



UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

MARCELO RODRIGUES LEMOS

**ENTRE CHEGADAS E PARTIDAS:**

**a sociabilidade em trânsito**

UBERLÂNDIA

2012

MARCELO RODRIGUES LEMOS

**ENTRE CHEGADAS E PARTIDAS:  
a sociabilidade em trânsito**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais do Instituto de Ciências Sociais - Mestrado, da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais. Área de Concentração: Antropologia e Sociologia.

Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Eliane Schmatlz Ferreira

UBERLÂNDIA

2012

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)**  
**Sistema de Bibliotecas da UFU, MG, Brasil.**

---

L557e Lemos, Marcelo Rodrigues, 1987-  
2012 Entre chegadas e partidas : a sociabilidade em trânsito / Marcelo  
Rodrigues Lemos. - 2012.  
140 f. : il.

Orientadora: Eliane Schmatz Ferreira.  
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia, Programa  
de Pós-Graduação em Ciências Sociais.

Inclui bibliografia.

1. Sociologia - Teses. 2. Grupos sociais - Teses. 3. Interação - Relação  
Teses. 4. Local de passagem - Fluxo - Uberlândia (MG) - Teses. 5. Socia-  
bilidade - Teses. I. Ferreira, Eliane Schmatz. II. Universidade Federal de  
Uberlândia. Programa de Pós-Graduação Ciências Sociais. III. Título.

---

CDU: 316

MARCELO RODRIGUES LEMOS

**ENTRE CHEGADAS E PARTIDAS:  
a sociabilidade em trânsito**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais do Instituto de Ciências Sociais – Mestrado, da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais. Área de Concentração: Antropologia e Sociologia.

Uberlândia, 28 de fevereiro de 2012.

Banca Examinadora:



---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Eliane Schmaltz Ferreira - Orientadora (UFU/INCIS)



---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Mônica Chaves Abdala - Examinadora (UFU/INCIS)



---

Prof. Dr. Valdeci Rezende Borges - Examinador (UFG/CAC)

Prof. Dr. João Marcos Alem - Suplente (UFU/INCIS)

Prof. Dr. Rogério Bianchi de Araújo - Suplente (UFG/CAC)

## AGRADECIMENTOS

Neste momento de felicidade, no qual concluo fase importante da trajetória acadêmica e profissional, manifesto gratidão a todos que colaboraram com esta dissertação e com minha formação humana.

Agradeço:

Aos meus queridos pais, Célia e Luiz Valério, por me fornecerem o discernimento necessário ante as escolhas da vida. O orgulho que sentem agora é a singela retribuição que ofereço por todo o apoio ao longo dos anos. Esta vitória também é de vocês, pois são os maiores responsáveis pela transmissão de valores indispensáveis ao sucesso. Sabem o quanto sou duro para expressar afetos, mas, ainda que as palavras e os gestos de carinho parecem escassos, meu coração vibra de alegria quando vejo em seus rostos sorrisos de contentamento. Sou, de fato, privilegiado por tê-los como pais.

À Guilherme e Gustavo, irmãos e parceiros que tanto admiro. Foram meus primeiros amigos, com os quais posso contar irrestritamente. Obrigado por aceitarem minhas manias e erros, expressando cumplicidade e segurança. Gustavo foi perspicaz ao me ajudar na definição deste objeto de análise.

Em nome de meu primo Paulo Ernesto, agradeço aos demais familiares pela torcida e constantes votos de incentivo.

À Sabrina, por me ofertar ternura e compreensão, transmitindo calma e serenidade às situações de angústia e ansiedade. Sinceros agradecimentos ao auxílio substancial a este estudo. E à sua mãe Aparecida, sempre tão gentil e solícita, disponibilizando seus dotes culinários, zelos e palavras de estímulo.

À professora Eliane Schmaltz Ferreira, à qual devo muito do que sou. Se hoje me vejo mais maduro e responsável, é porque aprendi consigo lições de retidão e comprometimento. Ensinou-me, com sutileza, maestria e erudição, não só os elementos teóricos da sociabilidade e das relações de gênero, como também o quão fascinante é o ofício do sociólogo e a seguir com objetivos firmes, consciente de minha capacidade. Vendo-a como um exemplo, descobri que os desafios científicos devem ser encarados como obstáculos transponíveis pela dedicação, pois a ciência só é feita com esforço cotidiano e gosto.

Aos professores Mônica Chaves Abdala e Valdeci Rezende Borges, presentes desde o Exame de Qualificação, tecendo apontamentos pertinentes e contribuindo enormemente à minha formação intelectual. Aos suplentes João Marcos Alem e Rogério Bianchi de Araújo, por toda a disposição empenhada.

Aos docentes do Instituto de Ciências Sociais da Universidade Federal de Uberlândia (INCIS-UFU), especialmente os vinculados ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais (PPGCS). Destaco Alessandra Barreto e Patrícia Trópia, coordenadoras preocupadas

não só com os meandros institucionais, mas também dispostas a aconselhar e assessorar afavelmente.

Um agradecimento exclusivo à Edvandra Machado, por todo o suporte oferecido com presteza, atenção, competência e bastante carinho. E aos demais técnicos administrativos, Jacqueline Andrade e Lourival de Freitas.

Aos meus colegas da primeira turma do PPGCS, em especial Daniel Séjour e Felipe Silva, os quais me acompanharam desde a graduação. Além deles, Clélia Arleth e Eric Arantes foram boas descobertas. Vocês trouxeram ânimo às aulas ao compartilharem comigo inúmeras aflições acadêmicas. Espero que nossa convivência perdure.

Às belas amigas originadas em Uberlândia-MG, durante a graduação em Ciências Sociais. Destaco: Aline Miguel, Clarissa Araújo, Francine Pereira, Giovana Montezelo, Letícia Amaro, Marcelly Amorim, Priscilla Alvarenga e Renata Gonçalves. Todas vocês foram grandes apoiadoras e companheiras, são estimadas e especiais.

Aos amigos de Patrocínio-MG: Felipe Faria, Ibrahim Daura, Juliana Theodora, Leandro Portilho, Lúcio Flávio Rosa e Raphael Souza, por todos os instantes de alegria, risos e descontração. Estar com vocês é, e sempre será, uma satisfação imensa. São referências para mim, simbolizando a amizade no sentido mais puro e sincero do termo.

Ao sábio senhor José Lyra, nossa longa conversa ficará eternizada entre as melhores lembranças. Trouxe, em meio às diversas entrevistas com os circulantes do Terminal Central, uma admirável sensação de aprendizado e de respeito aos idosos. Foi um enorme prazer conhecê-lo.

À Administração do Terminal Central - Pratic Shopping de Uberlândia-MG, por viabilizar a pesquisa.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo fomento durante o mestrado.

## ENCONTROS E DESPEDIDAS

Composição: Milton Nascimento e  
Fernando Brant

Mande notícias  
Do mundo de lá  
Diz quem fica  
Me dê um abraço  
Venha me apertar  
Tô chegando...

Coisa que gosto é poder partir  
Sem ter planos  
Melhor ainda é poder voltar  
Quando quero...

Todos os dias é um vai-e-vem  
A vida se repete na estação  
Tem gente que chega prá ficar  
Tem gente que vai  
Prá nunca mais...

Tem gente que vem e quer voltar  
Tem gente que vai, quer ficar  
Tem gente que veio só olhar  
Tem gente a sorrir e a chorar  
E assim chegar e partir...

São só dois lados  
Da mesma viagem  
O trem que chega  
É o mesmo trem  
Da partida...

A hora do encontro  
É também, despedida  
A plataforma dessa estação  
É a vida desse meu lugar  
É a vida desse meu lugar  
É a vida...

## RESUMO

Em um contexto histórico marcado pela mudança social, novas formas de sociabilidade passam a ser percebidas. A investigação desenvolvida por esta dissertação segue tal ideia, apontando para a emergência de relações sociais tecidas entre indivíduos em situação de trânsito. O principal objetivo da pesquisa foi analisar, por meio de um estudo de caso, o modo como são estabelecidos os vínculos entre os circulantes do Terminal Central - Pratic Shopping de Uberlândia-MG, que é o maior responsável pelo recebimento e distribuição dos usuários do transporte coletivo da cidade. Com o crescimento dos centros urbanos, suas populações se tornam objetos de análise atrativos para o campo das ciências sociais. Assim, a compreensão da cidade, em um de seus aspectos centrais, passa pelo deslocamento de seus moradores. Após a separação dos frequentadores do Terminal Central em sete grupos (estudantes, famílias e casais, idosos, indivíduos desacompanhados, jovens trabalhadores, surdos e/ou mudos, trabalhadores das lojas do Terminal e das empresas de ônibus), buscou-se entender suas interações, identificando-as como formas de sociabilidade em trânsito. Em locais de passagem e com grande fluxo de indivíduos, a sociabilidade em trânsito sugere tanto a presença de laços pessoalizados, de amizades, de manifestações afáveis e de gentileza, quanto a correria, a impessoalidade, a efemeridade e o rompimento abrupto do contato.

**PALAVRAS-CHAVE:** Grupos sociais. Interação. Local de passagem. Sociabilidade.

## ABSTRACT

New ways of sociability can be perceived in a historical context marked by the social change. The investigation developed by this thesis follows this idea, pointing the emergency of social relations established between individuals in drift. The foremost aim of this research was to assay, using a case study, the bonds constructed among the people that attend the Terminal Central - Pratic Shopping of Uberlândia-MG, the main responsible for the reception and distribution of public transport of the city. With the growth of the urban centers, their population became attractive objects of analysis in the social science field and the understanding of the city, in their core, by the dwellers' displacement. Thus, after the separation of the people that use the Terminal Central in seven groups (students, families and couples, elderly, deaf and/or mute, employees of the stores in Terminal and of the bus companies), their interactions tried to be understood, by identifying the similarity with the *sociability in traffic* studies. In places with a great flow of people, the sociability in traffic suggests bonds of friendship, kindness, as foray, impersonality, frailty and the sudden break of contact.

**KEYWORDS:** Interaction. Place of passage. Sociability. Social groups.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	12
<b>PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS</b> .....	27
<b>CAPÍTULO I</b>	
<i>A plataforma dessa estação é a vida desse meu lugar: construindo conceitos fundamentais</i> .....	37
1. Conceito de interação social.....	38
2. Conceituando relação social.....	41
3. Grupos sociais: conceito e classificações.....	42
3.1 Baechler e a sodalidade.....	45
3.2 Os grupos do Terminal Central.....	47
4. O conceito de sociabilidade.....	50
5. Augé e os não-lugares.....	53
<b>CAPÍTULO II</b>	
<i>A vida se repete na estação: debatendo realidades urbanas</i> .....	62
1. Os estudos sobre realidades urbanas.....	63
2. Do urbanismo ao planejamento urbano: o contexto brasileiro.....	68
3. Os Planos Diretores.....	71
4. História do município de Uberlândia-MG.....	73
5. Planejamento urbano em Uberlândia-MG e o Plano Diretor de 1994.....	76
6. Algumas consequências do SIT às formas de sociabilidade em trânsito.....	81
<b>CAPÍTULO III</b>	
<i>Todos os dias é um vai-e-vem: analisando a sociabilidade em trânsito</i> .....	84
1. Interpretando o campo.....	85
2. Formas de sociabilidade entre indivíduos em situação de trânsito.....	96
2.1 Estudantes.....	99
2.2 Famílias e casais.....	102
2.3 Idosos.....	106
2.4 Indivíduos desacompanhados.....	108

2.5 Jovens trabalhadores.....	110
2.6 Surdos e/ou mudos.....	112
2.7 Trabalhadores das lojas do Terminal e das empresas de ônibus.....	114
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>118</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>126</b>
<b>APÊNDICES.....</b>	<b>132</b>
Apêndice A - Roteiro da entrevista.....	133
<b>ANEXOS.....</b>	<b>135</b>
Anexo A - Documentos enviados ao Terminal Central.....	136
Anexo B - SIT: Sistema Integrado de Transporte.....	138
Anexo C - A identidade visual do SIT.....	139
Anexo D - Terminal Central: planta do piso inferior.....	140

Imagem 1 - Terminal Central de Uberlândia-MG



Fonte: CAMILLOVS. Terminal Central, 2007.



Retomando a história das ciências sociais, especialmente a sociologia e a antropologia, nota-se que derivam de processos históricos ocorridos principalmente entre os séculos XVIII e XIX. O Iluminismo, que fomentou o nascimento da modernidade<sup>1</sup>, assim como as Revoluções Industrial e Francesa, produziram fenômenos sociais inteiramente novos e mudanças substanciais nas formas de pensamento até então encontradas.

Como destaca Dumont (1992, p. 52), a sociologia é herdeira direta do projeto da modernidade. Para ele, “[...] a sociologia é o produto, ou antes, ela é parte integrante da sociedade moderna”. Já para a antropologia, a sua tarefa fundamental foi conferir unidade à diversidade encontrada pelos estudiosos. Ao indicar sociedades potencialmente diferentes, há que se entender a coexistência de um elemento comum: a natureza humana. Com isso, de acordo com o autor, “[...] a antropologia dá essa prova, pela compreensão que oferece pouco a pouco das sociedades e culturas as mais diferentes, da unidade da humanidade. Ao fazê-lo, ela aclara, evidentemente, de algum modo, nossa própria espécie de sociedade.” (DUMONT, 1992, p. 50).

Com a ruptura das referências intelectuais da época, a sociedade é posta em análise por teóricos preocupados em exacerbar a indagação racional em detrimento das explicações sobrenaturais. A dúvida metódica passa a prevalecer e o que se observa são projetos com interesses práticos, tal como compreender e, de certa forma, corrigir ou extinguir os “problemas” ocasionados pelas Revoluções (ARON, 2008).

O advento da modernidade possibilitou ao cenário social o surgimento e o fortalecimento de vários princípios, tais como os anunciados pelo sociólogo britânico Giddens (1991): a intensificação dos preceitos capitalistas e da sociedade industrial, determinantes para o crescimento acentuado dos centros urbanos; a secularização e o Estado laico, com a perda substancial da centralidade da Igreja enquanto instituição gerenciadora de códigos sociais; a racionalização da existência, que coloca a ciência em posição privilegiada como sistema explicativo; e, o estabelecimento de uma cultura de massas voltada para o consumo excessivo.

Segundo Giddens (1991), os modos de vida e as relações sociais ocasionadas pela modernidade desprenderam os indivíduos, de maneira sem igual, dos tipos tradicionais de ordem social. Tanto em sua extensionalidade quanto em sua intencionalidade, as

---

<sup>1</sup> Giddens (1991) caracteriza a modernidade como um estilo, costume de vida ou organização social, com gênese na Europa, a partir do fim do século XVII, e que, posteriormente, se tornaria mundial em sua influência.

transformações vivenciadas na modernidade são mais intensas que a maioria dos tipos de mudança característicos dos momentos históricos anteriores.

Com isso, as relações de sociabilidade estabelecidas nos diferentes períodos históricos configuram-se de várias maneiras. Os vínculos interativos que caracterizam essas relações podem ser vistos segundo uma multiplicidade de referências, ou seja, o tema da sociabilidade há muito figura na cena dos estudos em ciências sociais, com abordagens específicas sobre momentos históricos determinados. Diversos autores se debruçaram ante a temática, lançando luz à interação social fomentada em contextos nos quais se encontram indivíduos em relações profundas dotadas de pessoalidade, ou ainda destacando como a sociabilidade é estabelecida em situações de grandes associações sociais de teor utilitário e impessoal.

Logo, o problema teórico mais geral aqui enfrentado é o de pensar teórica e empiricamente o modo como são estabelecidas as atuais formas de sociabilidade, em um período de frouxidão dos laços sociais, de exacerbação dos conteúdos modernos e de crise epistemológica da ciência.

Para tanto, os autores citados a seguir dão pistas interessantes. O polonês e sociólogo contemporâneo Bauman (1999, 2001, 2004) aponta o abalo no controle racional e ordenado do mundo, possibilitando o despertar da *modernidade líquida*, na qual são gerados laços sociais frouxamente atados, o que implica em fenômenos de insegurança e solidão. Já Giddens (1991) ressalta a radicalização extrema dos preceitos modernos, provocando desencaixes nas configurações de tempo e espaço. E, por sua vez, o português e também sociólogo Santos (2000) argumenta em favor do surgimento gradual de um novo paradigma reflexivo, uma vez que as referências advindas do período moderno não dão conta de responder às transformações recorrentes pelas quais está passando o campo social.

O enfrentamento desse problema passa pelo entendimento de que somente é possível pensar a sociabilidade neste cenário mediante a elaboração de novas referências que sinalizem e contextualizem a emergência de novas formas, pois, na contemporaneidade, as sociabilidades são de várias formas, tipos e abrangências. Ou seja, a investigação sociológica deve responder com pesquisas acerca das manifestações contemporâneas de interação.

Com isso, este estudo, essencialmente qualitativo, reflete acerca de uma das novas configurações dentre as diversas percebidas na atualidade, que é a situação de trânsito. A pesquisa apresenta como objeto de estudo a sociabilidade contemporânea tecida entre

indivíduos em deslocamento e seu principal objetivo é a análise das interações estabelecidas entre os circulantes do Terminal Central - Pratic Shopping<sup>2</sup> de Uberlândia-MG, maior responsável pelo recebimento e distribuição dos usuários do transporte coletivo da cidade.

Tais relações sociais são peculiares e promovidas em um local típico de Uberlândia-MG, no qual passam em média 50 mil circulantes<sup>3</sup> diariamente. A viabilidade analítica do estudo está presente no fato de que o deslocamento dos ônibus do transporte coletivo pelas ruas e avenidas da cidade também é o deslocamento de seus passageiros. Esses passageiros em trânsito são indivíduos em interação via diversos percursos e itinerários. Esses indivíduos passam, embarcam e desembarcam no grande organizador do sistema público de transporte da cidade: o Terminal Central.

Embora a pesquisa apresente o ano de 2011 como pano de fundo, seus marcos temporais podem ser fixados desde 1997, ano da inauguração do Terminal Central. Tal fato promoveu alterações em parte das sociabilidades estabelecidas pelos moradores de Uberlândia-MG, especialmente entre os usuários do sistema de transporte público. Eles passaram a necessitar, sobremaneira, do Terminal para embarques e desembarques, em detrimento dos pontos espalhados pela cidade. Outras modificações também podem ser ilustradas pelos consumidores e circulantes da área comercial do Terminal, a qual passou a ser utilizada para práticas diversas voltadas à sociabilidade, como encontros de amigos, almoços em família e reuniões entre colegas de trabalho. Assim, as análises tecidas no contexto de 2011 são representativas de um tempo maior, por indicarem determinados fenômenos sociais típicos de Uberlândia-MG, em ocorrência há 15 anos.

Uma leitura clássica acerca das formas de sociabilidade, que serviu como inspiração e embasamento inicial para esta pesquisa, foi a desenvolvida por Tönnies, pesquisador alemão clássico da sociologia que viveu entre os anos de 1855 e 1936. O autor em questão apresenta estudos teóricos bastante elaborados sobre a forma como são estabelecidos os vínculos sociais, delimitando o papel ocupado pela sociabilidade na teoria social. É precursor do chamado *formalismo sociológico* ao trabalhar com categorias elementares e conceitos fundamentais em sua teoria. Tönnies se vale de antinomias, como comunidade/sociedade e

---

<sup>2</sup> Resguarda-se, a partir de agora, o direito de nomear, ao longo desta dissertação, o Terminal Central - Pratic Shopping de Uberlândia-MG, simplesmente por Terminal Central ou mesmo por Terminal.

<sup>3</sup> Conforme o site: <http://www.praticshopping.com.br>; acessado em 5 abr. 2011.

individualidade/coletividade, ao longo do desenvolvimento de suas análises (MIRANDA, 1995b).

A repercussão em torno da produção sociológica de Tönnies sucede a publicação de seu livro *Gemeinschaft und Gesellschaft (Comunidade e Sociedade)*. Muitas vezes relegado ao esquecimento acadêmico, Tönnies foi, e ainda é, rotulado como “inimigo da modernidade”, “anticapitalista”, “nacionalista alemão extremado”, “teórico da comunidade”, sendo caracterizado como uma referência nem sempre elogiosa nesta área de investigação. Mas, para além dos rótulos e estigmas conferidos ao autor, sabe-se que ele foi, de acordo com Miranda (1995a, p. 54-55),

[...] organizador de um modelo (ideal ou histórico) de formação social e introdutor do ‘par conceitual’, a dicotomia comunidade e sociedade. [...] Todavia, é somente em 1980, em um simpósio realizado em Kiel, comemorativo dos 125 anos de seu nascimento (e 99 anos depois que os primeiros esboços de *Comunidade e Sociedade* vieram a público) que a censura velada que pairava sobre Tönnies se ergueu.

Tönnies pode ter sido mal interpretado entre os que o consideram como saudosista conservador ou romântico da vida rural, por não compreenderem o estilo formal de sua escrita elaborada a partir de acentuações de tipos ideais ou históricos de formas de organização social.

Para ele, os tipos constituídos são, antes de mais nada, um recurso metodológico que permite à ciência social buscar na história os elementos ‘naturais’ contidos nas formas sociais e, como tais, simultaneamente explicativos e transcendentem à conjuntura. Tais tipos, ainda que ‘fictícios’ (constituem puras abstrações de elementos que historicamente apresentam-se de modo contraditório em formas sociais distintas), são, por isso mesmo, capazes e suficientes para entender e superar os condicionamentos, os limites propostos pela história, para que possam retornar à prática, ao exercício da própria ação histórica, assegurando-se previamente de não constituir apenas um reflexo de seu próprio tempo, determinado pelos valores sociais vigentes, e que se deveriam constituir apenas como seu objeto. (MIRANDA, 1995a, p. 58-59).

Segundo o autor, a unidade base da vida social seria a relação social, a qual implica em interdependências e no encontro de duas ou mais vontades. Assim, a vontade de um indivíduo (ou de uma pluralidade de indivíduos) interfere e se imbrica na vontade de outro indivíduo (ou pluralidade), fundamentando a relação social.

Tönnies (1995) distingue dois tipos de vontade, a *vontade reflexiva e racional (kurwille)*, fundada no conceito, na conveniência racional e na própria reflexão e a *vontade natural ou espontânea (wesenwille)*, elaborada na memória, no hábito e no prazer. Esses dois tipos de vontades implicam, por sua vez, dois tipos de inter-relação: uma pautada no cálculo, na troca, em normas de equidade e determinada pela vontade reflexiva e a outra propiciada por contribuições individuais com fins comuns, influenciada pela vontade natural.

Os dois modos de inter-relação indicam dois pares contrastados de agrupamento humano: os tipos ideais de *comunidade (gemeinschaft)* e *sociedade (gesellschaft)*. Os tipos em questão são unidades sociológicas dotadas de complexidade, representando não só grupos sociais como também formas de relações sociais. Por isso, o entendimento dos conceitos passa por noções definidoras como os homens, as instituições sociais e os elementos de estratificação social como grupos e camadas. Além disso, revestem a existência e a consciência dos indivíduos com signos e noções valorativas de teor coletivo (FERNANDES, 1973 apud MANCUSO, 1996).

Na comunidade, encontram-se o compromisso moral, a coesão social, a afetividade, a continuidade no tempo, a pessoalidade, a economia doméstica, os hábitos arraigados, os espaços compartilhados e a informalidade. Existem três tipos de comunidade: a de *sangue (parentesco)*, a de *lugar (vizinhança)* e a de *espírito (amizade)*. Na comunidade, as relações sociais são regidas por um estatuto e são também carregadas de maior intimidade entre seus membros, os quais possuem objetivos comuns.

Em contrapartida, a sociedade permite considerar avaliações mais racionais na interação social, pois nela está presente a conveniência de sujeitos autônomos em busca da realização de fins individuais. A sociedade se articula com componentes organicamente separados e também com características de agrupamentos sociais submetidos a uma vida urbana desenvolvida e complexa, possibilitada pela intensa divisão do trabalho. Aqui, o responsável pela normatividade não é mais o estatuto e sim o contrato formal.

Com tudo isso, Tönnies (1995) define a *sociabilidade* como associação forjada pelo conjunto contraditório dos pares de referência comunidade/sociedade, expressa por meio da manifestação das vontades. Ou seja, os dois tipos de vontades representariam dois tipos de manifestação da sociabilidade, a comunitária e a societária.

Nas palavras do autor,

[...] as vontades humanas mantêm entre si múltiplas relações. Cada relação é uma ação recíproca, exercida por um lado e suportada ou recebida pelo outro. Estas ações apresentam-se de tal modo que tendem quer à preservação quer à destruição da vontade ou do ser oposto: são negativas ou positivas. Esta teoria vai considerar como objeto da investigação somente as relações reciprocamente positivas. Cada relação representa uma unidade na pluralidade e uma pluralidade na unidade. Compõe-se de exigências, ajuda, assistência e de suas forças. O grupo formado por esse tipo positivo de relação, concebido enquanto objeto ou ser que age de forma unitária interna e externamente é denominado associação. (TÖNNIES, 1995, p. 231).

A concepção de Tönnies (1995) sobre a sociabilidade remete à visão de mundo oriunda do período histórico moderno, a qual buscou pensar analiticamente as relações humanas tecidas entre indivíduos organizados de modo comunitário ou societário e analisá-las à luz das Grandes Revoluções, do crescimento da industrialização e da proliferação dos centros urbanos.

Em outra perspectiva, Bauman (1999, 2001) também debate as temáticas da sociabilidade e da modernidade. Contudo, para ele, a modernidade, aos moldes do seu nascimento (ou *modernidade sólida*), perdeu força enquanto organização social, pois a atualidade revela que alguns elementos da modernidade sólida foram radicalizados e outros substituídos por completo. Assim, os vínculos sociais contemporâneos são fomentados tendo por base novos preceitos advindos da chamada, por ele, modernidade líquida.

Segundo Bauman (1999, p. 14), “[...] a existência é moderna na medida em que contém a alternativa da ordem e do caos.” A luta em favor da ordem busca eliminar ambiguidades, iluminando qualquer obscuridade e confusão. O oposto à ordem seria o caos, definido por incertezas, medos, irracionalidades, incoerências e ambivalências. Logo, o caos, enquanto oposto à ordem, manifesta e expressa a negatividade. “É a negação de tudo o que a ordem se empenha em ser.” (BAUMAN, 1999, p. 15).

Por outro lado, o caos pode ser compreendido como um componente que deve ser aceito e revalorizado. Enfrentá-lo traria a possibilidade do futuro, a partir de um conhecimento mais prudente e emancipado, com práticas de solidariedade e de reciprocidade. Não há, em tal perspectiva, uma visão pessimista ou reacionária perante o caos (SANTOS, 2000).

Para Bauman (1999), a modernidade sólida seria, portanto, um tempo no qual se reflete a busca da ordem, vista como objeto tanto de pensamento quanto de prática. A

existência é moderna, pois está vinculada aos preceitos do planejamento racional. Os indivíduos, imbuídos pelo projeto moderno, passam a administrar racionalmente a existência. O ordenamento técnico e consciente das ideias, presente em tal projeto, permite o controle do mundo pela razão, transformando-o no melhor dos mundos. “A prática tipicamente moderna, a substância da política moderna, do intelecto moderno, é o esforço para exterminar a ambivalência: um esforço para definir com precisão – e suprimir ou eliminar tudo o que não poderia ser ou não fosse precisamente definido.” (BAUMAN, 1999, p. 15).

Para o cumprimento do projeto moderno, dois agentes foram, e ainda são, fundamentais, a saber: os Estados e a ciência. Ambos viabilizaram a realização da modernidade sólida. O primeiro dominou as populações de modo a “[...] transformá-las numa sociedade ordeira.” (BAUMAN, 1999, p. 29). Já à ciência, coube a tarefa de “conquistar” a natureza, subjugando-a às necessidades humanas.

A eliminação da ambivalência propunha a categorização e a classificação do mundo pelo(a) conhecimento/ciência e tudo o que se mostrasse confuso ou duplo deveria ser expurgado. Foi justamente por esse pensamento que, no período da modernidade sólida, a razão voltou-se contra si própria. Como apresenta Bauman (1999), o Holocausto e a catástrofe nuclear japonesa revelam que a ideia de controle racional do mundo abalou-se e não cumpriu sua promessa de tornar o mundo o melhor possível.

Se a modernidade sólida almejava o desenvolvimento ordenado do globo com a marcação das fronteiras, a emergência da globalização e a proliferação dos meios de transporte e comunicação geraram impactos em sua concepção. O conhecimento técnico passou a permitir o deslocamento do tempo e do espaço. Dessa maneira, a partir das últimas décadas do século XX, com a acentuação da mobilidade, da aceleração do ritmo de vida e da liquidez das relações humanas, a imagem do projeto moderno (com suas máximas de classificação ordeira e geométrica dos determinantes sociais e de harmonia entre planejamento e administração) desfragmenta-se, surgindo a figura da modernidade líquida (BAUMAN, 2001).

No mundo sólido dos Estados-Nações toda diferença era vista com desconfiança, ao passo que no mundo líquido a diferença se torna exigência: todos devem ser indivíduos particulares. No mundo sólido as formas de vida comunitárias ainda podiam existir – mesmo que reduzidas e isoladas [...] já no mundo líquido a comunidade é tornada mito. Com a individualização radicalizada, todas as formas de

sociabilidade que sugerem dependência mútua passam a ser vistas com desconfiança. (MOCELLIM, 2007, p. 106).

As formas de sociabilidade contemporâneas, conforme o entendimento de Bauman (2004), são criadoras de laços sociais frouxamente atados. De acordo com ele, o homem da líquida sociedade moderna é alguém sem vínculos imutáveis (como os de parentesco). A política do filho único, implantada legalmente na China e adotada por vontade pessoal de diversos pais e mães mundo afora, faz com que uma série de categorias de parentesco sejam perdidas, como as de irmão, primo, tio, sobrinho, cunhado. Cabe a esse homem, desprovido de vínculos imutáveis, amarrar-se aos outros por iniciativa própria. Uma vez desligado, ele precisa conectar-se. Mas, essas conexões, substitutas dos vínculos ausentes, não têm a garantia da permanência.

Bauman (2004) sustenta que, na atualidade, a sociabilidade é desenvolvida em uma sociedade de consumidores, cujos laços sociais estabelecidos são fluidos, ambíguos, provisórios e revogáveis. Como essas relações se dão no terreno do transitório e da ambiguidade, a contrapartida oferecida é a insegurança, a solidão e a imediatez. Os indivíduos procuram não se relacionar de modo excessivamente íntimo, apertando os laços, mas, ao mesmo tempo, deixando-os frouxamente atados, para que no futuro possam ser rompidos com facilidade.

Como se vê, a concepção de Bauman (2001, 2004) para as formas de sociabilidade passa pela constatação de que mudanças no modo de interagir dos indivíduos afluíram em razão da emergência de uma nova modalidade de organização social, a modernidade líquida. Outros autores, como Giddens e Santos, endossam tal problematização, ressaltando transformações sociais na figura da modernidade.

Giddens (1991) tece suas análises aos moldes da elaboração de uma teoria social afinada com o mundo contemporâneo. Para ele, as ciências sociais devem responder se há, de fato, a transição do período moderno mediante o nascimento de um novo tipo de sistema social. Contudo, o autor adverte ser crítico da expressão *pós-modernidade*, acreditando, antes, na atual desorientação humana causada pela não compreensão plena de um universo de eventos.

Assim, a dificuldade na obtenção de conhecimento sistemático sobre a organização social foi o que instigou Giddens (1991) a pensar a contemporaneidade. Porém, para refletir

sobre como tal dificuldade começou a ocorrer, não basta criar novos termos e expressões, como pós-modernidade. As ciências sociais devem inicialmente retomar a natureza da própria modernidade, revelando sua real abrangência. Para o autor, “Em vez de estarmos entrando num período de pós-modernidade, estamos alcançando um período em que as conseqüências da modernidade estão se tornando mais radicalizadas e universalizadas do que antes.” (GIDDENS, 1991, p. 13).

De acordo com o autor, a delimitação do momento histórico passa pelo entendimento de que a organização e a transformação da história não envolvem princípios unificadores. É preciso romper com os preceitos do evolucionismo social, o qual determina o enredo histórico de modo ordenado, como uma marcha com fim já conhecido, pois a história é descontínua e não uma unidade com forma homogênea em seu desenvolvimento. Feito isso, não é possível dizer que os indivíduos atualmente estão situados em um período de nítida separação com o passado.

Nesse sentido, a modernidade não foi suplantada pela pós-modernidade, uma vez que as instituições sociais permanecem as mesmas do momento de seu “aparecimento” e, hoje, estão mais racionalizadas. “Não vivemos ainda num universo social pós-moderno, mas podemos ver mais do que uns poucos relances da emergência de modos de vida e formas de organização social que divergem daquelas criadas pelas instituições modernas.” (GIDDENS, 1991, p. 58).

Giddens (1991) acredita na modernidade radicalizada ou em uma *alta modernidade*, na qual a contemporaneidade é um complexo ativo de reações aos sistemas sociais, envolvendo tanto apropriações como perdas. Para ele,

A radicalização da modernidade é tão perturbadora, e tão significativa, seus traços mais conspícuos – a dissolução do evolucionismo, o desaparecimento da teologia histórica, o reconhecimento da reflexividade meticulosa, constitutiva, junto com a evaporação da posição privilegiada do Ocidente – nos levam a um novo e incipiente universo de experiência. (GIDDENS, 1991, p. 58).

O desencaixe entre tempo e espaço é uma das principais características da alta modernidade, revelando o dinamismo e a racionalização da existência ao fomentar relações entre outros ausentes, localmente distantes de qualquer situação dada ou da interação face a face. Dessa forma, os espaços passam a ser penetrados e moldados por influências sociais

bem distantes deles. Logo, o desencaixe representa o “[...] deslocamento das relações sociais de contextos locais de interação e sua reestruturação através de extensões indefinidas de tempo-espaço.” (GIDDENS, 1991, p. 29).

Os elementos relacionados a esse deslocamento são interessantes pistas aos estudos sobre mudança social, por contemplarem a própria natureza da modernidade. Assim, dois mecanismos diretamente envolvidos com o desenvolvimento das modernas instituições sociais são os principais causadores de desencaixe, a saber: as *fichas simbólicas* e os *sistemas peritos*.

As primeiras expressam os meios de intercâmbio sem vinculação às características e particularidades de cada indivíduo ou grupo que as possui, fazendo circular todo tipo de bens e serviços. Giddens (1991) estabelece o dinheiro como o principal exemplo das fichas simbólicas, enxergando-o como um elemento essencial às transações econômicas distanciadas. Ou seja,

O dinheiro, pode-se dizer, é um meio de retardar o tempo e assim separar as transações de um local particular de troca. Posto com mais acurácia, nos termos anteriormente introduzidos, o dinheiro é um meio de distanciamento tempo-espaço. O dinheiro possibilita a realização de transações entre agentes amplamente separados no tempo e no espaço. (GIDDENS, 1991, p. 32).

Já os sistemas peritos são expressos pela confiança delegada pelos indivíduos às técnicas ou competências profissionais organizadoras dos ambientes materiais e sociais envolvidos com a própria existência. Fé e confiança são transmitidas às ferramentas elaboradas por tais sistemas, como a estrutura física das residências, a mecânica dos automóveis e aviões, a capacidade médica, a competência jurídica dos advogados, entre outros. Segundo Giddens (1991, p. 36), os sistemas peritos “[...] removem as relações sociais das imediações do contexto [...] fornecendo ‘garantias’ de expectativas através de tempo-espaço distanciados.”

Bauman (2004) também endossa esse tema, ressaltando que na contemporaneidade são criadas ferramentas para a sociabilidade, especialmente aquelas provenientes da eletroeletrônica, como o celular e o computador. Com tais ferramentas, surge uma nova categoria de interação: a proximidade virtual. Possível até mesmo para os fisicamente

distantes, essa categoria torna as conexões humanas mais frequentes, porém mais banais e, por isso, elas não se condensam em laços sólidos o bastante para serem permanentes, pois apenas criam a ilusão da proximidade.

Já para a perspectiva analítica de Santos (2000), é possível caracterizar a contemporaneidade segundo parâmetros relativos a uma *transição paradigmática*, que coloca em cheque o paradigma da modernidade ocidental. Para tanto, o autor propõe que a reflexão em torno de tal transição passe por novas epistemologias, teorias e questões analíticas, possibilitando, com isso, a definição do novo contexto social em emersão. A passagem entre paradigmas é sempre gradual e quase invisível. Somente após vários anos, ou mesmo séculos, é que se pode precisar e datar com segurança o fim do anterior e o nascimento do subsequente.

De acordo com Santos (2000, p. 15) a modernidade ocidental surgiu entre os séculos XVI e XVII como um “[...] ambicioso e revolucionário paradigma sócio-cultural assente numa tensão dinâmica entre regulação social e emancipação social.” Mas, em meados do século XIX, com a sólida convergência entre o capitalismo e o paradigma moderno, tal tensão se desgasta. O desgaste é identificado por uma tendência progressiva que transforma as forças emancipatórias em forças regulatórias, ocorrendo a ruína da emancipação na regulação.

É entre as ruínas do decadente paradigma moderno que se pode, segundo Santos (2000, p. 16), perceber sinais, por enquanto vagos e muitas vezes confusos, da emergência de um novo paradigma. Assim, “[...] deixou de ser possível conceber estratégias emancipatórias genuínas no âmbito do paradigma dominante já que todas elas estão condenadas a transformar-se em outras tantas estratégias regulatórias.”

As principais dimensões da transição paradigmática são a epistemológica e a societal. No concernente à primeira, a mudança passa pela substituição gradativa do paradigma dominante da ciência moderna pelo paradigma em nascimento, designado por *paradigma de um conhecimento prudente para uma vida decente*, que privilegia o convencimento em vez da persuasão, por meio de retóricas e conhecimentos voltados para relações equânimes entre razões e resultados, entre contemplação e ação.

Já a transição societal é menos visível e condena o paradigma dominante e seus preceitos da sociedade patriarcal, da produção capitalista, do consumismo, do individualismo, das democracias autoritárias, do globalismo excludente, em favor de *vibrações ascendentes*.

Tais vibrações estão ligadas aos princípios da comunidade e às suas noções de solidariedade e participação, bem como aos conteúdos estético-expressivos e às ideias de prazer e autoria, anunciando a dimensão ativa e criativa do sujeito.

Dessa forma, a concepção do autor acerca da modernidade é simultaneamente menor e maior do que aquilo que convencionalmente foi estabelecido. Menor, pois a modernidade ocidentalizou-se, tornando-se não um paradigma social e cultural, com determinantes globais e/ou universais, mas sim, um paradigma localmente globalizado. E a concepção é maior em virtude de a definição aceita de modernidade não suportar uma série de epistemologias, tradições culturais e opções sociopolíticas alternativas. Ou seja, “[...] as promessas da modernidade, por não terem sido cumpridas, transformaram-se em problemas para os quais parece não haver solução.” (SANTOS, 2000, p. 29).

Outro fator típico da transição paradigmática é a figura do excesso do tempo. A teoria crítica moderna, por meio da ideia de progresso, sempre buscou a união entre passado, presente e futuro, segundo continuidades e determinismos advindos do cientificismo. Hoje, observa-se uma verdadeira discrepância entre tais percepções teóricas e suas expectativas. Eventos de ruptura são constantes e a ocorrência do excesso do tempo presente remete à quebra com o passado e à indiferença com o futuro, que passa a ser visto, inevitavelmente, como catastrófico.

Tudo isso acarreta sensações de desassossego em relação ao tempo, pois os indivíduos estão “[...] entre um presente quase a terminar e um futuro que ainda não nasceu. [...] A coexistência destes excessos confere ao nosso tempo um perfil especial, o tempo caótico onde ordem e desordem misturam em combinações turbulentas.” (SANTOS, 2000, p. 41).

Assim, a supressão do paradigma moderno sociocultural é um processo complexo no qual estão envolvidos superação e obsolescência. Na visão de Santos (2000, p. 49), a modernidade teria cumprido em demasia algumas de suas propostas e outras não conseguiram mais se efetivar. Logo,

[...] tanto o excesso como o déficit de cumprimento das promessas históricas explicam a nossa situação presente, que aparece, à superfície, como um período de crise, mas que, a nível mais profundo, é um período de transição paradigmática. Como todas as transições são simultaneamente semi-invisíveis e semicegas, é impossível nomear com exactidão a situação actual.

Nessa direção, a crise da modernidade é também uma crise epistemológica da ciência moderna, a qual privilegiou a racionalidade cognitivo-instrumental, reduzindo os mecanismos de emancipação, ou seja, com a hiper-cientificização, o paradigma dominante entra em uma crise resultante do avanço ocasionado por ele próprio em relação ao conhecimento. Com isso, nota-se uma passagem lenta da ciência moderna ao *novo senso comum*. Há a substituição da chamada *razão indolente* por uma nova teoria crítica, baseada no novo senso comum verdadeiramente emancipatório, o qual passa a ser possível pela autorreflexividade, entendida como a melhor maneira para se percorrer criticamente o caminho da crítica. “No paradigma emergente, o caráter autobiográfico conhecimento-emancipação é plenamente assumido: um conhecimento compreensivo e íntimo que não nos separe e antes nos una pessoalmente ao que estudamos.” (SANTOS, 2000, p. 84).

A maior contribuição de Santos (2000, p. 168) para esta pesquisa é identificada pela amplitude atribuída por ele à concepção de transição paradigmática. Mais do que indicar a transição entre modos de produção ou ressaltar a crise epistemológica da ciência moderna, a transição observada por ele aponta para alterações “[...] entre formas de sociabilidade no sentido mais lato, incluindo as dimensões econômica, social, política e cultural.”

A transição analisada por Santos (2000) emerge da troca gradual da dinâmica dominante de desenvolvimento por coligações transformativas, as quais sugerem a experimentação de formas alternativas de sociabilidade. O reconhecimento de mudanças nas formas de sociabilidade chama a atenção para o objeto de investigação desta dissertação, pois Bauman, Giddens e Santos, cada um à sua maneira, sugerem mudanças nas formas de organização social encontradas hoje, fato que implica em alterações nas formas de sociabilidade desenvolvidas entre os indivíduos.

Se a leitura clássica de Tönnies (1995) já apontava a importância científica das análises referentes às relações sociais, uma vez que tais relações fundamentam a base da vida social, pode-se dizer que esta dissertação é pertinente por almejar compreender as formas de sociabilidade encontradas na contemporaneidade, por meio daquelas que são desenvolvidas em um ambiente de movimentação constante de indivíduos em deslocamento.

A realização da pesquisa contou com a prática do estudo de caso, que se revelou um instrumento metodológico necessário à obtenção dos dados. Tais dados foram analisados segundo os preceitos trazidos pelo referencial teórico. Nesse sentido, a dissertação é

desenvolvida em três capítulos, além desta introdução, dos procedimentos metodológicos e das considerações finais.

O capítulo I, intitulado “*A plataforma dessa estação é a vida desse meu lugar: construindo conceitos fundamentais*”, é destinado à revisão bibliográfica das pesquisas sobre a temática da sociabilidade. São discutidos os conteúdos teóricos dos conceitos de interação social, relação social, grupos sociais e sociabilidade. Uma vez que as possibilidades de estudo das formas de sociabilidade são variadas, faz-se necessário apresentar e debater os conceitos utilizados para a fundamentação teórica da pesquisa. Dessa forma, a problematização em torno dos não-lugares, desenvolvida pelo antropólogo Augé, também ganha destaque no capítulo, pois o Terminal se efetiva enquanto um local de passagem, no qual há um fluxo contínuo de indivíduos em deslocamento.

No capítulo II, nomeado “*A vida se repete na estação: debatendo realidades urbanas*”, discute-se sobre realidades urbanas, por meio de uma revisão teórica das pesquisas em ciências sociais. São feitas análises acerca do contexto nacional da transferência da concepção de urbanismo para a de planejamento urbano, enfocando os determinantes políticos dessa mudança, a qual interferiu no modo de organização das cidades brasileiras com o surgimento dos Planos Diretores. Além disso, apresenta-se uma breve caracterização do município de Uberlândia-MG articulada com os elementos concernentes ao planejamento da cidade. São revisadas as noções que culminaram na implementação do Sistema Integrado de Transporte (SIT) mediante a construção de quatro Terminais urbanos, dentre eles o Terminal Central.

O capítulo III, chamado “*Todos os dias é um vai-e-vem: analisando a sociabilidade em trânsito*”, apresenta a análise empírica dos dados da pesquisa. Assim, além da descrição meticulosa do campo, com o histórico da inauguração do Terminal, também são debatidas analiticamente as formas de sociabilidade estabelecidas entre os usuários do transporte coletivo de Uberlândia-MG. Após a identificação de grupos frequentadores do Terminal Central, a intenção foi revelar as interações dentro dos grupos e entre eles, refletindo sobre tais relações enquanto máximas de uma sociabilidade tecida entre indivíduos em situação de trânsito.

Nas considerações finais, há o fechamento da dissertação, com a retomada dos elementos centrais do estudo e a apresentação das conclusões da pesquisa.



Esta pesquisa visa verificar formas de sociabilidade em trânsito presentes na contemporaneidade, partindo da análise do objeto empírico recortado, o espaço do Terminal Central de Uberlândia-MG. Para isso, um estudo de caso foi realizado, com o objetivo de investigar o caráter das interações tecidas por indivíduos em deslocamento que circulam pelo local.

Um levantamento bibliográfico acerca dos estudos relacionados à conceituação da sociabilidade e de sua manifestação no contexto contemporâneo também foi implementado como recurso metodológico em todas as etapas da pesquisa. Tal procedimento conferiu sustentação teórica à discussão do tema, bem como suporte à coleta e à análise dos dados.

Sabe-se que a pesquisa bibliográfica é um procedimento metodológico que permite realizar um apanhado geral das principais análises já feitas relacionadas à temática da pesquisa. Assim, o estudo da literatura pertinente nada mais é do que uma pesquisa de livros, documentos ou arquivos que abordam o objeto investigado pelo pesquisador em seu trabalho acadêmico (SEVERINO, 2007).

Os elementos da investigação social são sempre recortados levando-se em conta questões que, de algum modo, chamaram a atenção do pesquisador, ou seja, a escolha do objeto dar-se-á de acordo com afinidades e estranhamentos ligados ao analista (QUEIROZ, 1992). Egresso de Patrocínio-MG, cidade com cerca de 80 mil habitantes e localizada a 150 quilômetros de Uberlândia-MG, saltavam aos olhos deste pesquisador eventos em ocorrência nesta última.

Uma vez estando no Terminal Central, a correria característica de alguns usuários do transporte coletivo, o sistema considerado eficaz e unificado, as variadas lojas e a variedade de lanchonetes na praça de alimentação foram fatores que impactaram a visão deste pesquisador, influenciando a escolha do Terminal enquanto objeto de estudo revelador de muitas questões ligadas à sociabilidade.

O modo aparentemente efêmero e fugaz das interações ocorridas naquele ambiente instigou a definição do problema da dissertação, que propõe um estudo qualitativo de uma forma de sociabilidade tecida na contemporaneidade. Cabe ressaltar, porém, que o uso de dados, tabelas e gráficos, em determinados expedientes da pesquisa, ilustram números e aspectos quantitativos também relevantes para a condução da investigação.

O uso das técnicas de análise qualitativas dentro das ciências sociais, não anula, em contrapartida, o emprego de dados quantitativos, tais instrumentos são complementares e não excludentes. Enquanto o conhecimento qualitativo capta quão profunda e complexa é a coletividade estudada, demarcando seus limites externos e internos, os conteúdos quantitativos representam a intensidade do problema analisado. A imbricação das duas abordagens permite um maior detalhamento dos aspectos particulares do objeto de estudo (QUEIROZ, 1992).

Qualquer proposta de investigação deve atentar para as condições de produção da pesquisa enquanto um processo de construção do próprio conhecimento, considerando limites e avaliando possibilidades. Além disso, é necessário ressaltar que a pesquisa acadêmica não é uma trama linear na qual são excluídos os percalços, pois “[...] pesquisadores e pesquisados enfrentam momentos de maior empatia, desconfiança, solidariedade e reserva, em diferentes etapas de uma mesma pesquisa.” (VELHO; KUSCHNIR, 2003, p. 08-09).

Já o processo de investigação em meio urbano oferece ao pesquisador diferentes ambientes e condições de pesquisa. Assim, como sugerem Velho e Kuschnir (2003, p. 07-08), “[...] as cidades, recortadas espacial e culturalmente, são cenário para pesquisas que abordam temas como sociabilidade, lazer, política, consumo, escolaridade, relação entre classes sociais, habitação.”

A manutenção da coerência e do rigor na divulgação dos resultados das pesquisas relativas ao espaço urbano deve receber ainda mais atenção. Velho e Kuschnir (2003, p. 09) destacam que,

Ao pesquisar nossa própria sociedade, temos que lidar com especial atenção com os dilemas e as questões associadas à divulgação dos resultados da investigação acadêmica. Como etapa final do processo de pesquisa, a publicação dos resultados dá ao universo investigado a oportunidade de interagir, questionar, rever e mesmo oferecer visões alternativas sobre seu próprio mundo. Esse diálogo impõe reflexão permanente por parte dos cientistas sociais desde o início de seu trabalho, pensando e avaliando suas atitudes tanto em termos científicos quanto éticos.

Até os anos 1970, segundo Velho (2003), existiam eixos clássicos de preocupação analítica dentro dos estudos antropológicos, como a etnologia, as relações interétnicas e a figura dos grupos em situações tradicionais. Contudo, alterações de enfoques foram sendo

identificadas e as populações urbanas ganharam destaque enquanto objetos de diferentes pesquisas.

Dessa forma,

Não só a complexidade e da diferenciação sociológica, mas a multidimensionalidade do mundo real, expressa em diferentes níveis e províncias de significado [...] apontam para processos de construção de identidades em que o pertencimento a vários grupos, redes e círculos sociais é fenômeno básico a ser investigado e compreendido na sociedade moderno-contemporânea. (VELHO, 2003, p. 17-18).

Entretanto, essa mudança de perspectiva de análise trouxe problemas teórico-metodológicos essenciais, como os critérios de proximidade e distância, familiaridade e estranhamento. Logo, o exercício de estranhar o familiar é cobrado dos estudiosos que se debruçam em universos próximos e, especialmente nos estudos de caso que utilizam a prática do trabalho de campo, é preciso desnaturalizar noções, impressões, categorias e classificações introjetadas nas visões de mundo do cientista.

De acordo com Yin (2005), o estudo de caso é bastante empregado na investigação de fenômenos da contemporaneidade relacionados com conjunturas da vida real, como acontecimentos históricos e políticos, organizações públicas e instituições sociais. Considerando-o como principal instrumento de análise desta pesquisa, faz-se necessário tecer alguns apontamentos sobre seu uso.

Os estudos de caso são, em sua maioria, explanatórios, exploratórios ou descritivos. As pesquisas que utilizam esse recurso como procedimento de metodologia devem atentar para cinco componentes básicos (YIN, 2005, p. 42):

1º. As questões de fundo do estudo, do tipo *como e por que*:

As questões preliminares desse estudo foram: como são tecidas as relações de sociabilidade entre os circulantes do Terminal Central? Por que se pode associar uma dinâmica de trânsito às interações estabelecidas entre os frequentadores do Terminal?

2º. A proposição fundamental:

A proposição central orientadora da pesquisa foi: a contemporaneidade fomenta novas formas de sociabilidade possíveis pela emergência de contextos de mudança social (conforme Bauman, Giddens, Santos e Augé), sendo indispensável à tradição sociológica analisar essas novas interações, como no caso de indivíduos em situação de trânsito.

3°. A unidade analítica:

A análise destinou-se às modalidades contemporâneas de sociabilidade convertidas nas manifestações de interações sociais desenvolvidas no Terminal Central.

4°. A articulação lógica entre dados e proposições;

5°. Os recursos de interpretação das constatações:

Os dados obtidos pelo estudo de caso apontaram e reforçaram a ideia de que, em determinados ambientes urbanos, é possível identificar grupos constituídos por indivíduos com hábitos e comportamentos semelhantes. Coube ao pesquisador investigar as interações desses grupos com base em preceitos teóricos. Os dados foram, assim, interpretados à luz do referencial teórico construído na pesquisa.

Uma questão essencial na proposta das pesquisas que se valem do estudo de caso é, antes mesmo da coleta de dados, a delimitação da análise enquanto *caso único* ou *casos múltiplos*. Para um estudo de caso único, cinco elementos lógicos delimitam o contexto da pesquisa:

- O primeiro diz respeito à perspectiva do *caso decisivo*, o qual se revela como determinante para testar empiricamente alguma teoria. Assim, para confirmar ou contestar a teoria em questão, o caso único mostrar-se-ia como decisivo para a verificação dessas proposições teóricas;
- O segundo elemento que motivaria um estudo de caso único refere-se a algum *caso raro ou extremo*, como os exemplos da medicina clínica;

- O terceiro fundamento formal de um estudo de caso único é o *caso representativo ou típico*. Tal estudo almeja captar condições e ocorrências de determinado lugar-comum ou mesmo do dia-a-dia;
- O quarto princípio lógico é o *caso revelador*, caracterizado por pesquisas sobre fenômenos até então inacessíveis às investigações científicas;
- O quinto e último item lógico é o *caso longitudinal*, que ocorre quando se estuda o mesmo caso único em diferentes pontos no tempo (YIN, 2005, p. 61).

Os cinco fundamentos citados destacam as razões para se operar um estudo de caso único. Como esta dissertação voltou-se para o contexto específico do Terminal Central, o estudo de caso único aqui empreendido foi determinado, especialmente, pelo terceiro elemento, pois o objeto empírico em questão revelou-se como *caso representativo* da manifestação de formas contemporâneas de sociabilidade estabelecidas cotidianamente.

Embora a pesquisa verse sobre eventos singulares em evidência no Terminal, dizer que os dados obtidos por um estudo de caso único não podem ser generalizados é algo carregado de preconceito. Tal estratégia de pesquisa permite a realização da *generalização analítica*, possibilitada por proposições teóricas oriundas de um conjunto específico de resultados, que podem ser justapostos ou empregados em outros contextos (ALVES-MAZZOTTI, 2006, p. 646).

Ou, segundo as palavras de Yin (2005, p. 29-30),

[...] os estudos de caso, da mesma forma que os experimentos, são generalizáveis a proposições teóricas, e não a populações ou universos. Nesse sentido, o estudo de caso, como o experimento, não representa uma “amostragem”, e, ao fazer isso, seu objetivo é expandir e generalizar teorias (generalização analítica) e não enumerar frequências (generalização estatística).

Assim, podem ser realizadas associações teóricas entre o que foi verificado no caso desta pesquisa e os acontecimentos e estudos de outras situações. A generalização analítica permite comparar objetos de estudo por meio da identificação de aproximações entre

características e manifestações singulares em ocorrência nos demais ambientes com formatos semelhantes.

Como destaca o autor, “[...] as evidências para um estudo de caso podem vir de seis fontes distintas: documentos, registros em arquivos, entrevistas, observação direta, observação participante e artefatos físicos.” (YIN, 2005, p. 109). No referente a tal pesquisa, a observação participante foi utilizada como técnica na primeira etapa da análise.

O uso da técnica considerou as ponderações de Yin (2005, p. 113) sobre as vantagens de sua utilização, que são: a possibilidade de tratar, em tempo real, da realidade, dos acontecimentos e dos eventos significativos ao estudo, além da “[...] perceptiva em relação a comportamentos e razões interpessoais [...]” da rotina do campo.

Desse modo, a observação participante em estudos de caso único coloca o pesquisador em posição privilegiada ao tirá-lo da condição de observador passivo. Para o autor, a técnica pode ser utilizada em ambientes vinculados ao dia-a-dia do pesquisador ou dos indivíduos com os quais ele pretende interagir. “Outra oportunidade muito interessante é a capacidade de perceber a realidade do ponto de vista de alguém de ‘dentro’ do estudo de caso, e não de um ponto de vista externo.” (YIN, 2005, p. 122).

Foi nesse sentido que a prática da observação participante garantiu a este pesquisador a imersão no contexto do Terminal Central, mediante a utilização do transporte coletivo, a realização de refeições na praça de alimentação, conversas com passageiros, contatos com a Administração do Terminal, passagens entre as plataformas de embarque e entre as áreas de convivência do *shopping* e suas lojas. Assim, durante a primeira etapa do trabalho de campo, o analista não era alguém deslocado da realidade do ambiente ou um observador distante das relações que lá eram estabelecidas. Cabe ressaltar a manutenção do controle metodológico da técnica como um elemento importante para a coleta e a análise dos dados, principalmente na relação do pesquisador com os que ali circulam.

Em todas as visitas feitas ao Terminal, contou-se com o uso do diário de campo, que se destaca enquanto técnica amplamente utilizada entre os cientistas sociais, especialmente em trabalhos empíricos e etnografias. Ele permite um exercício de reflexão acerca da ação profissional praticada em campo, identificando limites e possibilidades no universo investigado. A partir do olhar atento sobre a realidade estudada, sua confecção remete-se à memória do pesquisador e seu conteúdo geralmente é determinado por relatos pessoais sobre

os dados coletados na pesquisa, além de narrações dos fatos e das situações ocorridas em campo. Porém, sua perspectiva descritiva deve vir acompanhada de princípios analíticos, possibilitando, assim, a construção do conhecimento e da prática da pesquisa em meio aos registros qualitativos e/ou quantitativos (LIMA; MIOTO; DAL PRÁ, 2007; LOPES et al, 2002).

No diário de campo deste pesquisador, eram anotadas as datas das visitas, os horários de chegada ao Terminal e saída do local e as trocas entre os pavimentos do prédio, além de fatos que chamavam atenção de alguma forma, tais como: a circulação de passageiros por todas as plataformas de embarque, algumas mais cheias ou vazias que outras; a ocorrência de determinados grupos frequentadores; o barulho constante e incômodo dos ônibus; os desrespeitos ao infringir o pedido de “Proibido Fumar”; as diversas placas de publicidade e aquelas veiculadas por televisores localizados no piso inferior; os pedidos de informação feitos ao pesquisador; a observação dos uniformes de trabalho ou escolares; a identificação de portadores de necessidades especiais; o movimento na praça de alimentação; as filas nos bancos e na casa lotérica; a quantidade de pombos próximos às lanchonetes da área destinada aos embarques; os horários de maior movimento; a inexistência de filas organizadas para embarque, entre outros.

Como já sinalizado, a participação no contexto empírico da pesquisa deu-se em duas etapas de trabalho de campo: na primeira, o pesquisador se envolveu diretamente com o ambiente, através da entrada no cotidiano da movimentação no Terminal. Observações participantes foram feitas em períodos matutino, vespertino e noturno, por meio de visitas com durações mínimas de duas horas e máximas de quatro horas, nos meses de fevereiro e março de 2011, totalizando 51 dias de visitas. Durante esse período, pretendeu-se mapear o campo com a identificação de seus grupos frequentadores, notando figuras recorrentes no ambiente de trânsito (conforme será tratado no capítulo I).

Na segunda etapa do trabalho de campo, foram realizadas 43 entrevistas com os circulantes e os trabalhadores do Terminal, utilizando a modalidade de entrevista semiestruturada, pois “[...] esse tipo de entrevista pode fazer emergir informações de forma mais livre e as respostas não estão condicionadas a uma padronização de alternativas.” (MANZINI, 2004, p. 02). Como a pesquisa possui foco qualitativo, foi estabelecida uma amostra para as entrevistas realizadas com cada grupo estudado, pois a investigação baseou-se no recorte e na seleção de casos típicos e representativos que remetessem ao objeto. Além

disso, o que as análises mostram são relações significativas para a compreensão do social, pois elas acontecem efetivamente e independem do número de ocorrências. São elementos que permitem pensar formas de relacionamentos atuais, apontando tendências que podem ser notadas em contextos similares.

As entrevistas são importantes técnicas de análise por permitirem ao pesquisador observar tanto comportamentos verbais, como a tonalidade da voz e os silêncios, quanto elementos não-verbais, como a postura corporal, mímicas ou hesitações do entrevistado (THIOLLENT, 1982).

Como ressalta Manzini (2004, p. 09),

[...] a entrevista pode ser concebida como um processo de interação social, verbal e não verbal, que ocorre face a face, entre um pesquisador, que tem um objetivo previamente definido, e um entrevistado que, supostamente, possui a informação que possibilita estudar o fenômeno em pauta, e cuja mediação ocorre, principalmente, por meio da linguagem.

Já a entrevista semiestruturada é, em sua especificidade, uma importante forma para coletar dados em pesquisas que se remetem ao contexto social, uma vez que “[...] ela se insere em um espectro conceitual maior que é a interação propriamente dita que se dá no momento da coleta.” (MANZINI, 2004, p. 09). Além disso, o autor destaca que “[...] a entrevista semiestruturada está focalizada em um assunto sobre o qual confeccionamos um roteiro com perguntas principais, complementadas por outras questões inerentes às circunstâncias momentâneas à entrevista.” (MANZINI, 2004, p. 02).

A esse respeito, o roteiro revela-se como um auxiliar no processo da entrevista ao permitir o planejamento das questões que buscarão os objetivos propostos. Ainda de acordo com Manzini (2004, p. 03),

Partindo do pressuposto de que uma boa entrevista começa com a formulação de perguntas básicas, que deverão atingir o objetivo de pesquisa, é possível fazer uma análise do roteiro para identificar a sua adequação em termos de linguagem, estrutura e seqüência das perguntas no roteiro.

Nesse sentido, o roteiro auxilia a construção anterior e a própria condução da entrevista. No caso desta dissertação, o roteiro elaborado para a realização das abordagens aos

circulantes e trabalhadores do Terminal buscou clareza e precisão, ao ser contemplado com perguntas formuladas de modo simples e inteligível (conforme apêndice A).

O roteiro foi previamente avaliado por pareceres externos, com as mediações da orientadora da pesquisa e testes com os próprios entrevistados. Tais fatos conferiram legitimidade às questões, as quais, após pequenas alterações, mostraram-se reveladoras à condução da pesquisa. Durante as entrevistas, todas as respostas foram transcritas simultaneamente pelo pesquisador em fichas catalogadas e subdivididas entre os grupos investigados. A técnica da transcrição foi utilizada em virtude do barulho no Terminal, que impossibilitou o uso de gravador.

Para a realização da pesquisa, contou-se com a autorização da Administração do Terminal Central - Pratic Shopping. Em dois momentos - no período de observação participante (fevereiro e março de 2011) e na fase das entrevistas (agosto e setembro de 2011) -, foram enviados à Administração documentos (conforme anexo A) solicitando informações necessárias à análise, além de acesso facilitado entre as catracas que dividem os pisos do prédio. Todos os pedidos foram prontamente atendidos, sendo fornecido a este pesquisador um crachá de visitante, conferindo-lhe a possibilidade de circular livremente por todo o Terminal e *shopping*. Esse apoio foi fundamental para o andamento da pesquisa e merece ser pontuado.



***A plataforma dessa estação é a vida desse meu lugar:***  
**construindo conceitos fundamentais**

### **1. Conceito de interação social**

As possibilidades de reflexão em torno da sociabilidade em trânsito são diversas. Por essa razão, é essencial delimitar os conceitos trabalhados na pesquisa, como também confrontá-los à realidade encontrada no espaço empírico das análises. Assim, as investigações acerca das formas de sociabilidade tecidas entre os circulantes do Terminal Central passam pela revisão dos seguintes conceitos: *interação social*, *relação social*, *grupos sociais*, *sociabilidade* e *não-lugar*. Tal revisão será apresentada a seguir.

Para o espanhol Siches (1965), o significado de interação remete a uma influência de caráter recíproco, que se realiza em diferentes ordens. Interessam ao analista social as interações humanas, ou seja, as influências recíprocas estabelecidas entre homens e mulheres. Segundo o autor, as interações humanas não se limitam ao contexto da proximidade ou da presença física, visto que a reciprocidade de influências também pode ocorrer com a distância, como em uma troca de cartas.

As interações possuem sentidos orientados pelos indivíduos, mas esses sentidos podem ou não ser plenamente conscientes. Há casos de reciprocidade de influência nos quais os indivíduos delegam sentido de maneira subconsciente. Nas palavras de Siches (1965 p. 408): “[...] parece mais adequado caracterizar a interação humana como fatos de influência recíproca entre duas ou mais condutas humanas com sentido, influência recíproca que se pode produzir em presença ou à distância, com consciência mais ou menos clara.”

De acordo com o autor, as interações fundamentam a essência do social e são formadas por indivíduos em contato recíproco. Com isso, as interações percebidas entre os circulantes do Terminal Central interessam às investigações sociológicas como peças que constituem o próprio campo social, pois “[...] os processos em que as pessoas se aproximam umas das outras ou se separam entre si são interações. Os grupos sociais e os grupos coletivos são conglomerados de relações e de processos de interação.” (SICHES, 1965, p. 408).

Siches (1965) revela que, para Simmel (1926 apud SICHES, 1965), a interação é a base da sociologia, a qual se interessa pelo estudo das formas de ação recíproca entre os homens. A sociedade somente existe quando vários indivíduos estabelecem ações recíprocas, realizadas por certos impulsos ou mediante fins determinados.

Para Simmel (2006), a própria noção de sociedade significa interação entre indivíduos, que são vistos em suas plenitudes e não como partes de um todo maior. A interação emerge de impulsos específicos ou da procura por finalidades. São instintos derivados do erotismo, de inclinações de teor religioso, de finalidades de defesa, ataque e ajuda, elementos tais que possibilitam ao ser humano entrar, juntamente com outros, em relações de convívio marcadas pelo exercício e pela influência de efeitos uns nos outros. “Essas interações significam que os portadores individuais daqueles impulsos e finalidades formam uma unidade – mais exatamente uma ‘sociedade’.” (SIMMEL, 2006, p. 60).

Simmel (2006) ressalta, no entanto, que os motivos estimulantes da chamada *sociação* não apresentam, a priori, teor social. Eles se tornam questões da sociação somente quando alteram a simples agregação avulsa dos indivíduos em formas específicas de ser e de se relacionar com o outro, envolvidas com o princípio da interação.

*A sociação é, portanto, a forma (que se realiza de inúmeras maneiras distintas) na qual os indivíduos, em razão de seus interesses – sensoriais, ideais, momentâneos, duradouros, conscientes, inconscientes, movidos pela causalidade ou teleologicamente determinados –, se desenvolvem conjuntamente em direção a uma unidade no seio da qual esses interesses se realizam. Esses interesses [...] formam a base da sociedade humana. (SIMMEL, 2006, p. 60-61).*

A partir do instante em que a sociedade é colocada em um plano analítico, surgem vertentes teóricas com abordagens específicas sobre o conceito e suas implicações. Existem análises que atenuam o conceito de sociedade e outras que o conotam de modo exagerado. Para a segunda vertente, tudo o que os indivíduos são e fazem é orientado e acontece dentro dos limites da sociedade, entendida como uma entidade supraindividual<sup>4</sup>. Já Simmel (2006, p. 08) enxerga a sociedade enquanto “[...] uma abstração indispensável para fins práticos, altamente útil também para uma síntese provisória dos fenômenos, mas não um objeto real que exista para além dos seres individuais e dos processos que eles vivem.”

---

<sup>4</sup> Cf. DURKHEIM, Émile. **As regras do método sociológico**. São Paulo: Ed. Nacional, 2001.

Para além das necessidades e dos interesses determinados levados às interações, as formas de sociação são também constituídas por um anseio e contentamento de estar justamente socializado, pelo valor da concepção da sociedade em si. “O ‘impulso de sociabilidade’, em sua pura efetividade, se desvencilha das realidades da vida social e do mero processo de sociação como valor e como felicidade, e constitui o que chamamos de ‘sociabilidade’ em sentido rigoroso.” (SIMMEL, 2006, p. 64).

Ao assumir significado e consistência, todo tipo específico de sociabilidade confere importância à sua *forma*<sup>5</sup>. É ela, tal como apresentada, que possibilita unidade entre as múltiplas determinações da interação. Com o estabelecimento da forma, a sociabilidade passa a adquirir caráter de realidade e confere sentido simbólico às vidas dos participantes da sociação.

Esse processo de formação e sobrevivência da sociabilidade (ou de formas de interação/sociação) está diretamente apoiado nas personalidades em sentido amplo ou nos anseios práticos individuais que possuem utilidade para preservação e aprimoramento da vida. Porém, Simmel (2006, p. 66) destaca o fato curioso de que, uma vez efetivadas as sociações, as personalidades não são mais enfatizadas com primazia; ou seja, “[...] quando os interesses reais, em cooperação ou colisão, determinam a forma social, eles mesmos já cuidam para que o indivíduo não apresente sua especificidade e singularidade de modo tão ilimitado e autônomo.”

Assim, uma vez imerso na sociedade, o indivíduo é autorregulado perante os outros. Seus impulsos são freados a fim de que ele não aflore interesses egoístas que possibilitem condutas desagregadoras.

É uma falta de tato levar para a sociabilidade bons e maus humores meramente pessoais, excitações e depressões, a luz e a obscuridade da vida profunda. Mesmo no que há de mais superficial ocorre essa exclusão da personalidade. (SIMMEL, 2006, p. 67).

A interação advém, como indicou Simmel (2006), de impulsos e/ou conteúdos específicos (eróticos, religiosos, defesa) e o prazer da convivência transforma os simples impulsos em formas da sociação. As formas sociais são, portanto, modos de interação que

---

<sup>5</sup> Por *forma*, entende-se o formato específico das relações de sociabilidade. São grupos religiosos, reuniões econômicas, irmandades de sangue, sociedades secretas, bandos de assaltantes, dentre outras (SIMMEL, 2006).

geram uma unidade (sociação), na qual se realizam aqueles conteúdos humanos. Contudo, é preciso destacar que forma e conteúdo só se separam por um processo de abstração e a sociabilidade, analiticamente falando, busca a compreensão de tal abstração (SICHES, 1965; SIMMEL, 2006).

Dessa forma, a sociedade nasce no instante em que dois ou mais indivíduos entram em interação, constituindo uma “[...] unidade empírica representada pela influência recíproca de condutas. Tal unidade ou socialização pode dar-se em diversos graus: desde a convivência efêmera num vagão de trem, até a família e o Estado.” (SICHES, 1965, p. 409).

As ideias apresentadas por Siches (1965), quanto à caracterização da interação, são apoiadas nas reflexões de Simmel (2006). Nesta dissertação, o entendimento acerca do conceito de interação social segue a linha traçada por Siches e Simmel, tendo em vista as influências recíprocas, conscientes ou não, estabelecidas nos instantes de contato de indivíduos no espaço do Terminal Central.

Nesse sentido, outro conceito amplamente utilizado aqui para ressaltar as formas de sociabilidade desenvolvidas no Terminal é o de relação social. A revisão de seus determinantes será feita a seguir com a percepção de que “[...] a relação social é o resultado num certo momento, ou o resultado relativamente persistente, de um processo de interação.” (SICHES, 1965, p. 440).

## **2. Conceituando relação social**

Siches (1965) retoma a teoria weberiana por comungar com ela a definição relativa ao conceito de relação social. Em Weber (1944 apud SICHES, 1965), o fundamento da sociologia está na compreensão interpretativa do sentido das ações sociais, a qual se caracteriza como conduta eminentemente humana com sentido orientado de modo subjetivo e referindo-se a outro indivíduo. E para que haja a relação social, faz-se necessário “[...] que a ação social de uma pessoa encontre correspondência na pessoa destinatária (da referida ação) em outra ação social dirigida à primeira pessoa.” (SICHES, 1965, p. 413).

Seguindo nessa concepção, Weber (1991) também confere relevância científica à noção de relação social. Para tal, o autor elabora uma teoria da ação social, entendida como

dado central constitutivo de sua sociologia. A ação social caracteriza-se enquanto conduta humana dotada de sentido subjetivo e esse sentido, indicado pelo sujeito, refere-se à conduta de outro(s). Weber (1991) destaca quatro tipos puros de ação social: ação racional conforme fins determinados, ação racional conforme valores, ação tradicional e ação afetiva.

Weber (1991) destaca as condições de ocorrência da relação social, a qual se realizaria na reciprocidade de sentido das ações dos indivíduos. A relação social seria, portanto, a conduta de múltiplos agentes que compartilham os sentidos de suas ações. Ao delimitar esse conceito, Weber (1991) sistematiza um elemento constitutivo da sociologia e sua teoria clássica acerca da ação e relação social remete ao fato de que os indivíduos em interação no Terminal fomentam relações com sentidos compartilhados mesmo com ênfase em interesses individuais.

Desse modo, a inter-relação ocorrida em um espaço comum a uma multiplicidade de sujeitos, como o Terminal Central, é orientada por motivações variadas. Elas podem ser semelhantes, considerando que a maioria dos indivíduos que por ali circulam quer se deslocar, ou ainda baseadas em diversos interesses e objetivos, devido ao fato de que as lojas frequentadas, os destinos almejados, as plataformas de embarque e os ônibus utilizados são diferentes de acordo com a necessidade de cada indivíduo.

Siches (1965, p. 443) chega a ressaltar que alguns autores entendem como sinônimos os termos “relação social” e “formas de sociabilidade”, mas existem diferentes gêneros e diversas classificações possíveis para eles. Como “[...] são diversas as classificações, [...] ocorre às vezes que duas ou mais classificações se inferem entre si [...] e que diferentes tipos pertencentes a classificações diversas concorrem num mesmo fato de natureza complexa.”

### **3. Grupos sociais: conceito e classificações**

As problematizações feitas por Siches (1965) são úteis para este trabalho, pois dão embasamento à discussão relativa aos grupos do Terminal Central. A seguir, apresentam-se os critérios de conceituação dos grupos sociais.

Para o autor, as realidades sociais são formadas por condutas humanas em interação. Em tais realidades, é possível observar figuras coletivas com alguma unidade. Essas figuras

são como conjuntos com características especiais, diferentes em relação aos indivíduos que os integram quando tomados isoladamente, e diferentes dos demais conjuntos coletivos. A configuração desses conjuntos passa por uma série de processos e relações sociais que, vistos de fora, “[...] aparecem como configurações integradas por certos fatos sociais, os quais se apresentam como coincidências, como articulações, como tecidos, como blocos ou feixes de condutas formando algum contôrnio, e que possuem alguma unidade.” (SICHES, 1965, p. 492).

Laços psicológicos especiais, coincidências e concordâncias nas condições materiais de vida e participação em modos e formas de vida coletivos são alguns critérios que garantem unidade aos conjuntos ou grupos sociais, formados por pluralidades de indivíduos.

Assim, por exemplo, falamos da família, do grupo de recreação, da vizinhança, da aldeia, da cidade, da multidão, da classe profissional, da classe social, da nação, do Estado, da Igreja, do círculo dos jovens, do círculo dos adultos, do dos anciãos, do círculo da cultura ocidental, do grupo dos que falam o mesmo idioma, das gerações históricas. (SICHES, 1965, p. 492).

O ponto essencial do debate acerca dos grupos ou conjuntos sociais, apresentado por Siches (1965), refere-se ao fato da unidade nessas organizações de interatividade ser necessária. Assim, o exercício da observação, enquanto procedimento analítico, permitiu encontrar unidade entre determinados circulantes do Terminal Central, sendo possível identificar sete grupos singulares com características próprias ou modos de conduta coletivos.

Se existem grupos sociais institucionalizados e efetivamente estruturados, como a Maçonaria, “[...] existem outros que são meras delimitações por concordância ou coincidências de interesses, ou participação nuns modos de condutas, sem que propriamente exista uma estreita articulação ou organização dessas condutas.” (SICHES, 1965, p. 493).

Segundo Siches (1965), é fundamental rechaçar toda medida que considera qualquer grupo social como um complexo independente ou como um ser substancial. O entendimento acerca dos grupos deve sempre passar pelo fato de que eles são conjuntos sociais formados por combinações de relações sociais e por condutas coletivas. A realidade dos grupos sociais está, portanto, alicerçada em um complexo definido por relações humanas.

Nesse cenário, é notada a dificuldade das tentativas sistemáticas de classificação dos grupos sociais, em função da própria multiplicidade e variedade dos mesmos, além do fato de

serem, em muitos casos, abstrações não encontradas plenamente na realidade empírica. De modo geral, os grupos podem ser classificados pelos seguintes critérios:

- A. Quanto ao número de seus componentes: par, trio ou grupos maiores;
- B. Quanto à sua duração: passageiros, passageiros reiterados ou permanentes;
- C. Quanto à proximidade no espaço: a proximidade física dos membros indica grupos estabelecidos por interação e presença direta ou entre indivíduos distantes.
- D. Quanto ao grau de intimidade entre seus membros: interindividuais, com grau máximo de intimidade, como nas relações de amor e amizade ou formações propriamente coletivas compostas por “eus sociais”;
- E. Grupos primários e secundários: os primários são forjados por relações face a face e os secundários ocorrem em grandes extensões, nas quais todos os membros não se reúnem pessoalmente;
- F. Quanto à distância social: relativo à distância existente entre o indivíduo e a coletividade à qual pertence, ou seja, a distância entre o membro do grupo e o próprio grupo;
- G. Grupos comunitários e societários: conforme as reflexões de Tönnies apresentadas anteriormente;
- H. Grupos institucionalizados e não institucionalizados: no primeiro caso, as condutas dos membros estão prescritas por determinações, convenções e/ou estatutos instituídos internamente ao grupo e, no segundo caso, as interações entre os membros pressupõem um ajustamento simples, sem orientações internas;
- I. Quanto à localização no espaço: locais, intermunicipais, regionais, nacionais, internacionais e universais (SICHES, 1965).

Siches (1965, p. 515) é cauteloso e destaca que, ao estudar os complexos ou grupos sociais mediante as categorias classificatórias anteriores, é possível que eles não se enquadrem plenamente em nenhum dos elementos listados ou ainda que se adequem a diferentes classificações simultaneamente. “Nada há de estranho nisso, porque as classificações antes analisadas são *tipos* que servem para a ordenação, mas que não têm uma correspondência exata na realidade.”

### 3.1 Baechler e a sodalidade

Endossando essa perspectiva, Baechler (1995) também teoriza acerca do caráter social da formação dos grupos. O autor inicia sua discussão em torno dos grupos e da sociabilidade, ressaltando o adjetivo *sociável* do ponto de vista da comunidade sociológica, como uma disposição natural dos indivíduos de viver em associação com seus semelhantes. Com isso, “ser sociável” é “ser social”. Mas como bem coloca Baechler (1995), a percepção teórica da noção de sociável é bastante diversificada e passa por diferentes matrizes analíticas.

O autor retoma o sociólogo francês Gurvitch (1969 apud BAECHLER, 1995), oferecendo aos leitores a definição do francês para o termo *sociabilidade*, o qual designaria o princípio das relações entre pessoas e a capacidade delas de estabelecerem laços sociais, fato que abrangeria a formação dos grupos. Logo, o conceito de Gurvitch (1969), trazido à baila por Baechler (1995), é fundamental para esta pesquisa, pois contribui teoricamente para as observações feitas no Terminal, as quais ressaltaram a sociabilidade mediante a identificação de grupos fundados pelo comportamento dos circulantes daquele espaço.

Para maior entendimento da importância que a ocorrência de grupos sociais possui a esta dissertação, segue-se com as ponderações de Baechler (1995) referentes ao seu conceito de *sodalidade*, relativo à capacidade dos indivíduos de formarem unidades de atividade. Além das problematizações já apresentadas, a contribuição de outro autor sobre o mesmo assunto tende a aprimorar o debate, fundamentando o campo de investigação em preceitos teóricos advindos de diferentes olhares, a saber: Siches (1965) e Baechler (1995).

Nas reflexões de Baechler (1995), existem três conceitos elementares relativos às relações sociais, a saber: *sodalidade*, *sociabilidade* e *socialidade*. A *sodalidade* está relacionada com a capacidade humana de estabelecer *grupos*, entendidos como unidades de atividade que são exemplificadas por casais, famílias, empresas, igrejas, dentre outros. Já o conceito de *sociabilidade* remete à capacidade humana de constituir *redes* em que circulam informações vindas das unidades de atividades individuais ou coletivas. Tais informações expressam gostos, interesses e opiniões e as redes podem ser expressas por classes sociais, mercados, vizinhos, salões, dentre outros. A definição de *socialidade* implica no reconhecimento da capacidade humana de manutenção da *coesão* entre grupos e redes. Tal coesão é o que constitui, segundo Baechler (1995), a própria sociedade.

A sodalidade é a modalidade do social mais facilmente apreendida e o casal identifica a menor unidade de atividade. “Por definição, um grupo é capaz de agir de modo uniforme, embora seja constituído por indivíduos ou por subgrupos.” (BAECHLER, 1995, p. 66). Assim, a percepção advinda da observação participante de similitudes no comportamento social de alguns indivíduos situados no espaço do Terminal Central permitiu a identificação de grupos coletivos determinados por tais semelhanças.

Para o autor, a sociologia dos grupos passa por três consequências imediatas:

1ª. Qualquer grupo, independentemente da quantidade de membros, apresenta um ou vários objetivos responsáveis por sua racionalidade e sua estrutura;

2ª. Os indivíduos que formam os grupos possuem objetivos individuais que podem se combinar com os do grupo ou não ter qualquer relação direta com os objetivos expressos por ele. Esses objetivos também podem ser vistos como fins coletivos;

3ª. “Todo grupo está em contato e em concordância com outros grupos, de mesma definição ou não.” (BAECHLER, 1995, p. 66).

As proposições anteriores aplicam-se aos grupos encontrados no Terminal, uma vez que cada um deles está em contato direto com os demais. Além disso, fins, condições e necessidades coletivas são percebidos na conduta dos indivíduos que formam as unidades grupais, como, por exemplo, a necessidade do deslocamento, faixa etária semelhante, rotina nos horários das visitas e uniformes de estudo ou trabalho.

Assim como Siches (1965) adverte, também para Baechler (1995, p. 66), a classificação dos grupos e dos três conceitos destacados passa por critérios de abstrações e tipologias, fazendo com que muitos grupos sejam identificados não somente por um, mas por vários elementos conceituais, ou mesmo não encontrados em sua essência na realidade empírica. “Essas três modalidades plausíveis do social são, cada uma em si mesma, suscetíveis de conhecer todos os estados, desde o organizado ao não-organizado, do formal ao informal, do institucionalizado ao não-institucionalizado, do mediato ao imediato, e assim por diante.”

### 3.2 Os grupos do Terminal Central

A sociabilidade entre os circulantes do Terminal Central remete à identificação de grupos específicos mediante semelhanças nos hábitos de comportamento durante a presença no Terminal. Esses grupos são unidades forjadas pelo pesquisador e, alguns critérios, orientados pela observação do cotidiano<sup>6</sup> do espaço, fundamentaram a percepção de figuras permanentes naquele ambiente de trânsito, tais como: condição física, horário e frequência das visitas, idade, indivíduos acompanhados ou sós, vestimentas e acessórios.

Como destaca Baechler (1995), sodalidade, sociabilidade e socialidade são modalidades sociais passíveis de diversos níveis: o organizado e o não-organizado, o formal e o informal e o institucionalizado e o não-institucionalizado. Nesse sentido, o foco analítico da pesquisa volta-se ao teor não-institucionalizado e ao informal, pois a sodalidade (criação de grupos) no Terminal Central não é orientada, na maioria dos casos, por objetivos definidos ou nascida de uma vontade manifestada de seus membros.

Os grupos, nesse caso, são úteis para a condução e a possibilidade da análise, ou seja, são grupos rotulados e não autointitulados. Assim, há algo que identifica os circulantes como pertencentes a determinado grupo (a condição física, acessórios como mochilas e crachás, uniformes escolares ou de trabalho, padrões de comportamento, finalidade da ida ao Terminal, entre outros), mesmo que eles não tenham objetivos comuns. Porém, tal identidade é delegada a eles pelo pesquisador. A pesquisa abrangeria somente a superficialidade das relações caso focasse os indivíduos isoladamente, mas, com o mapeamento dos grupos frequentadores, é possível encontrar formas de sociabilidade entre seus participantes.

A identidade social está vinculada ao modo pelo qual os indivíduos se percebem e são percebidos nas inúmeras relações que estabelecem e, conforme Weeks (1990 apud TILIO, 2009), a identidade marcaria um sentimento de pertencimento a grupos determinados ao estabelecer semelhanças e diferenças entre os próprios indivíduos.

Nos tempos em que a centralidade social, política e cultural dos Estados-Nações esteve presente, predominava a perspectiva do sujeito unificado, o qual era fortemente

---

<sup>6</sup> As pesquisas que utilizam o conceito de cotidiano devem considerar a apreensão do todo concreto mediante sua fragmentação em objetos empíricos ou teóricos. Assim, a totalidade é constituída pela interligação das partes que a compõem, devendo ser analisada a partir de recortes específicos (AZANHA, 1994).

influenciado pela identidade nacional. Porém, nas últimas décadas do século XX, o processo de globalização, ao colocar em suspenso as rígidas fronteiras que dividiam os países e proporcionar o cruzamento de informações e das escalas de distância e tempo, fez com que as identidades nacionais perdessem a posição de centro.

A ideia de sujeito unificado cede lugar à concepção da identificação por referências distintas. Relevância analítica passa a ser dada aos elementos fluidos, móveis e polissêmicos do conceito de identidade e o sujeito contemporâneo torna-se definível através de uma justaposição de características identitárias (TILIO, 2009).

É preciso ressaltar o caráter simbólico das identidades sociais, as quais resultam de processos diversos, e não de elementos inerentes ou oferecidos biologicamente. Essa noção não-essencialista das identidades também permite entendê-las como construtos sociais, elaborados por questões culturais, históricas e institucionais. Não devem ser vistas como dados apriorísticos, uma vez que “[...] são construídas em interações sociais [...], sendo passíveis de constantes reconstruções e transformações em novas interações.” (TILIO, 2009, p. 112).

De acordo com Louro (1997 apud TILIO, 2009, p. 112), os indivíduos possuem “[...] identidades que se transformam, que não são fixas ou permanentes, que podem, até mesmo, ser contraditórias. Assim, o sentido de pertencimento a diferentes grupos - étnicos, sexuais, de classe, de gênero - constitui o sujeito.”

Assim, como também destaca Tilio (2009, p. 113),

Por possuir um conjunto de atributos culturais, o mesmo indivíduo pode ter identidades múltiplas, sobrepostas, multidimensionais. Enquanto na modernidade as pessoas são normalmente membros de uma e apenas uma nação, membros de uma e apenas uma raça, um gênero e uma orientação sexual, e cada uma dessas afiliações descreve de modo exato e concreto algum aspecto de sua existência, a pós-modernidade enfatiza o caráter variável, não-essencialista e subjetivista das identidades sociais, ou seja, identidades sociais não são fixas ou pré-determinadas.

A apropriação do conceito de identidade, ao longo desta dissertação, considera seu potencial dinâmico. Logo, as identidades são representações de tipos sociais e, por essa razão, não são rígidas ou fixas, podendo mudar no tempo e no espaço. Como apresentado, existe uma série de categorias igualmente importantes para a caracterização da identidade. Com isso, idade, gênero, etnia, classe social, religião, nacionalidade, idioma, vinculação política,

condição física e estética são elementos influenciadores na formação identitária dos indivíduos.

É esse conjunto de atributos culturais ofertado pela identidade que permite aos indivíduos se posicionarem e serem posicionados nas práticas por eles desenvolvidas. Contudo, cabe observar que tal “[...] posicionamento pode ser passivo, ou seja, os sujeitos aceitam as identidades sociais a eles impostas pelas práticas discursivas, ou ativo, os sujeitos escolhem que posição tomar, independentemente das práticas e relações impostas pela sociedade.” (TILIO, 2009, p. 115).

A possibilidade de uma “identidade delegada pelo pesquisador” refere, portanto, ao uso de tais categorias na marcação e na definição dos grupos frequentadores do Terminal, mediante a acentuação de elementos comuns entre determinados circulantes que podem, assim, condensar-se em um grupo.

Apesar de os grupos identificados no Terminal não estarem organizados formalmente entre si e não apresentarem um grau de institucionalização com regras internas, é possível perceber que eles estão submetidos a determinantes externos cunhados pelo próprio local frequentado. Assim, as normas de funcionamento do Terminal Central, enquanto espaço coletivo prestador de serviços públicos, impõem aos circulantes e, conseqüentemente, aos grupos lá encontrados, normas de conduta durante as relações que estabelecem.

Os grupos mapeados em campo foram:

- A. Estudantes;
- B. Famílias e casais;
- C. Idosos;
- D. Indivíduos desacompanhados;
- E. Jovens trabalhadores;
- F. Surdos e/ou mudos;
- G. Trabalhadores das lojas do Terminal e das empresas de ônibus.

Das classificações listadas acima tanto por Siches (1965) quanto por Baechler (1995), aquela que melhor se aplica aos grupos encontrados mediante a observação do

comportamento dos circulantes do Terminal Central diz respeito aos complexos sociais não institucionalizados, possibilitados pela inexistência de normas internas obrigatórias impostas aos membros em relações recíprocas. Nesse tipo de grupo, a simples interinfluência imediata dos indivíduos e o coajustamento de suas atividades garantem sua existência, sem a necessidade de qualquer instância normativa ou organização reguladora.

A identificação de modos de atividade e conduta entre os indivíduos no espaço do Terminal possibilitou a este pesquisador o mapeamento de formas de sociabilidade estabelecidas por eles ao longo do tempo em que ficam naquele local. Em locais como o Terminal Central, a sociabilidade é feita por e entre grupos fragmentados. Como destacado, há um grau mínimo de compartilhamento de relações (uns mais, outros menos) entre os participantes de um mesmo grupo. Só é possível analisar a sociabilidade nesses espaços com o mapeamento claro dos grupos frequentadores, pois interessam ao analista social as relações estabelecidas coletivamente. Quando identificados, a tarefa torna-se outra: apresentar níveis de proximidade-afastamento entre os que fazem parte de um mesmo grupo e entre os diferentes grupos. A identificação deles revela (pelo critério metodológico da generalização analítica) novas formas de sociabilidade em lugares de passagem.

#### **4. O conceito de sociabilidade**

Baechler (1995) ressalta que algumas correntes de pesquisas apontam a sociabilidade como responsável por designar redes nascidas espontaneamente das relações que os indivíduos mantêm com os outros (Granovetter, 1973; Forsé, 1981; Degenne, 1983; Bidart, 1988; Héran, 1988). É seguindo esse caminho que o conceito de Baechler (1995) é elaborado.

Assim, pode-se falar em sociabilidade quando as relações estabelecidas por indivíduos e/ou grupos não se expressam simplesmente na constituição de um grupo passível de funcionar como unidade de atividade, pois as formas de sociabilidade sugerem dois modos de relações: uma sociabilidade intragrupos, na qual as interações fomentadas no interior de cada grupo são efetivadas levando-se em conta interesses e objetivos comuns ao grupo, ou ainda alheios a ele; e outra determinada pelo estabelecimento de relações de indivíduos para indivíduos e de grupos para grupos.

A possibilidade de formas de sociabilidade intragrupos permite, como exemplificação, relações entre os dois parceiros que formam um casal ou entre empregados de uma mesma empresa. Já as relações instituídas por grupos diferentes expressam debates entre partidos políticos com ideologias diferentes ou a convivência entre alunos de colégios localizados em bairros distantes.

Redes são tecidas pela sociabilidade e são entendidas como relações espontâneas que formam laços, sólidos ou não, entre indivíduos e/ou grupos. A amplitude, a exclusividade e a densidade das redes são altamente variáveis, tendo em vista a proximidade dos grupos e indivíduos que as criam. Assim, o grau de parentesco, a vizinhança, a classe social interferem na forma de cada rede. Além disso, o espaço social também intervém diretamente nelas, pois o local em que se encontram os indivíduos e/ou grupos (salões, clubes, cafés, terminais) sugere que eles sejam mais ou menos sociáveis entre si e com os de fora.

As ponderações trazidas por Baechler (1995), baseadas em preceitos teóricos de Degenne (1983), também fundamentam a problematização relativa aos estudos sobre a sociabilidade desenvolvida por e entre grupos. Desse modo, quando as reflexões focam as redes enquanto objeto, em detrimento de indivíduos isolados, é possível identificar os grupos como atores coletivos e “[...] determinar não apenas quais as associações que, numa determinada área, desenvolvem relações entre si, mas sobretudo quais de seus membros pertencem a várias dentre elas e asseguram a continuidade e a realidade da rede.” (BAECHLER, 1995, p. 78).

A sociabilidade tecida entre os circulantes do Terminal fomenta o estabelecimento de redes que se espalham pela cidade, pois os grupos passam por ali e deslocam-se posteriormente para outros bairros. Com isso, as redes nas quais os indivíduos estão integrados podem beneficiar com maior sociabilidade aqueles que necessitam do transporte coletivo, ou seja, tanto maior serão os laços de sociabilidade quanto mais ambientes públicos frequentarem, além do espaço privado do lar.

O Terminal Central integra o cotidiano da cidade de Uberlândia-MG, sendo o grande responsável pela concentração e dispersão dos usuários do transporte público por itinerários de deslocamento. As redes de sociabilidade iniciadas em seu espaço são pulverizadas pelos indivíduos em seus trajetos. Os ônibus cortam a cidade com diferentes histórias pessoais, vivenciadas por cidadãos uberlandenses, por mães e seus filhos, por trabalhadores, por estudantes de ensino fundamental, médio e superior, por idosos, por consumidores do Pratic

Shopping, por casais, por surdos e/ou mudos, entre outros. Contudo, como o foco analítico desta dissertação concentra-se no próprio Terminal, não será feita aqui uma discussão pormenorizada das redes, mas sim da sociabilidade ocasionada pela interação desses grupos situados, exclusivamente, nesse espaço, entendido como local de passagem. A peculiaridade da análise está justamente no fato de os grupos estarem em uma situação de trânsito.

Cabe ressaltar que, aos moldes de Baechler (1995, p. 90-91), há um elemento indispensável ao funcionamento e à manutenção dos grupos e redes: a morfologia da socialidade, a qual expressa e delega coesão para todos esses elementos.

Uma vez deduzidos todos os grupos e todas as redes, subsiste uma certa maneira de manter um todo coeso, a que damos o nome de *cit  *. A cidade (*cit  *)   também uma morfologia [...]. Numa primeira abordagem a sociabilidade designa as morfologias [...]. Podemos definir morfologia como os princípios de coerência e de coesão que cimentam os indivíduos e os grupos, permitindo-lhes perdurar-se como sociedades humanas.

Baechler (1995) retoma Granovetter (1973 apud BAECHLER, 1995) e mostra quatro elementos que influenciam vínculos fortes ou fracos em uma rede de sociabilidade, a saber: o tempo de dura  o e o tempo dispensado pelos indivíduos   rede; a intensidade das emo  es despertada por ela; a intimidade estabelecida entre os membros; e a reciprocidade dos serviços prestados por ela.

Quanto mais intensos forem os laços numa rede, tanto mais essa rede tende a fechar-se sobre si própria e a dissociar-se das outras redes numa espécie de enquistamento social, e inversamente: a extensão, a flexibilidade, a adaptabilidade das redes são tanto maiores quanto mais se basearem em laços fracos, que permitem esperar que, gradualmente, criem-se pontes capazes de ir muito além do círculo de origem dos laços de sociabilidade. (BAECHLER, 1995, p. 80).

Assim, após todas as contribui  es teóricas trazidas por Siches (1965) e Baechler (1995),   possível concluir que intera  es, rela  es, grupos, redes e sociedade são formas empíricas relacionadas com as abordagens sociológicas em torno do modo como se dão as rela  es entre indivíduos, as quais fundamentam a sociabilidade e o próprio campo social. Para Baechler (1995), como já assinalado, a diversidade do social pode ordenar-se em três se  es: a sodalidade, a sociabilidade e a socialidade, que são se  es representativas dos grupos, das redes e das morfologias, respectivamente. O autor indica também que os

conceitos não podem ser concebidos de modo engessado e fechado, pois ocorrem pontes entre eles no terreno empírico.

A peculiaridade da prática da sociabilidade em situações de trânsito é revestida pela ocasião do deslocamento. Ao longo dos percursos do transporte coletivo existem indicações de interações entre seus usuários. Nessa direção, o antropólogo francês Augé “[...] revê a problemática das sociabilidades sob o enfoque das transformações ocorridas na percepção dos espaços na contemporaneidade, cada vez mais urbana.” (FREHSE, 1996, p. 88). Utilizando a noção de não-lugar em suas pesquisas, ele analisa as interações promovidas em locais de passagem e de fluxo contínuo de indivíduos em trânsito. A seguir, apresenta-se o modo como o autor francês aborda a emergência de situações de superabundância (a do tempo, a do espaço e a do indivíduo), bem como o aparecimento de ambientes que, segundo ele, não promovem identidade entre seus frequentadores.

## **5. Augé e os não-lugares**

O contexto social sobre o qual Augé (2007) lança suas reflexões remete ao crescimento notório de ambientes superpopulosos nos quais indivíduos se cruzam permanentemente sem se importarem com os trajetos de outrem. Tais locais são facilmente identificados pelas salas de embarque dos aeroportos, estações ferroviárias, hipermercados e autoestradas, onde a identificação é estabelecida por textos, como os cartões de embarque que indicam um portão específico ao passageiro.

Para o autor, a antropologia sempre registrou o aqui e o agora. O etnógrafo em atuação encontra-se em algum lugar determinado (seu aqui) e descreve aquilo que observa e escuta naquele dado instante. Assim, “[...] toda etnologia supõe um testemunho direto de uma atualidade presente.” (AUGÉ, 2007, p. 14). Em *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*, Augé (2007) destaca que a referida disciplina tem dedicado suas análises mais recentes à contemporaneidade próxima, ou seja, está em voga, uma antropologia do próximo.

Mas, questiona Augé (2007), tal vertente apresenta o mesmo nível de sofisticação, complexidade e conceituação da etnologia de sociedades distantes ou de organização simples?

O contemporâneo é passível de uma categorização antropológica neutra? Para que tais indagações sejam respondidas positivamente, é necessária uma avaliação metodológica dos critérios de abordagem. O zelo metodológico possibilita a etnografia da atualidade. No campo, deve-se situar o objeto empírico da pesquisa avaliando sua representatividade qualitativa, para depois criar um universo significativo, isolando unidades de observação controláveis pelo próprio método de investigação.

A pesquisa antropológica sempre abordou a questão do outro em suas diversas modalidades: o outro exótico, o outro étnico ou cultural, o outro social e o outro íntimo. Nessa última modalidade de outro, não há como separar a identidade orientada coletivamente da identidade individual. Assim, a alteridade estaria no centro do indivíduo, sistematizando o que cada um carrega do outro em si mesmo. Nesse sentido, é possível determinar que “[...] toda representação do indivíduo é, necessariamente, uma representação do vínculo social que lhe é consubstancial.” (AUGÉ, 2007, p. 24).

Augé (2007) resgata ideias de Mauss acerca da individualidade de síntese, representada pela noção de totalidade, na qual cada indivíduo não é mais que uma expressão da sociedade. Mauss argumenta em favor de uma individualidade padrão representativa da cultura. Crítico de tal interpretação, Augé (2007, p. 26) ressalta a necessidade de questionar “[...] identidades absolutas, simples e substanciais, tanto no plano coletivo quanto no individual [...]”, pois as análises sociais devem considerar os processos de transgressão e mudança, além das estratégias individuais no cerne dos sistemas instituídos.

Assim, os estudos da antropologia debruçam-se em horizontes familiares e próximos em função das transformações ocorridas na contemporaneidade. Nessa direção, os olhares antropológicos inspiraram esta investigação segundo a observação de alterações nas formas de sociabilidade que, atualmente e em grande parte, são estabelecidas em ambientes fugidios e de trânsito. Resta saber se essa modificação altera negativamente os laços sólidos de interação ou se apenas cria novas maneiras de ser e estar em convívio social.

Para Augé (2007), três transformações estão efetivamente presentes: a do tempo, a do espaço e a do indivíduo. Esses três elementos de mudança circunscrevem o contexto da chamada *supermodernidade*, fomentada pela exacerbação de cada um dos fatores listados. São figuras que se revestem de excesso.

O excesso de tempo converte-se em uma superabundância de fatos trazidos à baila da contemporaneidade. A multiplicação de acontecimentos levados à consciência dos indivíduos é parte da superabundância de informações veiculadas cotidianamente. A convivência simultânea de não mais três, mas de quatro gerações diferentes, também é marca do atual excesso de tempo. O prolongamento da esperança de vida acarreta, segundo Augé (2007, p. 32), modificações práticas na ordem da vida social. Nessa perspectiva, a presença do excesso torna os indivíduos mais solicitantes de sentido. Contudo, essa necessidade de dar um sentido ao presente e ao passado fica comprometida pela superabundância de fatos.

A segunda transformação que configura a supermodernidade é a atual superabundância espacial. Há um encolhimento do planeta provocado por “reduções” nas escalas dimensionais, facilitadas por meios de transporte incrivelmente rápidos, pelas imagens via satélite de praticamente todas as localidades do globo e pelo aumento das matrizes de energia. São alterações de teor físico, resultantes dos conglomerados urbanos e do deslocamento da população, como no caso da migração campo-cidade. Tudo isso faz com que a unidade do espaço terrestre passe a ser questionada, possibilitando o deslocamento das referências do próprio espaço.

A terceira figura proposta por Augé (2007) refere à superabundância do indivíduo e o contexto da diminuição dos padrões de identificação coletiva. Logo, a criação individual de sentido nunca foi tão necessária. Há a singularização da produção de sentido aos eventos e às relações e, com essa individualização das referências, alteram-se os sistemas de representação das categorias de identidade e alteridade.

Como estabelecido, a modalidade essencial da supermodernidade é a superabundância do tempo, do espaço e da individualização das referências. Ou, nas palavras de Augé (2007, p. 32), “É, portanto, por uma figura do excesso que se definirá, primeiro, a situação de supermodernidade.” O termo supermodernidade, com sua característica de excesso, sugere mudanças nesses três elementos em comparação ao período histórico anterior: o do nascimento da modernidade através do Iluminismo. Mas, as modificações não pressupõem, com isso, um rompimento abrupto, a passagem de um estágio ao outro ou quebra e modificação substancial das relações estabelecidas socialmente.

Como indica Augé (2007, p. 41-42), os pilares erguidos nos séculos XVII e XVIII estão presentes e não foram derrubados, porém, vestem-se com novas roupagens. Os analistas devem, tão somente, atentar-se “[...] às mudanças que afetaram as grandes categorias por

meio das quais os homens pensam sua identidade e suas relações recíprocas. [...] Nas situações de supermodernidade os componentes se somam sem se destruírem.” Também para Giddens (1991), não há a supressão dos preceitos modernos, mas sim a exacerbação e a radicalização do conteúdo racionalizado advindo da modernidade.

Toda essa problemática faz parte de um processo dialético de excesso e déficit de categorias essenciais para pensar o social. Como chama a atenção Santos (2000), a sociedade passa, atualmente, por uma mudança de paradigma sem a indicação de uma abrupta ruptura com o passado pela emersão de uma nova etapa histórica. O que há são novos modos de se estabelecer relações, as quais, conforme Bauman (2004), tornam-se fluidas e frouxas, para que possam ser rompidas sem grandes sobressaltos, conforme já apontado.

Neste trabalho entende-se que os preceitos debatidos são válidos e importantes para a problematização em torno das alterações vivenciadas hoje no estabelecimento das formas de sociabilidade. É inegável que a contemporaneidade apresenta características diferenciadas em comparação aos primeiros momentos da modernidade. O viés adotado aqui se aproxima da discussão apresentada por Augé, Bauman, Giddens e Santos. Sem fazer apologia a qualquer das expressões diferentes elencadas por cada um (supermodernidade, modernidade líquida, alta modernidade, transição paradigmática), o fato é que a contemporaneidade revela a emergência de novas formas de sociabilidade possibilitadas por transformações nos sistemas de organização social.

Após o parêntese teórico nas problematizações de Augé (2007), demonstrativo das preocupações comuns de diversos autores acerca do contexto contemporâneo, retomam-se suas discussões em função da importância que o conceito de não-lugar possui para este estudo.

Augé (2007) entende que a vivência no mundo supermoderno traz consequências aos indivíduos, que, perante uma exacerbação de eventos e informações, passam a produzir sentido com teor individual às relações que estabelecem e aos fatos que observam. Assim, se antes a etnologia buscava espaços significantes caracterizados por sociedades com culturas entendidas como totalidades plenas, agora a presença do excesso acarreta alterações nas conduções das pesquisas antropológicas. A tradição etnológica focada na cultura situada no tempo e no espaço se vê, portanto, desafiada a dar conta da presença da superabundância temporal, espacial e da individualização.

É imerso nesse contexto que Augé (2007) apresenta, de maneira introdutória e menos elaborada, seu primeiro conceito de não-lugar. Desse modo, “Os não-lugares são tanto as instalações necessárias à circulação acelerada das pessoas e bens (vias expressas, trevos rodoviários, aeroportos) quanto os próprios meios de transporte ou os grandes centros comerciais.” (AUGÉ, 2007, p. 36). Respalda por tal definição, o Terminal Central se encaixa na categoria de não-lugar por duas razões apresentadas pelo autor, já que se faz enquanto espaço de circulação acelerada de passageiros e como um centro de comércio.

Obtém-se uma caracterização elaborada do não-lugar somente após precisar a noção de *lugar antropológico* para, em seguida, opor os determinantes dos dois conceitos. Desse modo, a definição de lugar, no sentido antropológico, passa por termos espaciais, visto que o espaço gera identidade de grupo e “[...] é a identidade do lugar que o funda, congrega e une.” (AUGÉ, 2007, p. 45).

O lugar antropológico é tanto uma construção concreta quanto uma elaboração simbólica, oferecendo sentido aos que nele habitam e inteligibilidade aos que o observam. Suas três características principais e inerentes fazem com que ele seja *identitário, relacional e histórico*. É identitário porque os que nele residem, também nasceram no local, e o lugar de nascimento torna-se constitutivo da identidade. É relacional pela configuração de coletividade inscrita no solo, que sugere o compartilhamento de relações entre seus membros. E é histórico, pois apresenta uma estabilidade mínima por se situar na história. Com isso, o habitante do lugar antropológico, mais do que fazer história, vive na história.

Augé (2007) também ressalta que o lugar antropológico apresenta características geométricas ao efetivar-se em itinerários como eixos, caminhos e cruzamentos, além de centros e praças nos quais os indivíduos se cruzam, encontram-se e reúnem-se para intercâmbios (não só econômicos). Com isso, o lugar antropológico possibilita uma relação com o território, com os próximos e com os outros.

[...] ele propõe uma série de marcas que, sem dúvida, não são aquelas da harmonia selvagem ou do paraíso perdido, mas cuja ausência, quando desaparecem, não se preenche com facilidade. [...] Essas formas simples não caracterizam os grandes espaços políticos ou econômicos; elas definem principalmente o espaço do vilarejo e o espaço doméstico. (AUGÉ, 2007, p. 54, 56).

O avanço desse debate caminha para a problematização em torno da dinâmica do espaço e de seus usos. Assim, as construções não se dão a esmo, há uma lógica histórica presente na elaboração dos mapas urbanos, especialmente quando se pensa nos centros das cidades. Desde o surgimento dos primeiros aglomerados urbanos, o centro da cidade mostrou-se como importante referência para os estudos sobre sociabilidade, uma vez que nele estão localizados os “[...] itinerários que permitem atravessar a cidade.” (AUGÉ, 2007, p. 62). O autor ressalta a conclusão de que a construção espacial apresenta teor e importância histórica e a edificação de monumentos e palácios simboliza permanência e duração. Assim, sem a rigidez monumental, a história seria abstração.

“O centro da cidade é um lugar ativo [...]” (AUGÉ, 2007, p. 63), nele são encontrados os monumentos históricos, os prédios das instituições públicas como prefeituras, fóruns, as igrejas e as praças. No caso do Terminal Central, ele se localiza, como indicado no próprio nome, no centro da cidade, apresentando uma função agregadora e simultaneamente dispersora, por receber os passageiros do transporte público e distribuí-los entre as diferentes regiões da cidade. Desse modo, ele seria a figura máxima que organiza os itinerários do sistema rodoviário urbano, responsável pela ligação de um centro ao outro, como uma verdadeira rede. Seria “[...] um centro do centro, de onde tudo partiria e para onde tudo voltaria.” (AUGÉ, 2007, p. 67). Os demais centros, no caso de Uberlândia-MG, podem ser definidos como os Terminais localizados nos outros bairros (BORGES, 2011).

A contribuição mais significativa trazida por Augé (2007) a esta dissertação diz respeito à noção de não-lugar. Assim, finalizada a etapa da conceituação de lugar antropológico, parte-se, agora, para as problematizações acerca do outro conceito. A supermodernidade produz não-lugares, os quais não são identitários, nem relacionais e nem históricos. Algo significativo a pontuar é o fato de que o não-lugar jamais é observado em pureza e plenitude; “[...] ele nunca existe sob uma forma pura; lugares se recompõem nele; relações se reconstituem nele. [...] O lugar e o não-lugar são, antes, polaridades fugidias: o primeiro nunca é completamente apagado e o segundo nunca se realiza totalmente.” (AUGÉ, 2007, p. 74).

Augé (2007) é prudente ao revelar diferenças entre os conceitos de lugar e de espaço. Sua concepção de lugar remete-se às instâncias dotadas de valor simbólico, são, em última instância, os lugares antropológicos. Já a conceituação de espaço passa por superfícies não simbólicas do globo. É nesse sentido que “O espaço do viajante seria o arquétipo do não-lugar

[...]” (AUGÉ, 2007, p. 80). O viajante (aquele que viaja a lazer e não a trabalho) sempre terá visões parciais e instantâneas das paisagens que visitou ou pelas quais simplesmente passou. Há um encadeamento de slides acerca da viagem em sua memória, a qual “[...] constrói uma relação fictícia entre o olhar e a paisagem.” (AUGÉ, 2007, p. 80).

Entre os viajantes, fica explícita a delimitação do não-lugar, pois eles são postos a contemplar cenários “[...] onde nem a identidade, nem a relação, nem a história fazem realmente sentido, onde a solidão é sentida como superação ou esvaziamento da individualidade, onde só o movimento das imagens deixa entrever, por instantes, àquele que as olha fugir.” (AUGÉ, 2007, p. 81-82). Com isso, o olhar do viajante para a paisagem é esvaziado de sentido, porque se torna comum ao olhar de qualquer outro.

A supermodernidade delega às consciências dos indivíduos novas experiências e vivências de solidão, certamente vinculadas à emergência e à propagação de não-lugares. O conceito estrito do não-lugar designa “[...] duas realidades complementares, porém, distintas: espaços constituídos em relação a certos fins (transporte, trânsito, comércio, lazer) e a relação que os indivíduos mantêm com esses espaços.” (AUGÉ, 2007, p. 87). Com o delineamento precedente, observa-se que esta pesquisa pode facilmente aproveitar a noção de não-lugar trazida por Augé, pois trabalha com a sociabilidade contemporânea estabelecida em locais de passagem e de fluxo contínuo de pessoas em trânsito, sem perder de vista as relações estabelecidas com o próprio objeto empírico, ou seja, o Terminal Central.

No espaço do não-lugar, as palavras e os textos têm o papel de mediar os vínculos entre os indivíduos em seu entorno. São três as modalidades principais de palavras em um não-lugar: elas *prescrevem* (aguarde na fila), *proíbem* (proibido fumar) e *informam* (ônibus T131). Muitas vezes, os circulantes desses ambientes só interagem com textos e mensagens transmitidas por painéis, telas ou cartazes, e os vínculos com instâncias morais e instituições formais são suspensos.

Se de um lado as identidades compartilhadas e o estabelecimento de relações próximas de convivência constituem, grosso modo, o lugar antropológico, por outro lado, os não-lugares criam identidades provisórias e anônimas entre os indivíduos que neles transitam. “Sozinho, mas semelhante aos outros, o usuário do não-lugar está com este em relação contratual [...]” (AUGÉ, 2007, p. 93), identificada pela passagem comprada, por cartões de pedágio ou, ainda, pelo carrinho que utiliza durante as compras no supermercado.

No não-lugar os indivíduos são identificados como passageiros, clientes, usuários e ouvintes, pois são liberados de determinações pessoais. O rosto e a voz silenciosa em diálogo com a imagem e a palavra escrita são marcados por uma forte solidão, evocada pela maioria dos que circulam por ele.

O passageiro dos não-lugares só reencontra sua identidade no controle da alfândega, no pedágio ou na caixa registradora. Esperando, obedece ao mesmo código que os outros, registra as mesmas mensagens, responde às mesmas solicitações. O espaço do não-lugar não cria nem identidade singular nem relação, mas sim solidão e similitude. (AUGÉ, 2007, p. 95).

Outro fato típico do não-lugar é a urgência da vida. Situações de corre-corre são facilmente observadas no Terminal Central, como ele se efetiva enquanto local de passagem, os passageiros são imbuídos de um sentimento de apenas passar por ali. Assim, quando descem de uma primeira condução e notam que a segunda que necessitam pegar já se encontra estacionada na outra plataforma, saem correndo em disparada para conseguirem chegar a tempo de embarcar. Caso esses indivíduos estivessem atrasados para um compromisso importante, o fato da correria seria justificado, mas se nada os espera, por que não conseguem aguardar pelo ônibus seguinte, em vez de se arriscarem na corrida? Talvez porque “[...] a atualidade e a urgência do momento presente reinam neles [nos não-lugares].” (AUGÉ, 2007, p. 95).

A mídia e a publicidade encontradas nos não-lugares levam a duas consequências: a primeira diz respeito ao esboço de um mundo envolto por consumo, do qual todo indivíduo pode participar, pois a todo instante o frequentador do não-lugar é interpelado por esse mundo. Prova disso são as diversas mensagens publicitárias espalhadas pelo Terminal Central, além de banners e letreiros nas fachadas das lojas e de televisores com propagandas de diferentes produtos que estão constantemente ligados em todas as plataformas de embarque.

A segunda consequência remete à identificação do indivíduo (em sua primeira visita a um espaço de não-lugar) apenas com as propagandas veiculadas. Como, a princípio, desconhece todos ali, ele só consegue se identificar com o anonimato da imagem publicitária.

Com tudo isso, idealmente falando, nota-se que os não-lugares “[...] não operam nenhuma síntese, não integram nada, só autorizam, no tempo de um percurso, a coexistência

de individualidades distintas, semelhantes e indiferentes umas às outras.” (AUGÉ, 2007, p. 101).

Para além das conceituações realizadas neste capítulo, a importância do Terminal Central para a cidade de Uberlândia-MG e para todos que o utilizam de alguma maneira, indica a necessidade da problematização teórica em torno das análises sobre realidades urbanas. Tal problematização será apresentada a seguir.



***A vida se repete na estação:***  
**debatendo realidades urbanas**

## **1. Os estudos sobre realidades urbanas**

Uma característica tipicamente relacionada à condição contemporânea do mundo é a mudança crescente da sociedade rural para a sociedade urbanizada, influenciada por determinantes econômicos, políticos, sociais e culturais. Porém, as cidades são frutos do crescimento gradual e não da criação instantânea, o que sugere o não rompimento abrupto entre os indicativos urbanos e rurais. “A cidade e o campo podem ser encarados como dois pólos em relação aos quais todos os aglomerados humanos tendem a se dispor.” (WIRTH, 1987, p. 92).

Com o notório desenvolvimento dos centros urbanos, um processo simultâneo de transferência dos olhares analíticos foi sendo concretizado. Assim, as populações que vivem nas cidades ganharam destaque enquanto objetos de pesquisas realizadas pelo conjunto das ciências sociais. A antropologia, em especial, passou a elaborar intrigantes etnografias sobre hábitos sociais cotidianos da sociedade urbana, marcando a transferência de parte de suas análises para contextos familiares e próximos, e não mais exóticos, como os costumes de tribos indígenas (DURHAM, 1986).

A sociologia clássica, tradicionalmente preocupada com os grandes temas da transformação social, da explicação do todo concreto e da militância esquerdista, muitas vezes entendia a cotidianidade e seus personagens como banais e insignificantes. Contudo, esses debates clássicos terminavam por retirar da história a própria historicidade das relações sociais, pois não ressaltavam o fato de que a história é tecida pela vivência do dia-a-dia, pela vida cotidiana de homens e mulheres.

Existia, dessa forma, uma censura velada, exercida especialmente por teóricos vinculados aos temas clássicos das ciências sociais, frente aos estudos que tratam da relevância das análises em torno da vida cotidiana. Para romper com tal censura, o sociólogo brasileiro Martins, ligado à Universidade de São Paulo, apresenta a proposta a seguir.

Após a constatação de que o homem comum se encontra imerso na tensão entre se sentir alienado de si mesmo e espoliado de sua própria obra, mas, simultaneamente, obcecado por fazer a história enquanto sujeito ativo e atuante, faz-se necessário dar a esse homem a posição que lhe pertence: de agente construtor da dinâmica histórica quando estabelece suas relações.

Dessa forma, a cotidianidade é reconhecida e passa a ser analisada como a importância do agir histórico do indivíduo comum em sua realidade e suas práticas diárias são entendidas como constituintes da própria história. “O protagonismo oculto e mutilado dos simples, das pessoas comuns, dos que foram postos à margem da História [...]” (MARTINS, 2008, p. 11) torna-se o foco das investigações relativas ao cotidiano enquanto elemento formador da totalidade social.

Assim, a constituição da vida cotidiana como objeto de conhecimento sociológico pressupõe o afastamento das grandes certezas, como a interminável reprodução do capital ou a inesgotável força coercitiva dos Estados. Outras categorias ganham destaque, como o homem simples imerso em seu cotidiano, pois “[...] no pequeno mundo de todos os dias está também o tempo e o lugar da eficácia das vontades individuais, daquilo que faz a força da sociedade civil [...]” (MARTINS, 2008, p. 52).

A investigação científica do cotidiano deve atentar-se para a possibilidade de apreender a totalidade a partir de suas partes constituintes. Como a cotidianidade é dotada de múltiplos eventos, é fundamental buscar os diversos elos que os une para analisá-la. O entendimento da cotidianidade requer a fragmentação da realidade por meio de recortes que representem objetos teóricos e/ou empíricos singulares. É essencial, com isso, a formulação de questões que são investigadas levando-se em conta sua articulação com a totalidade. Todo o processo é complexo e necessita de zelo metodológico, além de elaborações analíticas e conceituais (AZANHA, 1994).

Como assinalado por Wirth (1987), as ciências sociais têm apresentado referências teóricas que ressaltam as influências exercidas pelas cidades ante a vida social cotidiana de suas populações, uma vez que os centros urbanos firmaram-se como a moradia, o local de trabalho, o eixo econômico, político e cultural, integrando as diversas áreas, as atividades e os diferentes povos em torno de um espaço. Definições diferentes para o termo *cidade* foram realizadas por geógrafos, historiadores, economistas e cientistas políticos, mas a

especificidade da definição sociológica reside no fato de a cidade ser uma forma de *associação humana*, constituída por relações sociais cotidianas.

O papel fundamental exercido pelas cidades em relação aos indivíduos está centrado na emergência de um *modo de vida urbano*, o qual é percebido em razão da atração exercida pelos centros urbanos sobre as populações rurais. Percebe-se, então, uma espécie de “[...] encantamento das influências que a cidade exerce por meio do poder de suas instituições e personalidades, através dos meios de comunicação e transporte [...]” (WIRTH, 1987, p. 94), uma vez que, nas cidades, há a concentração de esferas sociais, como as instalações administrativas, industriais, comerciais, financeiras, educacionais e hospitalares. Assim, é possível identificar forte carga simbólica nessa atração, visto que a expressão da cultura urbana sobre os indivíduos e sobre a coletividade permite influenciar, e até mesmo determinar, a orientação das migrações.

Por outro lado, esse encantamento simbólico e cultural não foi o único responsável por levar as populações rurais para regiões urbanas. Em muitos casos, o processo de industrialização do campo, fortemente relacionado a fatores econômicos e de desenvolvimento tecnológico, oportunizou migrações forçadas e compulsórias para as cidades.

Para Wirth (1987, p. 96), a cidade é vista “[...] como um núcleo relativamente grande, denso e permanente, de indivíduos socialmente heterogêneos [...]”, mas o urbanismo, efetivado enquanto um modo de vida, não está condicionado ao espaço restrito e físico das cidades, ou seja, ele é expresso “[...] em graus variáveis onde quer que cheguem as influências das cidades.”

As paisagens dos centros urbanos estão em alteração significativa desde as últimas décadas. Os efeitos de tais transformações são físicos e sociais, atingindo o Estado, a economia e a sociedade. Nesse sentido, mudanças ocorridas nas cidades são vistas nas configurações do trabalho, nas formas empregatícias, na proliferação da revolução tecnológica, que modifica os modos de consumo e o mercado de produtos, nas intensas privatizações de espaços e serviços anteriormente públicos e também na disseminação da violência nas relações sociais.

Com tantos novos acontecimentos ocorrendo nas cidades, especialmente nas médias e grandes, não é fácil decifrar a dinâmica dessas transformações. Por isso, surge uma agenda de

estudos urbanos para refletir sobre tais acontecimentos, trazendo novas referências ao debate acadêmico. Assim, em simultaneidade com os centros urbanos em ritmo acelerado de modificação, outras relações passam a compor o espaço conceitual dos estudiosos, os quais evidenciam realidades urbanas em mutação.

Fazem parte dessa nova agenda: as análises em torno da exclusão social e seus determinantes para a segregação urbana; as políticas públicas de inserção social direcionadas aos “pobres” e “excluídos”; os deslocamentos espaciais em função da acentuação de fluxos inter e intraurbanos, os quais revelam formas e circuitos de mobilidade diferenciados e escalas diversas de distância-proximidade entre os bairros de cada cidade; o acesso à moradia e as campanhas governamentais a esse respeito, a proliferação de grupos “sem-teto”, a realidade dos conjuntos habitacionais, dos assentamentos irregulares e das favelas; a degradação de antigos centros comerciais por ocasião da crescente criação dos *shoppings*; a questão da violência permeando grande parte das relações sociais; e o trabalho das Organizações Não Governamentais (ONGs) em favor da busca por cidadania. Como se vê, são inúmeros os fenômenos contemporâneos que passam a ser investigados por teóricos ligados aos problemas da urbanidade (TELLES; CABANES, 2006).

Nessa direção, o antropólogo brasileiro Magnani (2002) ressalta que algumas concepções teóricas da urbanidade tendem a enxergar as grandes cidades por uma lógica macroestrutural. Dessa forma, a ausência dos atores sociais passa a fazer parte das agendas de interpretação e os moradores desses centros urbanos são substituídos analiticamente por forças econômicas de cunho transnacional. As ações e atividades, os pontos de contato e encontro e as redes de sociabilidade são menos valorizados, em detrimento da identificação da cidade com formas diretas do sistema capitalista; “[...] quando aparecem atores sociais, são os representantes do capital e das forças do mercado: financistas, agentes do setor imobiliário, investidores privados.” (MAGNANI, 2002, p. 15).

Contudo, o método etnográfico de análise social, ao investigar as cidades e suas populações, busca a incorporação direta dos atores sociais como responsáveis pela dinâmica urbana. Assim, em tais interpretações etnográficas, os moradores propriamente ditos ganham proeminência nos espaços da cidade e nos usos cotidianos que fazem dos locais públicos e privados. Pois, para o autor,

[...] as grandes cidades certamente são importantes para análise e reflexão não apenas porque integram o chamado sistema mundial e são decisivas no fluxo

globalizado e na destinação dos capitais, mas também porque concentram serviços, oferecem oportunidades de trabalho, produzem comportamentos, determinam estilos de vida. [...] Nesse plano, a unidade de análise da antropologia urbana seria constituída pelas diferentes práticas e não pela cidade como uma totalidade ou uma forma específica de assentamento, configurando o que se entende por antropologia *na* cidade e não como uma antropologia *da* cidade. (MAGNANI, 2002, p. 15, 25).

A indicação de alterações nas paisagens urbanas gera, como consequência, a modificação de formas de sociabilidade entre os indivíduos situados nas cidades. A etnografia tem possibilitado abordagens sobre formas de sociabilidade nas cidades contemporâneas. A compreensão do fenômeno urbano, por meio da etnografia, indica pesquisas diversas, mas, em suma, elas apontam para a “[...] deterioração dos espaços e equipamentos públicos com a consequente privatização da vida coletiva, segregação, evitação do contato, confinamento em ambientes e redes sociais restritos, situações de violência.” (MAGNANI, 2002, p. 12).

Assim, fatores de desordem típicos das cidades médias e grandes levariam ao chamado *caos urbano*, ressaltando a ineficiência dos antigos modos de comunicação e de sociabilidade. Em um contexto de redução dos contatos e vínculos personalizados, como sugere Magnani (2002), debruçar-se sobre a sociabilidade é importante para avaliar a emergência de novas formas produzidas nos centros urbanos.

Segundo Wirth (1987), o principal problema do sociólogo da cidade é justamente desvendar as formas de ação e de organização social que nascem desses agrupamentos humanos. Ancorado por tal ponderação é que se pode, mais uma vez, ressaltar a relevância das análises sobre formas contemporâneas de sociabilidade estabelecidas nos centros urbanos, pois são elementos de destaque da reflexão social.

A peculiaridade das relações sociais ocorridas entre indivíduos situados nas cidades está presente na identificação de papéis segmentados atribuídos a eles, em função das orientações da divisão do trabalho. Para Wirth (1987), quanto maior a densidade populacional, maior a diversificação e a diferença potencial entre os habitantes.

Dessa forma, a diversidade de ocupações e de trabalhos especializados implica em relações menos intensas, uma vez que “[...] o aumento do número [de habitantes], envolve uma modificação no caráter das relações sociais.” A multiplicação de indivíduos em um estado de interação torna impossível o contato com personalidades completas, pois “[...] os contatos da cidade podem na verdade ser face a face, mas são, não obstante, impessoais, superficiais, transitórios e segmentários.” (WIRTH, 1987, p. 100-101).

A ponderação de Wirth (1987) sobre o caráter transitório das relações sociourbanas demonstra parte das preocupações deste estudo para com as formas de sociabilidade em trânsito. Tais formas apresentam, em alguns casos, a transitoriedade (e suas características relativas ao que é passageiro ou de curta duração) na orientação de interações breves.

Como já apresentado, o modo através do qual as cidades se organizam interfere diretamente nas relações sociais estabelecidas entre seus moradores. Logo, faz-se necessário debater acerca do contexto brasileiro de planejamento urbano, tendo por base a identificação de como as máximas de tal planejamento são importantes nas orientações às formas de sociabilidade.

## **2. Do urbanismo ao planejamento urbano: o contexto brasileiro**

De acordo com Segawa (1994, p. 02), professor de arquitetura vinculado à Universidade de São Paulo, o Brasil, enquanto colônia portuguesa, não herdou, de forma sistemática, regras quanto à organização do traçado urbano de suas cidades. De outro modo, as colônias espanholas na América foram estimuladas a se orientarem “[...] pela geometria regular de suas cidades e sua hierarquização urbana.”

Em 1808, mediante a chegada da família real portuguesa em terras brasileiras, os mecanismos de orientação do planejamento urbanístico avançaram. As autoridades da Colônia preocuparam-se de modo mais atento com novos padrões de intervenção sobre as cidades, em especial com a questão da salubridade, a qual está ligada à higienização pública, bem como à promoção de melhorias junto à saúde da população. “A presença da corte portuguesa no Brasil, nesse sentido, catalizou [sic] o processo de medicalização do espaço urbano.” (SEGAWA, 1994, p. 04).

Sob a Lei de 1º de outubro de 1828, surgiu o Regimento das Câmaras Municipais, “[...] um dos primeiros instrumentos para a introdução de práticas sanitárias na ordenação pública [...]” (SEGAWA, 1994, p. 04), o qual atribuía aos municípios a responsabilidade de tratar os problemas de saneamento e salubridade urbana, além das questões relativas ao alinhamento, à limpeza e à iluminação das ruas e praças, à conservação e ao reparo de edifícios, estradas, cadeias públicas, calçadas, pontes, fontes e demais locais de uso comum, à

determinação dos critérios para a localização de cemitérios e à eliminação de pântanos e águas infeciosas. Assim, “[...] à justificativa do saneamento somava-se outra, de certo modo de mesma envergadura: o embelezamento - termo correntemente empregado no Brasil.” (SEGAWA, 1994, p. 07).

Em 1832, já durante o Período Regencial, o Rio de Janeiro passou a possuir um Código de Posturas, com regras destinadas ao trato urbanístico “[...] que serviram de modelo e se disseminaram por todo o Império durante o século 19.” (SEGAWA, 1994, p. 04). No ano de 1886, com o Segundo Reinado próximo do fim, São Paulo apresentou um Código, que ditava normas ao enquadramento de ruas e praças, impunha exigências rigorosas à construção de cortiços e determinava os locais de instalação de fábricas, hospitais e casas de saúde.

Já durante a República, precisamente em 1894, o estado de São Paulo promulgou um novo e extenso Código Sanitário, com “[...] normas reguladoras, sobretudo de edificação, especificando-se implantações, dimensões mínimas, alturas, larguras, espessuras, [...], materiais de construção, acabamento e até cuidados higiênicos.” (SEGAWA, 1994, p. 05). Tal Código versava acerca da organização urbana no que diz respeito à localização e à construção de habitações coletivas, fábricas, escolas, matadouros, hospitais e cemitérios.

Na última década do século XIX, médicos sanitaristas e arquitetos embasavam os principais debates relativos às intervenções urbanas. Esses debates buscavam medidas que garantissem melhorias na organização espacial das cidades, além da redução da insalubridade com aprimoramentos das práticas sanitárias. O Rio de Janeiro e São Paulo tornaram-se centros de referência no assunto, exportando aos demais municípios ideias e decisões quanto ao planejamento urbanístico (SEGAWA, 1994).

Já em meados do século XX, o Brasil, até então predominantemente agrário, presencia o crescimento de seus centros urbanos, os quais se tornam palco de transformações vivenciadas nos campos social, cultural, político e econômico. Com o ritmo acelerado da urbanização, o Estado brasileiro passa a adotar modificações em seu padrão de administração pública, acentuando, ao longo das décadas de 1930 e 1940, suas intervenções no espaço urbano, sob o rótulo do *urbanismo*.

Um dos resultados nesse sentido é o aparecimento de uma nova entidade governamental com a finalidade específica de tratar dessas novas entidades que estavam surgindo: as aglomerações urbanas. É o nascimento do planejamento e,

particularmente, do planejamento urbano, cujos primórdios podem ser situados no Estado Novo. (DEÁK, 1999, p. 12).

Mais tarde, o termo urbanismo é substituído por *planejamento urbano*, referindo-se às ações efetivadas pelo Estado em torno da organização do espaço urbano, e as décadas de 1960 e 1970 marcam o auge dos planos urbanísticos no país. Durante esse período, há o entendimento, por parte do governo brasileiro, de que o acelerado processo de crescimento das cidades marcava “[...] uma das transformações fundamentais da sociedade brasileira e requeria intervenção estatal, consagrando precisamente o que se denominou planejamento urbano.” (DEÁK, 1999, p. 13).

Nesse contexto, o planejamento urbano era entendido como o conjunto das ações responsáveis pela organização do espaço no qual se efetivam as atividades urbanas, conjunto tal que deveria ser concebido e desenvolvido por orientações estatais. Como as cidades não eram obrigadas por lei a terem planos de desenvolvimento, surgiam propostas isoladas, abarcando desde obras físicas de infraestrutura, remodelagem dos traçados e desenhos de ruas, prescrições legais quanto à utilização do solo e da paisagem urbana, até orientações para serviços como a saúde e a educação pública.

Todos esses acontecimentos arrolados efetivam-se, de modo mais acentuado, durante o Regime Militar (1964-1985) e suas propostas para o *Milagre Econômico*, como o Plano Nacional de Desenvolvimento (PND). Assim, para financiar os diversos planos de urbanização surgidos no decorrer das décadas de 1960 e 1970, alguns programas e órgãos federais foram implementados para oferecerem fundos à urbanização, por meio de créditos subsidiados, como o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU), criado em 1964.

O Estado brasileiro atua sobre as cidades de diversas maneiras: instalando sistemas de saneamento como redes de abastecimento de água e captação de esgoto; construindo avenidas, casas populares e áreas de lazer, como parques e praças; criando novos loteamentos; regulando o transporte público, entre outras ações. Logo, os pilares de intervenção estatal nos centros urbanos encontram-se estruturados em três campos: saneamento, transporte e habitação. Mas, como ressalta Villaça (1999), para que as ações desenvolvidas pelo Estado efetivem-se enquanto meios reais de planejamento urbano, elas devem atentar-se para as particularidades de cada cidade. Os termos de cada plano precisam, necessariamente, abarcar as especificidades das cidades.

Contudo, algo sintomático foi ocorrendo ao longo desse cenário: o distanciamento entre teoria e prática. Os planos de desenvolvimento urbano eram elaborados com inúmeras propostas de melhorias no uso do espaço das cidades, mas poucos eram efetivamente implantados. Sem a execução dos planos, o SERFHAU chegou a ser extinto dez anos após sua criação. Somente com a Constituição de 1988 ressurgem os debates em torno do planejamento urbano, pois a nova Constituição torna a atividade obrigatória, sob a responsabilidade dos municípios (DEÁK, 1999).

### **3. Os Planos Diretores**

Para Villaça (1999), a produção do planejamento urbano no Brasil, cristalizada na figura dos Planos Diretores, é parte de um processo de manutenção da ordem social que prevê a permanência da dominação burguesa. Prova disso é que os primeiros passos do planejamento foram trilhados à luz dos planos de embelezamento e melhoramento das cidades, mediante construções monumentais que exaltassem a burguesia.

Tem-se que os problemas encontrados nas cidades são entendidos como frutos do crescimento caótico e sem planejamento dos centros urbanos, exigindo, portanto, a presença de técnicas e métodos eficazes para resolvê-los. Mas, esse entendimento deriva da ideologia do planejamento, a qual oculta as reais circunstâncias dos problemas urbanos e da necessidade dos planos.

Sobre esse aspecto Villaça (1999, p. 183) discorre:

Há décadas nossas classes dominantes vêm desenvolvendo interpretações sobre as origens dos problemas sociais que se manifestam agudamente em nossas cidades – especialmente os de habitação, transportes, saneamento e meio ambiente –, bem como sobre o papel do planejamento urbano na solução desses problemas. Tais idéias visam ocultar as verdadeiras origens daqueles problemas, assim como o fracasso daquelas classes e do Estado em resolvê-los. Com isso a dominação é facilitada.

As reflexões em torno da noção de Plano Diretor indicam que sua figura foi difundida no Brasil nos anos 1940 e se efetivou de forma obrigatória no final da década de 1980, por meio dos artigos 182 e 183 da Constituição de 1988, e com a regulamentação do Estatuto das

Cidades. Definidas as bases do planejamento urbano, entendeu-se que ele seria um processo permanente, no qual o Plano Diretor constituiria um de seus momentos (RIBEIRO, 2010). De modo geral, a partir da identificação de problemas básicos das cidades, o Plano Diretor deve oferecer estratégias que garantam a condução do desenvolvimento econômico e social de determinada região, possibilitando, assim, melhorias nas condições de vida daquela população (VILLAÇA, 1999).

As primeiras propostas de Planos Diretores brasileiros voltavam-se para o embelezamento urbano, com construções de centros cívicos e monumentos relacionados à história nacional ou local. Contudo, as premissas da *cidade bela* foram gradativamente substituídas, pois não resolviam o chamado *caos urbano* oriundo do crescimento das cidades.

Com o crescimento da riqueza do país, com a concentração e centralização crescentes do capital, há a necessidade de obras cada vez mais gigantescas e, as de embelezamento dificilmente teriam porte suficiente para consumir recursos vultuosos. Passa-se assim da “cidade bela” para a “cidade eficiente”, da cidade do consumo para a cidade da produção. Em ambas, entretanto, o interesse imobiliário estará sempre fortemente presente. (VILLAÇA, 1999, p. 199).

Na medida em que os Planos Diretores tornavam-se mais complexos e abrangentes, também crescia a diversidade dos problemas sociais urbanos com os quais eles se envolviam e, com isso, mais se afastavam da possibilidade de aplicação. Logo, há que ressaltar o fato de o Plano Diretor ser um instrumento político e não somente um aparato científico e técnico. Em muitos casos, ele é elaborado abarcando infinitas necessidades, atitude considerada como mecanismo “[...] amplamente utilizado para obstruir seu andamento e tolher sua objetividade e eficácia.” (VILLAÇA, 1999, p. 236).

Também é preciso considerar o quanto as propostas dos Planos Diretores de alterações e intervenções públicas nos espaços urbanos implicam quando executadas em modificações nas redes de sociabilidade existentes. Tal como resalta Palma (2010), quando são efetivadas transformações nesses ambientes, as percepções que os moradores têm deles são mudadas, acarretando em novas experiências com a cidade.

A autora em questão debate os determinantes da construção da Avenida Beira-Mar Continental em Florianópolis-SC, nos anos 2000, revelando que a criação da Avenida possibilitou o surgimento de novos lugares de lazer e proporcionou a emergência de sociabilidades inovadoras. Assim, durante o percurso da Avenida, espaços para a circulação

de veículos, ciclovias para pedaladas, calçadas para caminhadas e academias públicas suplantaram antigas formas de sociabilidade, como o ponto de encontro destinado ao banho de mar e a pescaria.

Mesmo com o prejuízo das antigas relações encontradas no local nos tempos em que a Avenida não existia, o fato é que a obra modificou a figura das interações estabelecidas ao longo do seu trajeto. Palma (2010) destaca ainda as questões políticas envolvidas durante a construção da via, apontando o quanto as influências e os anseios de grupos dirigentes foram determinantes para a implantação do projeto, mediante a expulsão das populações ribeirinhas. Nota-se, com isso, quão marcado por complexidades e tensões é o processo de intervenção urbana, o qual não deve ser identificado como um procedimento harmônico e livre de conflitos de interesses.

No caso de Florianópolis-SC, como indica Palma (2010), em 1954, um Plano Diretor elaborado na cidade já propunha a criação da referida Avenida. Dessa forma, tal como em Uberlândia-MG, o Plano Diretor está presente na orientação do planejamento público sobre o espaço urbano. No caso da cidade mineira, as máximas para a elaboração de um sistema integrado de transporte estiveram contidas no Plano de 1994 e foram efetivadas em plenitude ao longo dos últimos anos.

Como será discutido na sequência, a existência dos Terminais em Uberlândia-MG proporcionou aos bairros em que estão fixados a figura de subcentros, segundo os argumentos de Borges (2011). Os usuários do transporte coletivo passaram a necessitar diretamente dos Terminais, e também surgiram os consumidores que utilizam os centros comerciais estabelecidos nesses locais, esboçando alterações em parte das formas de sociabilidade encontradas na cidade.

#### **4. História do município de Uberlândia-MG**

Antes de apresentar as considerações acerca do planejamento urbano de Uberlândia-MG, convém apresentar um breve histórico sobre seu surgimento e sua constituição enquanto cidade. Foi por volta do século XVII que as expedições sertanistas começaram o processo de colonização e ocupação das regiões conhecidas hoje por Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.

Para a formação de espaços destinados à agricultura, bem como à construção dos primeiros centros urbanos, remoções, deslocamentos e dizimação das populações originárias, como quilombolas e indígenas, fizeram parte “[...] da constituição do Triângulo Mineiro em geral e do espaço urbano de Uberlândia em particular.” (RIBEIRO, 2010, p. 50).

O choque entre os “desbravadores do sertão” e as “populações nativas” esteve presente num movimento histórico importante para a formação e a consolidação do espaço urbano de Uberlândia-MG. A imagem eurocêntrica da necessidade de civilizar a humanidade provocou conflitos entre os desbravadores e as populações originárias. Mas o potencial econômico notado na região fez com que o processo de povoamento não cessasse. Desse modo, as relações coloniais tecidas nos primórdios históricos de Uberlândia-MG já anunciavam a ideologia progressista e desenvolvimentista<sup>7</sup> sempre associada à cidade, “[...] entendida como devedora de uma capacidade empreendedora dos ‘desbravadores do sertão’ na região do Triângulo Mineiro.” (RIBEIRO, 2010, p. 51). Toda essa imagem ligada ao progresso está vinculada à percepção de que os desbravadores chegaram “[...] não como aventureiros, mas com propósitos firmes de ocupação e fixação econômica, com objetivo de desenvolver a região, fundando um destino para aqueles que para a cidade vieram.” (RIBEIRO, 2010, p. 51).

As riquezas naturais da região e sua localização privilegiada em relação à Goiás e São Paulo fizeram com que algumas famílias tomassem posse de terras devolutas, como fez João Pereira da Rocha, que se estabeleceu próximo às margens dos rios, onde os solos eram mais férteis, recebendo, em 1821, a carta de sesmaria. Já em 1832, Luiz Alves Carrejo e seus três irmãos investiram na compra de parte das terras de João Pereira da Rocha.

O núcleo familiar de Felisberto Alves Carrejo foi o primeiro a se estabelecer na região do Rio Uberabinha, em meados de 1835. Em 1846, Felisberto Carrejo construiu a sede da Fazenda do Salto e em seu entorno surgiu um pequeno povoado chamado de Arraial de Nossa

---

<sup>7</sup> Segundo Nisbet (1985 apud RIBEIRO, 2010), a ideia de progresso é parte constitutiva da história do Ocidente e foi talvez a mais importante ao longo de três mil anos, sendo o substrato para outras tantas como liberdade, justiça, igualdade e comunidade. Para o autor, a ideologia progressista remete a um tempo linear, no qual o movimento histórico mostra-se contínuo e gradual, permitindo entender o fluxo temporal sempre como um avanço em comparação à determinada condição anterior. Dessa forma, o desenvolvimento e a noção de progresso seriam possíveis pelo avanço “natural” da condição humana, o qual emerge do crescimento do saber através do tempo. No caso de Uberlândia-MG, Ribeiro (2010) ressalta que o poder público local mobilizou e mobiliza esta crença, reivindicando para a cidade o desenvolvimento, visto como um elemento característico e particular do município. Com isso, o resgate da história local insiste em ressaltar a capacidade empreendedora dos desbravadores que chegaram à região com propósitos reais de ocupação e fixação econômica e não como meros “aventureiros”. Desse modo, a ideologia progressista foi construída e mobilizada ao longo da história uberlandense, passando a fundar e orientar seu desenvolvimento. Ou seja, a lógica do “planejar para abrir caminhos ao progresso” foi e permanece sendo construída na cidade, atraindo recursos e empreendimentos.

Senhora do Carmo e São Sebastião da Barra de São Pedro do Uberabinha, local no qual atualmente está situado o bairro Tabajaras. “Daí para frente foram surgindo os equipamentos que constituiriam a futura cidade de Uberlândia: a primeira escola e a Capela dedicada à Nossa Senhora do Carmo e a São Sebastião [...]” (UBERLÂNDIA, 1994, p. 05), datada de 1857.

Em 1888 o Governo Provincial criou, via decreto, a Vila de São Pedro de Uberabinha por influência do Padre João Dantas Barbosa e de Augusto César Ferreira de Souza, ambos tidos como líderes emancipacionistas da região. A Vila era distrito da Comarca de Uberaba e somente se emancipou, alcançando a categoria de município, em 1891, mediante decreto-lei assinado pelo Barão de Camargos, vice-presidente da Província de Minas. Já em 1929, o município passou a se chamar oficialmente *Uberlândia*, abandonando o nome original de São Pedro de Uberabinha. O significado da expressão remete-se à *terra fértil* (UBERLÂNDIA, 1994).

Os investimentos federais na malha rodoviária, colocados em curso ao longo dos anos 1950 e 1960, especialmente sob a presidência de Juscelino Kubitschek, favoreceram Uberlândia-MG. Sua história recente permanece ressaltando a pujança econômica, ocasionada por sua localização estratégica no interior do Brasil, permitindo ligar o eixo de deslocamento da produção entre o sul e o norte do país. Como destaca Alvarenga (1988, p. 50), “A localização geográfica estratégica de Uberlândia se evidencia desde o início, ao constituir-se em entreposto comercial de grande importância entre o centro-oeste e o sul do país. Daí a relevância da atividade comercial na economia do município.”

Com seu porte, destaca-se como a terceira cidade do estado de Minas Gerais em número de habitantes, ficando atrás somente de Belo Horizonte (2.375.444 habitantes) e Contagem (603.048 habitantes). Segundo dados oficiais divulgados no site do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2011), no último senso populacional, realizado em 2010, Uberlândia-MG conta com 600.285 moradores, dos quais 583.879 vivem na área urbana e 16.406 estão no meio rural.

## 5. Planejamento urbano em Uberlândia-MG e o Plano Diretor de 1994

No caso de Uberlândia-MG, a ideia de planejar vem atrelada ao alcance do desenvolvimento. A ideologia desenvolvimentista influenciou fortemente as elites locais da cidade, fazendo com que uma série de medidas relativas à organização do espaço urbano (para a *chegada do progresso*) fossem tomadas, culminando em um primeiro Plano de Urbanização datado de 1947.

Como apresenta Ribeiro (2010), é possível consultar junto ao Arquivo Público Municipal de Uberlândia-MG o Processo de número 15, intitulado *Planejamento Para Obras Públicas Urbanas*, o qual apresenta uma Planta Cadastral da cidade e um Plano de Urbanização propostos pela Comissão de Urbanização da Câmara Municipal. O processo em questão, elaborado em 1947, é a primeira ação efetiva (legal e organizada) do governo municipal com o objetivo de atender as demandas da população, manifestas em reivindicações e abaixo-assinados solicitando asfaltamento e energia elétrica em bairros específicos, além de água e esgoto tratados.

Em sua consulta no Arquivo Público, os abaixo-assinados apareceram inicialmente como índice de instrumentos através dos quais no fim do Estado Novo as reivindicações podiam localmente alcançar as decisões político-administrativas em Uberlândia, devendo, portanto, obedecer a uma linguagem convencional própria deste tipo de documento para que sejam adequados a seus fins imediatos. Contendo dados aparentemente de caráter estritamente referenciais, factuais, como data, endereçamento, descrição e localização dos problemas a que se referem e as solicitações ou reivindicações para sua solução, estes documentos descrevem a situação das ruas e/ou bairros da cidade para os quais se dirigem os pedidos e solicitam conclusão, melhoramento ou realização de obras. (RIBEIRO, 2010, p. 70).

Após a elaboração da Planta Cadastral pelo Departamento Geográfico do Estado de Minas Gerais, o Plano de Urbanização foi enviado à Câmara Municipal. Esse Plano foi visto como mecanismo de regulamentação do espaço urbano, orientando as condições futuras almejadas para a cidade. “Entregue em 1954 à Câmara Municipal, o Plano é aprovado em 1956 sem nenhuma discussão em plenário, num indicativo de um certo consenso em torno do mesmo.” (RIBEIRO, 2010, p. 86).

Em Uberlândia-MG, os anos 1960 marcaram um período no qual “[...] os fluxos migratórios começaram a adquirir significação econômica, social e política.” (ALVARENGA,

1988, p. 06). Tais migrações deram-se, dentre outras razões, em função dos incentivos federais à industrialização e da mecanização da agricultura, o que alterou as relações de trabalho travadas no campo, expulsando as populações para os centros urbanos em busca de empregos.

Esse fato foi determinante, segundo Alvarenga (1988), para que parcelas do orçamento municipal fossem revertidas em gastos públicos com o atendimento de serviços urbanos de consumo coletivo: rede de água e esgoto, eletrificação, pavimentação, transporte coletivo, educação, atendimento de saúde, lazer.

O movimento migratório efetivado na cidade<sup>8</sup> evidenciou o crescimento de sua periferia, marcado pela ausência inicial de infraestrutura. A situação de carência na qual se encontravam muitos moradores, especialmente os fixados na periferia, fez crescer, em meados dos anos 1970, as Associações de Moradores, fundadas essencialmente por classes populares que lutavam, em nível microsocial, por melhorias em suas condições de vida.

Com as pressões vindas das Associações de Moradores, o município passou, timidamente, a regular algumas construções e a empenhar mais rigor na cobrança do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), gerando maiores recursos para atender às demandas oriundas do desenvolvimento econômico e urbano.

Até 1976, a legislação municipal não cobrava que os novos loteamentos fossem providos de rede de água, esgoto e eletrificação. A Lei nº 556 de 05/12/1955 somente exigia dos donos de tais empreendimentos que os lotes apresentassem uma área mínima, que as ruas e avenidas tivessem uma largura determinada, com nivelamento de terras, meio-fio e sarjeta.

Como aponta Alvarenga (1988, p. 74), “Respaldados por este vazio na legislação a prática corrente do loteador era de lançar no mercado lotes que não contavam com a infraestrutura básica.” Já em 12/09/1973, com a Lei nº 2250, a pavimentação asfáltica passou a ser de responsabilidade do proprietário do loteamento. Somente em 09/12/1976 entrou em vigor a Lei nº 2584, a qual determina a obrigatoriedade dos proprietários em fornecer rede de água e esgoto nos novos loteamentos.

---

<sup>8</sup> Alvarenga (1988, p. 61) apresenta informações adicionais acerca da evolução populacional uberlandense, mostrando que, em 1960, a cidade contava com 88.282 habitantes, sendo 71.717 residentes na área urbana e 16.565 na área rural. Já nos anos 1980, o número saltou para 240.961 habitantes, dos quais 231.598 residiam no perímetro urbano e 9.363 no campo.

Durante os anos de 1982 a 1985, sob a gestão do prefeito Zaire Rezende, observaram-se os reflexos de uma política social ligada às questões urbanas. O discurso de maior participação popular nas decisões tomadas pelo Governo Municipal e a preocupação com questões sociais geraram efeitos socioespaciais, garantindo melhorias nos serviços urbanos. Foi possível, com isso, a pavimentação de ruas equipadas com redes de esgoto, a construção de escolas, creches e postos de saúde e a criação de praças como áreas de lazer coletivas.

É relevante ressaltar, contudo, que tais medidas foram efetivadas por expressão e força das classes populares organizadas em Associações e não somente por iniciativas exclusivas do Governo Municipal. Além disso, tais melhorias não representavam, de modo consistente, uma planificação urbana ligada à disciplinarização do uso do espaço urbano; refletiam, antes, mecanismos de atendimento parcial de demandas coletivas.

Para Alvarenga (1988, p. 60) “À semelhança do que ocorre no país, a consolidação do avanço capitalista no município vem acompanhada dos processos de exclusão social, dando lugar a intensa especulação imobiliária.” Dessa forma, o traçado urbano foi sendo delineado com a ocorrência de grandes bolsões periféricos densamente povoados e com a exclusão de moradias em áreas mais próximas ao centro, acarretando “[...] uma estocagem de lotes que propicia o controle do mercado imobiliário com grande margem de manipulação de preços e condições.” (ALVARENGA, 1988, p. 77).

A presença dos moradores em áreas afastadas fomentou a necessidade dos deslocamentos via transporte coletivo. A esse respeito, Alvarenga (1988, p. 79-80) revela:

É em 29/05/80 que a lei nº 3147 do Código de Posturas vai determinar a obrigatoriedade de extensão do transporte coletivo a todo conjunto habitacional. A expansão urbana é contínua e no sentido horizontal, extensivo, apontando para o aumento das distâncias e a crescente necessidade do transporte coletivo.

Algumas obras de grande relevância foram realizadas ao longo das décadas de 1970 e 1980, como a construção do Terminal Rodoviário Presidente Castelo Branco, localizado entre importantes rodovias da região, as BRs 365 e 050, e do Parque do Sabiá, amplo espaço de lazer da cidade que reúne zoológico, pista de caminhada, piscinas, espaço infantil, estádio e quadras poliesportivas.

Já nos anos 1990, na direção de transformar Uberlândia-MG de *cidade bela em cidade eficiente*, foi elaborado um Plano Diretor propondo ser um instrumento capaz de solucionar, em médio prazo, problemas centrais de adequação física dos usos dos espaços da cidade. Fizeram parte das diretrizes do Plano: a demarcação do zoneamento; o resgate da história local, enfatizando o bairro Fundinho na área central; a preservação ambiental com foco na região do rio Uberabinha, que corta parte da cidade; os vetores de expansão urbana, a partir da criação de eixos de estruturação de circulação; e melhorias no sistema viário e no transporte coletivo.

O Plano em questão foi elaborado pela equipe técnica da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano de Uberlândia-MG, contando também com a assessoria do Escritório Jaime Lerner de Planejamento Urbano, de Curitiba-PR, sendo aprovado em 27 de abril 1994, como Lei Complementar nº 078. À época, percebeu-se a necessidade técnica da elaboração do Plano Diretor para a ordenação do crescimento físico da cidade, ocasionado desde a década de 1970, em virtude do crescimento da população urbana do município.

Na década de 1980, devido à aceleração do crescimento populacional e à expansão do perímetro urbano, diga-se sem nenhum planejamento, tornaram-se evidentes algumas contradições na cidade, principalmente em relação à carência de moradias, à degradação ambiental, às demandas por escolas, transportes, deficiências nos setores de saúde e segurança pública, agravados ainda mais pelos vazios urbanos gerados pela especulação imobiliária sem controle. (RODRIGUES; SOARES, 2004, p. 160).

Além disso, pesou sobre a idealização do Plano o cumprimento da legislação federal, delegada pela Constituição de 1988, a qual passou a exigir das cidades com mais de 20 mil habitantes a formalização de Planos Diretores (RODRIGUES; SOARES, 2004).

Tendo em vista a necessidade de solucionar todos esses problemas, a prática da reestruturação urbana foi efetivada com a criação do Plano Diretor, o qual nortearia o desenvolvimento da cidade, dando condições ao crescimento ordenado e planejado, evidenciando a imagem progressista visada pela cidade. O Plano também apresenta informações históricas, físico-ambientais, demográficas, de infraestrutura, econômicas e sociais, além das diretrizes e ações responsáveis por nortear, a partir de sua aplicação, as ações para o planejamento municipal.

Interessam aqui, as orientações delegadas pelo Plano Diretor ao transporte coletivo, assim como as indicações relacionadas com a construção do Terminal Central. A Seção III do Capítulo III delibera acerca do transporte coletivo, tendo por base os seguintes preceitos:

**Art. 16** - O transporte coletivo terá por diretrizes:

**I** - a implantação de um sistema integrado de transportes urbanos de passageiros, que se apoiará num sistema tronco alimentador com linhas troncais e linhas alimentadoras.

**a)** as linhas troncais formam a estrutura do sistema. Serão implantadas nos eixos estruturais, operando como transporte de grande capacidade de demanda e de deslocamento;

**b)** as linhas alimentadoras terão como função atender à demanda de passageiros da região de abrangência dos terminais de integração onde mediante transbordo, poderão passar para as linhas troncais sem pagar outra tarifa.

**II** - a incrementação das linhas interbairros visando reduzir o tráfego no centro da cidade;

**III** - a implantação de um terminal central de integração na Praça Sérgio Pacheco e de um terminal de integração em cada um dos eixos;

**IV** - o desenvolvimento de campanhas educativas objetivando o uso adequado do transporte coletivo;

**V** - a integração das linhas distritais ao sistema integrado de transportes urbano. (UBERLÂNDIA, 1994, p. 32, 36).

Após a conferência dos pontos contidos no artigo 16 do Plano Diretor de 1994, é possível notar que os cinco elementos propostos foram, paulatinamente, implantados em Uberlândia-MG. As linhas alimentadoras, distritais, interbairros, radiais e troncais passaram a ser subordinadas a um sistema integrado de transporte coletivo e o Terminal Central foi, de fato, construído e inaugurado em 1997. E no ano de 2007, a Prefeitura Municipal, juntamente com a Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SETTRAN), colocou em prática o Programa SIT-Educado, voltado para a educação do transporte, buscando reduzir o tumulto nos instantes de embarque e desembarque de passageiros no Terminal Central.

## 6. Algumas consequências do SIT às formas de sociabilidade em trânsito

A cidade conseguiu cumprir as exigências do Plano Diretor de 1994 implantando o Sistema Integrado de Transporte (SIT), em julho de 1997 (conforme anexo B). Como será apresentado de forma mais pormenorizada no capítulo III, o SIT é composto por “[...] cinco terminais urbanos, sendo um localizado na área central (Terminal Central) e quatro localizados nos bairros de grande integração urbana: Santa Luzia, Umuarama, Planalto e Industrial.” (RODRIGUES; SOARES, 2004, p. 164). Cores diferentes identificam os veículos do sistema, de acordo com as linhas que são alimentadoras, distritais, interbairros, radiais e troncais (conforme anexo C). Para a implantação do sistema, grandes investimentos na área de infraestrutura foram feitos, mediante concorrências públicas com a iniciativa privada, a qual ficou responsável pela construção dos cinco Terminais urbanos.

Dentro dos objetivos da Prefeitura de Uberlândia de implantar não somente um plano setorial, mas de criar condições para implementação do plano diretor na sua totalidade, a SETTRAN - Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes, tem implantado modificações no sistema viário, presentes no Plano Diretor da cidade. Estas ações visam equacionar os problemas de circulação viária existente bem como proporcionar ao cidadão conforto e segurança em seus deslocamentos. As medidas prioritárias são aquelas que tem por objetivo a área central da cidade, as áreas de influência dos terminais e itinerários de transporte coletivo. (BORGES, 2011, p. 06).

Os Terminais do SIT serviram, assim, como elementos essenciais do plano de reestruturação da cidade, sendo responsáveis pela criação de subcentros em bairros importantes, induzindo o crescimento urbano a partir dos eixos de estruturação. Quando foram cumpridas as orientações relacionadas ao transporte público, contidas no Plano Diretor, também se efetivaram modificações no modo de interagir dos passageiros. Se antes eles se encontravam em diversos pontos de embarque espalhados pela cidade, agora os Terminais concentram o maior volume de embarque e desembarque de usuários do SIT. Tudo isso acarretou consequências nas formas de sociabilidade de indivíduos em trânsito em Uberlândia-MG, fomentando maior número de relações estabelecidas nos espaços restritos dos Terminais urbanos.

O Terminal Central é constituído por três pavimentos: o primeiro é responsável pelo embarque e desembarque dos passageiros; no segundo está presente o Pratic Shopping, área comercial com diversas lojas e inúmeros tipos de serviços e produtos; e o terceiro é destinado

a um estacionamento para veículos particulares. Os passageiros que pretendem embarcar diretamente no Terminal, sem ter vindo antes de outros pontos da cidade, não têm acesso direto aos ônibus do transporte coletivo. Eles seguem primeiro ao pavimento do *shopping*, para posteriormente descer às plataformas de embarque. Esse fato é passível de críticas, pois os usuários do SIT são obrigados a circularem pelo espaço das lojas, sendo induzidos à prática do consumo.

Um fator problemático concernente à construção do Terminal Central está associado à sua localização, situado no entroncamento de duas importantes avenidas da cidade (Avenida João Naves de Ávila e Avenida João Pinheiro). Ele também está defronte à Praça Sérgio Pacheco, utilizada pelos moradores para práticas esportivas, recreativas, culturais, de socialização e de encontros em geral. Com isso, a convergência do SIT para esse local trouxe conflitos viários ao seu entorno, uma vez que o volume de ônibus que circula pela região cresceu vertiginosamente. A utilização da praça como espaço de sociabilidade ficou comprometida, tendo em vista o barulho dos ônibus e a impossibilidade de crescimento de sua área verde, em razão da obra do Terminal. Houve, assim, a própria transferência de grupos antes frequentadores da praça, como jovens estudantes, para o *shopping* localizado no piso superior do Terminal Central, alterando o espaço físico onde se dão parte das formas de sociabilidade da cidade (RODRIGUES; SOARES, 2004).

Além disso, outras críticas podem ser aplicadas à ocorrência do SIT em Uberlândia-MG, já que o sistema necessitou de corredores (eixos) exclusivos para os ônibus. A prioridade aos mecanismos do transporte coletivo deve ser entendida como fundamental, pois valoriza os passageiros do sistema público de transporte em detrimento do deslocamento de veículos particulares, garantindo a redução de carros circulando e, conseqüentemente, a emissão de gases nocivos ao meio ambiente. Contudo, no caso de Uberlândia-MG,

[...] para a implantação desses eixos foi necessário o alargamento da pista de rolamento, atingindo os canteiros centrais, dessas avenidas, o que causou impacto ambiental com a retirada de várias árvores de pequeno, médio e grande portes, principalmente na avenida Monsenhor Eduardo, que teve o paisagismo prejudicado. (RODRIGUES; SOARES, 2004, p. 168).

É inegável que demandas coletivas da população uberlandense contaram para a elaboração do Plano Diretor de 1994, mas, como destacam Rodrigues e Soares (2004, p. 161), houve muita polêmica em sua formalização, pois “[...] o envolvimento direto com a

comunidade e sociedade não foi considerado, sendo apenas utilizadas algumas pesquisas acadêmicas realizadas pela Universidade Federal de Uberlândia como subsídios, sem as devidas citações de seus autores.” Assim, é legítimo questionar até que ponto o planejamento realmente garante benefícios à coletividade com obras de necessidade pública ou se ele apenas atende a interesses imobiliários de agentes privados. O favorecimento da lógica da especulação imobiliária possibilita o desenvolvimento de determinadas áreas das cidades que são de propriedade particular.

No referente às deliberações sobre o transporte coletivo, as propostas contidas no Plano que foram efetivadas acarretaram consequências ao modo de deslocamento dos indivíduos que necessitam desse tipo de transporte. Eles passaram a frequentar os Terminais urbanos não só para embarcar e desembarcar, mas para realizar compras, marcar encontros, reunir os amigos, ou mesmo passear pelo *shopping*. Esses locais, e de modo especial, o Terminal Central, integraram o cotidiano da cidade como espaços plurais que reúnem coletividades de indivíduos em interação, seja ela direta ou indireta, consciente ou inconsciente.

Nos diversos trajetos e itinerários dos ônibus, também estão em trânsito indivíduos em interação. Assim, a instalação do SIT em Uberlândia-MG alterou as formas de sociabilidade entre os usuários do transporte coletivo, os quais passam a necessitar dos Terminais urbanos para se deslocarem. Se antes os indivíduos estabeleciam relações em pontos dispersos pela cidade, hoje o Terminal Central reúne a maior parte das linhas, exigindo, de grande parte desses usuários, a passagem por seu espaço.

Dando sequência às reflexões sobre a manifestação da sociabilidade em ambientes de passagem, são expostos, no capítulo a seguir, o histórico da construção do Terminal Central, bem como as análises empíricas da pesquisa em torno das interações entre indivíduos em situação de trânsito.



*Todos os dias é um vai-e-vem:*  
**analisando a sociabilidade em trânsito**

### **1. Interpretando o campo**

As problematizações acerca das formas de sociabilidade estabelecidas entre os circulantes do Terminal Central passam, necessariamente, por ponderações sobre o próprio objeto empírico da pesquisa. As informações aqui apresentadas foram obtidas junto aos sites do Pratic Shopping (<http://www.praticshopping.com.br>) (2011) e da SETTRAN (<http://www.uberlandia.mg.gov.br/?pagina=secretariasOrgaos&s=78&pg=582>) (2011). Analisando os sites, foi possível encontrar diversos dados quantitativos úteis ao conhecimento sobre o Terminal.

Cabe ressaltar, entretanto, que tais dados são oficiais e operacionalizados para a condução das diretrizes publicitárias do *shopping*. Logo, é preciso avaliar criticamente o uso desses números, considerando-os somente como elementos genéricos à pesquisa. A exposição de tais informações, além de um breve resgate histórico acerca do transporte público em Uberlândia-MG, indica uma das etapas de mapeamento do campo de análise desta dissertação.

No começo dos anos 1990, a Administração Pública de Uberlândia-MG, notando o crescimento populacional e o aumento da frota de veículos da cidade, percebeu a necessidade de instalar um sistema de trânsito, tráfego e transporte mais eficiente. As divisões de trânsito e transporte, antes subordinadas à Secretaria Municipal de Serviços Urbanos, evoluíram para a Coordenadoria Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT), culminando, através da Lei Complementar nº 047 de 30 de dezembro de 1992, na criação da SETTRAN. O primeiro secretário da pasta foi Izaias Alves Ferreira, sob o mandato do prefeito Paulo Ferolla da Silva.

Como apresentado no capítulo II, em 1994, foi elaborado um Plano Diretor que abarcava, como parte de suas diretrizes, os elementos concernentes ao aprimoramento do transporte público municipal. Com isso, os esforços por tais melhorias possibilitaram a implantação do SIT em Uberlândia-MG, eliminando a incidência de transbordo<sup>9</sup> que, na

---

<sup>9</sup> O transbordo ocorre quando os usuários do transporte coletivo pagam mais de uma passagem para chegarem ao seu destino final.

época, chegava aos 25% e trouxe novas realidades ao processo de deslocamento urbano via transporte coletivo.

O SIT é constituído por um Terminal na área central e quatro Terminais periféricos, espalhados entre bairros diferentes. Os ônibus fazem a tarefa de interligar os cinco Terminais e os demais pontos distribuídos pelas ruas. Com isso, o usuário do SIT pode se deslocar para qualquer ponto da cidade pagando apenas um bilhete de passagem e mudando de ônibus nos Terminais quantas vezes forem necessárias (conforme anexo B).

Para implantar e operar o SIT, a Administração Municipal, em 1995, estabeleceu parcerias com a iniciativa privada, a partir de um consórcio entre a Construtora Andrade Gutierrez, responsável pelas obras de construção dos Terminais, e o grupo Algar, empresa que gerencia os Terminais juntamente com a Prefeitura Municipal.

Os cinco Terminais são: Terminal Central: Paulo Ferolla da Silva, Terminal Umuarama: José Rodrigues da Cunha, Terminal Santa Luzia: Genésio Pereira de Melo, Terminal Planalto: Bráz Cardoso de Oliveira Filho e Terminal Industrial: Fábio Pereira. Hoje, os Terminais são administrados pela Companhia de Administração de Terminais Urbanos e Centros Comerciais (COMTEC), criada em 1995, da qual participam a Prefeitura Municipal e o grupo empresarial Algar.

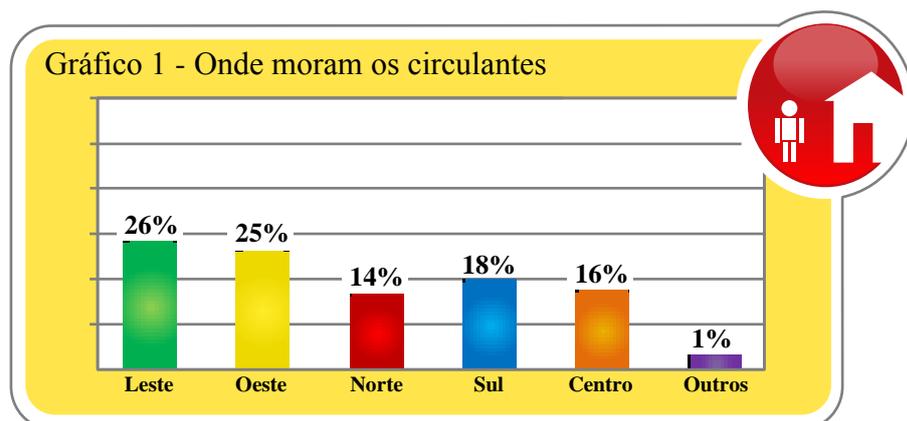
Após 360 dias de obras, os cinco Terminais urbanos e o SIT foram inaugurados em 5 de julho de 1997, durante a quarta administração do prefeito Virgílio Galassi. O Terminal Central conta com uma área construída de quase 24 mil metros quadrados, concentra 52 linhas e seu nome oficial é “Paulo Ferolla da Silva”, em homenagem ao prefeito anterior, que iniciou as modificações no sistema de trânsito, tráfego e transporte de Uberlândia-MG. Na construção do Terminal Central, foram gastos R\$ 5.958.387,99 (BORGES, 2011).

Atualmente, o SIT disponibiliza ao usuário o serviço de monitoramento dos ônibus via satélite. Pela internet, acessando o site <http://www.geosit.com.br> (2011), é possível localizar todos os ônibus que circulam naquele instante pela cidade e consultar, de forma exata, os horários em que passam pelos pontos de embarque. Segundo Borges (2011, p. 06), “Modernas técnicas de gerenciamento proporcionam ao órgão de gerência do transporte (SETTRAN), um maior controle sobre o serviço ofertado à população que, conseqüentemente, reflete na qualidade e produtividade dos serviços.” A SETTRAN também possui sistemas informatizados para a operacionalização do SIT, bem como agentes espalhados pelos

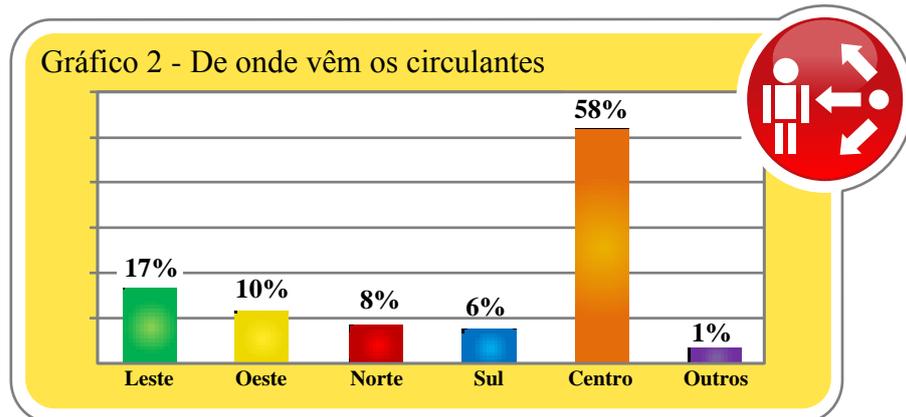
Terminais coletando dados acerca da pontualidade dos veículos e da qualidade dos serviços oferecidos.

“O projeto e implantação dos terminais não foram encarados apenas como equipamentos integrantes do sistema de transporte, mas vistos sob os aspectos de impactos na estrutura urbana e sua função como elementos incentivadores na formação de subcentros.” (BORGES, 2011, p. 06). É nesse sentido que esta pesquisa possui a finalidade de pensar a construção da sociabilidade no Terminal Central como resultante de um processo político, econômico e social, que vem se dando desde a mudança no traçado urbano da cidade, com a construção dos Terminais. As obras foram implementadas como parte das exigências contidas no Plano Diretor da cidade, exigências tais que advinham de necessidades coletivas.

Assim, é possível pensar o Terminal em si mesmo, mediante o conjunto das relações ali tecidas, identificando-o como parte da cidade e do seu cotidiano. A situação especial das partidas e chegadas dos ônibus implica na ocorrência simultânea de deslocamentos de indivíduos e grupos pelo Terminal Central e por todos os bairros, ou seja, os circulantes tecem, no cotidiano da cidade, redes de sociabilidade, pois são oriundos de todas as regiões de Uberlândia-MG, como indicam os gráficos a seguir. Além disso, as possibilidades de interação no Pratic Shopping são ainda maiores, pois aqueles que circulam por lá não estão, a priori, orientados pelo tempo de espera dos ônibus. O desafio foi revelar essa sociabilidade de grupos e indivíduos situada em um local de passagem.



Fonte: PRATIC shopping, Uberlândia, 2007.



Fonte: PRATIC shopping. Uberlândia, 2007.

No total, o SIT conta com 115 linhas, das quais 52 passam pelo Terminal Central. Essas 52 linhas são distribuídas por cinco plataformas de embarque (conforme anexo D). Atualmente, três concessionárias são responsáveis pelo oferecimento dos ônibus. As empresas são: Transporte Urbano São Miguel de Rezende Ltda, com 40 linhas e 120 veículos em sua frota; Turilessa Ltda, com 41 linhas e 121 veículos; e Viação Cidade Sorriso Ltda, com 34 linhas e 126 ônibus.

De acordo com Borges (2011), o SIT possibilitou melhorias na utilização da frota de ônibus, pois a racionalização das linhas garantiu a eliminação de itinerários superpostos ou pouco úteis. Mas, mesmo com a evolução do sistema de transporte de Uberlândia-MG, é possível identificar alguns problemas em sua organização. A falta de prioridade ao transporte coletivo acarreta perdas significativas no tempo dos percursos, devido a afunilamentos e à grande quantidade de veículos particulares. Algumas medidas já foram ou estão sendo tomadas a esse respeito, tais como a sinalização de todos os itinerários de ônibus com placas nos pontos de embarque, sincronização de semáforos localizados na área central da cidade, faixas preferenciais, faixas de pedestres, além da inauguração, em 9 de setembro de 2006, do corredor estrutural e exclusivo aos ônibus na Avenida João Naves de Ávila, o qual conta com 13 plataformas de embarque ao longo dos 7,5 km de sua extensão.

Os Terminais estão em comunicação por linhas alimentadoras, distritais, interbairros, radiais e troncais. Os ônibus podem ser identificados por cores e números, com as seguintes características: a cor amarela representa as linhas troncais; a verde identifica as linhas alimentadoras e distritais; a cor vermelha indica as linhas interbairros e a cinza está associada às linhas radiais (conforme anexos B e C).

Todos os Terminais oferecem infraestrutura de apoio aos usuários, como banheiros e bebedouros, além de um centro comercial com lojas variadas, serviços e alimentação. O centro mais completo é o Pratic Shopping, localizado no segundo piso do Terminal Central, em área de fácil acesso por situar-se no hipercentro de Uberlândia-MG, na Avenida João Pinheiro, nº 1154. O *shopping* conta com cerca de 70 lojas, além de restaurantes, lanchonetes e caixas eletrônicos das diversas instituições bancárias. Ele é adaptado aos portadores de necessidades especiais e dispõe de estacionamento com 262 vagas cobertas para veículos automotores.

Em 2007, o Pratic Shopping contratou uma empresa especializada (Instituto Veritá) para realizar uma pesquisa acerca do perfil dos indivíduos que circulam pelo Terminal Central, conforme divulgado em seu site oficial. A metodologia usada na pesquisa foi o monitoramento do tráfego de circulantes com contagem física durante 12 horas por dia, por sete dias, ao longo de duas semanas. Realizaram-se, também, 987 entrevistas de classificação com aprofundamento em 300 casos.

Diversas categorias de estabelecimentos comerciais são encontradas no referido *shopping*. A tabela abaixo foi elaborada a partir de informações divulgadas pelo site oficial do Pratic Shopping, com o intuito de facilitar a visualização das lojas e prestadoras de serviços:

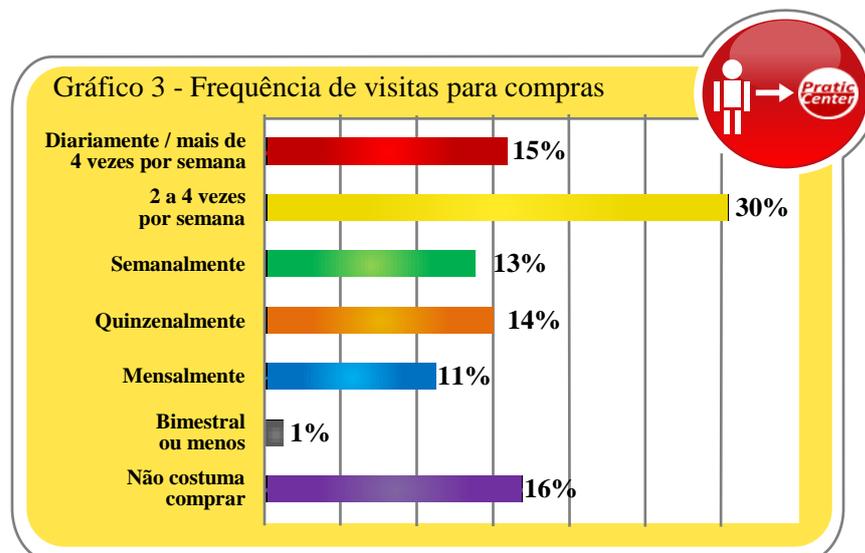
Tabela 1 - Estabelecimentos Comerciais - Pratic Shopping

<b>CATEGORIA DO ESTABELECIMENTO COMERCIAL</b>	<b>NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS POR CATEGORIA</b>
Alimentação	15
Armarinho e aviamentos	1
Autoescola	1
Cabeleireiros	2
Caixas eletrônicos e instituições bancárias	7
Calçados	2
Concessionária de motos	1
Eletro	2
Farmácias e drogarias	2
Foto-ótica	3
Informações e serviços	7
Informática	2
Joias, bijuterias e relógios	3
Jornais e revistas	2
Loterias	1
Materiais elétricos	1
Moda feminina, masculina e infanto-juvenil	6
Moda íntima	1

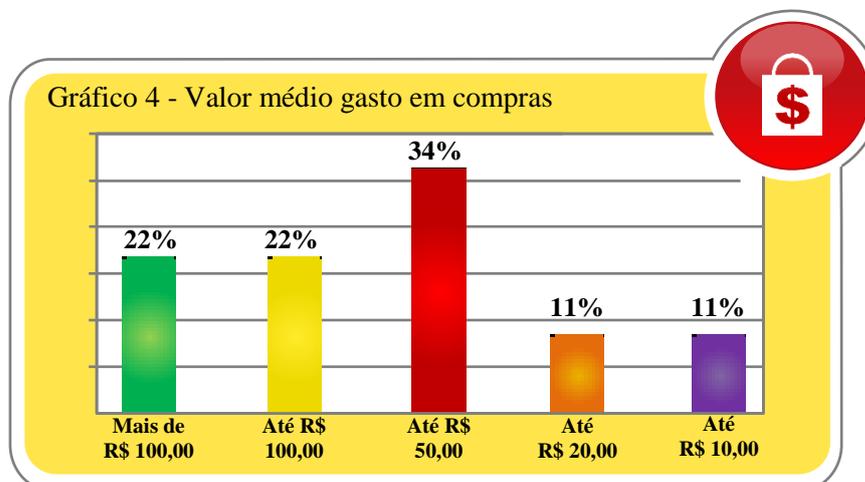
Papelaria e xerox	2
Perfumaria e cosméticos	2
Serviços de saúde	2
Serviços financeiros	4
Tabacaria	1
Tatuagens e piercing	1
Telefonia e acessórios	3
Vendas de passagens de ônibus	1
Vídeo games e acessórios	1

Fonte: O autor; PRATIC shopping. Uberlândia, 2007.

A multiplicidade dos estabelecimentos comerciais sugere compras também variadas, que vão desde artigos pessoais, como perfumes, roupas e alimentos, a produtos de uso doméstico, como utensílios ou, ainda, artigos farmacêuticos. O valor gasto em compras e a frequência com que os circulantes as fazem podem ser analisados nos gráficos seguintes.



Fonte: PRATIC shopping. Uberlândia, 2007.

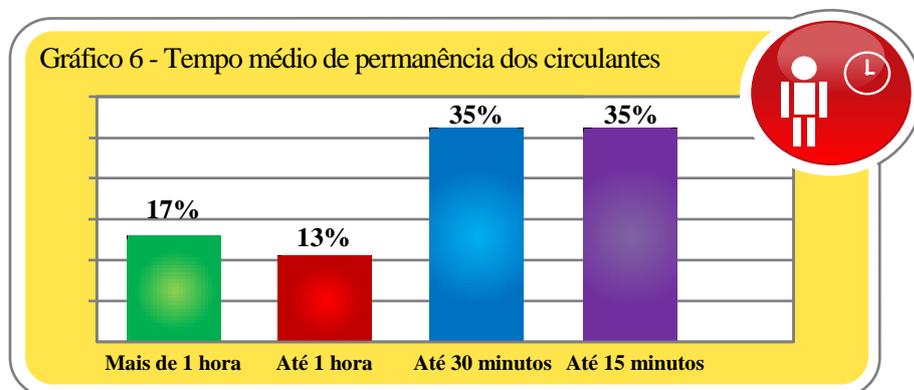


Fonte: PRATIC shopping. Uberlândia, 2007.

O horário de circulação dos ônibus e de funcionamento do Terminal Central é das 5h à 00h, de segunda a domingo. As lojas funcionam de segunda a sábado, das 08h às 20h. O estacionamento abre de segunda a sábado, das 6h às 21h30 e nos domingos e feriados, das 12h às 18h. Os passageiros do SIT podem usufruir de um benefício de 15 minutos para irem até o *shopping* e retornarem às plataformas de ônibus sem ter que pagar outra passagem. O número médio de circulantes diários no Terminal Central chega a 50 mil. Os gráficos abaixo ilustram a frequência de visitas ao *shopping* durante a semana e o tempo médio de permanência dos circulantes no Terminal Central e/ou no Pratic Shopping:



Fonte: PRATIC shopping. Uberlândia, 2007.



Fonte: PRATIC shopping. Uberlândia, 2007.

No Pratic Shopping, a praça de alimentação conta com várias mesas e um palco para shows e apresentações variadas. No local, a sociabilidade fica mais evidente: as mesas contam com amigos em confraternizações, conversas entre clientes e atendentes das lanchonetes, famílias almoçando, garçons interagindo com o público e entre si, indivíduos desacompanhados utilizando seus *laptops* ou fazendo anotações diversas.

Como é possível perceber, as amplas possibilidades analíticas do Terminal requerem observações apuradas sobre as relações sociais criadas no espaço e, para que elas sejam bem

compreendidas teórica e empiricamente, faz-se necessário buscar respaldo em discussões empíricas já realizadas sobre contextos e objetos semelhantes (BOTTON, 2010; CASTRO, 2007; OLIVEIRA, 2010; PADILHA, 2006; ROGÉRIO, 2009).

Dessa maneira, os apontamentos sobre o Pratic Shopping remetem às estratégias criadas pela sociedade capitalista para a dinamização do comércio. A aparente segurança, a praticidade e o conforto dos *shoppings* são mecanismos publicitários que estimulam o consumo. A atenção dos indivíduos que circulam por esses locais é seguidamente desviada para vitrines, promoções, propagandas, vantagens de parcelamento de suas compras, entre outros. (OLIVEIRA, 2010; PADILHA, 2006). Assim, mesmo quando são identificadas relações amistosas de convívio entre amigos na praça de alimentação, não está ausente o fato de que tais indivíduos estão se socializando, também, através do consumo, com a ingestão de bebidas, lanches e afins.

O livro *Uma Semana no Aeroporto*, do filósofo suíço Botton, também serviu como inspiração para esta dissertação. Seu estudo, encomendado pela empresa administradora do aeroporto de Heathrow na Inglaterra, possui cunho impressionista e atentou-se para as instalações daquele espaço, para os passageiros e frequentadores, além de considerar os funcionários que nele trabalham. Durante uma semana do verão de 2009, Botton (2010) observou o cotidiano do maior aeroporto de Londres, transitando livremente entre as salas de embarque e desembarque, por postos de *check-in*, no restaurante e no hotel responsável pela hospedagem dos passageiros em trânsito.

As reflexões contidas na obra possibilitaram um aporte à construção da análise desta pesquisa. O modo da narrativa, as nuances observadas, as descrições interpretativas e a sagacidade de Botton (2010) para decifrar a lógica das relações sociais estabelecidas naquele espaço contribuíram para esta dissertação.

O autor revela a principal característica de seu estudo: chegar a um aeroporto, mas, em contrapartida, não possuir nenhum destino determinado de viagem. Da mesma forma, as visitas feitas ao Terminal Central também não pressupunham nenhuma finalidade de deslocamento. Este pesquisador desembarcava no Terminal sem qualquer destino, simplesmente com o objetivo de realizar observações participantes e entrevistas.

As ponderações de Botton (2010, p. 49) buscaram perceber a dinâmica rotineira de funcionamento do local, identificando acontecimentos ocorridos da mesma maneira em

qualquer outro dia. No entanto, “[...] cada nova manhã trazia consigo uma densidade tão grande de histórias que a noção de tempo se dilatou. Pareciam semanas, mas apenas alguns dias haviam transcorrido.”

A sensação experimentada por Botton (2010) foi contrária à sentida por este pesquisador. Ao longo das visitas feitas ao Terminal, angustiava sentir que o tempo não corria, as horas diárias passadas ali pareciam mais longas. Além do mais, inicialmente, uma semana de observação significou pouco. Foi preciso um tempo maior para que a perspicácia analítica brotasse e direcionasse o olhar aos fatos realmente importantes. Ficar parado em um local de passagem é, realmente, uma experiência curiosa.

A observação como técnica de investigação é reveladora em análises sobre a realidade social e, mesmo com o distanciamento, ela possibilita mapear o campo investigado de acordo com critérios importantes para o estudo. As possibilidades de observação do Terminal Central ficam mais evidentes e claras com seu esvaziamento, que ocorre nas primeiras horas da manhã (entre 5h e 06h30) ou em horários da noite já avançada (entre 21h30 e 00h). Todavia, alguns fatores essenciais da sociabilidade em trânsito são somente percebidos nos períodos da manhã, do almoço e do fim da tarde, momentos em que se concentram volumes elevados de circulantes.

Especialmente nesses períodos de grande agitação no Terminal, seus circulantes tecem e compartilham momentos em que estão sujeitos a uma efervescente gama de acontecimentos e manifestações diversas: a correria, a pressa, as conversas, o barulho, as buzinas, os policiais em ronda, as filas em bancos e na casa lotérica, o movimento na praça de alimentação, os encontros, as despedidas, os abraços, os beijos, as compras, os lanches rápidos feitos em pé, o intercâmbio dos lojistas, os embarques, os desembarques, o trabalho dos vendedores nas lojas, a apreensão nas plataformas, os olhares de aflição fixos nos relógios, a atenção nos ônibus, os acenos dos motoristas, o descanso nos bancos, o rolar das catracas, o sobe e desce nas escadas, as músicas dos celulares alheios, entre outros.

Além disso, determinadas atitudes e posturas são características entre os que passam pelo Terminal. A apreensão é notória entre alguns que aguardam seu ônibus de pé na plataforma de embarque: os olhos fixos no portão de entrada dos coletivos indicam ansiar pela chegada da condução. Outros são mais distraídos e parecem não se preocupar tanto com a espera, pois se sentam nos bancos disponíveis para descansar. Já entre os que circulam pelos

corredores das lojas, existem os apressados, que mal olham as vitrines, e os despreocupados com o tempo, que param e admiram alguns produtos. O fato é que

[...] penetrar na imensidão de uma sala de embarque é ter nas mãos uma oportunidade, bem característica da rede de transportes do mundo moderno, de observar outras pessoas com discrição, de se soltar em um mar de alteridade e deixar a imaginação correr solta a partir do ilimitado suprimento de histórias fragmentadas que nossos olhos e ouvidos nos provêm. (BOTTON, 2010, p. 31).

As razões que levam os indivíduos a passar pelo Terminal Central são as mais diversas: trabalho, compras, visitas, consultas médicas, estudos e passeios. Porém, como constatado nas entrevistas, deslocar-se para o trabalho e voltar dele são as principais necessidades entre os usuários do transporte coletivo. Esse fato está associado a uma lógica de especulação imobiliária, que valoriza comercialmente as regiões centrais da cidade, expulsando as populações para áreas afastadas. Desse modo, cada vez mais, os trabalhadores passam a morar longe de seus empregos e dos centros comerciais. Como consequência, surge a necessidade do transporte público, além do dispêndio de maior tempo no deslocamento dos bairros até o centro da cidade para a realização de diversas atividades, dentre elas o trabalho.

Algo interessante refere-se ao fato de que os diferentes bairros, com suas escalas de distância também distintas<sup>10</sup>, convergem-se, através da presença de seus moradores, em um mesmo espaço: o Terminal Central. Ou seja, ônibus, passageiros e circulantes que se separam pela cidade, reencontram-se em um mesmo local. Assim, o Terminal Central pode ser considerado o centro do centro, um local de onde tudo parte e para onde tudo volta, tal como já apontado nas problematizações anteriores de Augé (2007).

No Terminal, as diversas lojas disputam a atenção dos circulantes, sendo possível encontrar em suas dependências do simples souvenir ao produto mais elaborado e, também, alimentos variados. Ora, transformaram o Terminal em um *shopping* ou um *shopping* foi concebido em um Terminal? As indagações são pertinentes ao revelar mecanismos e estratégias comerciais que criam clientes potenciais. Revestida do discurso da utilidade, do lazer e do interesse público, essa medida, na realidade, transforma os passageiros do SIT em consumidores.

---

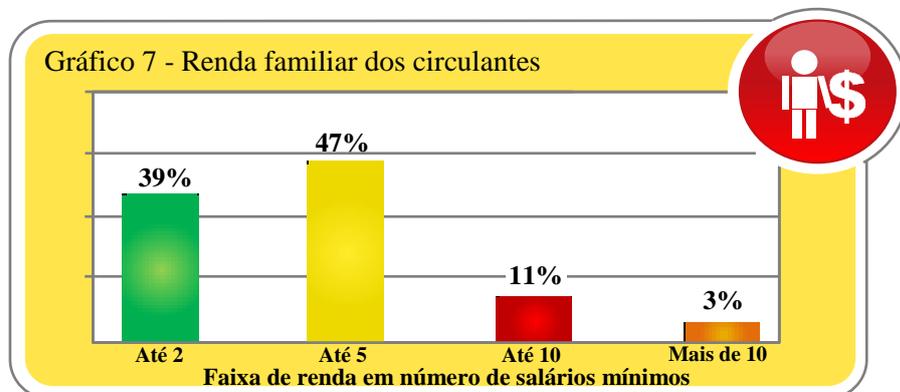
<sup>10</sup> Os bairros apresentam distâncias diferentes em relação ao centro da cidade. Suas localizações geográficas implicam em maior ou menor proximidade com o centro e com o próprio Terminal.

A vigilância aparece como uma necessidade constante nos ambientes de trânsito. Manter a segurança é indispensável para que os passageiros se sintam protegidos. No Terminal Central, existem diversos agentes de vigilância privada uniformizados, com rádios comunicadores e posicionados estrategicamente em pontos específicos do Terminal, especialmente no piso destinado às lojas. Além disso, há sempre funcionários responsáveis por impedir que possíveis “espertalhões” entrem no local através dos portões de chegada e saída dos ônibus, o que acarretaria no não pagamento da passagem.

As rondas da Polícia Militar nas dependências do Terminal também são constantes. É fácil encontrar uma dupla de policiais circulando por todo o Pratic Shopping. Quando estão na área de embarque e desembarque, chegam a trafegar de viatura entre todas as plataformas. Com o intuito de prevenir ações delituosas, acabam afirmando um caráter intimidador e repressivo quando deixam ligado o *giroflex* da viatura, marcando a presença policial no local.

Ao notar as constantes patrulhas da Polícia Militar e os inúmeros seguranças contratados e alocados em “pontos estratégicos” do Terminal, é possível associar tais observações às ponderações de Bauman (2001). O autor debate a questão da segurança nas cidades, as quais são, cada vez mais, invadidas por ambientes permeados por vigilância constante, por meio de seguranças armados e câmeras de vídeo. Sentir-se protegido tornou-se uma grande busca da sociedade contemporânea, mas ela tem sido conseguida por mecanismos intimidadores e somente em locais específicos.

Assim, a dinâmica do Terminal Central é rica de acontecimentos diversos e, em seu espaço, circulam indivíduos com perfis socioeconômicos variados, como indicado no gráfico a seguir:



Fonte: PRATIC shopping. Uberlândia, 2007.

Contudo, apesar de tais circulantes serem heterogêneos por possuírem renda familiar diversa, por morarem em bairros diferentes e, com isso, utilizarem linhas do transporte coletivo dessemelhantes, ou por não frequentarem as mesmas lojas no Pratic Shopping, ainda assim eles se homogeneízam em grupos específicos com características e hábitos similares quando estão nas dependências do Terminal.

Além disso, como sugere Botton (2010, p. 79), “[...] embora fosse para a grande maioria dos viajantes pouco mais do que um lugar de passagem para ficarem algumas horas a caminho de outro lugar, para muitos outros o terminal representava um escritório permanente.” Se esses espaços são, para a maioria dos indivíduos, um lugar de passagem, para outros, tornam-se um local de trabalho diário.

Logo, ir ao Terminal possibilita um exercício interessante de contraposição do familiar e do estranho. A investigação, atenta às formas de sociabilidade tecidas em seu espaço, permite a compreensão de relações sociais complexas, nas quais estão envolvidos interesses e necessidades pessoais ou demandas coletivas. Como anteriormente ressaltado, para o entendimento de tais relações, os frequentadores do Terminal foram divididos em grupos, que serão analisados na sequência.

## **2. Formas de sociabilidade entre indivíduos em situação de trânsito**

As investigações acerca das formas de sociabilidade entre indivíduos em situação de trânsito foram efetivadas levando-se em conta sete grupos entre os frequentadores do Terminal Central: estudantes, famílias e casais, idosos, indivíduos desacompanhados, jovens trabalhadores, surdos e/ou mudos, trabalhadores das lojas do Terminal e das empresas de ônibus. As análises de campo verificaram as interações intra e entre grupos. Foram realizadas abordagens com indivíduos representativos de cada grupo, tendo por base um contexto de entrevistas semiestruturadas.

Também foi possível perceber outros grupos entre os frequentadores do Terminal Central, definidos por critérios culturais advindos de crenças ou valores, como grupos religiosos, especialmente evangélicos, além de grupos de orientação sexual, como os homossexuais. No entanto, por razões éticas, esses grupos não entraram para o rol dos que

foram analisados de modo mais atento. Devido ao curto período de contato entre o pesquisador e o entrevistado e em função da falta de critérios analíticos claros, seria uma manifestação de preconceito rotular alguns indivíduos como “homossexuais” ou “evangélicos” a partir, somente, de estereótipos físicos ou de comportamento. Assim, não seria possível confirmar características pessoais tão íntimas ao longo do trabalho de campo, sobretudo na fase das entrevistas.

Porém, ser reconhecido como homossexual no Terminal não é algo isento, há implicações, como as colhidas em algumas entrevistas. Se religião e preferência sexual interferem nas relações de sociabilidade, tal interferência é notada por manifestações de intolerância, como as expressadas por duas entrevistadas do grupo formado por trabalhadores das lojas do Terminal e das empresas de ônibus.

As entrevistadas em questão disseram desaprovar as atitudes de alguns homossexuais em ambientes do Terminal, como o beijo entre casais gays ou o uso do banheiro feminino por travestis. No entanto, essa intolerância é velada e sentida subjetivamente e, quando explicitada, não sugere embates, violência ou discriminação (ao menos em tese e na maior parte das vezes).

Com tudo isso, a afirmação de uma identidade religiosa ou de gênero não foi um critério de orientação na fundamentação dos grupos. Como a configuração de cada um deles foi fornecida pelo pesquisador, as categorias analíticas religião e gênero não foram utilizadas em sua totalidade. Se algumas características dos homossexuais e evangélicos são externalizadas mediante o comportamento, ainda assim seria preconceituoso classificar (em grupos) indivíduos por tais critérios, já que eles não seriam confirmados nas entrevistas.

Foram realizadas 43 entrevistas no decorrer de oito dias e ao longo dos meses de agosto e setembro de 2011 (conforme a tabela abaixo). No total, foram entrevistados 24 mulheres e 19 homens. A escolha dos entrevistados foi aleatória. Atentou-se, no entanto, ao comportamento e às características aparentes destacadas como essenciais ao contorno de cada grupo, a saber: uniformes escolares, mochilas (estudantes); adultos acompanhados de crianças, casais de mãos dadas ou em abraços e beijos (famílias e casais); condição física (idosos, surdos e/ou mudos); crachás, uniformes de trabalho (jovens trabalhadores e trabalhadores das empresas de ônibus) e; desacompanhados que não apresentavam as demais características externas (indivíduos desacompanhados).

Tabela 2 - Data de Realização das Entrevistas

ENTREVISTAS								
DATA DA REALIZAÇÃO	GRUPOS							TOTAL REALIZADO
	Estudantes	Famílias e Casais	Idosos	Indivíduos Desacompanhados	Jovens Trabalhadores	Surdos e/ou Mudos	Trabalhadores do Terminal	
22/08/2011	2	-	-	-	-	-	-	2
23/08/2011	1	-	1	4	2	-	-	8
24/08/2011	-	-	3	1	1	-	-	5
02/09/2011	-	-	-	-	-	-	5	5
08/09/2011	-	4	-	-	-	-	-	4
09/09/2011	-	4	1	-	-	3	2	10
10/09/2011	-	-	-	-	-	2	-	2
12/09/2011	2	-	-	-	2	-	3	7
<b>TOTAL GERAL</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>43</b>

Fonte: O autor.

Como as entrevistas ocorreriam em um ambiente de trânsito, preocupava a ideia de que os entrevistados abandonariam o diálogo com o pesquisador para embarcarem em seus ônibus ou por alguma outra necessidade. Porém, entre as entrevistas realizadas, somente duas foram interrompidas pelos interlocutores em função da chegada do ônibus por eles aguardado, mas, ainda assim, elas foram utilizadas porque mais da metade das perguntas já havia sido respondida. Também cabe destacar que o grupo dos surdos e/ou mudos inicialmente resistiu em participar das abordagens, mas colaborou logo em seguida. Dessa forma, somente um indivíduo, que trabalhava em determinada lanchonete do Terminal, se recusou a ser entrevistado.

Constatou-se um perfil bastante diferenciado entre os indivíduos abordados, que apresentavam ocupações diversas: artesão, atendentes de telemarketing, auditor de vendas, auxiliares de produção, costureira, donas de casa, diarista, empregadas domésticas, estagiário, estudantes, funcionário público, marceneiro, operador de grua, professor, secretária, vendedores, além de aposentados. O grau de escolaridade dos entrevistados também foi variado, conforme a tabela abaixo.

Tabela 3 - Grau de Escolaridade dos Entrevistados

ENTREVISTAS							
GRUPOS	GRAU DE ESCOLARIDADE						
	ENSINO FUNDAMENTAL INCOMPLETO	ENSINO FUNDAMENTAL COMPLETO	ENSINO MÉDIO INCOMPLETO	ENSINO MÉDIO COMPLETO	ENSINO SUPERIOR INCOMPLETO	ENSINO SUPERIOR COMPLETO	SEM ESCOLARIDADE
Estudantes	-	-	2	-	2	1	-
Famílias e Casais	-	-	-	6	-	1	1
Idosos	3	1	-	1	-	-	-
Indivíduos Desacompanhados	2	-	2	1	-	-	-
Jovens Trabalhadores	-	-	-	1	3	1	-
Surdos e/ou Mudos	-	-	-	5	-	-	-
Trabalhadores do Terminal	2	-	1	7	-	-	-
<b>TOTAL GERAL</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>21</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>1</b>

Fonte: O autor.

Como apresenta Giddens (2009, p. 75), “No decorrer de suas atividades diárias, os indivíduos encontram-se uns com os outros em contextos situados de interação – interação com outros que estão fisicamente co-presentes.” Com isso, as relações sociais são firmadas de diferentes formas, como o silêncio e a evitação ou o diálogo e a troca. Entretanto, “A conversa é elemento importante de estimulação da sociabilidade, na qual importa menos o conteúdo e mais a prática da conversa em si mesma.” (REZENDE, 2001, p. 68). Entre os circulantes do Terminal, a conversa mostrou-se o principal elemento que norteia e estimula as interações. A seguir, são apresentadas as ponderações referentes à prática da sociabilidade entre os sete grupos identificados no Terminal Central.

## 2.1 Estudantes

No grupo dos estudantes, três mulheres e dois homens foram entrevistados. A média das idades foi de 19,4 anos, sendo que a entrevistada mais jovem possuía 17 e a mais velha 23

anos. Buscou-se abordar estudantes de nível médio e superior, inclusive um dos entrevistados já possuía curso superior e estava cursando sua segunda graduação.

O Terminal foi identificado por eles como um local que concentra destinos, sendo preciso passar por ele para chegar a diversas regiões da cidade. A necessidade de deslocamento desse grupo está, em sua maioria, orientada por idas de casa à escola ou à faculdade, além de saídas a lazer, especialmente em passeios noturnos nos finais de semana. Uma entrevistada disse também usufruir do transporte coletivo para procurar emprego, mostrando que podem coincidir os indivíduos que compõem o grupo dos estudantes e o dos jovens trabalhadores. A frequência média com que passam pelo Terminal é de cinco vezes por semana, sobretudo de segunda à sexta.

Os estudantes consideraram o Terminal, em particular, e o SIT, em geral, como uma ideia bem elaborada, organizada e importante. Relataram, ainda, que o sistema proporciona a economia de dinheiro em função do não pagamento de outras tarifas quando são feitos transbordos nos Terminais periféricos. Além disso, avaliaram o Terminal como um local bastante “didático”, que não carece de informações, por possuir inúmeras placas ilustrando os destinos ao longo das plataformas.

Os elementos destacados como problemáticos foram a inexistência de filas para embarque e a falta de respeito de alguns passageiros, motivando tumulto nos instantes de saída e entrada dos usuários nos coletivos. O grupo também cobrou a colocação de mais ônibus em circulação, principalmente em horários de muito movimento, o que evitaria desconforto nos percursos.

Quanto às interações desenvolvidas dentro do grupo, as investigações mostraram a recorrência da presença de estudantes de diversas escolas, especialmente do ensino médio público, utilizando a praça de alimentação do Pratic Shopping para encontros em horários de aula. Assim, estão, popularmente falando, “matando aula” naquele espaço. Para além das cinco entrevistas formalmente realizadas com o grupo, um pequeno número de alunos foi abordado na praça de alimentação durante o período de aulas. A conversa deste pesquisador buscou identificar as razões dessa prática por eles exercida.

A sensação de infração é compartilhada entre os colegas, pois, quando questionados, dizem que “matar aula” não é certo, mas o fazem mesmo assim, uma vez que, naquele dia, teriam somente “aulas chatas”. A transgressão também é notada quando ressaltam que seus

responsáveis não consentem ou sequer sabem dessa prática. Esses encontros, segundo os estudantes, são bastante esporádicos e não constantes. Porém, embora tenham dito isso, nota-se que vários grupos de alunos, com uniformes de escolas diferentes, são percebidos na praça de alimentação em outros dias ao longo das semanas, tornando o fato recorrente.

O Terminal é escolhido em função de sua facilidade de acesso e de seu conforto. Um dos estudantes afirmou: “melhor ficar aqui [referindo-se ao Terminal] do que em uma praça.” Esses pequenos grupos são formados por quatro a seis colegas e ocupam uma ou duas mesas na praça de alimentação. Os diálogos tendem a destacar a conquista e o namoro. Também exibem seus celulares modernos e ouvem músicas compartilhando fones de ouvido. Discutem sobre a escola, outros colegas, professores e, curiosamente, alguns utilizam esse tempo para fazer e copiar exercícios escolares, amenizando, talvez, a culpa por não assistirem às aulas.

Pode-se notar que são adolescentes manifestando “rebeldia”, provando aos outros colegas o quanto são “valentes” para faltarem às aulas sem a permissão dos responsáveis. Estão, naquele instante, praticando a convivência com seus pares, buscando um sentimento de inclusão em um círculo de amizades. Como esses estudantes vão de ônibus de casa ao colégio, ficam no Terminal por sua comodidade em reunir os outros colegas que também passam por ali. No entanto, o Terminal volta a ser um ambiente de passagem quando, ao término do período das aulas, retornam para suas casas como se tivessem frequentado a escola.

O diálogo ocasional com o grupo de alunos que “matava aula” foi confirmado pelas cinco entrevistas formalmente realizadas, visto que os estudantes de ensino médio abordados nas entrevistas formais confirmaram frequentar a praça de alimentação do Pratic Shopping também no período em que teriam aulas.

Outro ponto relevante relacionado à sociabilidade interna do grupo diz respeito à ocorrência de uma segregação por escolas, quando da permanência dos estudantes no Terminal. Assim, esses estudantes tendem a não se misturar com alunos de escolas diferentes nem com os outros circulantes. As escolas estão polarizadas por seus alunos uniformizados e, quando eles não se dispersam no espaço, estão afirmando um sentimento de grupo, de pertencimento.

Há, claramente, uma socialização pela demarcação de grupos definidos pelas diferentes escolas. É bastante perceptível a presença de pequenas rodas, com cinco a oito alunos, ou às vezes mais, sem que nenhum deles pertença, aparentemente, à outra escola.

Tudo isso reforça uma identidade trazida por influências experimentadas nos colégios. Como esses estudantes aproveitam a companhia dos colegas para irem e voltarem de suas escolas, eles reproduzem no Terminal a amizade e a convivência nelas iniciadas, reafirmando, mesmo que de modo involuntário, um sentimento de grupo.

Aos sábados, é possível identificar a presença de estudantes das escolas particulares da cidade entre os circulantes do Terminal, o que não acontece com os alunos do ensino público, já que este não oferece conteúdos ou atividades aos sábados. O grupo, de modo geral, também utiliza o transporte coletivo como alternativa de deslocamento aos fins de semana para atividades de lazer.

Os idosos foram destacados por alguns entrevistados como o grupo com o qual estão mais propensos a interagir. Um entrevistado chegou a dizer que conversa com idosos para “passar o tempo” enquanto espera o ônibus. Contudo, de modo geral, os estudantes não interrompem suas prioridades para interagir com outros indivíduos no Terminal. Para além dos alunos acostumados a “matar aula”, a preocupação com o horário de início das aulas é marcante e, caso ficassem no Terminal conversando com alguém e não embarcassem nos coletivos, perderiam o início das aulas.

É na volta da escola ou da faculdade que se dá grande parte das relações. Uma entrevistada (estudante do ensino superior) revelou que, por algumas vezes, em seu retorno para casa, já interrompeu suas necessidades imediatas ao se deparar com conhecidos seus no Terminal. Ou seja, como ela já realizara suas tarefas, não via razões para voltar com pressa à sua casa e deixar de se comunicar com amigos encontrados no Terminal. Diferentemente dos estudantes de ensino médio, que se fecham em grupos já formados em seus colégios, os do ensino superior estão mais predispostos a compartilhar relações com outros indivíduos e afirmaram que interagem, a partir do diálogo, principalmente com idosos ou com algum conhecido.

## **2.2 Famílias e casais**

As famílias foram representadas por quatro entrevistas, todas elas com mulheres acompanhadas de seus filhos. Entre as mulheres, a média de idades foi de 32,7 anos, a mais

jovem com 22 anos e a mais velha, 42. Além disso, foram entrevistados dois casais de namorados. Os quatro entrevistados (dois homens e duas mulheres) apresentaram uma média de idades de 25,5 anos, sendo que o mais jovem possuía 20 anos e o mais velho 32.

Chama a atenção o fato de as crianças estarem, na maioria das vezes, acompanhadas por mulheres em suas idas ao Terminal. A partir disso, é possível perceber o quanto as mães se encarregam das atividades diárias relacionadas aos filhos e à casa. Elas utilizam o transporte coletivo para cumprir tarefas como: levar os filhos à creche, à escola, a campanhas de vacinação e ao médico. Também levam seus filhos consigo quando saem para ir ao supermercado, fazer compras ou pagar contas.

Como destaca Rezende (2001, p. 168), os “[...] padrões de sociabilidade tendem a ser diferenciados por gênero, idade, classe social.” Dessa forma, a mulher tornada mãe tende a exercer as funções ligadas à reprodução, pensada enquanto reprodução da vida e da força de trabalho do trabalhador enquanto tal, pois “[...] os comportamentos de sociabilidade permanecem influenciados pela tradicional distribuição de papéis entre os sexos: cabe às mulheres, em primeiro lugar, as relações com os próximos – parentes, comerciantes, vizinhos.” (HÉRAN, 1988 apud BAECHLER, 1995, p. 79).

Assim, o trabalho passa a ser articulado aos sexos da seguinte forma: a esfera masculina estaria relacionada à produção (que compreende os processos de constituição da mercadoria), ao trabalho produtivo assalariado, bem como à vida pública; e a esfera feminina voltar-se-ia ao trabalho doméstico e, conseqüentemente, à vida privada e às questões da reprodução (FERREIRA; LEMOS, 2011).

Cabe destacar, entretanto, que a separação entre produção-reprodução tem sido rediscutida, através da imbricação entre práticas produtivas e reprodutivas. Além disso, a ampliação da vida política, bem como da cidadania e o crescimento da presença feminina no mercado de trabalho, também permitem repensar a distinção entre as atribuições sociais relativas aos sexos. As mulheres passam a questionar a posição que ocupam na hierarquia de gênero, tanto no âmbito público quanto na vida privada (LEMOS, 2011).

Mas, de acordo com as dados coletados em campo, notou-se que, nas práticas cotidianas, muitas mulheres ainda estão, por construções históricas e culturais, imbuídas da responsabilidade pelo cuidado com as crianças, sendo-lhes atribuídas funções como as listadas acima. Desse modo, quando elas estão no Terminal juntamente com os filhos,

confirmam uma diferenciação sexual entre os papéis sociais assumidos por mulheres e homens.

Tudo isso implica em formas de sociabilidade específicas dentro do grupo das famílias, a partir da segmentação das ocupações sociais. Tarefas corriqueiras são delegadas às mães, as quais se comprometem com as necessidades dos filhos e da casa ao longo da semana. No cotidiano dessas mães, nascem novos formatos de interações, efetivados em espaços como o Terminal. Duas entrevistadas ressaltaram o fato recorrente de combinarem encontros no Terminal com amigas (e também mães), para depois, na companhia de seus filhos, irem a outros locais do centro, fazerem compras ou visitarem familiares.

Apesar de se queixarem do Terminal por ser um ambiente bastante cheio e agitado, ele se torna um ponto fixo de encontro dessas mães, por sua característica própria em receber diversos indivíduos de diferentes regiões da cidade. Transforma-se, assim, em um local no qual as relações são iniciadas e, a partir dele, desenroladas para demais núcleos da cidade.

Já nos finais de semana e feriados, é possível identificar crianças no Terminal sendo acompanhadas por homens. Ou seja, os pais vivenciam com os filhos, de modo geral, as atividades ligadas ao lazer e ao entretenimento, como passeios dominicais aos *shoppings* da cidade, ao cinema, ao Parque do Sabiá e a festas nas casas de amigos. Tal fato foi reforçado por duas entrevistadas, quando confirmaram que seus maridos trabalham fora, exercendo a função de provedor e, por essa razão, “não podem” se dedicar aos filhos durante a semana, mas somente aos domingos e feriados.

Notou-se também que as famílias frequentemente utilizam a praça de alimentação. É comum encontrá-las almoçando nos restaurantes do Pratic Shopping e, especialmente aos sábados e domingos, percebe-se a presença do homem (do pai) à mesa. Também merece realce a presença das famílias dos funcionários das empresas de ônibus (identificados por seus uniformes) fazendo refeições nesse local. Esses funcionários levam ao Terminal algumas experiências e práticas típicas do espaço privado do lar. Logo, em momentos determinados, essas famílias transferem os fatores responsáveis pela alimentação para ambientes externos à casa e, assim, acabam fomentando, em locais públicos, novas práticas sociais vividas em família.

Por essas razões, o grupo entrevistado é bastante homogêneo e voltado às interações internas. Quando questionadas, as mães revelaram que dificilmente interrompem suas

prioridades para interagir com outros circulantes. Além disso, duas delas responderam que interagem “só quando alguém puxa papo”, clara indicação de que elas não iniciam espontaneamente um diálogo ou outro tipo de relação.

Quando não estão aguardando conhecidos ou já estão acompanhadas de amigas, expuseram que raramente interagem com jovens, idosos e outras mães, pois a atenção está voltada às crianças e qualquer distração pode acarretar riscos a elas. Uma das entrevistadas chegou a dizer que não interage com outros indivíduos no Terminal porque “primeiro as obrigações”, referindo-se às necessidades que a levam a utilizar o transporte coletivo.

Já entre os casais, ficou evidenciada a caracterização de novas formas de se relacionar em locais públicos. Não é difícil observar entre os circulantes do Terminal a presença de casais em abraços e beijos intensos. Há, com isso, a explicitação do afeto e da relação, em um movimento que torna públicas as intimidades.

A dinâmica do Terminal faz com que jovens namorados se reúnam nesse espaço para “momentos íntimos”. Os dois casais de namorados entrevistados afirmaram que o Terminal possibilita seus encontros por sua facilidade de acesso e que o fato dele ser um ambiente coletivo não os incomoda em nada.

Um dos casais vai sempre junto ao Terminal, pois são vizinhos. Assim, quando chegam por lá, antes de se separarem e embarcarem em linhas diferentes até o trabalho, ficam próximos, namorando, conversando e trocando carinhos. Na volta do trabalho, como têm horários diferentes, seguem sozinhos para casa.

O outro casal revelou que combina de encontrar no Terminal no fim da tarde, logo após o expediente de trabalho de cada um. Sempre antes de retornarem para suas casas, permanecem no local por cerca de uma hora e ficam namorando e, às vezes, passeando entre as lojas.

Logo, as entrevistas foram reveladoras de uma prática de sociabilidade entre casais em um ambiente de trânsito. Durante o período que permanecem no espaço, limitam as interações ao namorado(a) e dificilmente estabelecem vínculos com outros indivíduos presentes no Terminal. São frequentadores da praça de alimentação e também das lojas do Pratic Shopping, nas quais, juntos, fazem compras de doces, roupas, cosméticos e perfumes.

### 2.3 Idosos

O grupo dos idosos foi contemplado com cinco entrevistas, das quais três foram feitas com homens e duas com mulheres. O mais jovem tinha 67 anos e a mais velha 77 e a média das idades foi de 72,4 anos. As entrevistas foram realizadas com dois aposentados, um artesão, uma dona de casa e um marceneiro.

Em cumprimento à Lei nº 10741 de 2003, Uberlândia-MG oferece a gratuidade no transporte coletivo aos indivíduos com mais de 65 anos. A medida tende a estimular o uso do sistema público de transporte pelos idosos, possibilitando a presença, entre os circulantes do Terminal Central, de um elevado número de usuários na referida faixa etária.

O grupo utiliza o SIT em diversas ocasiões, a saber: passeios, especialmente em deslocamentos até os conhecidos bailes da terceira idade, visitas aos familiares, consultas médicas e fisioterapêuticas, compras no centro da cidade, idas aos bancos e também ao trabalho. A presença dos idosos é bastante frequente no Terminal e eles são vistos ao longo de toda a semana, incluindo sábados e domingos.

Formam um grupo social e analiticamente interessante ao promoverem uma série de atividades peculiares. A pressa dos idosos é diferente em comparação aos outros circulantes. O aparente vagar traduz uma serenidade e uma inteligência características. Os idosos sabem bem o que buscam ali e são espertos o bastante para não se atrasarem aos compromissos: chegam com antecedência ao Terminal e permitem-se o descanso, a pausa, a conversa.

Trazem em si a experiência de uma vida, expressa com riqueza em diálogos atrativos. A oportunidade de entrevistar um sábio e diligente senhor de 75 anos abriu um enorme horizonte reflexivo e ensinou o gosto pelo trabalho de campo, garantindo o ânimo para as próximas entrevistas e conversas.

A partir das entrevistas realizadas, constatou-se que o grupo pouco frequenta a praça de alimentação do Pratic Shopping, porém são comuns em determinadas lojas da área comercial, como a casa lotérica, as agências bancárias e a farmácia. Geralmente estão sozinhos no piso destinado aos embarques e desembarques, sentados em diversos bancos nas variadas plataformas.

Enquanto boa parte dos representantes dos outros grupos respondeu que permanece nas dependências do Terminal por cerca de 5 a 15 minutos, os idosos ficam por períodos mais longos, entre 20 a 40 minutos. Durante esse tempo, aguardam a condução, vão até às lojas do piso superior, observam a pressa dos passageiros, conversam com conhecidos e desconhecidos.

Além disso, o local se torna um ponto de encontro entre os frequentadores dos bailes da terceira idade, sendo comum identificar idosos a espera de amigos para se deslocarem juntos até os bailes. Todos vestem trajes festivos: as senhoras maquiadas e com grandes colares, pulseiras vistosas e brincos brilhantes e os senhores de camisas sociais, alguns de paletó e chapéu, com sapatos encerados e lustrados. A nítida alegria, expressa em gargalhadas e papos descontraídos, sugere o início da festa no próprio Terminal, antes mesmo de chegarem aos salões.

Quando questionados, os idosos entrevistados revelaram que interagem com desconhecidos quando estão no Terminal e essas interações são, em sua maioria, firmadas com jovens. Tudo isso é confirmado quando outros indivíduos, especialmente os estudantes do ensino superior e os jovens trabalhadores, destacam o grupo dos idosos como o mais aberto ao diálogo.

No curso das entrevistas, dois fatos chamaram a atenção: um entrevistado deixou de embarcar em seu ônibus, quando ele chegou, para continuar respondendo as questões, demonstrando interesse e solicitude para com a pesquisa. Essa atitude pode revelar que alguns idosos interrompem suas prioridades para manter uma interação e indicar um contentamento quando lhes é conferida atenção.

O outro fato curioso ocorreu quando um senhor foi questionado para onde estava indo e respondeu: “vou ficar aqui, não vou a outro lugar.” Ele se encontrava no Terminal sem ter como necessidade o deslocamento, estava sentado observando o movimento das plataformas de embarque, vendo o tempo passar. Com isso, o Terminal transforma-se em local de distração para alguns idosos, para onde vão quando lhes faltam atividades em casa e buscam espairecer.

Todos do grupo elogiaram o Terminal, visto como um ambiente agradável no qual nada falta, com exceção de um entrevistado que sugeriu a colocação de mais bebedouros entre as áreas de embarque e desembarque. Maravilhados com o crescimento da cidade, mas ao

mesmo tempo ressabiados, esses idosos vão se adaptando ao novo traçado urbano, aos novos equipamentos sociais (como os Terminais) que brotam em diferentes bairros.

Enxergam ali um ponto de divertimento e sentem-se deslumbrados com toda a praticidade de um sistema integrado de transporte quando rememoram a carência dos tempos idos, ao ponto de uma senhora responder que o SIT “melhorou 100%” o modo pelo qual se desloca pela cidade. Relatam com riqueza de detalhes a dificuldade da época em que não existia o Terminal Central como grande organizador dos itinerários e pagavam várias tarifas, onerando as despesas mensais e alongando o tempo das viagens.

## **2.4 Indivíduos desacompanhados**

Dentro do grupo formado por indivíduos desacompanhados, foram realizadas cinco entrevistas, com três homens e duas mulheres. 27 anos foi o valor correspondente à mediana das idades, sendo que a mais jovem tinha 16 anos e a mais velha 50. Tal grupo é delineado por circulantes do Terminal que estavam sem a companhia de alguém. Além disso, o recorte considerou indivíduos que não se adequavam, em relação às características externas, a nenhum outro grupo investigado. Assim, eles não eram idosos nem surdos e/ou mudos, não estavam com uniformes escolares ou de trabalho, não eram funcionários do Terminal e, obviamente, não estavam acompanhados por crianças.

Como os grupos estabelecidos pelo pesquisador não apresentam marcadores rígidos e formais, pois somente algumas circunstâncias genéricas são levadas em consideração para suas definições, foi possível perceber um intercâmbio entre os diferentes grupos. Desse modo, uma entrevistada do grupo dos indivíduos desacompanhados também era estudante, mas permaneceu no grupo dos desacompanhados por não apresentar, a priori, os elementos considerados ao recorte dos estudantes: mochila e uniforme.

Os indivíduos desacompanhados formam um grupo bastante fechado às interações. A necessidade de deslocamento é a principal prioridade e, geralmente, estão em trânsito indo ou vindo do local de trabalho. A sociabilidade do grupo é orientada pela individualidade, remetendo-se às orientações e demandas pessoais. Chama a atenção o número considerável de

circulantes utilizando fones de ouvido quando estão no Terminal, atitude que parece despreziosa, mas inibe as relações e restringe as possibilidades de contato com outrem.

Nesse sentido, as abordagens de Simmel (1987) sobre as consequências do modo de vida urbano colaboram para as reflexões aqui implementadas. O autor apresenta a expressão *atitude blasé* para se referir ao fato de que, com o crescimento das cidades, há a acentuação da individualidade e de atitudes de indiferença dos indivíduos perante os outros.

Para Simmel (1987), na medida em que surge nas cidades uma grande massa anônima de indivíduos, as relações primárias, por meio do contato face a face, ficam cada vez mais relegadas a contextos de interação bastante fechados, como clubes de associação, sindicatos e irmandades, nos quais existem referências e objetivos comuns entre seus membros.

Determinados espaços dos centros urbanos, caracterizados por grande aglomeração de circulantes, são entendidos enquanto locais de fluxo constante e constituídos por uma multiplicidade de indivíduos em trânsito. Em terminais de transporte, estações de metrô, aeroportos, restaurantes, *shoppings* e supermercados, pode-se perceber a concepção de *atitude blasé* entre seus frequentadores. Como esses frequentadores não se condensam em uma confraria homogênea com objetivos compartilhados, por não possuírem referências comuns que os identifiquem como tal, atitudes de indiferença são reforçadas e a individualidade é privilegiada em comparação ao coletivo.

A valorização de demandas pessoais em detrimento de intercâmbios e interações, causando uma indiferença em relação ao alheio, são indícios de uma sociabilidade baseada na individualidade, fato notado no grupo dos desacompanhados no Terminal Central.

As entrevistas ressaltaram a pressa como fator inibidor das interações. O Terminal é considerado, por uma entrevistada, como um local “agitado” em que “o povo não para” e, por essa razão, ela não interrompe suas prioridades para tecer relações com outros circulantes. Já outro entrevistado afirmou que raramente estabelece alguma relação ali, e esses poucos instantes acontecem somente com conhecidos que não vê há tempos e quando não está com muita pressa. A abordagem de uma entrevistada que utilizava fones de ouvidos foi marcada por um “espanto” inicial por parte dela, que, quando questionada, revelou usar os fones justamente para não ter que conversar com ninguém.

As respostas realçaram um curto tempo de permanência dos entrevistados no local, entre cinco a dez minutos, geralmente enquanto aguardam para embarcar nos ônibus. Além

disso, eles não são usuários assíduos do Pratic Shopping, pois a necessidade do grupo em se deslocar é o que sobressai. Uma entrevistada revelou utilizar a praça de alimentação somente quando está acompanhada por amigos e nos fins de semana, ou seja, o fato de se encontrar desacompanhada naquele ambiente é determinante para a não utilização de alguns espaços do Terminal.

De modo geral, como não ficam no Terminal mais do que o necessário para o embarque e desembarque, consideram-no um “ambiente agradável”, pois consegue atender as necessidades de todos. A cobrança do grupo é por ônibus mais vazios e suas queixas não estão voltadas ao espaço do Terminal em si.

## **2.5 Jovens trabalhadores**

Com o grupo dos jovens trabalhadores também foram realizadas cinco entrevistas, três mulheres e dois homens. 23,6 anos foi a média das idades dos entrevistados, que tinham entre 21 e 27 anos. As categorias de atuação profissional foram: atendentes de telemarketing, auditora de vendas, estagiário e secretária.

A ponderação feita na sessão destinada ao grupo dos indivíduos desacompanhados, relativa ao intercâmbio entre os indivíduos que compõem os grupos, pode ser aplicada aos jovens trabalhadores, uma vez que eles também são, em sua maioria, estudantes. As entrevistas mostraram uma associação direta entre esses grupos, ou seja, esses jovens trabalham em um período e estudam em outro.

A recorrência de jovens trabalhadores no Terminal ocorre, em grande parte, em função da instalação de uma grande empresa de telemarketing na cidade. Essa empresa tende a contratar jovens, já que incentiva o chamado “primeiro emprego”. É fácil notar entre os circulantes inúmeros jovens com uniformes da contratante. Além disso, podem ser vistos em diversos horários ao longo do dia, revelando turnos de trabalho diferenciados entre eles. São esses jovens que necessitam do transporte coletivo para se deslocarem até o trabalho.

Tal como ocorre com os estudantes, esse grupo reproduz no Terminal uma série de relações iniciadas em seus locais de trabalho. Andam, geralmente, acompanhados por outros colegas igualmente uniformizados e com crachás, formando pequenos grupos em interações e

diálogos. São assíduos na praça de alimentação (um dos entrevistados revelou que almoça nos restaurantes de três a quatro vezes por semana) e também nas lojas do Pratic Shopping, frequentadas na companhia dos colegas de trabalho.

Há, com isso, um contraponto interessante com as investigações de Bauman (2001), que considera as experiências do consumo como exclusivamente individuais, ao gerarem sensações subjetivas. Ou seja, a tarefa de comprar em espaços compartilhados (lojas, supermercados, *shoppings*) não evidencia trocas de relações entre os diversos compradores. “Esses lugares encorajam a ação e não a interação. [...] Por mais cheios que possam estar, os lugares de consumo coletivo não têm nada de ‘coletivo’.” (BAUMAN, 2001, p. 114). Para o autor, qualquer interação estabelecida durante a compra, entre os que estão envolvidos em tal tarefa, afetaria a lógica das ações nas quais estão imersos individualmente e os afastaria da atividade desejada.

Contudo, ocorre entre os jovens trabalhadores o compartilhamento afável de relações nos instantes dedicados ao consumo. Com as observações participantes, foi possível notar uma cumplicidade do grupo quando adentram diferentes lojas. Além disso, o fato foi confirmado nas entrevistas, as quais indicaram que a companhia e a opinião do colega de trabalho são extremamente bem-vindas, pois ajudam a decidir qual produto levar, especialmente nas lojas de roupas e perfumarias. Segundo o grupo, a empatia e as opiniões passadas por amigos durante a compra evitam escolhas malfeitas das mercadorias.

Apesar de o grupo permanecer, na maioria das vezes, envolto por seus pares, ele é bastante propenso às interações com outros circulantes, especialmente idosos. Três dos cinco entrevistados revelaram que constantemente conversam com idosos quando estão no Terminal. Outra constatação interessante dos jovens trabalhadores foi o elevado índice de frequência na utilização do Terminal. Eles passam pelo local ao longo da semana, em função da necessidade de deslocamento até o local de trabalho, e também aos finais de semana, quando utilizam o transporte coletivo para lazer, indo a festas, barzinhos, reunião em casas de amigos.

A partir disso, foi possível perceber que o grupo destacado gosta de aproveitar os benefícios encontrados no Terminal. Utilizam as farmácias, a casa lotérica e também compram artigos pessoais ou “lembrancinhas e presentes” para conhecidos nas variadas lojas, como ressaltado por uma entrevistada. Além disso, sempre estão na praça de alimentação tomando um chope com os amigos, estabelecendo inúmeros laços e relações naquele espaço.

Esses jovens trabalhadores não apontaram grandes necessidades de mudanças no Terminal, para além da necessidade de filas nos instantes do embarque nos ônibus. Como são frequentes entre as lojas do Pratic Shopping, elogiaram o benefício dos 15 minutos concedido aos usuários do SIT para irem até o *shopping* e retornarem à área de embarque e desembarque sem o pagamento de outra tarifa.

## **2.6 Surdos e/ou mudos**

Entre os surdos e/ou mudos foram entrevistadas cinco pessoas, sendo três homens e duas mulheres. A média das idades ficou em 30,4 anos, a mais jovem com 21 anos e a mais velha 42. Funcionário dos Correios, estoquista e empacotador são algumas categorias profissionais do grupo.

Entre os surdos e/ou mudos, a cumplicidade é explícita, visto que suas condições físicas limitam, na maioria dos casos, as possibilidades de interação com outros circulantes que desconhecem a linguagem de sinais. Por conseguinte, a sociabilidade deles com os demais grupos está orientada pelo compartilhamento do ambiente e não pressupõe, propriamente, vínculos e relações de reciprocidade.

A presença constante dos surdos e/ou mudos na plataforma de embarque B chamou a atenção desde os primeiros momentos da pesquisa. Eles se reúnem majoritariamente nessa plataforma, espalhando-se pouco entre os demais espaços do Terminal. De tal modo, uma das tarefas foi investigar a razão desse fato. O processo de entrevistas auxiliou na compreensão de tal comportamento, que será explicado a seguir.

Para as entrevistas com o grupo, contou-se com o apoio de uma intérprete da Língua Brasileira de Sinais, que traduziu o conteúdo das questões contidas no roteiro para os surdos e/ou mudos. Em um primeiro momento, houve certa resistência do grupo em contribuir com a pesquisa. Arredios, não queriam responder às indagações feitas. Isso reforçou a percepção de que o grupo é bastante fechado às interações com indivíduos que não apresentam a característica fundamental da surdez ou da mudez. Contudo, quando a intérprete lhes explicou de modo mais detalhado sobre a pesquisa, alguns se sentiram mais à vontade e, então, passaram a colaborar com suas respostas.

As conclusões concernentes à sociabilidade praticada dentro do grupo são relevadoras. Foi possível identificar formas de interação promovidas por uma igualdade em suas condições físicas. Essas formas são gestadas no Terminal pela facilidade de reunião e concentração de um volume considerável de surdos e/ou mudos.

O Terminal tanto pode receber em seu espaço diferentes indivíduos com interesses variados, quanto aglutinar circulantes com objetivos coincidentes e/ou com semelhanças em suas condições de vida. Assim, notou-se que, entre os surdos e/ou mudos, há um componente causal comum e compartilhado por todos eles, facilitando relações internas ao grupo, mas, simultaneamente, cerceando o contato mais direto com indivíduos sem as limitações de fala e/ou audição.

No entanto, foi interessante perceber que a sociabilidade interna do grupo sugere encontros ocasionais. As “reuniões” não são previamente marcadas ou combinadas entre eles. As entrevistas revelaram que a eventualidade determina os instantes de contato.

Esses indivíduos estão realizando tarefas comuns ao dia-a-dia, deslocando-se pelo transporte coletivo com as mais diversas finalidades: trabalho, estudo, visitas aos familiares ou passeios. Ao passarem pelo Terminal, especialmente quando estão retornando para suas casas, após a conclusão das atividades que os levaram a sair, procuram por outros surdos e/ou mudos, exatamente na plataforma B, para interações e práticas de convívio. Como esses encontros são casuais e facilitados pelo próprio trânsito do Terminal, eles se revelam, com maiores possibilidades, em dias úteis, pois ocorrem após a realização dos afazeres diários. Essa constatação é confirmada pela pouca frequência dos surdos e/ou mudos nos finais de semana, quando o número de circulantes no Terminal fica reduzido.

Como essas relações estabelecidas pelo grupo são ocasionais, houve a necessidade de se estabelecer um ponto fixo no Terminal (a plataforma B) para que pudessem encontrar e identificar seus pares. Alguns entrevistados ressaltaram que passam pelo Terminal todos os dias e que, antes de voltarem para suas casas, ao identificarem outro surdo e/ou mudo, conhecido ou não, permanecem por mais tempo no Terminal para uma conversa. Porém, a resposta de que não há uma combinação prévia para as interações foi uma constante nas entrevistas, pois elas se dão ao acaso, em função da facilidade do Terminal em concentrá-los e reuni-los.

Dessa forma, a interação com conhecidos ou desconhecidos é feita, essencialmente, com outros surdos e/ou mudos, que ficam em duplas ou em pequenos grupos de três a cinco indivíduos. Relataram que, em muitos casos, deixam de embarcar para manter a interação anteriormente iniciada. A maioria dos entrevistados afirmou ter feito amigos no Terminal. Somente um deles disse não ter feito amigos, somente colegas, demarcando uma distância qualitativa entre as duas categorias.

Os encontros praticados por eles tendem a manter certa pessoalidade e não sugerem a efemeridade como regra. Estão sempre compartilhando informações sobre eles próprios, contando da família, da rotina no trabalho, dos exercícios com fonoaudiólogos, das outras amizades, dos namoros.

Cabe dizer que, por parte do grupo, não houve qualquer sugestão de mudança no Terminal, considerando-o adequado e organizado. Os entrevistados não são usuários das lojas do *shopping*, mas revelaram frequentar a praça de alimentação. Geralmente se reúnem na plataforma B e, por consenso, sobem até a praça de alimentação para um lanche.

## **2.7 Trabalhadores das lojas do Terminal e das empresas de ônibus**

Dentro do grupo formado por trabalhadores das lojas do Terminal e das empresas de ônibus, foram entrevistadas seis mulheres e quatro homens. A média de idade dos entrevistados foi de 34,8 anos, sendo que a mais jovem tinha 20 anos e a mais velha 47. As categorias profissionais dos interlocutores foram: gerente e vendedores de lojas, balconista de farmácia, motorista e cobradora das empresas de ônibus, segurança do Pratic Shopping e ajudantes de serviços gerais responsáveis pela limpeza do Terminal e pelo setor de informações.

As ponderações de Tönnies (1995) sobre seu modelo ideal e histórico constituído pelo par conceitual comunidade-sociedade são úteis às interpretações em torno do grupo destacado. Para o autor, a comunidade de espírito baseada na amizade está ancorada em similitudes nas condições de trabalho e no modo de pensar. Para que tal comunidade prospere, as semelhanças nas atividades devem ser balizadas por encontros frequentes e fáceis, ocorridos com maiores chances em ambientes urbanos.

Ainda segundo Tönnies (1995, p. 240), “[...] aqueles que compartilham uma mesma profissão ou uma mesma condição [...] reconhecem-se entre si, pois estão ligados pelos mesmos laços e trabalhando em uma mesma obra.” As análises acerca dos trabalhadores do Terminal corroboram as reflexões apontadas, uma vez que as entrevistas com o grupo confirmaram relações e laços coesos bastante pessoalizados entre esses trabalhadores, princípios essenciais à comunidade aos moldes de Tönnies (1995).

A perspectiva indicada pelo autor norteou as interpretações relacionadas ao grupo. Assim, foi possível perceber reciprocidade e camaradagem entre os profissionais do Terminal. Especialmente entre os motoristas das empresas de ônibus do transporte coletivo, há uma convergência de ideias expressa inclusive em mobilizações e reivindicações da categoria por melhores condições salariais e de trabalho, durante as greves e paralizações.

Contudo, os indicativos de uma sociabilidade fomentada em concordâncias e paridades, dadas a partir do compartilhamento da mesma profissão, não sugerem apenas vínculos próximos. Entre os motoristas e os cobradores, existe uma tensão, pois se observou que o maior objetivo dos cobradores é ascender profissionalmente ao cargo de motorista. Além disso, o marcador de gênero também é importante para determinar o grau de aproximação ou de afastamento entre esses trabalhadores. Por meio de entrevista realizada com uma cobradora, percebeu-se um conflito entre os gêneros.

O Terminal oferece aos funcionários das empresas de ônibus um espaço onde aguardam o turno do trabalho, ambiente propício à socialização desses profissionais. Porém, com o desenrolar deste estudo, notou-se que o ambiente em questão é masculinizado, sendo a presença feminina motivo de piadas e cochichos entre os homens. A entrevista com a cobradora foi ainda mais reveladora. Ela destacou que não gosta de ficar naquele local, pois se sente incomodada pelas conversas travadas ali, por considerá-las machistas.

De fato, as mulheres são minoria entre motoristas e cobradores, mas, ainda assim, as observações feitas no Terminal notaram uma ínfima presença feminina no local disponibilizado aos trabalhadores. As funcionárias das empresas de ônibus tendem a aguardar sozinhas seus turnos de trabalho entre as plataformas e não entre os colegas.

Apesar do relato da cobradora, a afinidade, a proximidade e a coesão são mais recorrentes entre os indivíduos desse grupo. Os funcionários das lojas do Pratic Shopping realçaram nas entrevistas o compartilhamento de relações baseadas na amizade e na

cumplicidade. Como estão diariamente em contato, partilhando uma rotina de trabalho similar, criam formas de convívio que vão além das formalidades e convenções. Dos entrevistados, havia profissionais que trabalhavam no Terminal há quatro meses e também há seis anos.

Em entrevista, uma vendedora disse: “conheço todo mundo aqui e gosto deles.” O relato pode exprimir a atitude fraternal encontrada entre os profissionais que trabalham no Terminal. Os entrevistados disseram ter feito amigos no local e o bom relacionamento desses funcionários, vendedores, gerentes e garçons sinaliza o modo como são estabelecidas as interações internas do grupo.

A maioria dos entrevistados também é usuária do transporte coletivo e frequenta outras lojas do Pratic Shopping. Além disso, o grupo utiliza a praça de alimentação para que, durante os intervalos de trabalho, possam se reunir com os demais funcionários para o lanche e um breve descanso.

O Terminal necessita, de acordo com os indivíduos do grupo, de mais segurança e policiamento e carece de uma ambulância ou ponto de atendimento médico emergencial. Na visão do motorista abordado, a passarela de pedestres que corta as cinco plataformas de embarque é bastante perigosa e necessita de adequações. Também segundo ele, o Terminal já está pequeno e precisa de ampliação. O motorista cobrou ainda melhorias no espaço de convívio dos funcionários das empresas de ônibus, como a construção de uma cantina.

Houve, entre os vendedores, opiniões divergentes sobre o local. Uma entrevistada relatou que o Terminal tornou-se um “*shopping* bem organizado e com várias opções de compra”; já a balconista se mostrou um pouco insatisfeita com a organização do Pratic Shopping e desvalorizou-o em comparação ao outro *shopping* da cidade.

As análises em torno do grupo concluíram que o convívio dos trabalhadores das lojas do Terminal e das empresas de ônibus é enfatizado por interações tecidas entre os colegas de profissão, ou seja, não são as relações do grupo com clientes e passageiros que se sobressaem. Os funcionários das lojas e do próprio Terminal indicaram que dificilmente interrompem suas atividades para dar atenção a conhecidos que por ventura encontrem ali, pois a preocupação desses indivíduos está voltada aos clientes e às suas atividades e tarefas.

Os apontamentos realizados até aqui são essenciais à compreensão das interações realizadas pelos sete grupos investigados. Tais ponderações também indicam conteúdos relevantes às conclusões da pesquisa, os quais serão apresentados na sequência.



Em um contexto histórico marcado pela mudança social, novas formas de sociabilidade passam a ser identificadas. Essa mudança é percebida por meio de diferentes perspectivas teóricas. Uma delas aponta para a fragilidade das relações sociais, oriunda da dificuldade de classificação e de experimentação do mundo segundo preceitos rígidos e não ambíguos. A revolução tecnológica e o avanço da ciência permitiram descontinuidades entre o tempo e o espaço, trazendo às interações humanas marcas como a solidão, a insegurança e a efemeridade.

Encarar a referida mudança como um período de transição entre paradigmas é outra maneira de entendimento. Rupturas estariam ocorrendo no campo social e no campo da ciência moderna, possibilitando a experimentação de formas alternativas de sociabilidade.

Valendo-se desse arcabouço de ideias que sugere transformações, é possível identificar o surgimento de diferentes formas de sociabilidade, as quais passam a realçar novos e peculiares tipos de interação. A investigação desenvolvida por esta dissertação seguiu esse sentido, apontando para a emergência de relações sociais estabelecidas entre indivíduos em situação de trânsito.

Determinados espaços urbanos são formados por uma circulação constante de frequentadores. Em *shoppings*, bares, estações de transporte ou aeroportos, os indivíduos estão sujeitos a uma série de intercâmbios e influências de caráter recíproco, como o cumprimento, o aceno, a troca de olhares, a recusa, a indiferença ou a intolerância.

Esta pesquisa buscou analisar o modo como são realizadas as relações sociais nesses espaços, atentando-se para os indivíduos que por eles circulam ou que neles trabalham. Uma vez definido o campo empírico do estudo, o Terminal Central - Pratic Shopping de Uberlândia-MG, foi possível problematizar o modo como se manifesta a sociabilidade em ambientes urbanos que concentram grande volume de circulantes e que apresentam características similares ao Terminal.

Considerou-se, aqui, que os estudos sociológicos não podem ignorar os espaços nos quais transitam os indivíduos, pois nesses ambientes é que são estabelecidas concretamente as relações sociais, seja nas casas, nas escolas, nos presídios ou nos terminais de transporte.

Com o crescimento das populações urbanas, as cidades tornaram-se objetos de investigação atrativos, ganhando importância analítica ao realçarem e evidenciarem uma série de fenômenos singulares: o problema da violência, a ineficiência de serviços públicos, as

relações de trabalho, a atuação de ONGs, os intensos fluxos das populações, a necessidade dos investimentos urbanísticos em obras de interesse coletivo, a segregação espacial por bairros, entre outros.

Dessa forma, a compreensão da cidade, em um de seus aspectos centrais, passa pelo deslocamento de seus moradores e, com isso, o transporte torna-se um elemento-chave frente à dinâmica e ao cotidiano dos centros urbanos. Tal fato foi determinante para este estudo, que primou pela especificidade de seu objeto: a sociabilidade contemporânea tecida entre indivíduos em situação de trânsito, levando-se em conta os circulantes do Terminal Central - Pratic Shopping de Uberlândia-MG.

A discussão dos conceitos trabalhados na pesquisa foi essencial, pois permitiu a definição de categorias de análise fundamentais ao estudo, oferecendo respaldo teórico à problematização. Cabe ressaltar, no entanto, que a utilização dessas categorias não foi leviana ou determinista, pois a realidade encontrada no campo sobressaiu em todos os momentos do trabalho. Houve, portanto, diálogos e contrapontos entre a empiria e os preceitos teóricos advindos dos conceitos de interação e relação social, de grupos sociais, de planejamento urbano, entre outros.

O conceito de não-lugar, buscado nas concepções teóricas de Augé (2007), foi fundamental para os primeiros entendimentos relacionados ao Terminal Central. Os não-lugares podem ser concebidos enquanto espaços fugidios nos quais a pressa e a rápida circulação de seus frequentadores impossibilitam, em tese, a existência de vínculos íntimos e de relações que perduram no tempo. Entretanto, não há como negligenciar a presença simultânea de vínculos próximos e pessoalizados iniciados e estabelecidos nesses espaços.

Foi possível identificar no Terminal uma série de laços que vão além das expectativas expostas por Augé (2007). Diversos trabalhadores fazem desses locais seus escritórios permanentes e, por isso, trocam entre si relações afáveis; também existem clientes que se tornam amigos desses vendedores e lojistas; conversas interessadas são iniciadas entre desconhecidos; confraternizações são festejadas na praça de alimentação; estudantes utilizam o ambiente para a socialização em grupo; idosos o encaram como um bom local de distração; encontros são marcados ali entre idosos a caminho de bailes, entre donas de casa à espera de suas amigas e entre casais de namorados; vários jovens trabalhadores vão até seu centro comercial na companhia de colegas; famílias inteiras realizam suas refeições nos restaurantes, estendendo suas casas aos muros do Terminal.

Por outro lado, não somente situações e comportamentos apazíveis são recorrentes no ambiente. O campo também apresentou cenas sem brilho, como a presença de andarilhos, moradores de rua e pedintes, que transformam o espaço em um ponto de apoio às suas necessidades; a existência de catadores revirando latas de lixo a procura de latas de alumínio, fazendo do Terminal suas alternativas de renda; e o descaso da população para com portadores de deficiências físicas, especialmente cadeirantes, que são ajudados a embarcar nos coletivos, às vezes a contragosto, somente pelos cobradores e quase nunca por passageiros comuns.

Assim, é preciso ressaltar a fragilidade e a vulnerabilidade desses indivíduos sem os vínculos sociais que lhes conferiam, anteriormente, proteção. Entregues à própria sorte, esses andarilhos e moradores de rua são colocados à margem da cidadania. Ressabiados, passam a suspeitar das intenções alheias e a ter receio da proximidade. Substituem, com isso, antigas formas de união, como a família e o lar, pela necessidade de cuidarem de si mesmo.

Mesmo com tantas possibilidades de atividades no Terminal Central, ele ainda é um espaço de trânsito e sugere o movimento intenso de seus frequentadores. A grande maioria dos indivíduos apenas passa por ali e, mesmo os que ficam, o fazem por poucas horas. Esses circulantes estão praticando a sociabilidade em trânsito, conceito que foi aprimorado ao longo desta dissertação.

A sociabilidade em trânsito é entendida como sendo as interações tecidas entre indivíduos que estejam em deslocamento ou de passagem em algum ambiente determinado. Ela é mais bem visualizada em locais como o Terminal Central de Uberlândia-MG, que facilita os encontros em função de sua característica própria de receber diversas linhas do transporte público e por possuir um centro comercial que atrai um público. Em contrapartida, ele não só recebe os passageiros do SIT e os clientes do Pratic Shopping, como também os dispersa.

Essas são características essenciais da sociabilidade em trânsito, pois ela é desenvolvida em ambientes que possibilitam o encontro, por receberem um público elevado, e que também permitem o desencontro, ao dispersar seus frequentadores. Assim, a localização estratégica do Terminal no centro da cidade, onde há o cruzamento de eixos e itinerários, faz com que seu fluxo de circulantes seja contínuo e fomente vínculos entre indivíduos em situação de trânsito.

Desse modo, as interações desenroladas por essa configuração de sociabilidade sugerem tanto a presença de laços pessoalizados, de amizades e de manifestações de amabilidade e gentileza, quanto a correria, os esbarrões, a indiferença em relação ao alheio e o rompimento abrupto do contato.

Situações divergentes podem ser facilmente encontradas em locais como o Terminal: desde o barulho, a agitação intensa e a constante presença dos passageiros na área de embarque e desembarque, até o silêncio, a calma e o reduzido movimento no piso do estacionamento. Logo, em um mesmo ambiente são percebidos espaços segregados direcionados para públicos distintos. Aquele que deixa seu automóvel no estacionamento dificilmente irá até a área dos ônibus e vice-versa, uma vez que o usuário do SIT não é, potencialmente, cliente do estacionamento.

Também são observados modos de comportamento destoantes entre seus usuários. Alguns são adeptos dos fones de ouvido, reduzindo as chances de contato. Outros ouvem músicas por meio dos autofalantes de seus celulares, numa manifestação de despreocupação com aqueles que estão em volta.

Além disso, lanches apressados são feitos em pé ou, quando há mais tranquilidade, os consumidores usufruem das mesas na praça de alimentação. Alguns desrespeitam o aviso de “Proibido Fumar”, outros cedem passagem nos instantes de embarque. Circulantes de todo o tipo jogam papéis de bala ou de publicidade no chão, enquanto funcionários do Terminal o limpam incessantemente.

Chamou a atenção a cena de determinada senhora tomando o restante do refrigerante deixado por alguém sobre uma das mesas na praça de alimentação. Durante a pesquisa de campo, tal senhora foi vista várias vezes por lá. Notou-se que ela fica à espera de restos de alimentos e bebidas para sua ingestão, tornando o Terminal sua fonte de sobrevivência. Também foi um fato curioso perceber outra senhora rezando antes de iniciar seu almoço, numa atitude bastante pessoalizada de confirmação da devoção mesmo naquele local tão público e agitado.

Cabe destacar, em relação ao Pratic Shopping, que ele é um *shopping* popular, com características próprias de tal perfil. Assim, as marcas que por lá são vendidas, os preços, os produtos, as promoções, as lojas e a publicidade são direcionados, na sua maioria, às camadas populares. Cabe ressaltar que, como ele está localizado junto ao Terminal, seu movimento é

intenso e, especialmente aos sábados, sua praça de alimentação fica bastante agitada. Também nesses dias, é possível perceber a maior presença de sacolas e de clientes comprando nas lojas.

As entrevistas confirmaram que o SIT permite, com suas inúmeras linhas e percursos, o deslocamento de passageiros vindos de vários bairros e das diferentes regiões da cidade. Os entrevistados foram unânimes em afirmar que a vigência de um sistema integrado de transporte facilitou suas vidas, desonerando os gastos com passagens e reduzindo o tempo nos trajetos.

Entretanto, o processo de entrevistas não trouxe somente respostas convergentes, opiniões distintas também foram colhidas. No que diz respeito à segurança do Terminal, muitos entrevistados a consideraram adequada, já outros indicaram que o local necessita de mais policiamento e monitoramento. Mas a maior queixa dos circulantes do Terminal Central está relacionada aos longos instantes de espera para embarcar nos coletivos. Há, dessa forma, um sentimento de que ele não é um lugar “para ficar”, mas simplesmente “para passar”.

Para o desenvolvimento das análises em torno da sociabilidade em trânsito estabelecida no Terminal, houve a demarcação de seus grupos frequentadores, sendo reveladas as interações tecidas intra e entre grupos. Ao analista social cabe a interpretação dos eventos em seus aspectos coletivos. Por isso, a identificação de figuras coletivas com alguma unidade foi importante e primordial para a pesquisa.

Os grupos definidos em campo foram: estudantes, famílias e casais, idosos, indivíduos desacompanhados, jovens trabalhadores, surdos e/ou mudos e trabalhadores das lojas do Terminal e das empresas de ônibus. A definição desses grupos foi orientada por critérios exteriores como a condição física, a idade, as vestimentas e acessórios. Percebeu-se que há uma integração entre os diferentes grupos, pois o funcionamento do Terminal Central segue uma coerência que independe do perfil diferenciado de seus circulantes.

Para os estudantes, principalmente os do ensino médio, o Terminal representa um local para a socialização em grupo, ao reafirmarem em seu espaço as práticas de convivência iniciadas em seus colégios. Os estudantes também formam um grupo com grandes margens de intersecção com o dos jovens trabalhadores, ao estudarem em um período e trabalharem em outro.

Entre as famílias houve a percepção da reprodução de códigos tradicionais de gênero. As mulheres e mães são responsabilizadas pelo cuidado com os filhos, o que inclui as necessidades de deslocamento dessas crianças a creches, escolas e postos de saúde. Entretanto, essas mulheres aproveitam suas idas ao Terminal para encontros com amigas e conhecidas. Os casais geralmente são menos propensos às relações externas, pois dedicam o tempo naquele espaço para si mesmos, com manifestações de carinho, beijos e abraços.

A grande maioria dos entrevistados apontou o grupo dos idosos como o mais aberto ao contato. A recorrência deles no Terminal facilita as interações com os demais circulantes, fomentando vínculos atenciosos e amistosos. Dentro desse grupo, há o compartilhamento de experiências comuns, sendo fácil encontrar idosos reunidos no Terminal a caminho de bailes da terceira idade.

Para os indivíduos desacompanhados a necessidade do deslocamento é encarada como prioridade. Por isso, a possibilidade de interação do grupo com os demais é bastante reduzida. Não é difícil identificá-los com fones de ouvido ou apressados, manifestando isolamento e indiferença perante outros frequentadores do local.

Todas as práticas exercidas pelos jovens trabalhadores são muito parecidas com as executadas por estudantes. Com isso, esses jovens trabalhadores reproduzem no Terminal uma série de experiências trazidas de seus locais de trabalho. Assim, o grupo quase sempre é visto na companhia de seus pares, o que não impossibilita, em contrapartida, relações compartilhadas com idosos, estudantes ou famílias.

Para os surdos e/ou mudos o Terminal Central é um grande facilitador de encontros. Ao receber passageiros de diversas regiões da cidade, ele permite inúmeras reuniões do grupo. No entanto, tais reuniões são ocasionais e, majoritariamente, estabelecidas em um ponto fixo do Terminal: a plataforma de embarque B. Por suas limitações físicas, não são recorrentes os contatos entre os surdos e/ou mudos e os demais grupos.

Por fim, as conclusões acerca do grupo formado por trabalhadores das lojas do Terminal e das empresas de ônibus assinalaram que o convívio desse grupo é, em sua maioria, determinado por laços internos. Tais laços apresentam a amizade e a personalidade como características importantes.

Como esforço final de sistematização dos conteúdos deste estudo, vale dizer o quanto ele foi, para este pesquisador, fonte de amadurecimento intelectual e de desenvoltura perante

o trabalho de campo. Todo o discurso aqui apresentado reflete apenas uma pequena parte das possibilidades de análise em locais como o Terminal Central de Uberlândia-MG.

O recorte necessário aos trabalhos acadêmicos faz com que a realidade se fragmente em objetos dotados de especificidade. Ainda assim, por ser um espaço tão rico, no qual as relações sociais estão sempre vivas, o Terminal representou um campo muito interessante de investigação, inclusive para futuras pesquisas. Diante de processos complexos que envolveram os fluxos e os deslocamentos de diversos indivíduos, foram encontradas interações sociais efêmeras e também pessoalizadas. Entre chegadas e partidas, foi possível compreender parte dos elementos fundamentais da sociabilidade em trânsito.



- ALVARENGA, Nízia Maria. **As associações de moradores em Uberlândia**: um estudo das práticas sociais e das alterações nas formas de sociabilidade. 1988. 194 f. Dissertação (Mestrado)-Pontifícia Universidade de São Paulo, São Paulo, 1988.
- ALVES-MAZZOTTI, Alda Judith. Usos e abusos dos estudos de caso. **Cadernos de Pesquisa**, [S. l.], v.36, n.129, p.637-651, set./dez. 2006.
- ARON, Raymond. **As etapas do pensamento sociológico**. São Paulo: Martins Fontes, 2008.
- AUGÉ, Marc. **Não-lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papyrus, 2007.
- AZANHA, José Mário Pires. O estudo do cotidiano: alguns pontos a considerar. **Cadernos CERU**, São Paulo, v.2, n.5, p.32-34, 1994.
- BAECHLER, Jean. Grupos e sociabilidade. In: BOUDON, Raymond (Dir.). **Tratado de sociologia**. Rio de Janeiro: J. Zahar, 1995. p.65-106.
- BAUMAN, Zygmunt. **Amor líquido**. Rio de Janeiro: J. Zahar, 2004.
- \_\_\_\_\_. **Modernidade e ambivalência**. Rio de Janeiro: J. Zahar, 1999.
- \_\_\_\_\_. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: J. Zahar, 2001.
- BIDART, Claire. Sociabilités: le travail et le quartier. **Revue Française de Sociologie**, [S. l.], v.29, n.4, p.621-648, 1988.
- BORGES, Afílton. **CTA estatísticas - controle de tráfego em área**: terminais de integração e estações. Uberlândia: SETTRAN, 2011.
- BOTTON, Alain de. **Uma semana no aeroporto**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.
- CAMILLOVS terminal central de Uberlândia. Uberlândia, 2007. Disponível em <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=592606&page=2>>. Acesso em 16 jun. 2011.
- CASTRO, Maria Beatriz de. **O bonde na cidade**: transportes públicos e desenvolvimento urbano. São Paulo: Annablume, 2007.
- DÉAK, Csaba. Prefácio - O processo de urbanização no Brasil: falas e façanhas. In: \_\_\_\_\_.; SCHIFFER, Sueli Ramos (Org.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp, 1999. p.9-18.
- DEGENNE, Alain. Sur les réseaux de sociabilité. **Revue Française de Sociologie**, [S. l.], v.24, n.1, p.109-110, 1983.
- DUMONT, Louis. **Homo hierarchius**: o sistema de castas e suas implicações. São Paulo: Edusp, 1992.

- DURHAM, Eunice. Pesquisa antropológica com populações urbanas: problemas e perspectivas. In: CARDOSO, Ruth Correia Leite (Org.). **A aventura antropológica: teoria e pesquisa**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986. p.17-34.
- DURKHEIM, Émile. **As regras do método sociológico**. São Paulo: Ed. Nacional, 2001.
- FERNANDES, Florestan. **Comunidade e sociedade**. São Paulo: Cia. Ed. Nacional/Edusp, 1973.
- FERREIRA, Eliane Schmaltz; LEMOS, Marcelo Rodrigues. A construção social do gênero e o rompimento do caráter assexuado das relações de trabalho. In: NUNES, Jordão Horta; FREITAS, Revalino Antonio de (Org.). **Trabalho e gênero: entre a solidariedade e a desigualdade**. Goiânia: Ed. PUC Goiás, 2011. p.35-51.
- FORSÉ, Michel. La sociabilité. **Economie et statistique**, [S. l.], v.132, p.39-48, 1981.
- FREHSE, Fraya. Onde estamos? Entendendo os “não-lugares” da “supermodernidade” de Marc Augé. In: **SOCIABILIDADES**. São Paulo: USP: LASC, 1996. p.87-91.
- GIDDENS, Anthony. **A constituição da sociedade**. São Paulo: Martins Fontes, 2009.
- \_\_\_\_\_. **As conseqüências da modernidade**. São Paulo: Ed. UNESP, 1991.
- GRANOVETTER, Mark. The strenght of weak ties. **American Journal of sociology**, [S. l.], v.78, n.6, p.1360-1380, 1973.
- GURVITCH, Georges. **La vocation actuelle de la sociologie**. Paris: PUF, 1969. v. 2.
- HÉRAN François. La sociabilité, une pratique culturelle. **Economie et statistique**, [S. l.], v.216, p.03-22, 1988.
- INSTITUTO brasileiro de geografia de estatística. [S. l.], 2011. Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/populacao\\_por\\_municipio.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/populacao_por_municipio.shtm)>. Acesso em 16 mai. 2011.
- LEMOS, Marcelo Rodrigues. Gênero, movimentos sociais e sindicatos trabalhistas: analisando representações femininas em espaços reivindicativos. **Sociais e Humanas**, Santa Maria, v.24, n.02, p.52-64, jul./dez. 2011.
- LIMA, Telma Cristina Sasso de; MIOTO, Regina Célia Tamasso; DAL PRÁ, Keli Regina. A documentação no cotidiano da intervenção dos assistentes sociais: algumas considerações acerca do diário de campo. **Revista Textos & Contextos**, Porto Alegre, v.6, n.1, p.93-104, jan./jun. 2007.
- LOPES, Dulcelaine Lúcia et al. O diário de campo e a memória do pesquisador. In: WHITAKER, Dulce. **Sociologia rural: questões metodológicas emergentes**, Presidente Venceslau: Letras à Margem, 2002. p.131-134.
- LOURO, Guacira Lopes. **Gênero, sexualidade e educação: uma perspectiva pós-estruturalista**. Petrópolis: Vozes, 1997.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v.17, n.49, p.11-29, 2002.

MANCUSO, Maria Inês Rauter. Solidariedade mecânica, solidariedade orgânica: comunidade e sociedade em Durkheim. In: **SOCIABILIDADES**. São Paulo: USP: LASC, 1996. p.31-35.

MARTINS, José de Souza. **A sociabilidade do homem simples**: cotidiano e história na modernidade anômala. São Paulo: Contexto, 2008.

MANZINI, Eduardo José. Entrevista semi-estruturada: análise de objetivos e de roteiros. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE PESQUISA E ESTUDOS QUALITATIVOS, 2., 2004, Bauru. **Anais...** Bauru: SIPEQ, 2004. p.01-10. Disponível em: <<http://www.sepq.org.br/IIsipeq/anais/pdf/gt3/04.pdf>>. Acesso em: 14 nov. 2011.

MIRANDA, Orlando de. A armadilha do objeto: o ponto de partida de Ferdinand Tönnies. In: \_\_\_\_\_. (Org.). **Para ler Ferdinand Tönnies**. São Paulo: Edusp, 1995a. p.53-59.

\_\_\_\_\_. Notas biográficas. In: \_\_\_\_\_. (Org.). **Para ler Ferdinand Tönnies**. São Paulo: Edusp, 1995b. p.25-40.

MOCELLIM, Alan. Simmel e Bauman: modernidade e individualização. **Em Tese - Revista eletrônica dos pós-graduandos em sociologia da UFSC**, Florianópolis, v.4, n.1, p.101-118, ago./dez. 2007.

MONITORAMENTO on-line do sistema integrado de transporte. Uberlândia, 2011. Disponível em <<http://www.geosit.com.br>>. Acesso em 6 abr. 2011.

NISBET, Robert. **História da idéia de progresso**. Brasília: Ed. UNB, 1985.

OLIVEIRA, Cássia Maria Baptista de. Os templos de consumo: academia de ginástica e o *shopping center* na contemporaneidade. **Emblemas - Revista do Departamento de História e Ciências Sociais CAC/UFG**, Catalão, v.7, n.1, p.207-223, jan./jun. 2010.

PADILHA, Valquíria. **Shopping center**: a catedral das mercadorias. São Paulo: Boitempo, 2006.

PALMA, Gisele Bochi. Sociabilidades e transformações numa cidade à beira-mar: o processo de construção da Avenida Beira-Mar Continental, Florianópolis (SC). **Emblemas - Revista do Departamento de História e Ciências Sociais CAC/UFG**, Catalão, v.7, n.1, p.195-206, jan./jun. 2010.

PRATIC shopping. Uberlândia, 2011. Disponível em: <<http://www.praticshopping.com.br>>. Acesso em 5 abr. 2011.

\_\_\_\_\_. Uberlândia, 2007. Disponível em: <[http://www.praticshopping.com.br/pesquisa/rel\\_pesquisa.php](http://www.praticshopping.com.br/pesquisa/rel_pesquisa.php)>. Acesso em 5 abr. 2011.

QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. O pesquisador, o problema da pesquisa, a escolha de técnicas: algumas reflexões. In: LANG, Alice Beatriz da S. G. (Org.). **Reflexões sobre a pesquisa sociológica**. São Paulo: CERU, 1992. p.13-29.

REZENDE, Claudia Barcellos. Os limites da sociabilidade: “cariocas” e “nordestinos” na Feira de São Cristóvão. **Revista Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, n.28, p.167-181, 2001.

RIBEIRO, Larissa Brito. **Desenvolvimento urbano econômico e sustentável: a constituição de uma nova cosmografia urbana em Uberlândia (MG)**. 2010. 176 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social)-Universidade de Brasília, Brasília, 2010.

RODRIGUES, Maria José; SOARES, Beatriz Ribeiro. O plano diretor e o sistema integrado de transportes de Uberlândia (MG). **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v.8, n.13, p.158-174, 2004.

ROGÉRIO, Radamés de Mesquita. **Etnografia de um espaço de fluxos no aeroporto de Fortaleza**. 2009. 165 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia)-Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2009.

SANTOS, Boaventura de Sousa. **Para um novo senso comum: a ciência, o direito e a política da transição paradigmática. A crítica da razão indolente: contra o desperdício da experiência**. São Paulo: Cortez, 2000. v. 1.

SECRETARIA municipal de trânsito e transportes. Uberlândia, 2011. Disponível em: <<http://www.uberlandia.mg.gov.br/?pagina=secretariasOrgaos&s=78&pg=582>>. Acesso em 5 abr. 2011.

SEGAWA, Hugo. Cidades: do semeador ao jardineiro (passando pelo médico). In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 3.,1994, São Carlos. [Trabalhos apresentados]. São Carlos: USP, 1994. p.01-21.

SEVERINO, Antônio Joaquim. **Metodologia do trabalho científico**. São Paulo: Cortez, 2007.

SICHES, Recásens. **Tratado de sociologia**. Porto Alegre: Globo, 1965. v. 2.

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987. p.11-25.

\_\_\_\_\_. **Questões fundamentais da sociologia**. Rio de Janeiro: J. Zahar, 2006.

\_\_\_\_\_. Sociología. **Revista de Occidente**, Madrid, 1926.

TILIO, Rogério. Reflexões acerca do conceito de identidade. **Revista Eletrônica do Instituto de Humanidades**, Rio de Janeiro, v.8 n.24, p.109-119, abr./jun. 2009.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DÉAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Org.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp, 1999. p.169-244.

TELLES, Vera da Silva e CABANES, Robert (Org.). **Nas tramas da cidade:** trajetórias urbanas e seus territórios. São Paulo: Humanitas, 2006.

THIOLENT, Michel. **Crítica metodológica, investigação social e enquete operária.** São Paulo: Polis, 1982.

TÖNNIES, Ferdinand. Comunidade e Sociedade (Textos selecionados). In: MIRANDA, Orlando de (Org.). **Para ler Ferdinand Tönnies.** São Paulo: Edusp, 1995. p.231-352.

UBERLÂNDIA. Prefeitura Municipal de. **Plano diretor de Uberlândia (1994-2006).** Uberlândia, 1994.

VELHO, Gilberto; KUSCHNIR, Karina. Apresentação. In: \_\_\_\_\_.; \_\_\_\_\_. (Org.). **Pesquisas urbanas:** desafios do trabalho antropológico. Rio de Janeiro: J. Zahar, 2003. p.7-10.

VELHO, Gilberto. O deságio da proximidade. In: \_\_\_\_\_.; KUSCHNIR, Karina (Org.). **Pesquisas urbanas:** desafios do trabalho antropológico. Rio de Janeiro: J. Zahar, 2003. p. 11-19.

WEBER, Max. **Economia e sociedade:** fundamentos da sociologia compreensiva. Brasília: Ed.UNB, 1991. v. 1.

\_\_\_\_\_. **Economía y sociedad.** México: Fondo de Cultura Económica, 1977.

WEEKS, Jeffrey. The value of difference. In: RUTHERFORD, Jonathan (Ed.). **Identity:** community, culture, difference. London: Lawrence & Wishart, 1990. p.88-100.

WIRTH, Louis. O urbanismo como modo de vida. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org.). **O fenômeno urbano.** Rio de Janeiro: Guanabara. 1987. p.90-113.

YIN, Robert. **Estudo de caso:** planejamento e métodos. Porto Alegre: Bookman, 2005.



### Apêndice A: Roteiro da entrevista

<b>DADOS PRELIMINARES: Todos os grupos</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Data:</li> <li>• Sexo: (   ) M   (   ) F</li> <li>• Idade:</li> <li>• Escolaridade:</li> <li>• Ocupação/Profissão:</li> <li>• Grupo:</li> </ul>
<b>GRUPOS: Estudantes, famílias/casais, idosos, indivíduos desacompanhados, jovens trabalhadores, surdos e/ou mudos</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Por que utiliza o Terminal? Qual a razão de sua visita ao Terminal?</li> <li>• De onde está vindo (bairro)?</li> <li>• Para onde está indo (bairro)?</li> <li>• Vai embarcar em algum ônibus? Qual?</li> <li>• Com que frequência utiliza o Terminal? Em média, quanto tempo permanece no Terminal?</li> <li>• O que acha do Terminal?</li> <li>• Como se deslocava pelo sistema de transporte coletivo antes da construção do Terminal? Ele facilitou sua vida?</li> <li>• Utiliza as lojas do <i>shopping</i> como consumidor? E a praça de alimentação?</li> <li>• Interage com pessoas desconhecidas quando está no Terminal? Que tipo de pessoa? Como se dá tal interação?</li> <li>• Fez amigos no Terminal?</li> <li>• Interrompe sua prioridade/objetivo para interagir com conhecidos e/ou desconhecidos no Terminal?</li> <li>• Mudaria algo no Terminal? O que?</li> <li>• Combinam de encontrar no Terminal ou já chegam juntos? (Pergunta exclusiva aos casais)</li> </ul>
<b>GRUPO: trabalhadores das lojas do Terminal e das empresas de ônibus</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• É usuário do Terminal como passageiro?</li> <li>• Vem para o trabalho de ônibus? Em qual bairro mora?</li> <li>• Volta do trabalho de ônibus? Em qual embarca?</li> </ul>

- Há quanto tempo trabalha no Terminal? Em média, quanto tempo permanece no Terminal - 8 horas? (Pergunta exclusiva aos trabalhadores das lojas e aos funcionários do próprio Terminal)
- Há quanto tempo trabalha na empresa? Enquanto aguarda seu turno interage com os colegas de trabalho? Como se dá tal interação? Em média, quanto tempo permanece no Terminal? (Pergunta exclusiva aos trabalhadores das empresas de ônibus)
- O que acha do Terminal?
- Como se deslocava pelo sistema de transporte coletivo antes da construção do Terminal? Ele facilitou sua vida?
- Utiliza as lojas do *shopping* como consumidor? E a praça de alimentação?
- Interage com os demais trabalhadores, vendedores de outras lojas, clientes, passageiros e/ou pessoas desconhecidas quando está no Terminal? Que tipo de pessoa? Como se dá tal interação?
- Fez amigos aqui?
- Interrompe sua prioridade/objetivo (atender clientes, trabalhar ou pegar ônibus) para interagir com conhecidos e/ou desconhecidos no Terminal?
- Mudaria algo no Terminal? O que?



## Anexo A - Documentos enviados ao Terminal Central

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA-UFU**  
**FACULDADE DE ARTES, FILOSOFIA E CIÊNCIAS SOCIAIS-FAFCS**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS-PPGCS**

Uberlândia, 11 de fevereiro de 2011

De: Marcelo Rodrigues Lemos

Para: Administração do Terminal Central - Pratic Center de Uberlândia-MG

Assunto: Solicitação de informações

Eu, Marcelo Rodrigues Lemos, aluno regularmente matriculado no Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal de Uberlândia - UFU, sob o número de matrícula 11012CSC009, solicito à Administração do Terminal Central - Pratic Center de Uberlândia - MG, **informações necessárias à realização de minha pesquisa dissertativa de mestrado.**

A pesquisa em questão trata da sociabilidade em trânsito. Logo, buscarei refletir como indivíduos em deslocamento interagem entre si no espaço do referido Terminal. A implementação do estudo de caso contará com visitas constantes ao local, com observação direta do comportamento dos circulantes e com possíveis entrevistas aos passageiros, circulantes e trabalhadores do Terminal Central.

Para tanto, conto com a colaboração da Administração do Terminal Central - Pratic Center de Uberlândia-MG na obtenção de alguns dados de teor estatístico, tais sejam:

- Número estimado de circulantes e passageiros diários;
- Número de linhas de ônibus;
- Número de lojas e autarquias municipais.

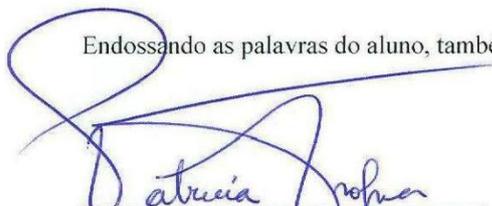
Contando ainda com o apoio da Administração, solicito também acesso facilitado entre as catracas que dividem o primeiro e o segundo piso do prédio, a fim de melhor mapear o cotidiano do local.

A disponibilização das informações acima listadas é de suma importância ao meu estudo e a utilização delas se dará de modo a respeitar a ética e a coerência.

Atenciosamente,

  
 Marcelo Rodrigues Lemos

Endossando as palavras do aluno, também assinam esta solicitação:

  
 Prof.ª. Dr.ª. Patrícia Vieira Trópia  
 Coordenadora *Pró tempore* do PPGCS  
**UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA**  
 Profa. Dra. Patrícia Vieira Trópia  
 Coordenadora Substituta do Programa de  
 Pós-Graduação em Ciências Sociais  
 Portaria R N° 49/11

  
 Prof.ª. Dr.ª. Eliane Schmalz Ferreira  
 Orientadora da pesquisa

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA - UFU**  
**INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS - INCIS**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS SOCIAIS - PPGCS**

Uberlândia, 23 de agosto de 2011

De: Marcelo Rodrigues Lemos

Para: Administração do Terminal Central - Pratic Shopping de Uberlândia/MG

Assunto: Autorização para realização de pesquisa

Eu, Marcelo Rodrigues Lemos, aluno regularmente matriculado no Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal de Uberlândia - UFU, sob o número de matrícula 11012CSC009, solicito à Administração do Terminal Central - Pratic Shopping de Uberlândia/MG, autorização para realizar minha pesquisa dissertativa de mestrado em suas dependências.

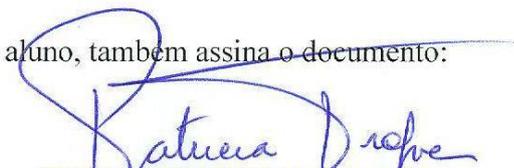
A pesquisa em questão trata da sociabilidade em trânsito. Logo, buscarei refletir como indivíduos em deslocamento interagem no espaço do referido Terminal. A implementação do estudo contará com visitas constantes ao local, com observação direta do comportamento dos circulantes e com entrevistas aos passageiros, circulantes e trabalhadores do Terminal Central.

Para tanto, conto com a colaboração da Administração ao longo da pesquisa, solicitando acesso facilitado entre as catracas que dividem o primeiro e o segundo piso do prédio, a fim de melhor mapear o cotidiano do local. Todas as informações obtidas pelo estudo serão utilizadas de modo ético e coerente, respeitando a Instituição e cada entrevistado.

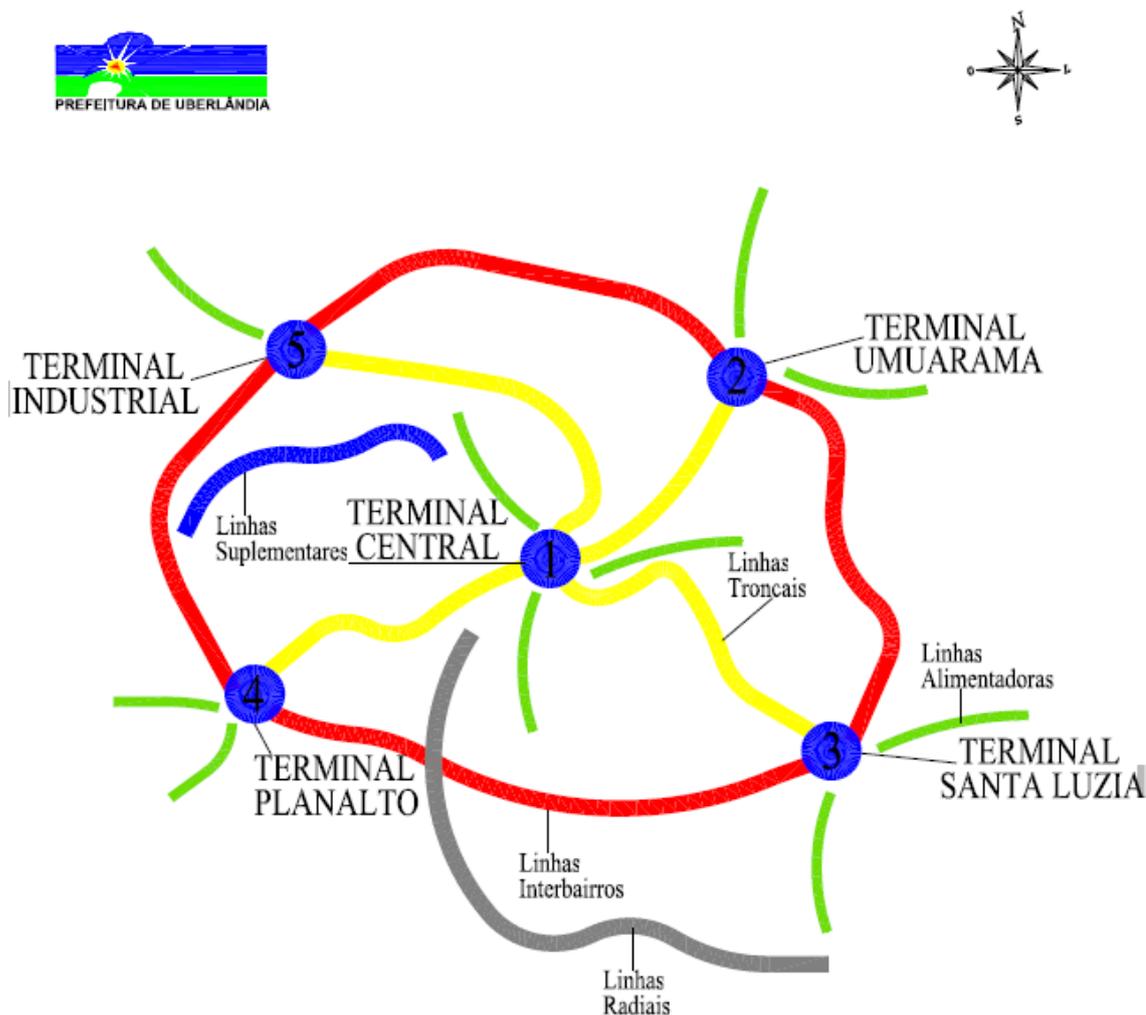
Atenciosamente,

  
\_\_\_\_\_  
Marcelo Rodrigues Lemos

Endossando as palavras do aluno, também assina o documento:

  
UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA  
Prof.ª. Dra. Patrícia Vieira Trópia  
Coordenadora Substituta do Programa de  
Pós-Graduação em Ciências Sociais  
\_\_\_\_\_  
Prof.ª. Dra. Patrícia Vieira Trópia  
Coordenadora *Pró tempore* do PPGCS

## Anexo B - SIT: Sistema Integrado de Transporte



### Legenda:

- Linhas "A" - Alimentadora - (Verde)
- Linhas "T" - Troncal - (Amarela)
- Linhas "I" - Interbairro - (Vermelha)
- Linhas "R" - Radial - (Cinza)
- Linhas "D" - Distrital - (Verde)
- Linhas "S" - Suplementar - (Azul)



13 - Estações - 03 Estações de Transferências (E05, E08 e E11) - Ave João Naves de Ávila  
04 Estações com Elevador para "PDF" (E02, E06, E09 e E10)

- 1.297 - Pontos com Abrigo de Concreto - com 2.594 bancos
- 003 - Pontos com Abrigo de Fibra
- 669 - Pontos com Placa em Poste Cemig
- 101 - Pontos com Placa em Poste Cemig com Marquize
- 685 - Pontos com Placa em Pontaete
- 105 - Pontos com Placa em Pontaete com Marquize
- = 2.873 - Pontos de Paradas no SIT

### N.º e Logradouro das Estações do SIT

E01 - Cesário Alvim
E02 - Pereiras - Elevador "PDF"
E03 - SESC
E04 - Shopping
E05 - Prefeitura - Transferência
E06 - UFU - Elevador "PDF"
E07 - Nicodemos
E08 - São Francisco - Transferência
E09 - Lagoinha - Elevador "PDF"
E10 - Carajás - Elevador "PDF"
E11 - UAI - Transferência
E12 - Pampulha
E13 - João Balbino

Inauguração das Estações - 09 de Setembro de 2006

## Anexo C - A identidade visual do SIT

### Troncais

- O primeiro dígito é constituído pela letra **T (troncal)**, o segundo dígito indica o terminal de origem, o terceiro dígito o terminal de destino da linha. O quarto dígito indica o número da linha. **(Ex. linha T121 - Terminal Central-Terminal Umuarama).**



### Interbairros

- O primeiro dígito é constituído pela letra **I (interbairro)**, o segundo dígito indica o terminal de origem, o terceiro dígito o terminal de destino da linha. O quarto dígito indica o número da linha. **(Ex. linha I231 - Terminal Umuarama-Terminal Santa Luzia).**



### Alimentadoras

- As linhas alimentadoras têm a designação **A (alimentadora)**, o segundo dígito indica o terminal de destino da linha, os dois dígitos indicam o número de sequência das linhas. **(Ex. linha A327 - São Jorge-Terminal Santa Luzia).**



### Distritais

- As linhas distritais têm a designação **D (distrital)**, o segundo dígito indica o terminal de destino da linha, o terceiro dígito indica a característica especial da linha e o último dígito indica o número de sequência das linhas. **(Ex. linha D280 - Terminal Umuarama-Cruzeiro-Martinéria).**



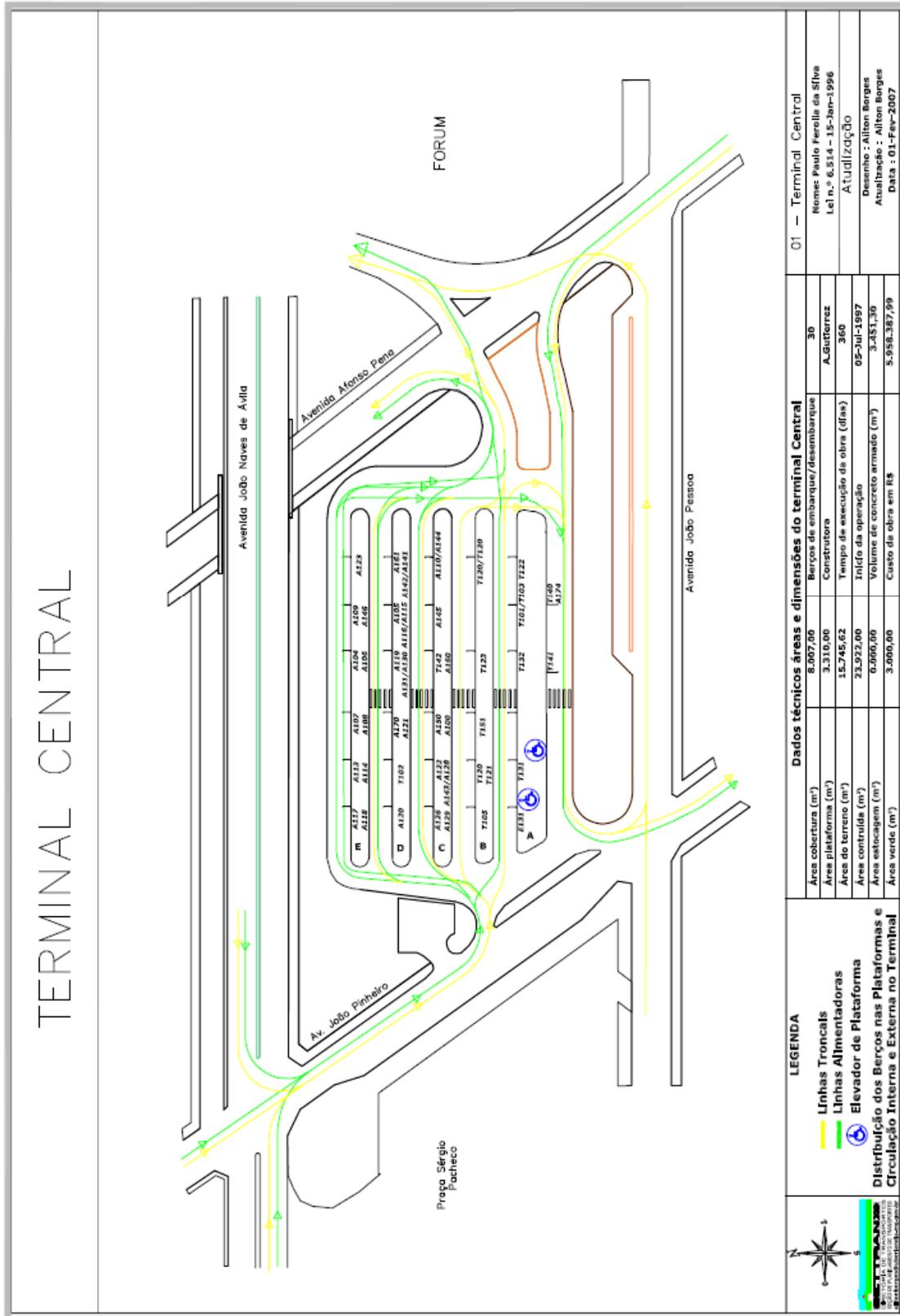
### Radiais

Linhas que ligam um bairro periférico com o centro da cidade (local onde normalmente se concentram as atividades comerciais e de prestação de serviços). As linhas radiais apresentam as seguintes características:

- São indicadas para o atendimento de grandes fluxos de passageiros com destino final no centro da cidade;
- Os deslocamentos são realizados no sentido centro-periferia e vice-versa;
- Normalmente percorrem o mesmo itinerário tanto na ida como na volta;
- Contribuem para os congestionamentos das vias centrais, devido ao grande número de veículos circulando no centro.
- As linhas radiais têm a designação **B (radial)**, o segundo dígito juntamente com o terceiro dígito e o último dígito indica o número de sequência das linhas. **(Ex. linha B904 - Ipanema-Centro).**



Anexo D - Terminal Central: planta do piso inferior



LEGENDA		Dados técnicos áreas e dimensões do terminal Central	
	Linhas Troncais	Área cobertura (m²)	8.007,00
	Linhas Alimentadoras	Área plataforma (m²)	3.310,00
	Elevador de Plataforma	Área do terreno (m²)	15.745,62
	Distribuição dos Berços nas Plataformas e Circulação Interna e Externa no Terminal	Área contrida (m²)	23.922,00
		Área estocagem (m²)	0.000,00
		Área verde (m²)	3.000,00
		Berços de embarque/desembarque	30
		Construtora	A.Gutierrez
		Tempo de execução da obra (dias)	360
		Início da operação	09-Jul-1997
		Volume de concreto armado (m³)	3.451,30
		Custo da obra em R\$	5.958.387,99

01 - Terminal Central

Nome: Paulo Ferrão da Silva  
 Lei n.º 6.514 - 13-Jan-1996  
 Atualização

Desenho: Alton Borges  
 Atualização: Alton Borges  
 Data: 01-Fev-2007

Fonte: BORGES, Alton. CTA estatísticas - controle de tráfego em área: terminais de integração e estações. Uberlândia: SETTRAN, 2011, p.12.