

## VICIADOS EM CARROS

Sina Arnold e Domenica Settle

Novas ciclovias. Passe livre nos ônibus. Aumento no preço dos combustíveis. Promoções especiais no trem. Fechamento do trânsito para automóveis. Alguns lugares tentaram de tudo para fazer o uso do carro tão desagradável quanto possível e, ao mesmo tempo, fornecer alternativas facilmente acessíveis. Mesmo assim os motoristas continuam lá fora, colocando-se a si mesmos em engarrafamentos, buzinando, gritando, amaldiçoando suas caixas de metal e os motoristas do lado. Por que?



Alguns pesquisadores sugerem que táticas baseadas em promessa-e-ameaça não trarão grandes mudanças por uma razão simples: motoristas de carro são viciados.

Uso repetido. Perda do controle sobre quão freqüentemente a droga é usada. Uso apesar do pleno conhecimento dos riscos. Dependência psicológica. Quem estamos descrevendo mesmo?

De acordo com um estudo realizado em 1995 na Inglaterra pela *RAC Foundation for Motoring and Environment*, uma maioria substancial dos donos de carro – cerca de 80% – respondeu que achariam difícil, se não impossível abandonar o uso do carro. Quando perguntados se andariam menos de carro caso as circunstâncias e compromissos permitissem, 50 por cento responderam "não mesmo" ou "certamente não."

### O CARRO COMO DROGA

De acordo com o autor suíço Siro Spörli<sup>(\*)</sup>, o automóvel é tão perigoso quanto uma droga. Os seres humanos experimentam uma forte sensação de poder e sedução fluindo por seus corpos cada vez que dirigem, cada vez que estão no controle de uma grande máquina tecnológica como um automóvel. O carro então adquire um significado diferente, não mais apenas um mero meio de transporte, mas um simulacro de felicidade e prazer. Homens e mulheres tentam encontrar um momento de plenitude em suas vidas estressadas, insatisfatórias, e tornam-se ao mesmo tempo mais uma vítima da correria veloz.

### HÁBITO OU VÍCIO, NÃO IMPORTA

No mínimo, o uso do carro é um hábito. Ir de carro é algo geralmente feito sem pensar na existência de uma alternativa. Os que usam carro todo dia podem nem mesmo fazer isto por prazer. É mais provável não haja muito de satisfação envolvido em tudo isto.

Não obstante, motoristas agem como viciados em heroína – possivelmente querendo parar, mas dependente demais de seus carros para conseguir isto. Spörli afirma que, por esta mesma razão, argumentos racionais, de convencimento lógico, não funcionarão para afastar as pessoas de seus carros.

Pesquisadores nos Países Baixos chegaram à conclusão que, se por um lado informações factuais a respeito dos efeitos negativos do automóvel contribuíram para aumentar a consciência dos indivíduos sobre a necessidade de uma adequada política ambiental, por outro lado estas informações não produziram uma mudança no comportamento dos entrevistados. Para tentar convencer pessoas de que é importante que elas mudem seu próprio comportamento, comumente apela-se para a gravidade da situação. Campanhas publicitárias podem ser chocantes, cheias de ameaçadores avisos sobre as conseqüências de não se fazer nada. Contudo, isto outra vez pode também ser contraproducente, uma vez que a resposta típica aos alertas de um futuro sombrio e condenado é sentir-se oprimido completamente, causando sentimentos do abandono e desespero entre as pessoas que se pretende atingir. Na verdade, é difícil fazer as pessoas considerarem uma mudança ao atacar o comportamento no qual elas se apóiam e, de alguma forma, tiram benefícios dele.

Assim, que táticas devem ser usadas? Em vez de apregoar sobre as terríveis conseqüências do uso do carro e constantemente apontar nossos dedos contra aqueles motoristas malvados, devemos nós tratá-los com piedade e paciência, como vítimas de nossa sociedade veloz e suas satisfações simuladas?

Se reconhecermos que pelo menos para algumas pessoas dirigir seu carro pode ser um vício, e um hábito para muitas outras, então sem dúvida temos que alterar radicalmente nossas estratégias – parar de apenas indicar alternativas e começar a ajudar as pessoas a mudar seus hábitos.

### ETAPA POR ETAPA

Como se cura um vício? Nos últimos 20 anos, em diversos países, fumar cigarros deixou de ser aceito como algo normal e fumar passou a ser um péssimo hábito de uma minoria. As campanhas anti-tabagismo destes países talvez contenham algumas lições para o movimento "um carro a menos".

(\*) *Psychologie Des Autofahrens*, Freiburg : Herder, 1974. ISBN 345101999X

E ao longo de anos, estudos extensivos estabeleceram o que provoca mudanças de comportamento. Um conceito inicial foi o modelo Conhecimento-Atitude-Comportamento, onde se supunha que o conhecimento (fumar/dirigir prejudica sua saúde, a dos outros e o meio-ambiente) modifica atitudes (acreditar que fumar/dirigir é uma coisa ruim de se fazer) e depois o comportamento (desistir de fumar/dirigir).

Contudo a psicologia comportamental mostrou a inadequação deste modelo. Muitos fumantes acreditam que fumar é ruim e querem desistir, contudo ainda continuam fumando.

Teorias da mudança comportamental afirmam agora que, para produzir alterações fundamentais no comportamento pessoal, o indivíduo passa por vários estágios: antes de começar parar, um viciado deve reconhecer que o comportamento é um problema. Etapa dois é passar da fase de reconhecer o problema para decidir fazer alguma coisa sobre ele. É somente então que a mudança de comportamento realmente começa, e o viciado deve ainda passar pelo estágio final, de se acostumar aos hábitos novos.

Construir ciclovias supõe que as pessoas já estão na etapa dois, e isto não fornece necessariamente a sustentação social necessária para atingir a etapa final. Para conseguir a máxima mudança de comportamento, campanhas devem guiar as pessoas estágio por estágio, em vez de apresentar o estágio final como atingível num único passo.

#### DEMASIADO TARDE PARA CRIANÇAS?

Uma característica importante das campanhas anti-fumo foi o foco em crianças. Embora haja várias técnicas para se lidar com hábitos, a maioria dos peritos concorda que a melhor solução é nunca adquiri-los. Segue então que a melhor maneira de tratar o uso desnecessário do carro é, antes de tudo, nunca começar a usá-lo.

Um estudo feito na Inglaterra em 1995 descobriu que as crianças são tão dependentes dos carros quanto seus pais, pois 90 por cento das meninas e 75 por cento dos meninos disseram que encontrariam dificuldade em ajustar seu estilo de vida sem um carro. Se tentativas devem ser feitas para impedir que gerações futuras se tornem viciadas em carro, é importante ter como alvo as crianças que ainda não assimilaram a propaganda pró-carro.

O estudo sugere que, quando crianças atingem 13 anos, já está demasiado tarde; por meio de condicionamentos sociais elas já foram engolidas pela cultura do carro.

Variando dos fofinhos carros de brinquedo para bebês aos carros de polícia elétricos, a sociedade educa as crianças sobre o importante papel que um carro tem na vida de cada um. Adicione a isto os pais que eles mesmos dificilmente conseguem "apenas dizer não" e insistem que a única maneira segura de ir à escola é de carro, mais a propaganda constante das montadoras de automóveis, e a criação de mais outro viciado em carros não é tão surpresa assim.

#### TOMÁ-LOS PELAS MÃOS

Outra estratégia dos agentes de saúde e sua lista de dicas para combater vícios é enfatizar o lado positivo. Melhor do que dizer "não beba álcool" para uma população dependente, a mensagem pode ser "passe ao menos três dias sem álcool numa semana." Esta é uma mensagem que as pessoas recebem com mais facilidade, em vez de "pare imediatamente". No caso da disputa "carros contra bicicletas," a experiência das campanhas de saúde sugere uma abordagem do problema onde se diga que pode haver espaço para ambos: "carros inevitavelmente continuarão a ser um significativo meio de transporte, mas para alguns deslocamentos curtos, por que não tentar a bicicleta alguma hora?" Este poderia ser o tipo de mensagem veiculada.

Mas o meio-termo "dirija menos" é um tipo de acordo que dá a entender que se aprova dirigir em percursos mais longos? De acordo com os profissionais da saúde, é uma maneira viável de lutar contra o vício.

Exemplos deste enfoque positivo podem ser o *Dia na Cidade sem Meu Carro*, que começou na França, ou as campanhas semanais *Pedalando para o Trabalho* organizadas em algumas cidades americanas. Não adianta simplesmente oferecer "alternativas" ou "opções" de transporte para as pessoas; campanhas eficazes tomam as pessoas pelas mãos e ativamente as incentiva a quebrar o vício do carro.

Se continuarem análises como esta, os primeiros grupos de "carrólatras anônimos" começarão a surgir? Haverá psiquiatras e assistentes sociais especializados em curar viciados em carro? Teremos programas de desintoxicação patrocinados pelo Estado onde carros elétricos servirão como metadona e haverá pessoas a declarar publicamente terem se livrado do vício do carro, destruindo seus veículos antes muito amados? Quem sabe...



**Driving as addiction****HOOKED ON CARS**by **Sina Arnold and Domenica Settle**

New bike lanes. Free local buses. High petrol prices. Special train offers. Car-free zones. Some places have tried everything to make car use as unpleasant as possible while at the same time providing alternatives that are easily accessible. Yet drivers are still out there, putting themselves into traffic jams, honking, shouting, cursing their metal boxes and fellow drivers. Why?

Some researchers suggest that no stick-and-carrot tactics will bring about big changes for one simple reason: car drivers are addicts.

Repeated usage. Loss of control over how often the drug is taken. Usage despite full knowledge of the risks. Psychological dependence. Just who are we describing?

According to a 1995 British study carried out by the RAC Foundation for Motoring and Environment, a substantial majority of car owners-some 80 percent-report that they would find it difficult if not impossible to abandon car use. When asked whether they would reduce car travel if circumstances and commitments allowed, 50 percent answered "not really" or "certainly not."

**Car As Drug**

According to Swiss author Siro Spörli, the automobile is as dangerous as a drug. Humans experience a rush of power and lust flowing through them every time they drive, every time they are in control of a large technical machine like a car. The car thus takes on a different meaning, no longer just a means of travel, but a surrogate satisfaction. Humans try to find a fulfilled moment in their stressful, unsatisfying lives, and at the same time become even more a victim to a speed rush.

**Habit or Addiction, No Matter**

At the very least, car use is habitual. Car trips are usually made without thought to the existence of an alternative. Every day car users may not be in it for the pleasure. Most likely there won't be a lot of enjoyment involved at all.

Nevertheless, they act like heroin junkies-possibly willing to quit, but too hooked on their cars to be able to. Spörli points out that for this very reason, rational, convincing arguments won't work to keep people from driving their cars.

Researchers in the Netherlands found that while factual information concerning environmental effects helped raise individuals' awareness of the need for environmental policy, the information did not lead to a change in the respondents' behaviour. To try and persuade people that it is important for them to change their behaviour, information usually conveys the urgency of the situation. The campaign publicity may be shocking, full of dire warnings of the consequences if people don't do something. Yet this again can also be counterproductive, since typical responses to doom and gloom information is to feel completely overwhelmed, causing feelings of helplessness and despair among the target audience. It sure is difficult to get people to contemplate change by attacking the very behaviour they rely on, and, in some respects at least, derive benefits from.

So what tactics should be used? Instead of preaching about the horrible consequences of car use and constantly pointing our fingers at those nasty car drivers, should we treat them with pity and patience, as victims to our speedy society and its surrogate satisfactions?

If we acknowledge that at least for some people car driving can be an addiction, and a habit for many more, then without a doubt we have to radically alter our strategies-stop merely providing alternatives and start helping people kick the habit.

**Step by Step**

How do you cure an addiction? Over the last 20 years, several countries have shifted from cigarette smoking being accepted as the norm to smoking being a frowned-upon habit of a minority. The anti-smoking campaigns from these countries perhaps contain some lessons for the car-free movement.

And over the years, extensive studies have established what brings about behavioural change. An early concept was the Knowledge-Attitude-Behaviour model, which assumed that knowledge (smoking/driving damages your health, that of others and the environment) affects attitudes (believing smoking/driving is a bad thing to do) and then behaviour (give up smoking/driving).

Yet behavioural psychology has exposed this model's inadequacy. Most smokers believe smoking is bad for you and want to give up, yet still continue smoking.

Theories of behavioural change now assert that in making fundamental alterations in personal behaviour, the individual passes through various stages: Before starting to quit, an addict must acknowledge that the behaviour is a problem. Step two is move from recognising the problem to deciding to do something about it. It is only then that behavioural change really starts, and the addict must still pass through the final stage, of sticking to the new habits.

Providing people with cycle paths assumes they are already at step two, and doesn't necessarily provide the social support needed to get through the final step. To achieve maximum behavioural change, campaigns should guide people from stage to stage, rather than presenting the end-state as achievable in one go.

### **Too Late for Children?**

An important feature of anti-smoking campaigns has been the focus on children. Although there are various approaches to dealing with habits, most experts agree that the best solution is to never pick them up. It follows then that the best way of dealing with unnecessary car use is never to start it in the first place.

A 1995 British study found that children are as dependent on cars as their parents, with 90 percent of girls and 75 percent of boys saying that they would find it difficult to adjust their lifestyles without a car. If attempts are to be made to prevent future generations from becoming addicted to the car, it is important to target children who have yet to assimilate the pro-car propaganda.

The study suggests that by the time children reach age 13 it is too late, the children having been already absorbed into the car culture through social conditioning.

Ranging from soft toy cars for babies to plastic electric police cars, society teaches children about the important role a car must play in one's life. Add to that parents who themselves can hardly "just say no" and insist the only safe way to get to school is by car, plus the constant advertising by the car industry, and the creation of yet another car addict is not that surprising.

### **Take 'Em By the Hand**

Another tactic in the health promoter's dossier of addiction-fighting tips is emphasising the positive. Rather than saying "don't drink alcohol" to a population that is dependent on it, the message can be "have at least three alcohol-free days a week." This is a message that people are much more receptive to, instead of immediately switching off. In the case of "cars versus bicycles," the health promotion experience would suggest an approach that says that there can be room for both: "Cars will inevitably continue to be a significant transport mode, but for some short trips, why not try a bike some time?" could be the kind of message being delivered.

But is "drive less" a compromise implying the driving on long trips is okay? According to health promoters, it's a viable way of fighting addiction.

Examples of the positive approach might be the annual Car-Free Day in France (see World News section) or the Bike-to-Work Weeks organised in some American cities. It doesn't work to simply offer people transport "alternatives" or "options"; effective campaigns take people by the hand and actively encourage them to break the car habit.

If insights like that continue, will the first "Autoholics Anonymous" groups start sprouting up? Will there be psychiatrists and social workers specializing on curing car addicts? Will we have state-sponsored detoxification programs with electric cars as methadone and people publicly declaring to be car-free, destroying their formerly beloved vehicles? Who knows...