



**COLÉGIO PEDRO II
PRÓ-REITORIA DE ENSINO
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
LICENCIATURA EM GEOGRAFIA**

RAY SANTOS DE OLIVEIRA

**GEOGRAFIA DA PERCEPÇÃO E MOBILIDADE URBANA:
UMA ANÁLISE ACERCA DA RELAÇÃO ENTRE O CONCEITO DE TOPOFOBIA E O
TRANSPORTE PÚBLICO CARIOCA**

**Rio de Janeiro
2025**

RAY SANTOS DE OLIVEIRA

GEOGRAFIA DA PERCEPÇÃO E MOBILIDADE URBANA:

Uma análise acerca da relação entre o conceito de topofobia e o transporte público carioca

Trabalho de Conclusão de Curso em formato de monografia apresentado ao Curso de Licenciatura em Geografia do Colégio Pedro II, como requisito parcial para graduar-se em licenciatura em Geografia.

Orientador: Professor Dr. Marcus Vinícius Silva Gomes.

**Rio de Janeiro
2025**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Ficha catalográfica elaborada por Suria Braga Alves (CRB7 nº6490),
bibliotecária do Colégio Pedro II, Campus Realengo II.

O48g

Oliveira, Ray Santos de

Geografia da percepção e mobilidade urbana: uma análise acerca da relação entre o conceito de topofobia e o transporte público carioca. / Ray Santos de Oliveira – Rio de Janeiro: [s.n.], 2025.
37 p.

Orientador: Prof. Dr. Marcus Vinícius Silva Gomes.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Colégio Pedro II,
Curso de Licenciatura em Geografia.

1. Percepção geográfica. 2. Trânsito urbano - Rio de Janeiro (RJ). 3. Fenomenologia. I. Gomes, Marcus Vinícius Silva (Orientador). II. Colégio Pedro II. III Licenciatura em Geografia. IV. Título

CDD 388.40981

RESUMO

O presente trabalho tem por objetivo discutir o impacto do uso do transporte público da cidade do Rio de Janeiro na vida do cidadão carioca. Este artigo é originado a partir de uma inquietação do autor sobre os possíveis danos que a falta de qualidade dos meios de transporte da cidade do Rio podem causar na vida dos seus usuários, com destaque para a saúde mental. De modo a debater o tema dentro do âmbito geográfico, a Geografia da Percepção é a teoria que norteia esta pesquisa, conectada ao conceito de Topofobia aplicado à mobilidade urbana. Para tentar responder a questão central deste texto, que questiona sobretudo a aversão que um indivíduo pode desenvolver por um lugar ou um espaço — no caso em tela, os modais de transporte —, através de seus sentimentos, sensações, emoções ou percepções sobre ele, foram feitas entrevistas com pessoas que utilizam diariamente esse serviço. O público participante é composto pelos licenciandos da graduação de Geografia do Colégio Pedro II, em Realengo, no Rio.

Palavras-chave: topofobia; geografia da percepção; mobilidade urbana; transporte público carioca; fenomenologia.

ABSTRACT

This paper aims to discuss the impact of public transportation use in the city of Rio de Janeiro on the lives of its citizens. This article stems from the author's concern about the possible damage that the poor quality of transportation in the city of Rio can cause in the lives of its users, with an emphasis on mental health. In order to discuss the topic within a geographical context, the Geography of Perception is the theory that guides this research, connected to the concept of Topophobia applied to urban mobility. In order to attempt to answer the central question of this text, which mainly questions the aversion that an individual can develop for a place or space—in this case, modes of transportation—through their feelings, sensations, emotions, or perceptions about it, interviews were conducted with people who use this service daily. The participating audience consists of university students enrolled in the Geography Degree program at Colégio Pedro II – Realengo Campus, located in the West Zone of Rio de Janeiro.

Keywords: topophobia; geography of perception; urban mobility; public transportation in Rio de Janeiro; phenomenology.

SUMÁRIO

| | |
|--|-------|
| 1. INTRODUÇÃO..... | 6 |
| 2. A RELAÇÃO ENTRE TOPOFOBIA E A MOBILIDADE URBANA CARIOCA SOB A ÓTICA DA GEOGRAFIA DA PERCEPÇÃO E FENOMENOLÓGICA..... | 8 |
| 2.1 A corrente da percepção na Geografia e seus entrelaçamentos com as geografias emocionais..... | 8 |
| 2.2 O espaço perceptivo e o espaço vivido como conceitos de referência para a percepção geográfica..... | 11 |
| 2.3 A contribuição teórica da fenomenologia para a ótica geográfica da percepção..... | 12 |
| 2.4 Topofobia..... | 14 |
| 2.5 O histórico da cidade, a mobilidade urbana e a geograficidade do ser que nela vive..... | 16 |
| 3. A METODOLOGIA DA PESQUISA E O USO DE ENTREVISTAS SEMIESTRUTURADAS COMO FERRAMENTA DE CAPTAÇÃO DOS DADOS..... | 19/20 |
| 4. DISCUSSÃO DOS RESULTADOS COLETADOS: A SENSIBILIDADE TOPOFÓBICA NAS RUAS E NOS TRANSPORTES DA METRÓPOLE CARIOCA.. | 25 |
| 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS..... | 31 |
| 6. REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICAS..... | 32 |
| 7. APÊNDICE - AS PERGUNTAS DA ENTREVISTA..... | 36 |

INTRODUÇÃO

O estudo que se segue nasce a partir da percepção de uma realidade que se nota no cotidiano urbano. Para este trabalho, a cidade é o objeto de estudo primário, com foco em uma de suas dimensões: a mobilidade urbana. A Geografia tem diversos modos de analisar o espaço. Um deles é pautado pela visão humanista do mundo ao nosso redor. Essa seara de estudos geográficos, que foca a experiência do sujeito no ambiente em que ele está inserido, vale-se de algumas fundamentações teóricas para analisar essa relação. Teorias como a Geografia da Percepção e a Geografia Fenomenológica são correntes de pensamento pertencentes à área da Geografia Humana e que, para este artigo, serão utilizadas como base científica. Pensadores como Merleau-Ponty e Edward Relph, por obras como 'Fenomenologia da Percepção' (1999) e 'As Bases Fenomenológicas da Geografia' (1979), serão utilizados como norteadores deste escrito.

Quando Christian Laille e Jean Dionne, no texto 'A Construção do Saber' (1999), ensinam sobre como as questões sociais se transformam em problemas e problemáticas científicas, eles enfatizam que o impacto na sociedade é uma das características centrais para essa transição. Nesse sentido, o que se quer aqui é analisar a influência da mobilidade na cidade na vida das pessoas. Mais especificamente, descobrir se há um efeito negativo desse aspecto urbano nos indivíduos.

É a partir daí que o conceito de Topofobia, abordado por autores como Yi-Fu Tuan (1980 e 1983) e Lurdes Rocha (2003), passa a ser explorado como perspectiva fundamental desta pesquisa. O fenômeno da topofobia, de acordo com Tuan e Rocha, compreende, em sua essência, à aversão ou sentimento negativo que uma pessoa desenvolve em relação a um lugar ou ambiente físico. No cenário desta investigação, esse ambiente é basicamente formado pelos lugares que compõem a locomoção: os meios de transporte público e as ruas.

Objetivamente, o que se busca aqui é examinar a topofobia como possível reação às experiências dos usuários do transporte público carioca, deduzindo que esse espaço coletivo de deslocamento pela cidade pode ser hostil e adverso para muitos deles. Para obter essa resposta, recorre-se ao uso da entrevista

semiestruturada, alicerçada como uma ferramenta metodológica eficaz para esse processo. A aplicação desse método é embasada por estudiosos como Taísa Guazi (2021) e Antônio Gil (2002), os quais são indispensavelmente aqui referenciados.

Os estudantes universitários do curso de licenciatura em Geografia do Colégio Pedro II compõem o grupo-alvo representante da parcela da população que utiliza rotineiramente o sistema público de transportes do Rio de Janeiro. De certo, esses graduandos, por estarem em frequente contato com os modais de transporte, uma vez que fazem uso diário deste serviço, e também por se locomoverem pelas ruas da cidade, são personagens que legitimamente podem dar luz a esse assunto e possivelmente confirmar a hipótese inicial deste trabalho.

Em linhas gerais, esta produção contará com uma base teórica direcionada pela Geografia da Percepção, a Geografia Fenomenológica e, secundariamente, a Geografia Emocional. A Topofobia é o conceito-chave para avaliar a dinâmica entre cidadãos e mobilidade, amparando-se nas entrevistas como via de obtenção de dados.

A RELAÇÃO ENTRE TOPOFOBIA E A MOBILIDADE URBANA CARIOCA SOB A ÓTICA DA GEOGRAFIA DA PERCEPÇÃO E FENOMENOLÓGICA

Nota: A priori, é pertinente frisar que para a fundamentação teórica deste trabalho, a incorporação de teorias correlatas é vantajosa, visto que elas dialogam entre si. A Geografia da Percepção e a Geografia Fenomenológica vêm na esteira da Geografia Humanista e apresentam conceitos imbricados que merecem ser integrados a este escrito. A complementação dessas correntes de pensamento é um ponto de agregação para melhor entender a temática abordada. Passa-se também pela Geografia Emocional, com vista a enriquecer o corpo teórico e cooperar para uma compreensão integrada da problemática. A topofobia, por sua vez, é o ponto fulcral deste artigo.

A corrente da percepção na Geografia e seus entrelaçamentos com as geografias emocionais

Para falar de Geografia da Percepção, é preciso contextualizá-la geograficamente. Esta visão geográfica da percepção está inserida no campo da Geografia Humanista. A área humanista da ciência geográfica, por sua vez, baseia-se no estudo do ser humano, com ênfase no universo por ele vivido, juntamente de suas experiências e valores. Ao fazer isto, ela considera os aspectos ligados ao inconsciente, ao imaginário e às emoções que permitem perceber o ser em sua singularidade (SUESS & LEITE, 2018).

Imagine um desenho esquemático com guarda-chuvas colocados uns sobre os outros, no qual a geografia da percepção (guarda-chuva menor) está sob a geografia humanista (guarda-chuva médio) e esta, por último, pertence à ciência geográfica (guarda-chuva maior) que rege todas as outras. Esta ilustração lúdica serve para mostrar uma categorização existente na Geografia. Assim, pode-se conceituar a Geografia da Percepção como a teoria que se aprofunda nas particularidades do ser humano, tais quais a subjetividade, juntamente da intuição, experiência, sentimentos e simbolismo. Ela prioriza o singular, em detrimento do universal. Além disso, utiliza-se da compreensão, e não da explicação, para conceber o mundo real. Com isso, ela estuda, a partir dos indivíduos, seus mundos vividos, percebidos e imaginados (PEREIRA; CORREIA; OLIVEIRA, 2010).

A ótica da percepção e a vivência do cotidiano, enquanto fatores de organização do espaço, são conceitos estudados pela Geografia da Percepção. Desse modo, ela interpreta os fenômenos humanos no espaço; extrai a forma com que a nossa consciência interage com o mundo exterior através dos nossos corpos; e traduz como as coisas do mundo natural chegam ao plano da consciência. O resultado deste processo é a análise do fato percebido, ou seja, o produto da soma entre os estímulos externos — luz, forma e cor — e internos — respostas aos fatores externos (ROCHA, 2003).

Um fato histórico que contextualiza a expansão dos estudos humanistas da Geografia nesta área, indicando sua crescente importância, vem de acordo com o que é visto em Souza Júnior & Sousa (2025). Baseando-se neles, os anos 2000 marcaram um ponto de inflexão na Geografia através de pensadores que, influenciados pelos geógrafos humanistas de meados do século XX, interessaram-se

pelo estudo da espacialização das emoções. Logo, eles passam a analisar o papel das emoções, das percepções e das experiências na interpretação do mundo.

Trazidas para o bojo desta pesquisa, com base no contexto histórico da evolução geográfica apresentado acima, as emoções, partes fundamentais do indivíduo, compõem o processo de experiência do ser. Como elucida Tuan (1983), a experiência é integrada não só pela emoção, como também pela percepção, sensação, pensamento e concepção. Estas variáveis dão colorido às vivências experienciais do ser humano.

Experiência é um termo que abrange as diferentes maneiras através das quais uma pessoa conhece e constrói a realidade. Estas maneiras variam desde os sentidos mais diretos e passivos como o olfato, paladar e tato, até a percepção visual ativa e a maneira indireta de simbolização. (TUAN, 1983: p. 9).

A crescente relevância das geografias humanistas, com foco na corrente da percepção, atrelada às visões emocionais e fenomenológicas, aguçou a curiosidade de múltiplos estudiosos em direção a uma amplificação do entendimento geográfico, considerando o ser inserido no ambiente. Esta ampliação se baseia no que comenta Silva & Matos (2017), de que a perspectiva humanista rompia com o cartesianismo científico, considerando o estudo dos conceitos-chave de espaço e lugar atrelados à apreciação dos sentimentos, ideias, experiências e subjetividades na configuração geográfica do lugar.

Valorização da experiência vivida, consciente, inconsciente, subjetivo, meio pessoalmente apreendido ligado ao comportamento humano, dentre outros, são fatores intrínsecos da epistemologia humanista da geografia. Essa forma de estudar o espaço geográfico conquistou sua validação no meio científico e se estabeleceu como um modo de superar as análises geográficas que se davam meramente através das quantificações e racionalidades, entendendo que somente os números não bastavam para a plena compreensão do mundo, como exposto por Silva & Matos (2017).

De forma objetiva, Rocha (2003) define a Geografia da Percepção como a concepção que “estuda a organização do espaço através da ótica da percepção, vivência do cotidiano e significação do signo.” (p. 67). Junto disso, ela descreve o

mundo e a visão dos seres humanos como sendo duais, ou seja, o que se enxerga externamente é o mundo concebido, enquanto que o que se vê internamente é o mundo percebido e subjetivo.

Essa distinção indica as diferentes maneiras pelas quais as pessoas sentem o espaço vivido. Apreender o modo como os homens se comportam com relação ao seu entorno espacial é fator-chave para a Geografia, e isto só é possível quando se conhece como suas mentes operam (LENCIONI, 2003 apud PEREIRA et al., 2010). Ao fazer isto, exprimimos desses mesmos seres as suas percepções, configurações, projeções e significados, tanto do que é visível quanto do que é invisível — sendo estas variáveis a escala de medição do fenômeno (CASTRO, 2000).

A esta altura, já é possível notar o quanto se fala em ‘espaço’ nesta investigação. Conceito-chave da Geografia, sua contextualização para este presente trabalho se faz necessária. Pois, como o tema trata do transporte público e seus modais, além das ruas, locais que compõem a dimensão da mobilidade na metrópole, estes se configuram como espaços geográficos. Dessa forma, urge a necessidade de conceituá-los para que haja maior compreensão da problemática apresentada sobre a topofobia na mobilidade urbana.

O espaço perceptivo e o espaço vivido como conceitos de referência para a percepção geográfica

Edward Relph, em seu livro ‘Place and Placelessness’ (1976) discorre sobre os tipos de espaços existentes na conjuntura geográfica. É oportuno abordar, em especial, dois desses modelos que são apresentados, pois eles estão de certa forma atrelados à Geografia da Percepção, a ver, o espaço perceptivo e o espaço vivido ou existencial. Segundo o autor, o espaço perceptivo é aquele captado pelos sentidos e pela consciência imediata do sujeito. É a forma pela qual concebemos o espaço físico por intermédio da percepção sensorial, com os sentidos do corpo humano como visão e audição, e da nossa cognitividade e emocionalidade. É a interseção entre o plano externo (material, social e objetivo) e o plano interno (o que é subjetivo), constituindo-se como uma dimensão de sucessivas impressões e

sensações. É o espaço sentido e experimentado no instante da vivência (RELPH, 1976).

Estando associado à experiência existencial do ser no mundo, o lugar, dentro do espaço, não é apenas uma localização geográfica, e sim um centro de significados vivos dados pela interseção entre a configuração física do ambiente, as atividades humanas exercidas ali e os significados dados pelos indivíduos a ele (RELPH, 1976).

O espaço vivido, por sua vez, está atrelado à rotina, cultura e sociedade do sujeito. Está ligado, então, à identidade, à sociabilidade e ao pertencimento, além de ser o ambiente onde se experimenta a vida cotidiana e a vizinhança. Sendo este, portanto, canalizado por memórias ou experiências (RELPH, 1976).

Deste modo, propõe-se uma abordagem fenomenológica-existencial do espaço, concentrando-se na experiência individual e coletiva do lugar como um fenômeno vivo e significativo. Para esse autor, o espaço não é apenas físico ou mensurável geograficamente, mas constituído a partir de relações existenciais do ser no mundo, portanto, da forma como os indivíduos experienciam, se identificam e se engajam com os lugares que habitam ou frequentam (RELPH, 1976).

Vale ressaltar que a relação entre ambos se estabelece de modo que o espaço perceptivo antecede o espaço vivido. O perceptivo se dá por atos imediatos, transformando-se em vivido no momento em que essas experiências se solidificam no cotidiano, na coletividade e na construção de identidade – nos aspectos sociais, culturais e afetivos. Com o esmiuçamento dos tipos de espaço por Relph (1976), é viável agora seguir para a explanação teórica sobre Fenomenologia, conceito relevante para esta pesquisa, baseada na Geografia da Percepção (teoria análoga à fenomenológica).

A contribuição teórica da fenomenologia para a ótica geográfica da percepção

No Livro 'Fenomenologia da Percepção', Maurice Merleau-Ponty (1999) cunha o termo e disserta sobre ele. Ele fundamenta que essa teoria pauta seus estudos nas essências. Todos os problemas se concentram em definir essências: seja a essência da percepção ou da consciência. Além disso, ela se sagra como

uma filosofia que entende que o mundo só pode ser explicado através do que é factual.

Ele defende que essa corrente de pensamento se pretende ser bastante rigorosa, como uma ciência exata, só que inserida na análise consciencial e experiencial. Ela se pauta pela descrição precisa dos acontecimentos e dá prioridade à concepção do que é a experiência desde o âmago do sujeito (MERLEAU-PONTY, 1999).

Com base nisso, ele correlaciona a fenomenologia à ciência e deixa subentendido que a ciência só existe por conta da decodificação do mundo vivido. Podendo-se, portanto, inferir que a fenomenologia se encontra nas origens da ciência:

Tudo aquilo que sei do mundo, mesmo por ciência, eu o sei a partir de uma visão minha ou de uma experiência do mundo sem a qual os símbolos da ciência não poderiam dizer nada. Todo o universo da ciência é construído sobre o mundo vivido, e se queremos pensar a própria ciência com rigor, apreciar exatamente seu sentido e seu alcance, precisamos primeiramente despertar essa experiência do mundo da qual ela é a expressão segunda. A ciência não tem e não terá jamais o mesmo sentido de ser que o mundo percebido, pela simples razão de que ela é uma determinação ou uma explicação dele. (MERLEAU-PONTY, 1999: p.3).

Merleau-Ponty (1999), assim, indica que a fenomenologia conjuga o sujeito com o objeto, produzindo racionalidade a partir da confrontação das perspectivas, da confirmação das percepções e do surgimento de sentido. Essa análise de mundo se dá a partir da existência de múltiplas experiências. O sentido, então, é produto da impressão que, por sua vez, origina-se através da primeira variável da percepção: a sensação.

A fenomenologia é definida como a área que examina a essência dos fenômenos materiais, ou naturais, e imateriais, ou culturais e ideais. Ela "(...) veio para mostrar que o ser humano vê o mundo e seus fenômenos de acordo com a sua cultura, meio ambiente, formação educacional, estado emocional, entre outros fatores que formam seu entorno e seu interior." (ROCHA, 2003, p. 68). Dentro do campo geográfico, a fenomenologia unida com a semiótica originou a geografia da percepção, o que salienta a equivalência entre elas.

A fenomenologia destrincha os conceitos de espaço conforme analisa a relação do sujeito com o seu entorno espacial. As ações provocadas pelo homem dentro de um contexto espacial são o que produz os fenômenos. É nesse ambiente espacial que se vive, onde a personalidade se constitui e é o lugar ao qual nos ligamos por meio das emoções. Portanto, aqui, ele jamais é visto como um simples vazio, mas um lugar de contemplação dos sentidos da vida. “Espaço não é exatamente perceptual, sensorial ou representacional: ele é vivido.” (MATORÉ, 1962 apud RELPH, 1979, p.8).

A primariedade da fenomenologia é ser composta das dimensões da percepção, do mundo vivido e da subjetividade. Esta ótica, assim como visto na Geografia Emocional, que vai contra o viés nomotético da ciência, visa romper com a ideia racionalista, que preza simplesmente pela objetividade e ignora a percepção do ser (PEREIRA et al., 2010).

Ela funciona como um medidor de qualidade do nível de consciência humana acerca do espaço e ambiente ao seu redor. Como a tradução do termo ‘fenomenologia’, na língua grega, significa ‘mostrar-se a si mesmo’, o pensamento fenomenológico discorre sobre tudo o que é oferecido pelo mundo externo às estruturas cognitivas do sujeito. Operando, assim, na interpretação da totalidade consistente na realidade, indicando os episódios socioambientais e a intersubjetividade da mente humana que constroem os valores, as histórias e os sentimentos do mundo em que se vive (ROCHA, S. 2007).

Em consequência de tudo isso, a fenomenologia, como aclarado por Tuan (1980), decodifica fenômenos psicológicos como a ansiedade, atitudes comportamentais do ser humano, bem como sua conduta pessoal, além de aspectos da vida espiritual como a religiosidade e, não menos importante, as qualidades inerentes de um determinado lugar. E, por meio dela, pode-se averiguar fenômenos geográficos relacionados ao espaço e ao lugar, como é o caso da topofobia.

Topofobia

Como o presente trabalho visa abordar a relação entre o conceito de Topofobia com a mobilidade urbana na cidade do Rio de Janeiro, com foco no transporte público carioca, segundo a percepção dos passageiros, é preciso, então,

conceitualizar o que é topofobia. Dylan Trigg (2016) contextualiza a topofobia enquanto uma desordem generalizada da espacialidade e da incorporação – esta última concebida com um conjunto de práticas sociais e culturais que são embutidas no corpo dos sujeitos.

Segundo Rocha (2003), quando vivenciamos experiências pessoais em um dado lugar, podemos desenvolver dois sentimentos resultantes dessas experimentações: a topofilia, que é simplesmente o amor por este lugar; ou a topofobia, que consiste em desvirtudes como a repulsa, o medo e o ódio por este mesmo lugar – sendo esta última, a topofobia, o objeto conceitual de estudo do nosso artigo.

A vida na cidade grande, como sabido, é um verdadeiro desafio. Segundo Simmel (1903), nossa psiquê é tomada por um estado constante de ‘vida nervosa’, estimulado em cada indivíduo pelas drásticas transformações de sua rotina, condicionadas aos desassossegos do dia a dia na metrópole, fazendo com que cada um tenha a percepção dessas perturbações tanto de forma interna como externa.

Essas inquietações do cotidiano urbano vão, dia após dia, contribuindo para a intensificação da aversão de uma pessoa contra um lugar, no caso em tela: a cidade – e mais especificamente para esta pesquisa, os meios de transportes públicos:

(...) Por causa do costume, das circunstâncias, ou do próprio ambiente, as experiências de paisagem e de lugar podem ser topofóbicas. Literalmente, isso significará que estamos com receio ou medo delas, e rejeitados por elas, mas exatamente como o significado de topofilia foi ampliado, parece ser permissível estender a definição de topofobia para incluir todas as experiências de espaços, lugares e paisagens que são de algum modo desagradáveis ou induzem ansiedade e depressão (RELPH, 1979: p. 20).

As doenças citadas no fragmento do texto de Relph são sintomas de uma saúde mental prejudicada. E como visto, com base nele, a topofobia, em seu ponto máximo, pode causar essas consequências patológicas. A presente investigação busca inclusive averiguar se os usuários do transporte público da cidade carioca, ao passo em que o utilizam, podem gerar em si esses transtornos.

Para além do estado mental abalado, a topofobia afeta de igual modo o corpo. Trigg (2016) relaciona uma série de efeitos colaterais gerados a partir desta reação

do indivíduo às aflições do mal-estar sentido em um espaço ou lugar desacolhedor. Os sintomas vão desde frio, suor, tremor até hipocondria.

Esse medo mórbido de certos lugares (RELPH, 1979) se dá através de uma vinculação negativa do sujeito durante a leitura de um signo. Este signo, que é o resultado do processo que a consciência faz de mediar um sujeito e um fenômeno, pode ser de vários tipos, como uma rua ou uma cidade (ROCHA, 2003). E como visto, é realmente possível que ocorra um adoecimento mental nas pessoas que são acometidas por sensações severamente soturnas que quebram a conexão positiva com aquele lugar após sucessivas experiências inóspitas (SOUZA JÚNIOR & SOUSA, 2025).

Entretanto, Trigg (2016) traz a perspectiva de que a topofobia pode ser vista como uma tentativa do ser em evitar sentir os sintomas mais perturbadores desse fenômeno. Em consequência disso, o ser humano fóbico se torna obcecado por encontrar escapes que o salvaguardam de encarar o medo que ele possui. Ou seja, reações como a obsessão em fugir de um lugar desprezível vêm como um meio de proteger a pessoa de um mal maior como, por exemplo, a ansiedade.

A topofobia surge normalmente em oposição à topofilia. Bem como resume Hoelscher (2006), ao mesmo tempo em que uma paisagem que seja afável pode ser amada, de modo topofílico; uma paisagem que seja amedrontante pode produzir emoções aversivas. E como resultado dessas duas vivências, um sujeito pode tanto intervir de forma topocídica naquele lugar, colaborando para destruí-lo — no caso da topofobia; ou então interferir naquele espaço com a topo-reabilitação, isto é, recuperando e conservando um lugar — no caso da topofilia.

O histórico da cidade, a mobilidade urbana e a geograficidade do ser que nela vive

A cidade é um signo e ela é repleta de outros signos. Ela é identificada como um texto não-verbal e lê-la se torna possível através do acionamento de seus signos para provocar os sentidos e as sensações a fim de detectar suas formas, volumes e movimentações. A perspectiva que se extrai a partir desse ato de ler esse organismo urbano vem da própria percepção do sujeito que a faz (ROCHA, 2003).

A cidade pode ser entendida como um local onde as experimentações e vivências dos seres em lugares, paisagens e espaços geram contextos onde ocorrem processos de intercorporeidades (comunicação entre corpos) e intersubjetividades (comunicação entre as consciências individuais), contribuindo para o ideário espacial, cultural e social que se tem sobre ela (SOUZA JÚNIOR & SOUZA, 2025).

Lynch (1960) atribui à cidade o significado de objeto de observação dos seus habitantes. Para ele, há cinco elementos principais que compõem a cidade e que são contempladas pelos seus residentes: as vias — canais de movimento como as ruas; os limites — locais que sofrem obstrução na sua contiguidade como uma orla litorânea ou muros; os bairros — lugares com características em comum e identificáveis; os cruzamentos ou nós — esquinas ou transversalidade de avenidas; e os pontos marcantes — edifícios, estabelecimentos comerciais ou monumentos.

A mobilidade urbana acontece em todos esses elementos que integram a cidade, porém, é preponderantemente nas vias e nos bairros, onde há a circulação dos modais de transporte e de passageiros, que ela se acentua. Os cruzamentos e os nós são locais que de igual forma servem para a locomoção de pessoas, mas entram para esta análise em menor escala, por serem complementares.

A cidade, enquanto espaço geográfico, é o ponto de localização de objetos e lugares (TUAN, 1983). Enquanto centro capitalista, originou-se a partir de processos espaciais que foram as causas diretas para a organização espacial desproporcional que se constituiu ao longo da sua história (CORRÊA, 1989). O contexto da mobilidade na cidade encontra uma de suas raízes nesta configuração espacial desigual.

Faz-se propício estabelecer as partes que compõem uma cidade, de modo que se prossiga esta investigação com uma designação fidedigna sobre o que a forma. Afinal, é ideal conhecer o conteúdo abordado. Com isso, Louis Wirth (1967), ajuda a reunir esses elementos num só panorama:

A predominância da cidade, especialmente da grande cidade, poderá ser encarada como uma consequência da concentração, em cidades, de instalações e atividades industriais e comerciais, financeiras e administrativas, de linhas de transporte e comunicação e de equipamento cultural e recreativo como a imprensa, estações de rádio,

teatros, bibliotecas, museus, salas de concerto, óperas, hospitais, instituições educacionais superiores, centros de pesquisa e publicação, organizações profissionais e instituições religiosas e beneficentes (WIRTH, 1967: p. 92).

Se para a Geografia da Percepção, o espaço é constituído da soma relacional entre dois fatores basilares: o mundo vivo e a subjetividade (PEREIRA et al., 2010), aqui, seguramente, pode-se classificar a cidade, com a dimensão da mobilidade, como sendo este mundo em que vivem os personagens que possuem essas subjetividades, isto é, os cidadãos.

Como visto em Wirth (1967) e reafirmado por Corrêa (1989), a cidade é um centro de fluxo de capitais, mercadorias, pessoas e ideias. E por isto, tornou-se um núcleo de espraiamento de redes de transportes inter-regionais — em conexão com o mundo afora — e intraurbanos — visando atender ao crescente mercado de trabalho em seu interior.

Corrêa (1989), ao traçar uma linha histórica sobre o crescimento das cidades, dentre os séculos XIX e XX, evidencia que a malha de transportes tendia sempre para as regiões centrais das cidades, a fim de atividades econômicas ali situadas. Esta instalação concentrada dos transportes é uma das razões a explicar a oferta irregular dos modais de locomoção para outras zonas das cidades que se presencia até os dias atuais.

Conforme foi ocorrendo a organização geográfica da cidade ao longo dos anos, a implantação dos eixos de fluxos de transporte, tanto interiormente quanto exteriormente, passaram a funcionar como ponto de confluência do tráfego urbano, bem como meio de baldeação para bairros longínquos. No mesmo compasso, a fixação da oferta de uma variedade de serviços, como depósitos de produtos e hotéis, atraiu a vinda de migrantes e visitantes (CORRÊA, 1989). Trazer esses processos históricos à pauta é pertinente para entender a massividade da cadeia de transportes das cidades desde então.

Com a massificação da rede de transportes e o inchaço dos centros das cidades, há um movimento de descentralização dos centros urbanos, por conta da intensificação dos congestionamentos e onerosidade do sistema de transportes. Este desinchamento só se viabilizou pela facilitação da oferta de outros modais de transportes mais flexíveis, como os ônibus. Contemporaneamente a isto, o

surgimento de subcentros de comércio e serviços incentivou o redirecionamento do transporte intraurbano. No caso do Rio, Madureira, Tijuca e Méier são bons exemplos disso (CORRÊA, 1989).

Similarmente, a cidade, por causa desses processos inerentes à urbanização, vira um espaço de segregação, provocado substancialmente pela classe dominante e o Estado — dado pelo controle de terras, pela incorporação imobiliária e por construções. Este “apartheid” espacial empurra as classes baixas para lugares distantes na metrópole. Com isto, surgem também as favelas, que foram primariamente local de assentamento de imigrantes e pobres expulsos das áreas revitalizadas. A obstrução na mobilidade para essas populações encontra suas raízes nesses fatos históricos (CORRÊA, 1989).

As explanações acerca da história geográfica da cidade acima retratadas já sintetizam o porquê de a mobilidade urbana ser como é atualmente. De todo modo, é proveitoso especificar o caso para o padrão das cidades da América Latina, como o Rio de Janeiro. Nisto, Corrêa (1989) sumariza as três fases vividas neste cenário:

A primeira, entre 1500 e 1850, quando a elite residia no centro; a segunda, de 1850 a 1930, período de expansão das exportações, surgimento da classe média e consolidação da elite ligada à terra, comércio e indústria, além de bondes e trens estimulando novas áreas residenciais e a elite migrando para loteamentos exclusivos, enquanto migrantes e classes médias ocupavam o centro e áreas próximas à periferia; e a terceira, a partir de 1930 até hoje, marcada pelo crescimento das migrações e pela periferização das cidades, com loteamentos populares, autoconstruções e conjuntos habitacionais implantados pelo Estado.

Este recorte histórico não é meramente ilustrativo. Afinal, ele explica a formação da cidade e traz as correlações deste processo com a mobilidade. Posto isto, é propício visualizar como o ser se percebe inserido neste mundo urbano.

A dinâmica que envolve a vivência do ser humano inserido no mundo vivido é o que produz a geograficidade. Inicialmente, esta geograficidade pode não ser sensivelmente sentida, visto que ela é a ligação entre todos os sentidos do corpo humano com o espaço ao seu redor. Entretanto, rupturas poderosas durante as experiências das pessoas podem despertar sua consciência para a existência da geograficidade (RELPH, 1979).

E por isso mesmo que o homem se coloca não somente como um mero espectador do mundo à sua volta. Pelo contrário, este indivíduo é um agente ativo na construção desse mundo e na edificação da sua realidade (DUARTE JÚNIOR, 2004). Tão logo, a geograficidade se dá a partir dessa relação constante entre sujeitos humanos e os ambientes à sua volta, podendo ela ser uma experiência positiva ou má (RELPH, 1979).

É relevante citar que os mundos vividos, os ambientes e os espaços são múltiplos, variados e diversos e que, conseqüentemente, dão origem a diferentes perspectivas, pontos de vista e percepções da realidade. Essas apreensões do real, do que se vê e se percebe geram uma variedade de verdades que podem ser científicas ou filosóficas (DUARTE JÚNIOR, 2004).

Cabe salientar que todo sujeito, que concebe uma verdade baseada na realidade que o mesmo visualiza e se conecta com o mundo ao ser redor, além de vivenciar a geograficidade, torna-se também um geógrafo. Não necessariamente um geógrafo acadêmico ou técnico, mas um geógrafo empírico, que entendeu que analisar os espaços e lugares à sua volta lhe confere autonomia na compreensão da realidade e no enriquecimento de suas experiências (RELPH, 1979).

Por fim, é oportuno destacar que a expressão da realidade, da verdade e da percepção só podem ser interpretadas e traduzidas pelo ser através da palavra. Afinal, o mundo nada mais é do que a reunião de coisas com nomes, estes que são emprestados pelos homens (DUARTE JÚNIOR, 2004).

A METODOLOGIA DA PESQUISA E O USO DE ENTREVISTAS SEMIESTRUTURADAS COMO FERRAMENTA DE CAPTAÇÃO DOS DADOS

A atual pesquisa tem como foco a exploração do conceito de topofobia e de sua possível ocorrência na utilização dos modais de transporte público carioca pelos seus passageiros. Dentro desse contexto, a cidade é concebida como o mundo vivido, com a dimensão da mobilidade urbana sendo o objeto de estudo principal dentro desse universo. O que se busca aferir tão logo é se esses espaços coletivos de transporte podem causar nos viajantes sentimentos e sensações de aversão ou repulsa, resultando numa experiência topofóbica. A teoria de geografia da percepção

e da fenomenologia são o que embasam o estudo da realidade vivida e encarada por essas pessoas, calcada por pensadores como Edward Relph (1976 e 1979) e Yi-Fu Tuan (1980 e 1983). Como já mencionado, o público-alvo deve ser composto por indivíduos que usufruem desse serviço. O grupo escolhido foi o de universitários de Geografia do Colégio Pedro II.

Após essa síntese, é possível realizar uma classificação metodológica desta investigação. Em primeiro lugar, é justificável definir esta pesquisa como do tipo aplicada. Segundo Laville & Dione (1999), este tipo usa de conhecimentos já disponíveis para solucionar questões, aprofundar a compreensão de um problema e sugerir novos temas a serem abordados. Logo, o encaixe nessa categoria se explica, visto que aqui não se pretende apenas discutir o conceito de topofobia, mas verificar sua manifestação prática em espaços coletivos de mobilidade.

A pesquisa objetiva ser descritiva e exploratória, pois o que se pretende é descrever as características de um fenômeno dentro de uma população. A abordagem da pesquisa é altamente qualitativa e idiográfica. Assim o é porque pesquisas deste porte trazem reflexões humanas acerca desses próprios indivíduos e das suas interações em sociedade. Elas têm um enfoque na descrição e no entendimento de um fenômeno, além de objetivar a interpretação, a linguagem e o discurso na compreensão de um contexto individual (GONDIM, 2003). Este perfil de pesquisa está ligado ao que se quer extrair deste tema: as percepções particulares das pessoas de suas rotinas com o sistema de transporte.

O arcabouço teórico-científico é ancorado pela geografia fenomenológica e da percepção. Essas teorias fazem uso de ferramentas metodológicas que são centrais neste estudo, conforme elenca Pereira et al. (2010): o questionário, a entrevista e o depoimento. Elas prezam por fatores como apreensão e avaliação do indivíduo acerca de um espaço — que neste caso são os meios de transporte —, pois as noções constituídas de espaço e lugar são geradas pelas ideias de percepção e comportamento, por exemplo; além disso, essas teorias também dão prioridade a elementos como subjetividade, sentimentos e experiências, que são fundamentais para o contexto da investigação da topofobia na mobilidade urbana.

O conceito medular deste trabalho é a Topofobia. Laville & Dionne (1999) explanam a ideia de conceito como “(...) representações mentais de um conjunto de

realidades em função de suas características comuns essenciais” (p. 91) e, ainda, apontam para ele enquanto “(...) uma categoria que estabelece um caso geral a partir de um conjunto de casos particulares aparentados por suas características essenciais.” (p. 91).

A partir destas considerações, é aceitável qualificar a topofobia como uma tendência que indica, como cunhado por Tuan (1980), as experiências negativas que os indivíduos podem ter com o espaço, seja por causa de sua hostilidade física — lugares perigosos, insalubres ou inseguros — ou por associações simbólicas e culturais — memórias ruins ou estigmas sociais. Este conceito é o balizador oficial que mede, nesta sondagem, a qualidade das experimentações que as pessoas têm no transporte público do Rio.

Para a coleta de dados, Gil (2002) lista as três ferramentas disponíveis: questionário, formulário e entrevista. A entrevista, via pela qual uma pessoa formula questões e uma outra responde, é o meio de captação de informação escolhido para este trabalho. Entretanto, convém dizer que um questionário de perguntas foi montado para interpelar os entrevistados acerca do tema. Essas perguntas não foram respondidas por escrito, como alude o texto de Gil ao falar sobre o significado de questionário: “Por questionário entende-se um conjunto de questões que são respondidas por escrito pelo pesquisado.” (GIL, 2002, p. 115), mas, sim, de forma oral e tendo sido transcritas posteriormente, catalogando-se as informações obtidas.

A entrevista é chamada por Gil (2002) de técnica de interrogação. E ele assevera a qualidade deste procedimento ao afirmar que, por meio dele, o entrevistado exprime, dentre outras coisas, o que sente, deseja, crê ou espera. Para este trabalho, isto certamente foi bastante enriquecedor, visto que ele busca tratar das percepções pessoais sobre um espaço público. Ademais, a entrevista tem seus aspectos positivos corroborados por ser mais democrática, possibilitando incluir aqueles que não sabem ler ou escrever e proporciona ao entrevistador a chance de visualizar as linguagens corporais dos participantes durante a conversa. Para a pesquisa, isso certamente agregou muito na avaliação das respostas, pois permitiu ao entrevistador enxergar reações como hesitação, desabafo e raiva — indícios importantes para a identificação da topofobia na mobilidade.

O questionário de perguntas que posteriormente funcionou como base para o roteiro da entrevista contou com 11 questões no tocante à existência de topofobia na mobilidade urbana. A formulação das interrogações procurou seguir as boas práticas erigidas por Gil (2002) no que tange primordialmente à não fuga do tema; à clareza do assunto; a um limite decente de perguntas, tornando a entrevista compacta e não enfadonha; à não ambiguidade de interpretações; e à sequência de iniciar o diálogo com perguntas mais simples e terminá-lo com as mais complexas.

Vale salientar que as perguntas também solicitaram informações sobre quais modais de transporte as pessoas mais utilizavam, além de seus bairros de moradia e os trajetos que costumam fazer corriqueiramente. Foi indagado se características pessoais dos respondentes como o gênero e a sexualidade poderiam influenciar nessa parte de suas vidas. E quais melhorias eles implementariam na infraestrutura do serviço se tivessem a chance. Algumas menções a reportagens jornalísticas devem aparecer na área dos resultados das entrevistas, de forma a respaldar algumas mensagens passadas pelos integrantes.

Com o auxílio do manual de entrevistas semiestruturadas de Taísa Guazi (2021), foi possível realizar essa técnica de maneira produtiva. A opção por seguir o esquema que contém as seis etapas basilares do processo de execução das entrevistas semiestruturadas — elaboração e testagem do roteiro de entrevista; contato inicial com os participantes; realização das entrevistas; transcrição das entrevistas; análise dos dados e relato metodológico — tornou factível garantir o rigor metodológico dessa prática.

Assim, ao utilizar entrevistas em uma investigação, apresente uma descrição pormenorizada de todas as etapas e de todas as decisões metodológicas tomadas ao longo do processo: relate, em detalhes, como foi a seleção dos participantes, como se deu a construção e a testagem do roteiro de entrevista, como os participantes foram contatados, como a entrevista foi realizada e transcrita e como os dados foram analisados (GUAZI, 2021: p. 16).

Guazi (2021) qualifica o roteiro como instrumento de grande valor em uma entrevista semiestruturada. Após sua aplicação, o entrevistador terá como cotejar as respostas coletadas dos participantes, isto é, compará-las a fim de buscar semelhanças. No caso do presente trabalho, isso é vital, pois é esse processo que viabiliza respaldar a hipótese de que a topofobia é uma reação latente na locomoção

dos cariocas. Em seguida, a autora aponta para a necessidade de testagem do roteiro em vistas de validá-lo como um método eficaz. Esta etapa foi feita com uma respondente. E o sucesso dessa entrevista-teste viabilizou a continuação da utilização do roteiro.

O vigente roteiro contém todos os detalhes das entrevistas que viriam a ser realizadas. Nele, listei os temas predominantes dos encontros: topofobia e mobilidade urbana sob a ótica da geografia da percepção. Elegi o público-alvo, com o discernimento de que este deveria ser composto por pessoas que utilizam rotineiramente os meios de transporte da cidade do Rio. Com isso, defini-o como os universitários do curso de Geografia do Colégio Pedro II. Empenhei-me em trazer um grupo de pessoas que fosse o mais próximo possível de representar proporcionalmente o todo. Com base em Gil (2002), a amostragem estratificada é a que mais chega perto de explicar esse nicho selecionado.

Para isso, fiz uso do site eletrônico oficial do Colégio Pedro II. Nele há um recurso chamado 'CPII em Números' que exhibe dados fidedignos do perfil dos estudantes. Na comunidade universitária de geografia da instituição, até o ano de 2025, há um quantitativo de 257 alunos, sendo 32% do sexo feminino e 67% do sexo masculino (1% não declara seu gênero). Quando são divididos por cor, tem-se o seguinte: 45% são brancos; 46% são pardos e pretos (não-brancos); 9% estão como não declarados — estes percentuais foram arredondados. Esses marcadores sociais, como o sexo, são citados por Gil (2002) como indicadores que ajudam a espelhar aquela parcela da população em um levantamento.

Dessa forma, um contingente de oito indivíduos foi designado para simbolizar o conjunto total. Visando retratar proximamente o perfil do conglomerado maior, a divisão se deu da seguinte maneira: desses oito, cinco são homens e três são mulheres; quatro se declaram brancos e os outros quatro se declaram como pretos ou pardos (não-brancos); cinco moram na Zona Oeste¹ do Rio, dois se localizam na Zona Norte e uma reside na Baixada Fluminense. Baseando-se no CPII em

¹ ¹¹As entrevistas foram realizadas previamente à nova regionalização das zonas da cidade. Com a Zona Sudoeste tendo sido criada oficialmente em 9 de setembro de 2025, apartando-se da Zona Oeste, via decreto municipal da Prefeitura, de acordo com o Jornal Metrôpoles.

Números, a maioria dos universitários se concentra na Zona Oeste da cidade, justificando o maior número de entrevistados dessa região².

O ciclo subsequente da estruturação das entrevistas é denominado como 'o contato inicial com os participantes'. Nele, Guazi (2021) pontua que é imprescindível contatar os convidados por algum meio de comunicação, informando-os das alternativas de lugar para a ocorrência do encontro, podendo este ser presencial ou virtual; além disso, é preciso ajustar data e horário da conversa e indicar o tempo previsto de duração; por fim, é requerido explicar os motivos pela escolha daquele indivíduo.

No caso em tela, o convite foi pessoalmente feito dentro do Campus Realengo II, diretamente com os selecionados, mesmo lugar no qual as entrevistas se sucederam; a previsão de duração da perquirição foi de 30 minutos e, após acontecida, este foi realmente o tempo, em média, levado para concluí-la; as razões para a convocação daqueles integrantes foram comunicadas no momento do convite — resumidamente, foram chamados os estudantes que faziam uso intenso dos modais de locomoção.

Na etapa subsequente, de realização das entrevistas, as recomendações de Guazi (2021) foram aderidas, tal qual a pontualidade, o conforto no local do evento, a cordialidade entre as partes, a entrega do termo de consentimento (TCLE) para leitura e assinatura do interrogado e a gravação da conversação para a decorrente transcrição das falas — esta última foi, de igual modo, acordada com o respondente. Alguns encontros foram presenciais e outros via telefone, e todos obedeceram às mesmas procedências.

O quarto passo continuou a seguir as diretrizes de Guazi (2021). A transcrição das entrevistas foi adaptada conforme o padrão não-naturalista que focou nas informações verbais dos participantes, visto que seus relatos já forneciam um rico acervo de dados. Em conjunto, foi utilizado como referência o artigo científico 'A Travessia dos Dantes', de Eduardo Rodrigues (2020) como aparato para direcionar o modelo e formato de transcrição das entrevistas. Cabe frisar ainda que as

² ²²A distribuição dos participantes foi feita com a intenção de refletir o todo, porém sem incorrer na sub-representação de algumas categorias, como a de pessoas do sexo feminino e a de moradores da Zona Norte. Para isso, foram feitos ajustes na proporcionalidade.

transcrições foram feitas a partir de uma compactação das informações mais relevantes obtidas de cada entrevista para o tema em tela.

O quinto estágio, da análise de dados, corresponde às estratégias aplicadas pelo investigador no tratamento das informações colhidas. Guazi (2021) elenca os três métodos acessíveis: análise de conteúdo; análise do discurso; e interpretação analítico-comportamental. Optou-se aqui, então, por adotar a análise de conteúdo como tática neste momento, pois ela favorece a interpretação qualitativa das respostas e a quantificação da repetição de palavras e temas que, a valer, auxiliam na identificação das tendências topofóbicas nas experiências dos sujeitos. Ainda, a pensadora preconiza a indispensabilidade da privacidade dos entrevistados por meio de notações mnemônicas como números ou nomes fictícios — exigência que será assegurada neste escrito.

A finalização desse processo se dá com o relato metodológico, ou seja, a própria descrição postada neste tópico compõe essa última fase, proposta por Guazi (2021). Esta prática de informar o passo a passo dos métodos garante que a ciência se replique, se reproduza e se legitime. E a fim de dar maior transparência ao processo, o apêndice com as perguntas da entrevista será anexado ao final deste material (Apêndice – As Perguntas da Entrevista).

DISCUSSÃO DOS RESULTADOS COLETADOS: A SENSIBILIDADE TOPOFÓBICA NAS RUAS E NOS TRANSPORTES DA METRÓPOLE CARIOCA

A epistemologia fenomenológica de Merleau-Ponty (1999), para além de muitas outras coisas, contribuiu para que a Geografia, em sua área humanista, se empenhasse em entender como os indivíduos percebem e atribuem significado aos lugares. Gondim (2003) diz que, o ato de estudar grupos humanos torna possível conhecer suas percepções de mundo, atitudes e representações sociais. Já Laville & Dione (1999) complementam essa premissa ao declarar que um problema só se transforma em um problema de pesquisa quando ele afeta a vida de uma ou mais pessoas e gera dilemas sociais. Com base nisso, é coerente afirmar que a problemática deste trabalho, que versa sobre a locomoção conturbada das pessoas no meio urbano, faz-se legítima, pois ela afeta um grande número de indivíduos.

Diante disso, é imprescindível descobrir diretamente da fonte, ou seja, dessas pessoas, se esse problema é real.

Os *feedbacks* obtidos por essas pessoas que regularmente vivenciam a questão transportes públicos da cidade (trem, metrô, BRT, van, kombi, barca, ônibus e VLT) serão agora revelados. A primeira participante relata como é o seu contato diário com esse ambiente:

Resido no bairro de Campo Grande. Nos itinerários que faço diariamente, indo estudar ou ao trabalho, uso o ônibus, o trem e o BRT. A percepção que tenho do transporte é de que ele é extremamente desconfortável e deteriorado. A estrutura dos veículos dos três meios que utilizo sofrem com a falta de assentos, com a sujeira lameada dos ambientes e até com a existência de bichos em seu interior. Tenho, inclusive, preocupação com a conservação das minhas roupas, pois, no dia a dia dentro desses carros, elas podem estragar. Confesso que me estresso bastante, especialmente porque é uma “guerra” diária para chegar ao meu destino. Além disso, sinto-me o tempo inteiro em estado de alerta, procurando sempre ver onde estão as mãos das pessoas, por medo de roubo. Essa situação toda faz a minha vontade de ir às aulas da faculdade diminuir em 95%. O receio de ser assaltada, de sofrer assédio e até mesmo de me deparar com pessoas desequilibradas, durante a minha locomoção, me faz querer desistir da graduação. Chego a ter que sair mais cedo das aulas para não correr o risco de perder a condução de retorno para casa. Seja dentro do transporte ou nas ruas, a sensação de perigo é constante e o que me alivia um pouco é pensar positivo e focar na minha espiritualidade. E sobre a questão da topofobia, ela é, sim, presente no meu deslocamento diário. Sinto a minha saúde mental conturbada por causa disso e chego a ter muito pânico e ansiedade. Considero que o fato de ser mulher me torna muito mais vulnerável no meu ir e vir. Por fim, se posso dizer algo positivo, diria que talvez eu veja o metrô como único exemplo que mais tem dado certo.

O relato acima vai de encontro ao que se viu em Relph (1979) e que foi comentado também por Souza Júnior & Sousa (2025) de que certos lugares despertam, por conta de suas características desagradáveis, emoções fóbicas como a insegurança e a repulsividade. Essa realidade é amplamente noticiada em portais de notícias. O Jornal de Minas, em sua coluna de 2023, escrita por Angela Mathylde, noticiou a crise mental crônica pela qual passam os usuários do transporte coletivo. A reportagem teve seu foco na cidade de Belo Horizonte (MG), mas este fato não impediu que a colunista fizesse um recorte nacional. Ela informa que adversidades como atrasos, superlotação e falta de conforto fazem parte da vida de 65% da

mobilidade dos brasileiros. E aponta para o risco de que, em situações severas de estresse contínuo, esses indivíduos podem enfrentar baixa produtividade no trabalho e sofrer burnout. Ligada a esse cenário, uma segunda participante descreve sua rotina pelas ruas e modais do Rio de forma bastante enfática:

Moro na Baixada. Quando avalio o serviço do transporte público, classifico-o como precário, lotado e de baixa qualidade. Gostaria de poder fazer minhas viagens sentada, mas quase nunca é possível. Já senti vontade de chorar de desespero só por estar dentro do ônibus. Nas manhãs, as viagens são torturantes, especialmente por causa da superlotação. Perco muito tempo no transporte e vejo que ele me deixa mais cansada do que o meu trabalho. A rua é muito insegura para mim. Quando você me pergunta sobre topofobia, posso te dizer que o que mais sinto é raiva. Preciso buscar caminhos alternativos mais seguros para ir trabalhar, pois tenho pavor de passar por um viaduto específico que fica no meio do trajeto. Sou mulher e confesso que já sofri assédio à luz do dia, dentro da condução, quando estava indo para o serviço. Incomoda-me também o fato de o motorista ser tanto condutor como trocador. Esse acúmulo de funções faz a viagem demorar mais. Gostaria de ter a volta dos cobradores nas linhas de ônibus. Se ao menos isso acontecesse, estaríamos em melhor situação!

Esse segundo relato reafirma a topofobia sentida por uma pessoa na mobilidade e também denuncia o fato de que ser mulher a torna uma cidadã mais suscetível a mais tipos de violências. Essa declaração não é solitária. De acordo com uma reportagem de 2021 da CNN Brasil, um levantamento feito pelo Instituto Patrícia Galvão mostrou que 81% das mulheres já foram vítimas de violência nos deslocamentos. A seguir, uma terceira participante ressoa as reclamações anteriormente vistas por conta do gênero e acrescenta mais informações ao grau de topofobia vivenciado em sua locomoção:

Vivo em Realengo. Quando vou a algum compromisso em Madureira, por exemplo, enfrento viagens lotadas. Já quando o meu destino é Campo Grande, o problema é que preciso esperar por muito tempo no ponto para pegar um ônibus. Dentro da condução, o desconforto é grande, as pessoas passam esbarrando e são mal-educadas. Quando estou andando a pé para algum lugar, inclusive para a faculdade, o meu sensor de segurança varia conforme o movimento de pedestres. Se a região estiver movimentada, fico calma; do contrário, fico aflita. Andar em Realengo de dia é até aceitável, já à noite é complicado. Passei por situações em que precisei me deslocar a pé pelo bairro, enquanto chovia, voltando da faculdade ou de algum outro local.

Qualquer som de carro ou moto me apavorava. Cheguei a ter que contratar um motorista privado para me levar de volta para casa, pois as aulas terminavam tarde. Para isto, tive que despendir um orçamento que não tinha no momento, o que afetou a minha saúde financeira. Isso porque não há linhas que passam pelo campus e me deixam próxima de casa. Por isso, se tivesse que dar uma nota ao sistema de transporte, esta seria 3. Agonia, medo e ansiedade são sentimentos que tenho no meu ir e vir. E sim, sofro com essa sensação de topofobia. Considero o fato de ser mulher como um fator de influência nas violências que posso vir a sofrer no meu andar pela cidade. Por fim, penso que um fator possível de melhoria em toda essa questão seria a instalação massiva de ar-condicionado em toda a frota.

A reportagem da CNN Brasil menciona que outros grupos minoritários, como a comunidade LGBTQ+, similarmente alegam sentir mais medo ao se locomoverem pela cidade. Dentro desse contexto, é oportuno reforçar que, como avaliado por Trigg (2016), a topofobia é uma fobia que provoca outras fobias, como a agorafobia, e é também estimulada por outras, como a homofobia, que é relatada no caso a seguir, por parte do nosso quarto participante:

Sou da Ilha do Governador. Ando muito pela cidade, pois vou de casa para o trabalho e dali para a faculdade. O que mais uso é o ônibus e o BRT. O trem é mais ocasional, porque o preço está nas alturas! Ainda faço uma boa parte desse meu percurso a pé, quando estou na Ilha. Eu considero o ar-condicionado na condução uma necessidade, e não um artigo de luxo. A falta dele me indigna demais. Dos modais que pego, o ônibus é o que menos me agrada; daria uma nota 4 se tivesse que avaliá-lo. Sinto uma sensação de abandono, por parte do poder público, e de tristeza quando preciso utilizar o serviço. Já faltei às aulas por causa do trânsito massivo da cidade. E costumo gastar cerca de seis horas do meu dia me locomovendo. Esse tempo perdido poderia se reverter em mais horas de sono pra mim, mas infelizmente por ora não é possível. Já me mudei de bairro por causa da insegurança das ruas e da questão da oferta de transporte. Jamais mexo no celular quando estou na rua por razões óbvias. A minha topofobia se estende até mesmo para o fato de eu ter aversão a algumas linhas de ônibus, pois muitas delas têm muitos insetos. Já sofri gordofobia, por conta da estrutura não adaptada dos modais, e presenciei homofobia dentro do transporte público. Eu vejo uma disparidade muito grande na qualidade do serviço entre as zonas periféricas e as mais abastadas da cidade. No subúrbio, parece que o transporte é feito apenas para transportar o trabalhador ao seu local de trabalho e depois levá-lo de volta para casa. Se eu pudesse fazer algo para nos colocarmos em uma melhor situação quanto a isso, ampliaria e aperfeiçoaria o transporte sobre trilhos, pois eles me parecem mais eficazes.

Silva & Matos (2017) discutem essa diferença de percepção a depender de qual lugar se está na cidade e de quais grupos sociais que lá estão localizados. A discrepância na infraestrutura do sistema de transporte entre as zonas ricas e pobres do Rio de Janeiro é perceptível. E sobre isso, um quinto participante tece críticas, que fazem coro ao que foi exclamado pelo nosso entrevistado anterior:

Atualmente, localizo-me no bairro do Camorim. Confesso que senti uma piora no número de veículos rodando nos últimos três anos. No final de semana, enfrento desafios quando quero sair para me divertir e depois na volta para casa. A Zona Oeste é muito desassistida de transportes nos dias de fim de semana. Nos dias de semana, caso eu ainda esteja na rua após as 22h, é certo que precisarei fazer baldeações para chegar em casa e isso gera um rombo no meu orçamento. Eu me sinto em risco quando estou em vias como a Linha Amarela e em certos pontos da Zona Norte da cidade. Hoje, estou numa situação melhor quanto à minha mobilidade por morar num bairro com um serviço melhorado. Mas quando estava em Campo Grande, tudo era muito precário. Eu me mudei, inclusive, por conta disso. Esse sentimento negativo da topofobia ocorre em mim quando estou longe de casa e posso encarar certa adversidade quanto à disponibilidade de transporte para retornar. Vejo que, em comparação com as outras áreas, a Zona Sul e o Centro são bem melhor abastecidas quanto ao transporte. Se pudesse, uma coisa que faria seria aumentar o fluxo das frotas durante as madrugadas.

Trigg (2016) argumenta que a topofobia ajuda a demarcar os limites entre um lugar e outro. Essa delimitação serve para definir o caráter de um lugar e restringi-lo. Subentende-se que a topofobia opera como um censor que distingue lugares que são apazíveis daqueles que nós menosprezamos. A fala do nosso sexto entrevistado exemplifica como os cariocas são culturalmente atentos à periculosidade de determinadas regiões da cidade.

Sou de Anchieta. Uso predominantemente o ônibus para os afazeres do dia a dia e o metrô para passeios e diversão. Tenho memórias ruins do trem sempre que preciso dele. No geral, o tempo de espera nele é absurdamente longo e eu costumo utilizar o BRT como alternativa. Gostaria que houvesse uma expansão do metrô para a Zona Oeste, pois trabalho lá, e ele é melhor que os outros. Os transportes, em partes, me trazem experiências ruins, pois o caos deles diminui a minha qualidade de vida, fazendo com que eu perca horas de descanso e lazer. Preciso sempre acordar mais cedo, pois nunca sei se alguma linha está em greve, por exemplo. Às vezes levo duas horas de casa para o trabalho e vice-versa. Felizmente, ando pouco a pé nos meus trajetos, pois as conduções que faço uso me deixam

perto do meu destino. Entretanto, tenho sim essa sensação de topofobia em lugares desertos e em certos bairros do Rio, que são perigosos. O temor de ser vítima de um assalto, se eu estiver em um local crítico, como a Avenida Brasil, aumenta esse sentimento.

Como sabido, as cidades são grandes centros de fluxo de pessoas, veículos e bens que circulam o tempo todo. Sobre isso, Wirth (1967) destaca que essa característica das cidades de serem sempre tão intensamente agitadas gera muito estresse nas pessoas que ali residem: “O necessário movimento frequente de um grande número de indivíduos num habitat congestionado ocasiona atrito e irritação.” (p.103). Ele ressalta ainda que essa euforia urbana é o que prejudica o bem-estar dos habitantes da metrópole, como lido a seguir: “(...) As tensões nervosas que derivam dessas frustrações são acentuadas pelo ritmo acelerado e pela complicada tecnologia sob os quais a vida em áreas densas têm de ser vivida.” (p. 103). O sétimo entrevistado evidencia o que se sublinha por esse autor:

Minha casa fica na Taquara e eu trabalho na Barra da Tijuca. Pego ônibus frequentemente e ando bastante a pé no dia a dia, por volta de uns 20 minutos, do ponto da condução até em casa. Afirmo que por muitas vezes não consegui embarcar num ônibus para ir à faculdade de tão abarrotado que estava. Ademais, os ônibus são lacrados e, quando estão lotados viram, fornalhas. Percebo uma sistemática falta de manutenção nos carros. Essa questão da quentura é o que mais me desespera, pois parece que estou numa lata de sardinha. Já aconteceu muito de eu não conseguir chegar a tempo do horário da janta no colégio e ficar com fome durante a aula. Isso me revoltava! Na rua, fico o tempo inteiro desperto sobre tudo ao meu redor e a qualquer movimentação estranha perto de mim. A topofobia se faz presente principalmente quando, no meu ir e vir, passo por manifestações e protestos, e temo aquele tumulto. Acontece também se eu estiver próximo a tiroteios. Inclusive, a rua, para mim, é pior do que o transporte. O único trunfo que tenho é a idade. O fato de ser ainda jovem me torna menos vulnerável a violências cotidianas que, certamente, vitimam em maior escala os mais velhos.

O oitavo entrevistado exemplifica a reflexão de Relph (1979) que circunscreve a topofobia como os maus encontros do ser com espaços e lugares e vai de encontro com o que Simmel (1903;1973) fala sobre a enervante vida na cidade:

Meu domicílio fica em Campo Grande. Os meios de transporte que mais uso são o ônibus, a van e o trem. O que me incomoda profundamente é a irregularidade nos horários que as conduções

passam, pois isto afeta significativamente a minha programação diária. Os ônibus são quebrados e as vans são lentas. Gostaria que a frota de carros fosse toda refrigerada — o Rio é muito quente! Os arredores das estações de trem pelas quais passo são muito sombrios. O transporte público me influencia de uma forma bastante negativa, tanto que passei a optar por ir de carro para a faculdade. Afinal, o valor que gasto com as passagens costumam corresponder à quantia que gasto com combustível. Já presenciei violências horríveis no transporte, como brigas. Quando estou andando na rua, meus nervos ficam à flor da pele. Sinto-me impotente e tenho mal-estar. A topofobia é mais latente para mim em certos bairros, como em Padre Miguel. O que melhoraria um pouco para mim seria a diminuição do preço da passagem.

Os retornos que foram obtidos pelos integrantes das entrevistas embasam a ocorrência de topofobia na mobilidade urbana do Rio. Para além disso, nota-se que, em diversos dos relatos apresentados, os participantes sempre comentavam sobre alguma ação política que poderia ser implementada a fim de melhorar o transporte na cidade. Percebeu-se também que muitos deles encontraram soluções próprias que mitigassem os percalços encontrados na locomoção de cada um.

No que concerne a isso, é propício citar Simmel (1903;1973) quando o mesmo reflexiona sobre como o sujeito que vive na cidade se adapta a essa rotina. É como se fosse criada uma espécie de couraça para se autoprotger das forças opressoras do cotidiano. Os órgãos humanos são aperfeiçoados em vista de lidarem com o ritmo frenético vivenciado por cada um desses indivíduos.

Por fim, vale destacar que a percepção apurada dessas pessoas sobre esses espaços coletivos de transporte confere o que Relph (1979) chama de geograficidade — o elemento da geografia que expressa o movimento do ser humano em se tornar um personagem que ativamente interage e reflete sobre o ambiente a sua volta. Processo este que só é possível de ser interpretado por intermédio de teorias como a da fenomenologia de Merleau-Ponty (1999).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Pôde ser percebido que a topofobia é uma resultante dessa equação que envolve o sujeito durante experiências infelizes no seu deslocamento pela cidade. Com isto, os modais de transporte, como o trem, o ônibus e o BRT, tornam-se locais topofóbicos, no sentido em que trazem sensações de desprazer para aqueles que os

utilizam. Isso, claro, é resultado de um sistema urbano deficitário que origina uma série de intempéries para os seus usuários: veículos superlotados, infraestrutura precária e atrasos.

Em segundo plano, nota-se que as ruas, por completarem esse eixo da mobilidade, sendo as vias de acesso aos domicílios, aos postos de trabalho e a outros locais de destino das pessoas, configuram-se também como lugares de experimentação topofóbica, uma vez que são ambientes em que muitas experiências ruins podem ser vivenciadas, como assaltos, assédios ou brigas. No contexto carioca, isso é bastante sensível, especialmente porque a cidade sofre com um crônico problema de segurança pública.

As entrevistas se revelaram como um aparelho metodológico eficiente e frutífero. Através delas foi possível conhecer as vivências das pessoas por meio de relatos aprofundados sobre o seu dia a dia na cidade, dentro desse âmbito do trânsito e da locomoção. De igual modo, as teorias geográficas serviram como um esteio que favoreceu a elaboração de conceitos de espaço, lugar e percepção.

Por fim, é viável dizer que a existência deste trabalho se justifica igualmente pela ainda moderada discussão na academia sobre assuntos deste nicho — que tratam da vivência fóbica do ser em determinados meios. Sendo assim, sua construção enquanto tal vem também para fornecer mais informações e mirar os holofotes sobre esse debate científico na geografia humanista — de espaços que produzem medo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRAGA, Danúbia. Pesquisa mostra que 81% das mulheres já sofreram violência durante deslocamentos. **CNN Brasil**, 16 out 2021. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/pesquisa-mostra-que-81-das-mulheres-ja-sofreram-violencia-durante-deslocamentos/>. Acesso em: 21 nov 2025.

BRAGA, Laura. RJ: Eduardo Paes sanciona lei que separa bairros e cria zona sudoeste. **Metrópoles**, 09 set 2025. Disponível: <https://www.metropoles.com/brasil/rj-eduardo-paes-sanciona-lei-que-separa-bairros-e-cria-zona-sudoeste>. Acesso em: 20 nov 2025.

CASTRO, Iná Elias de. O problema da escala. In: CASTRO, Iná Elias de. GOMES, Paulo César da Costa. CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. Disponível em: <https://geolivros.noblogs.org/post/2009/03/11/o-problema-da-escala/>. Acesso em: 08 nov 2025.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática S.A. 1989. 94 p. CPII em números: Graduação. 2 set 2025. Disponível em: https://lookerstudio.google.com/reporting/cbcc79cb-5184-4176-a2d7-af1c94894f2f/page/p_p3vrvmood. Acesso em: 10 nov 2025.

DUARTE JÚNIOR, João Francisco. **O que é realidade**. 10. ed. São Paulo: Brasiliense, 2004. GALM, Alessandro. **Codificação de dados em pesquisas: O que é e como fazer?** Disponível em: <https://alessandrogalm.com.br/codificacao-de-dados-em-pesquisas-o-que-e-e-como-fazer/>. Acesso em: 5 set 2025.

GIL, Antônio Carlos. 'Como Delinear um Levantamento?' In: **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002. p. 111-128.

GONDIM, Sônia Maria Guedes. **Grupos Focais como técnica de investigação qualitativa**: desafios metodológicos. *Paidéia*, 2003, 12(24), p. 149-161.

GUAZI, Taísa Scarpin. **Diretrizes para o uso de entrevistas semiestruturadas em investigações científicas**. *Revista Educação, Pesquisa e Inclusão*, v. 2, p. 1-20, 2021.

HOELSCHER, Steve. Topophilia. In: **Encyclopedia of human geography**. SAGE Publications (org.). 2006. Disponível em: https://sk.sagepub.com/ency/edvol/humangeography/chpt/topophilia#_. Acesso em: 01 nov 2025.

KRAUSS. Georg Simmel e a Atitude Blasé. YouTube, 10 abr 2024. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=rTUXrCmpixg>. Acesso em: 21 set 2025.

LAVILLE, Christian; DIONNE, Jean; SIMAN, Lana Mara (ed.). Do Problema à Hipótese: Problemática e Problema. In: **A Construção do Saber**: Manual de

metodologia da pesquisa em ciências humanas. Belo Horizonte: Artmed/UFMG, 1999. p. 85-102.

LYNCH, Kevin. A imagem da cidade e os seus elementos. *In: A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70, 1960. p. 57-102.

MATHYLDE, Angela. Transporte público compromete saúde mental dos usuários. **ESTADO DE MINAS**, 22 mai 2023. Disponível em: https://www.em.com.br/app/colunistas/comportamento-e-saude-mental/2023/05/22/noticia-comportamento-e-saude-mental,1496239/transporte-publico-compromete-saude-mental-dos-usuarios.shtml#google_vignette. Acesso em: 23 nov 2025.

MERLEAU-PONTY, Maurice. **Fenomenologia da Percepção**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999. p. 1-34.

MORENO, Jorge. **O Que é Hipótese**: Entenda seu Conceito e importância. Disponível em: <https://www.conhecimentosgerais.com/glossario/o-que-e-hipotese-conceito-e-importancia/>. Acesso em: 23 set 2025.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves; CORREIA, Idalécia Soares; OLIVEIRA, Anelito Pereira de. **Geografia Fenomenológica**: Espaço e Percepção. Caminhos da Geografia, Uberlândia, v. 11, n. 35, p. 173-178, set, 2010.

RELPH, Edward C. **As bases fenomenológicas da geografia**. abr, 1979. 25p.

RELPH, Edward C. **Place and Placelessness**. 1. ed. Londres: Pion, 1976. p. 9-21.

ROCHA, Lurdes Bertol. **Fenomenologia, Semiótica e Geografia da Percepção**: alternativas para analisar o espaço geográfico. Revista da Casa da Geografia de Sobral, Sobral, v.4/5, p. 67-79, 2002/2003.

ROCHA, Samir Alexandre. **Geografia Humanista**: História, conceitos e o uso da paisagem percebida como perspectiva de estudo. Curitiba: UFPR, n.13, p. 19-27, 2007.

RODRIGUES, Eduardo. **A “Travessia dos Dantes”**: alguns relatos etnográficos sobre o cárcere através de um projeto de ensino-extensão universitária no Rio de Janeiro. Anuário Antropológico, Universidade de Brasília, v. 45, n. 3, p. 246-263, set-dez. 2020.

SILVA, Kelly Cristina; MATOS, Ralfo. **Breves reflexões sobre a Geografia Humanística e a percepção e vivência em áreas públicas**. Revista da ANPEGE, v. 13, n. 20, p. 109-129, jan/abr, 2017. Disponível em: <https://ojs.ufgd.edu.br/anpege/article/view/6905>. Acesso em: 02 nov 2023.

SIMMEL, Georg. **A Metrópole e a Vida Mental**. (K. Wolff, Ed.)1973. Tradução de Sérgio Marques dos Reis.

SIMMEL, Georg. **As Grandes Cidades e a Vida do Espírito**. MANA: 1903. SOCIOLOGIA ANTES QUE ACABE. Georg Simmel e a Sociologia Urbana. Youtube, 11 nov 2020. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=Uati5r_Usl0&t=106s. Acesso em: 21 set 2025.

SOUZA JÚNIOR, Carlos Roberto Bernardes de.; SOUSA, Alexsandro Costa de. **Topoapatia, topofilia e topofobia**: aberturas emocionais dos lugares. Revista Tamoios, São Gonçalo, v. 21, n. 1, p. 74-101, 2025. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/tamoios/article/view/80845>. Acesso em: 31 out 2025.

SUESS, Rodrigo Capelle; LEITE, Cristina Maria Costa. **Ensino de Geografia e Geografia Humanista**: aproximações a partir da teoria paulofreiriana e dos Parâmetros Curriculares Nacionais de Geografia. Revista Brasileira De Educação Em Geografia, Campinas, v. 8, n.5, p. 175-197, jan/jun, 2018. Disponível em: <https://revistaedugeo.com.br/revistaedugeo/article/view/471>. Acesso em: 31 out 2025.

TRIGG, Dylan. **Topophobia**: A Phenomenology of Anxiety. Nova Iorque: Bloomsbury, 2016.

TUAN, Yi-Fu, 1930. **Espaço e lugar**: a perspectiva da experiência. Tradução de Lívia Oliveira. São Paulo: DIFEL, 1983. p. 3-21.

TUAN, Yi-Fu. **Topofilia**: Um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. São Paulo: DIFEL, 1980. p. 1-14.

WITH, Louis. **O Urbanismo como Modo de Vida**. In: VELHO, Otávio Guilherme (org.). O Fenômeno Urbano. Rio de Janeiro: 1967. p. 89-112.

APÊNDICE – AS PERGUNTAS DA ENTREVISTA

1. Qual é o seu nome, idade, gênero/sexo, cor/etnia e localização? Quais trajetos de distância considerável você costuma fazer na sua rotina e quais modais do transporte público utiliza para tal? Você realiza esse trajeto (parcial ou integralmente) a pé — isto é, em parte dessa locomoção você costuma caminhar?
2. Qual é a sua percepção geral acerca do transporte público carioca atualmente?
3. Qual seria a sua versão ideal para o transporte público carioca?
4. Qual o nível de conforto que você tem quando está utilizando o transporte público?
5. Quais melhorias você faria no sistema público de transporte caso pudesse e tivesse o poder para isto?
6. O uso do transporte público lhe traz percepções (sentimentos, sensações, emoções, pensamentos ou impressões) negativas?
7. De que forma, modo ou jeito o uso do transporte público carioca impacta no seu dia a dia (por exemplo, em seu rendimento no trabalho, no seu desempenho nos estudos ou na sua vida pessoal de forma geral)? Você sente que esta influência é positiva, neutra ou negativa?
8. Sabemos que muitas vezes o uso dos transportes para chegar até as nossas casas, trabalho ou estudo não são suficientes para nos deixar exatamente em nosso destino. Desse modo, é necessário realizar parte desse trajeto a pé. Se isso ocorre com você, diga: como você se sente ao realizar essa parte do percurso a pé? Quais são suas percepções ao se locomover a pé pelos lugares que precisa passar – pelas ruas?
9. Na Geografia, há um conceito chamado ‘topofobia’, que é a aversão, medo, pavor ou receio a determinados lugares, locais, espaços por conta das experiências ruins que eles trazem. Você considera que existe essa relação entre você, enquanto indivíduo/usuário, e o transporte público do Rio?
10. Você sente que as características de identidade afetam essa situação? Se sim, como?
11. Nesse final, diga-me quais são as suas considerações acerca desta pesquisa que estamos realizando: considera que ela é oportuna e útil para compreender melhor a relação entre os cidadãos cariocas e os meios de transporte da cidade? Você sente que faltou algo que deveria ter sido perguntado e não foi – se sim, o quê? Você gostou de participar? E por fim, como você avalia esta pesquisa/entrevista como um todo?