



Este trabalho aproxima-se da temática do Grupo de Trabalho (___)

O “PODER SIMBÓLICO” DO VEÍCULO AUTOMOTOR: desafio para Mobilidade Urbana Sustentável

GUEDES, Thalita Renata O.N.¹; ARAGÃO, Leonardo A.²; ARRUDA, Murilo R.³; FRAXE, Therezinha⁴

RESUMO

Este artigo é resultado das discussões e reflexões suscitadas durante a disciplina Sustentabilidade e Sociedade, do Programa de Pós-graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia. Ao longo do texto, pretende-se estabelecer a relação entre o “poder simbólico” conceituado por Pierre Bourdieu e o uso do veículo automotor no Brasil. Contudo, para situar tal relação foi necessário contextualizar as cidades, enquanto “espaços sociais”, onde esse poder se materializa. Assim, este trabalho, produto de uma pesquisa bibliográfica, discorre sobre as lutas estabelecidas nos “campos do poder”, trazendo a compreensão de que as lutas travadas diariamente - entre condutores e pedestres, ciclistas e motociclistas - é reflexo do ideário da classe dominante nas cidades, presentes também no planejamento ou não das vias de circulação. Ao mesmo tempo, discorre sobre a evidente necessidade da efetivação da política pública de mobilidade urbana sustentável, a partir da análise dos critérios de sustentabilidade de Ignácio Sachs. Tais análises tornaram-se importantes para a pesquisa em questão, trabalhou com dados de transportes públicos coletivos no Brasil e no Amazonas, a fim de perceber o incentivo do transporte individual motorizado em detrimento ao transporte coletivo, bem como a situação da saúde da população no contexto brasileiro e amazonense na última década.

Palavras Chave: Poder Simbólico, Mobilidade Urbana, Sustentabilidade.

THE "SYMBOLIC POWER" OF THE AUTOMOTIVE VEHICLE: challenge for Sustainable Urban Mobility

ABSTRACT

This paper is the outcome of discussions and reflections raised during the course Society and Sustainability, as part of the Amazon Environmental Sciences and Sustainability Postgraduate

¹Doutoranda em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia, Universidade Federal do Amazonas, E-mail: t.renata.neves@gmail.com.

²Mestrando em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia, Universidade Federal do Amazonas, E-mail: leonardo.aaragao@gmail.com.

³Doutorando em Agronomia Tropical, Universidade Federal do Amazonas, E-mail: murilor@uol.com.br.

⁴Professora Doutora do Programa de Pós-graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia, Universidade Federal do Amazonas, E-mail: tecafraxe@uol.com.br.



Program. This manuscript establishes the relationship between the “symbolic power” conceptualized by Pierre Bourdieu and the use motor vehicles in Brazil. To put in perspective such relationship, it was necessary to contextualize the cities as “social spaces” where this “symbolic power” materializes. Therefore, this study is the result of a broad bibliographical survey, which discuss the struggles about the “fields of power” bringing a comprehension that the daily struggles between pedestrians and drivers - cyclists and motorbikes, for instance, reflect the interests of the dominant classes in cities, and their influence in the cities mobility system planning. We also discuss the need to implement public policies for a sustainable urban mobility, based on the analysis of sustainability criteria proposed by Ignácio Sachs. This discussion is essential to this study to demonstrate how individual motorized transport is incentivized over public and collective transport in Brazil and in Amazonas State and their impact on people health, considering the number of accidents in the last decade.

Keywords: Symbolic Power, Urban Mobility, Sustainability.

INTRODUÇÃO

A temática da mobilidade urbana adquiriu protagonismo, em especial pelas discussões relativas aos problemas enfrentados no deslocamento de pessoas e cargas, assim como as implicações para saúde da população, decorrentes dos “acidentes”⁵ de trânsito, da poluição ocasionada pelos veículos automotores e do estresse causado pelos congestionamentos.

Contudo, é importante lembrar que desde a Revolução Industrial, com a mudança do modelo agrário para o produtivo e com o crescimento populacional, a sociedade se deparou com novas formas de uso dos recursos naturais e a ocupação do solo, na busca do crescimento econômico.

A mudança de modelo econômico - feudal para capitalista - também modificou o modo de vida da população, a exemplo o deslocamento do campo para cidade de um percentual significativo da população, a inclusão de máquinas no cotidiano do trabalho, dentre elas o automóvel que proporcionou rapidez nos deslocamentos de pessoas e mercadorias, mas também trouxe desigualdades sociais presentes nos espaços urbanos.

As reflexões quanto à adoção de um novo modelo de uso dos recursos naturais e do solo, tornaram-se pauta internacional, em especial na Conferência de Estocolmo (1972) e na Conferência Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento - Eco92 (1992), que discutiram uma proposta global de (re)formulação das políticas públicas orientadas na solução dos problemas surgidos das relações sociedade-ambiente, assim como estabeleceram a importância de refletir soluções para problemas socioambientais, do âmbito global ao local, com perspectiva intersetorial.

Contudo, a mobilidade urbana e, por conseguinte a segurança viária, teve destaque somente na Conferência Rio+20⁶, tornando-se pauta de discussão com os Objetivos do Desenvolvimento

⁵ Utilizaremos acidentes entre aspas, por entender que estas ocorrências podem ser evitadas e, portanto, não são uma fatalidade.

⁶ A Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável, a Rio+20, realizada de 13 a 22 de junho de 2012, na cidade do Rio de Janeiro, teve como objetivo a renovação do compromisso político com o desenvolvimento



Sustentável (ODS)⁷, a chamada Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável. Entretanto, mesmo já passados cinco anos daquela Conferência, no Brasil os ODS ainda não foram adotados de maneira satisfatória, em especial por conta da falta de uma agenda local, com compromissos concretos, indicadores e prazos para cumpri-los.

Deste modo, como podemos compreender, e atuar, para construção de uma mobilidade urbana sustentável? Diante dessa questão, este artigo tem o objetivo de abordar o binômio mobilidade urbana sustentável *versus* uso do veículo automotor no Brasil, analisando o “poder simbólico do veículo” a luz do pensamento de Bourdieu (1989) em contraponto ao transporte público coletivo, bem como apontar sugestões para mobilidade urbana sustentável, a partir de critérios propostos por Sachs (1993).

DESENVOLVIMENTO

As cidades são palcos de conflitos sociais resultantes da acumulação capitalista, são “espaços sociais”, pois com base nas ideias de Bourdieu (1989)⁸ expressam se expressam os “campos de poder” as relações de força, um ambiente onde o conjunto de interações dos agentes diferentes que se agrupam ou não de acordo com a necessidade de alcançar o “capital simbólico” obedecendo às regras das instituições que a compõem. Para Lefebvre (2001), a cidade é orientada na direção do dinheiro, do comércio, das trocas, dos produtos.

Neste sentido, as cidades materializam a luta de classes existente no cerne do sistema capitalista excludente e contraditório, observada na (des)organização do espaço urbano, com centros comerciais estruturados e periferias abandonadas pelo poder público, com ocupações irregulares, sem saneamento básico e calçadas inexistentes, negando o direito à cidade que segundo Maricato (2015) depende de uma política urbana de estruturação, que democratize, principalmente, o uso e a ocupação do solo.

Há ainda, no “campo de poder”, expresso nas desigualdades das cidades, um outro poder (além do capital) que se deixa ver menos ou que é até mesmo invisível que fundamenta e movimenta uma série de outros poderes e atos, o chamado “poder simbólico”, segundo Bourdieu (1989). Esse poder se mantém por meio de sistemas simbólicos e de seus símbolos que são, para o referido autor, instrumentos de integração social, pois

sustentável, por meio da avaliação do progresso e das lacunas na implementação das decisões adotadas pelas principais cúpulas sobre o assunto e do tratamento de temas novos e emergentes. A Conferência teve dois temas principais: 1) A economia verde no contexto do desenvolvimento sustentável e da erradicação da pobreza; e 2) A estrutura institucional para o desenvolvimento sustentável (RIO+20, s.p, 2018).

⁷ Processo iniciado em 2013, os ODS deverão orientar as políticas nacionais e as atividades de cooperação internacional nos próximos quinze anos, sucedendo e atualizando os Objetivos de Desenvolvimento do Milênio (ODM) (BRASIL, 2014, s.p). Dentre os 17 ODS estão dois objetivos que influenciam diretamente a busca por mobilidade urbana sustentável, são: Objetivo 3. Saúde e Bem-estar e Objetivo 11. Cidades e Comunidades Sustentáveis.

⁸ O estudo dos escritos de Pierre Bourdieu, em especial os que tratam de conceitos como campo, habitus e capital, mostrou se fecundo na possibilidade de análise dos jogos de forças entre agentes e espaços sociais. Estabelecendo relações e disputando entre si, possuindo e movimentando capitais, os agentes ocupam posições nos diversos campos nos quais estão inseridos, seja na condição de dominantes ou de dominados (PEREIRA, 2015, p.354-355).



**V SEMINÁRIO INTERNACIONAL EM CIÊNCIAS DO AMBIENTE E
SUSTENTABILIDADE NA AMAZÔNIA**
Campus Universitário da UFAM, Manaus, 14 a 17 de Agosto de 2018

É a partir dos símbolos que uma determinada comunidade linguística, artística, religiosa, entra em consenso acerca dos sentidos e representações que circulam neste meio e que contribuem para a reafirmação e reprodução de paradigmas, de ideias e de uma ordem social (BOURDIEU, 1989, p.10).

Desta forma, o veículo automotor é símbolo de *status* social, de dominação dos condutores em relação aos pedestres, “representante fiel do capital, materializado na lógica de ocupação do solo, se objetiva socialmente nos lugares, principalmente nas grandes metrópoles” (SCHOR, 1999, p. 111). Além disso, o desenho das cidades brasileiras pode ser vistos “como uma prova da reorganização do espaço para o desempenho prioritário do papel do motorista” (VASCONCELOS, 2012, p. 27).

Ainda que esse símbolo, tenha significado pautado nas condições objetivas de deslocamento nas cidades brasileiras, o seu valor de uso é determinado no “campo político” com décadas de ausência de incentivo e políticas efetivas para melhoria do sistema de transportes coletivos urbanos, ficando estes limitados a promessas eleitoreiras. Os dados no Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) sinalizam o aumento exponencial da frota de carros de passeio e motocicletas no Brasil - cerca de 53 milhões - em relação a frota de ônibus e microônibus - pouco mais de 300.000, demonstrado no gráfico 1. No caso do Amazonas, a frota de veículos de passeio é 52 vezes maior que a frota de ônibus e microônibus (gráfico 2). Ao comparar os dados (Brasil e Amazonas), verifica-se a mesma tendência - estagnação da frota de ônibus e microônibus, mesmo que estes modais transportem 50 e 25 passageiros sentados, respectivamente.

Em Manaus, o transporte público em 2017, teve uma média mensal de 11 milhões de passageiros, com uma frota de 1,5 mil ônibus, uma queda de 20% na utilização desse modal em relação ao ano anterior (SINETRAM, 2018). A queda na utilização do transporte público nas últimas décadas também é considerada pela Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP (2006) o maior desafio para mobilidade urbana, visto que a sua redução gera impactos ambientais e de consumo de energia, torna mais difícil a estruturação do transporte público de qualidade e acessível.

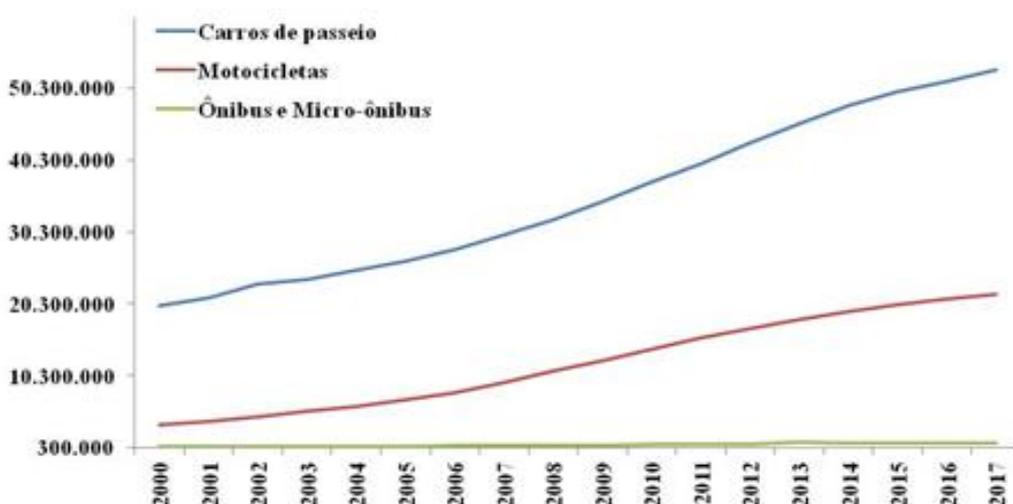


Gráfico 1. Evolução da Frota Brasileira de Veículos Automotores, de 2000 a 2017.
Fonte: DENATRAN, 2018.

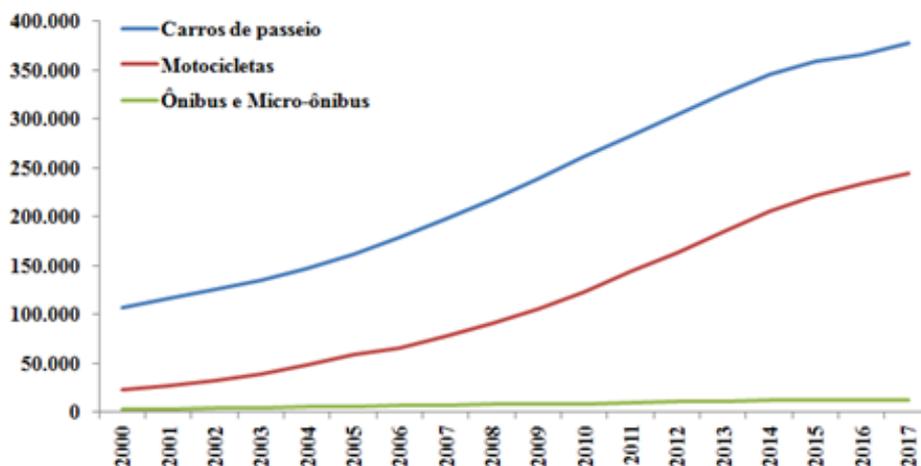


Gráfico 2. Evolução da Frota Amazonense de veículos automotores, de 2000 a 2017.
Fonte: DENATRAN, 2018.

No “campo econômico” a evolução da frota tem relação direta com a indústria automobilística brasileira. Dados da Associação Nacional de Veículos Automotores - ANFAVEA (2018) revelam o aumento de 40,4% na produção do setor em comparação a abril de 2017, foram cerca de 189 mil veículos produzidos. Maricato (2015) ressalta que a produção e o consumo de automóveis é incentivado pelo governo federal e por alguns governos estaduais. É nesta lógica de manutenção da mercadoria que os sistemas simbólicos cumprem sua função social e política, pelo acúmulo de poder material e simbólico da classe detentora desses poderes:

É assim que os sistemas simbólicos cumprem a sua função política de instrumentos de imposição ou de legitimação da dominação, que contribuem para assegurar a dominação de uma classe sobre a outra (violência simbólica) dando o reforço da sua própria força às relações de força que as fundamentam e contribuindo assim, segundo a expressão de Weber, para a domesticação dos dominados (BOURDIEU, 1989, p. 11).

Ademais, é importante destacar que a relação homem-veículo se expressa por meio do *Habitus*, “sistema de disposição de ações” (BOURDIEU, 1989, p. 53) constituído socialmente, ora estruturadas, ora estruturantes, constantemente orientado para o agir cotidiano. Corroborando com o autor, Schor (1999) sinaliza que as relações derivadas do uso do automóvel é expressa pela cultura, pois o homem modernizado se reconhece pelo veículo que tem, sendo esta prática social inconsciente, a-histórica, naturalizada e individualizada.

A preocupação com os acidentes de trânsito torna-se patente no “campo social”, responsáveis por lesões e mortes em todo o país e cerca de 70% dos atendimentos em hospitais públicos de Manaus, em 2017, dos quais 60% das vítimas eram ocupantes de motocicleta, segundo a Secretaria de Estado da Saúde (SUSAM). Este último dado expressa a vulnerabilidade da motocicleta - transporte de baixo custo na aquisição e manutenção - muito utilizado pelas camadas de baixa de renda e extremamente inseguro para população.



V SEMINÁRIO INTERNACIONAL EM CIÊNCIAS DO AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE NA AMAZÔNIA
Campus Universitário da UFAM, Manaus, 14 a 17 de Agosto de 2018

Diante deste cenário, destaca-se a necessidade da mobilidade urbana sustentável, minorando as externalidades negativas, em especial os acidentes de trânsito e as emissões de poluentes, conforme destaca Vasconcelos (2012). Mas como assegurar a mobilidade urbana sustentável, diante de um cenário de incentivo ao transporte individual?

Para responder esta questão, é importante destacar o reconhecimento da mobilidade urbana como política pública, instituída pela Lei Federal nº 12.587 em 2012, cujo objetivo é “contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana” (Art. 2º).

Assim, pensar uma política sustentável (assim como sua operacionalização), requer estabelecer critérios necessários para sustentabilidade, conforme esclarece Sachs (1993). Desta forma, ao analisar a redação da Política Nacional de Mobilidade Urbana à luz do referido autor, observa-se a seguinte relação:

Quadro 1. Critérios estabelecidos para sustentabilidade da Mobilidade Urbana no Brasil.

Critérios	Estabelecidos por Sachs	Estabelecidos na Mobilidade Urbana
Social	<ul style="list-style-type: none">- Alcance de um patamar razoável de homogeneidade social de distribuição de renda justa;- Igualdade no acesso aos recursos e serviços.	<ul style="list-style-type: none">- Acessibilidade universal,- Igualdade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
Ecológico	<ul style="list-style-type: none">- Limitar o uso dos recursos não-renováveis;	<ul style="list-style-type: none">- Incentivo ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
Ambiental	<ul style="list-style-type: none">- Respeitar e realçar a capacidade de autopunição dos acontecimentos naturais	<ul style="list-style-type: none">- Desenvolvimento sustentável das cidades nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
Territorial	<ul style="list-style-type: none">- Melhoria do ambiente urbano;- Estratégias de desenvolvimento ambientalmente seguras para áreas ecologicamente frágeis;	<ul style="list-style-type: none">- Igualdade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;- Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
Econômico	<ul style="list-style-type: none">- Desenvolvimento econômico intersetorial equilibrado;- Capacidade de modernização contínua dos instrumentos de produção;- Razoável nível de autonomia na perspectiva científica e tecnológica.	<ul style="list-style-type: none">- Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federados;- Justa distribuição dos benefícios e ônus de diferentes modais e serviços;- Incentivo ao desenvolvimento científico e tecnológico;
Político (Nacional)	<ul style="list-style-type: none">- Democracia definida em termos de apropriação universal dos direitos humanos;- Desenvolvimento da capacidade do Estado para implementar o projeto nacional, em parceria com todos os empreendedores;- Um nível razoável de coesão social.	<ul style="list-style-type: none">- Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;- Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;

Fonte: Sistematização dos autores com base em SACHS (1993) e FNP (2012).



Observa-se a partir do quadro 1 que o Brasil avançou no plano legal em relação aos critérios de sustentabilidade, com a aprovação de uma legislação da Mobilidade Urbana, especialmente no critério político - com a gestão democrática - e critério econômico - com a integração das políticas, o incentivo científico-tecnológico e a justa distribuição dos benefícios dos diferentes modais de transporte.

A ANTP (2013) adverte que a legislação em lide enfrenta o desafio de planos urbanos e de mobilidade desarticulados entre si, com prioridades de investimento público díspares. Na prática, observa-se no cotidiano das cidades que existe uma dicotomia entre a legislação vigente e sua operacionalização. Como resultado disto, os usuários de transporte individuais não se sentem incentivados - economicamente, politicamente e socialmente - à utilizar o serviço de transporte público coletivo ofertado, pois este está aquém das expectativas de qualidade, segurança, conforto e rapidez, cujo direito é assegurado na Constituição e nas normas infraconstitucionais.

CONCLUSÕES

A Mobilidade Urbana brasileira caminha a passos lentos e desarticulados para se tornar sustentável. No que diz respeito aos critérios social e econômico, os desafios são tornar os modais de transporte públicos acessíveis universalmente, principalmente para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, assim como torná-los seguros e viáveis para pessoas de baixa renda, ou seja, uma democratização da mobilidade nas cidades.

Neste sentido, a priorização da mobilidade urbana está em promover espaço adequado para circulação do transporte coletivo (com vias exclusivas de circulação), no incentivo financeiro para integração de diferentes modais (espaços para estacionamento de bicicletas em terminais de ônibus) e estímulo ao uso de transportes não motorizados (com a construção de ciclofaixas e ciclovias), dentre outros.

Além disso, no que concerne ao critério territorial a promoção de “igualdade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros” está em rever o planejamento urbano que atualmente privilegia os veículos e não os pedestres, para a segurança da população, especialmente no tratamento de interseções, onde ocorrem acidentes com vítimas fatais ou lesionadas.

Em suma, a Mobilidade Urbana brasileira está longe de atingir o que preconiza a legislação, pois enquanto o “poder simbólico” do veículo automotor individual for sustentado pelo “campo econômico”, “político” e “social” a partir dos interesses da classe dominante que objetiva promover o consumismo desenfreado e manter o *status quo* do sistema capitalista em que ela está alicerçada, as cidades brasileiras permanecerão no cainho da insustentabilidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANFAVEA - Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores. **Produção, venda e exportação de veículos.** Disponível em <http://www.anfavea.com.br/estatisticas.html>. Acesso em 09/05/18.



**V SEMINÁRIO INTERNACIONAL EM CIÊNCIAS DO AMBIENTE E
SUSTENTABILIDADE NA AMAZÔNIA**
Campus Universitário da UFAM, Manaus, 14 a 17 de Agosto de 2018

ANTP - Associação Nacional de Transporte Públicos. **Panorama da Mobilidade Urbana no Brasil: Tendências e desafios.** Caderno nº3. São Paulo, julho/2006. Disponível em: http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2016/02/24/11048639-E8B7-42CE-ADFC-9981A737A49B.pdf. Acesso em: 09/05/18.

BOURDIEU, P. **O poder simbólico.** Tradução Fernando Tomaz. Lisboa: Difel, 1989.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Negociações da Agenda de Desenvolvimento Pós-2015: elementos orientadores da posição brasileira.** Brasília: Itamaraty, 2014. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/politica-externa/desenvolvimento-sustentavel-e-meio-ambiente/134-objetivos-de-desenvolvimento-sustentavel-ods>. Acesso em: 09/05/18.

FNP - Frente Nacional de Prefeitos. **A Nova Mobilidade Urbana para a sua cidade.** Brasília: FNP, 2012.

LÉFÈBVRE, Henri. **O direito à cidade.** São Paulo: Centauro, 2001.

MARICATO, Ermínia. **Para entender a crise urbana.** 1ª Ed. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

PEREIRA, Elaine Aparecida Teixeira. **O conceito de campo de Pierre Bourdieu: possibilidade de análise para pesquisas em história da educação brasileira.** Revista Linhas. Florianópolis, v. 16, n. 32, p. 337–356, set./dez. 2015. Disponível em: http://www.revistas.udesc.br/index.php/linhas/article/viewFile/1984723816322015337/pdf_97. Acesso em: 10/05/2018.

RIO+20. **Sobre o Rio+20.** Disponível em: http://www.rio20.gov.br/sobre_a_rio_mais_20.html. Acesso em: 11/05/2018.

SACHS, I. Estratégias de transição para o século XXI. In: BURSZTYN, M. **Para Pensar o Desenvolvimento Sustentável.** São Paulo: Brasiliense, 1993.

SINETRAM. **Estatísticas do Transporte Público.** IN: SMTU. Relatório de Gestão. Ano 2017.

SUSAM - SECRETARIA DE ESTADO DA SAÚDE. **Estatísticas da urgência e emergência em Manaus,** 2017.

SCHOR, Tatiana. **O automóvel e o desgaste social.** São Paulo Perspec. vol.13 no.3 São Paulo July/Sept. 1999. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S0102-88391999000300014>. Acesso em 09/05/18.

VASCONCELOS, Eduardo Alcântara de. **Mobilidade Urbana e Cidadania.** Rio de Janeiro. SENAC NACIONAL, 2012.