo uma moto. Como também sou bom em corrida a pé não precisarei em termos de saúde andar de bicicleta; GOSTARIA DE MAIS FAIXAS E CLICLOVIAS PARA A LOCOMOÇÃO DO MESMO; Segurança para transporte da família que conta com uma criança.
		Coletivos	Conforto e segurança; Não penso em substituir a bicicleta como meio de transporte de uso cotidiano. No entanto, eu poderia eventualmente utilizar o transporte coletivo (caso esse serviço passe por um processo de qualificação). Os grandes centros urbanos do Brasil devem pensar; Transporte de massas coletivo e praticidade na cidade para todos.
		Motocicleta	Agilidade e conforto no dia a dia. mas a ideia de troca, é pequena; Mas respeito com os ciclista nas rodovias, ou até mesmo na cidade, seria um ótimo começo.
Coletivos (ônibus)		Automóvel	A praticidade de ir e vir sem ter q esperar coletivos. Agilidade; Agilidade e conforto. O que hoje me tira cerca de 4h (para ida e volta) eu otimizaria para 2h; Agilidade e segurança; Agilizar no trajeto; Às vezes peço carro de aplicativo; Buscaria melhorar meu nível de conforto, pois os transportes públicos estão sempre lotados, o que nos leva a um nível de stress altíssimo, haja vista que as pessoas competem para adentrar no meio de locomoção, pois não sabem em que momento passará o ônibus novamente (os aplicativos nem sempre são confiáveis). Além disso, aumentaria minhas chances de não adquirir uma doença, tendo em vista que os ônibus de Goiânia não são limpos e possuem muitas peças enferrujadas. Acrescento que satisfaria meus temores relativos a minha segurança, dado que ela é muito precária nos automóveis públicos; Busco conforto, segurança e pontualidade; Comodidade e economia de tempo; Conforto; Conforto; Conforto e praticidade, se o ônibus fossem mais pontou e menos cheio, usaria sem tanto encanto; Conforto e praticidade. Conforto e segurança; Conforto e segurança; Conforto e segurança; Conforto e segurança; Conforto e tempo de chegada nos lugares; Conforto, agilidade, segurança; Conforto, não precisar se preocupar e esperar os horários que o ônibus irá passar; Conforto, rapidez e segurança; Conforto, segurança e mais praticidade; Conforto, segurança, pontualidade; desfrutar da praticidade de um automóvel; Diminuir o tempo de espera. Diminuir o tempo gasto em transporte; Diminuir tempo no trajeto e aumentar o conforto; Economia de tempo e mais conforto; Eu busco uma diminuição do tempo de viagem; Fazer a diferença; Liberdade nos horários e menos assédio; Maior agilidade; Mais agilidade, maior conforto; Mais conforto e autonomia; mais conforto, mais tempo e qualidade de vida; Melhora na qualidade do serviço prestado como, por exemplo, disponibilização de frota maior; Melhorar a segurança e conforto; Melhoria na qualidade de vida; Menos espera; Mesmo sabendo que o uso de transporte coletivo contribui para uma melhor fluidez do trânsito. A precariedade dos veículos e de toda a infraestrutura (terminais e pontos de ônibus) fazem com que o usuário queira ter um veículo próprio; Meu conforto e segurança; Minha segurança e praticidade; Obter mais conforto e dignidade no meio de locomoção; Otimização de tempo; Poder me locomover livremente, no horário que eu precisar e desenvolvendo rotas mais adequadas para mim. Também busco mais conforto; Praticidade; Praticidade, agilidade e conforto no deslocamento; Praticidade, maximização de tempo, conforto, segurança; Principalmente tempo de deslocamento; Qualidade de locomoção; Redução de tempo gasto para deslocamento nas minhas atividades; Segurança; Segurança e Conforto; Segurança e conforto; Segurança pessoal em razão de ocorrências de assédio.; Segurança, praticidade, facilidade de acesso ao local, flexibilidade no horário e maior agilidade; Sentimento de segurança e conforto; Tempo de deslocamento, conforto, segurança; Tempo de saída e chegada a um destino, conforto, segurança, bem-estar; Tempo e qualidade de vida; Uma melhora da qualidade de vida; Acredito que se existissem aplicativos de carona que fossem acessíveis seria possível melhorar a mobilidade de nossa cidade; Velocidade nos deslocamentos.
			Bicicleta
		Coletivos	Conforto e status.
		Motocicleta	A necessidade de segurança e rapidez; Agilidade; Agilidade e conforto; Agilidade na hora de se deslocar. As vezes de ônibus a viagem pode durar mais que o dobro de tempo caso estivesse em um transporte próprio. Ainda não fiz a troca por não ter o veículo; Autonomia; Diminuir meu tempo durante o trajeto; Ganhar mais agilidade e autonomia

Qual é o seu principal meio de transporte?	Você trocaria o seu principal meio de transporte por outro?	Se sim, qual seria?	O que você busca satisfazer com a mudança no principal meio de transporte?
Coletivos (ônibus)	Sim	Transporte por aplicativo	(faz meus próprios horários e melhores rotas); Menor tempo; Não precisar de ônibus que tem intervalos de 1 em 1 hora a noite, além de poder me locomover mais facilmente; Reduzir o tempo de espera e a exaustão física e psicológica que o transporte coletivo (ônibus) provoca. Reduzindo o tempo de mobilidade significaria ter mais tempo para descanso e, sobretudo, para alimentação de qualidade. Frequentemente (pelo menos 3-4 vezes na semana), não consigo almoçar porque se tirasse 20min pra o almoço perderia o horário no serviço; Tempo de espera, segurança, rapidez, saúde e conforto; Terminais precisa de ter segurança e tirar os ambulantes.
		A pé	Diminuir distância de deslocamento; Melhor qualidade de vida.
	Talvez	Automóvel	Comodidade essencial ao bem viver. Mais horário de ônibus; Mais praticidade e velocidade no dia a dia; melhor organização dos horários; O conforto e diminuição no tempo de deslocamento; Resolver os problemas de desconforto e demora; Segurança, conforto e rapidez.
		Bicicleta	Agilidade, qualidade, segurança
		Coletivos	Há várias desvantagens no modelo atual de transporte público, ainda assim, o transporte coletivo é uma boa opção, precisa de mais ônibus, mais rotas, melhorar a limpeza e os motoristas precisam de treinamento para agir em caso de assédio. Ônibus elétrico
Transporte por aplicativo	Agilidade, conforto e clareza no meio de se chegar ao destino que quero; Conforto; Conforto e segurança; Diminuir o tempo gasto no trânsito (uma vez que ônibus param mais e andam mais devagar) e aumentar o conforto; Se eu pudesse, seria pela rapidez, conforto, segurança.		
Motocicleta	Sim	Automóvel	Carro é mais seguro e confortável. Também seria bom pois poderia levar meus cães para passear em parques mais afastados, como o jardim botânico. Tenho uma moto elétrica, não a acho tão segura pois se a bateria acaba no meio do caminho, não tem onde recar; Conforto e segurança; Conforto, segurança e distanciamento social; Mais segurança e conseguir transportar mais pessoas; Não ficar exposto ao frio; poder carregar minha família com segurança, sem os perigos da chuva ou uma queda; Segurança; Segurança e Conforto; Segurança e conforto; Segurança; Trabalhar para garantir a renda; Um carro.
		Bicicleta	Qualidade de vida; Qualidade de vida, bem estar e menos engarrafamento; Teria agilidade no trânsito de forma mais segura e barata, e fugia das intervenções desastrosas que a prefeitura nos proporciona.
	Talvez	Automóvel	Conforto; Conforto; Conforto e segurança; Conforto e segurança; Depende da ocasião, a motocicleta não é ideal. Por isso em algumas ocasiões preferiria automóvel; Mais segurança; Obter mais segurança para mim e familiares; Segurança; Segurança; Segurança e conforto; Ter conforto e segurança; Ter mais segurança.
		Bicicleta	Ocupar menos as ruas, reduzir a emissão de carbono, mais praticidade de estacionamento e maior qualidade de vida
Transporte por aplicativo	Sim	Coletivos	Colaborar com o meio ambiente, mas é difícil mudar por várias questões horários, segurança e taus (saio da faculdade às 22h e por ser mulher é perigoso ir de ônibus); Menor risco de acidentes; Se o transporte público fosse digno, pontual, ágil, estivesse interligado com outros modais.
		A pé	Economia e saúde; Melhora na saúde e redução do custo.
		Automóvel	Aguardar a mudança de tarifa. Aquisição de patrimônio, segurança, praticidade, autonomia; Autonomia; Busco satisfazer a minha sensação de segurança e conforto; Diminuir custo/gasto; Independência, tempo, segurança e custos; Ir para outro bairro sem precisar gastar mais de 10 reais; Sair quando eu quiser e não precisar ficar esperando de 5 a 15 minutos até o motorista chegar; Maior comodidade; Mais praticidade e disponibilidade; Mais segurança, menos custo; Melhor conforto, qualidade e preço; Otimizar tempo de qualidade; Reduzir os custos e aumentar minha segurança, pois tenho bastante receio de pegar uber, principalmente a noite. Para o serviço já cogitei ir de ônibus, mas as linhas são contramão e o percurso demoraria quase 2h, totalizando 4h totais por dia só de transporte; Reduzir tempo de espera; Ter meu veículo próprio.
		Bicicleta	Economia e conforto; Saúde e mobilidade.
Coletivos	A facilidade de ter um meio de transporte à minha disposição sem depender de um app. Conseguir me deslocar mais e para qualquer lugar da cidade; Diminuir despesa; Economia; Eu venho andando cada vez mais de ônibus agora que a pandemia não está tão intensa quando antes, o app da RMTC facilita o planejamento, mas sou preferência para os horários diferentes do de pico, no horários de pico eu chamo um carro por app; Redução do custo; Se houvesse melhoria na segurança doméstico público coletivo.		

Qual é o seu principal meio de transporte?	Você trocaria o seu principal meio de transporte por outro?	Se sim, qual seria?	O que você busca satisfazer com a mudança no principal meio de transporte?
Transporte por aplicativo	Talvez	Motocicleta	Autonomia, diminuição se gastos e tempo; Conforto, diminuir o tempo no trânsito; Diminuição de gastos; Praticidade e menor custo; Valores.
		A pé	Bem-estar; Maior independência do trânsito
		Automóvel	Autonomia; Controle de ir e vir; Diminuir velocidade de locomoção; Menos dependente de imprevistos; Segurança.
	Talvez	Bicicleta	Economia e autonomia; Saúde.
		Coletivos	A praticidade e a agilidade, o transporte coletivo, embora barato é ineficiente; Acho que o transporte coletivo de digno e acessível melhoraria a qualidade de vida de todos os moradores de Goiânia. Hoje por exemplo fiz duas viagens de moto por aplicativo e gastei o mesmo que gastaria indo de ônibus. Com a diferença que o ônibus não me pega na porta de casa. Se me atendesse eu usaria com certeza.
		Coletivos	
		Motocicleta	Praticidade e mobilidade.