

ENTRE CHEGADAS E PARTIDAS: A SOCIABILIDADE EM TRÂNSITO BETWEEN ARRIVALS AND DEPARTURES: THE SOCIABILITY IN TRAFFIC

Marcelo Rodrigues LEMOS¹

RESUMO: O principal objetivo deste estudo foi analisar formas de sociabilidade em trânsito, através do 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 conjunto 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 tecidas por indivíduos em situação de trânsito.

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

ABSTRACT: The main objective of this study was to analyze forms of sociability in traffic through 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, unaccompanied people, young workers, deaf and/or mute, and employees of the stores in Terminal and of the bus companies), sought to understand their interactions, identifying them as forms of sociability woven by individuals in traffic situation.

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

1 INTRODUÇÃO

As relações de sociabilidade configuram-se de várias maneiras e os vínculos que as caracterizam são analisados por meio de uma multiplicidade de referências (BAUMAN, 2004; GURVITCH, 1969; SIMMEL, 2006; TÖNNIES, 1995). Diversos autores se debruçaram ante a temática, lançando luz à interação social fomentada em contextos nos quais se encontram indivíduos em relações dotadas de personalidade, ou ainda destacando como a sociabilidade é tecida em situações de grandes associações sociais de teor utilitário e impessoal.

¹ Mestre (2012) em Ciências Sociais pela Universidade Federal de Uberlândia.

Este estudo é fruto de uma dissertação de mestrado em ciências sociais, realizada entre os anos de 2010 e 2011, que buscou pensar, teórica e empiricamente, o modo como é estabelecida parte das atuais formas de sociabilidade. O enfrentamento desse problema passou pelo entendimento de que somente é possível pensá-las 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.

A pesquisa, essencialmente qualitativa, refletiu acerca de uma nova configuração da sociabilidade, a que é fomentada por indivíduos em situação de trânsito. A dissertação apresentou como objeto de estudo as interações tecidas entre indivíduos em deslocamento e seu principal objetivo foi analisar as relações estabelecidas entre os circulantes do Terminal Central - Pratic Shopping de Uberlândia-MG², que é o maior responsável pelo recebimento e distribuição dos usuários do transporte coletivo da cidade, além de ser um centro comercial com praça de alimentação e cerca de 70 lojas.

A realização da pesquisa contou com a prática do estudo de caso, que se revelou um instrumento metodológico necessário à obtenção dos dados (ALVES-MAZZOTTI, 2006; YIN, 2005). A participação no contexto empírico das análises deu-se em duas etapas de trabalho de campo: na primeira, o pesquisador se envolveu diretamente com o ambiente, através da participação no cotidiano do Terminal. Observações participantes foram feitas nos 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. 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 (MANZINI, 2004).

2 CONSTRUINDO CONCEITOS FUNDAMENTAIS

As possibilidades de reflexão em torno da sociabilidade em trânsito são diversas. Por essa razão, foi 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 passaram pela revisão dos seguintes conceitos: interação social, relação social, grupos sociais, sociabilidade e não-lugar. Tal revisão será apresentada a seguir.

² Resguarda-se, a partir de agora, o direito de nomear, ao longo deste artigo, o Terminal Central - Pratic Shopping de Uberlândia-MG, simplesmente por Terminal Central ou mesmo por Terminal.

2.1 INTERAÇÃO SOCIAL

Para 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).

2.2 RELAÇÃO SOCIAL

Para a caracterização do conceito de relação social, Siches (1965) retoma a teoria weberiana. 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. 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) confere relevância científica à noção de relação social. Para tal, o autor elabora uma teoria da ação social, entendida como dado central constitutivo da 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.

2.3. GRUPOS SOCIAIS

As problematizações feitas por Siches (1965) foram úteis para este trabalho, pois também deram embasamento à discussão relativa aos grupos do Terminal Central. 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 contorno, 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 sociais, apresentado por Siches (1965), refere-se ao fato de a 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.

2.3.1 OS GRUPOS DO TERMINAL CENTRAL

Esses grupos identificados no Terminal foram unidades forjadas pelo pesquisador e, alguns critérios, orientados pela observação do cotidiano³ 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), a formação de unidades de atividade (grupos) é passível de diversos níveis: o organizado e o não-organizado, o formal e o informal, o institucionalizado e o não-institucionalizado. Nesse sentido, o foco analítico da pesquisa voltou-se ao teor não-institucionalizado e ao informal, pois a criação de grupos no Terminal Central não foi orientada, na maioria dos casos, por objetivos definidos ou nascida de uma vontade manifestada de seus membros.

Os grupos, nesse caso, foram 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 identificação foi delegada a eles pelo pesquisador.

Os grupos identificados 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.

³ 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).

2.4 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 sociabilidade 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 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.

Como 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 deste estudo concentrou-se no próprio Terminal, não foi feita 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 esteve justamente no fato de os grupos estarem em uma situação de trânsito.

A especificidade 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.

2.5 NÃO-LUGAR

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.

Desse modo, para o autor, “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.

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). A partir do delineamento precedente, esta pesquisa pôde aproveitar a noção de não-lugar trazida por Augé (2007), pois trabalhou 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.

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.

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.

Para além das conceituações realizadas neste tópico, 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 na sequência.

3 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 (WIRTH, 1987). Assim, com o notório desenvolvimento dos centros urbanos, um processo simultâneo de transferência dos olhares analíticos foi sendo concretizado. 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).

Como assinalado por Wirth (1987), as ciências sociais têm apresentado referências teóricas que ressaltam as influências exercidas pelas cidades na vida social 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.

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.

4 PLANEJAMENTO URBANO NO BRASIL EM MEADOS DO SÉCULO XX

Considerando que o modo através do qual as cidades se organizam interfere diretamente nas relações sociais estabelecidas entre seus moradores, faz-se necessário debater pontos essenciais sobre a noção de planejamento urbano, pois tal planejamento é importante nas orientações às formas de sociabilidade.

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.

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).

Para Villaça (1999), a produção do planejamento urbano no Brasil é acentuada com a presença dos Planos Diretores. 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).

Logo, o Estado brasileiro atuou/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. Dessa forma, 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.

5 O PLANO DIRETOR DE 1994 DE UBERLÂNDIA-MG

Nos anos 1990, foi elaborado em Uberlândia-MG 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, 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 norteou o desenvolvimento da cidade, dando condições ao crescimento ordenado e planejado, evidenciando a imagem progressista visada pela cidade. O Plano também apresentou informações históricas, físico-ambientais, demográficas, de infraestrutura, econômicas e sociais.

Interessam aqui, as orientações delegadas pelo Plano Diretor ao transporte coletivo, assim como as indicações relacionadas com a construção do Terminal Central. O artigo 16, contido na 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 apresentado, foi 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.

Dando sequência às reflexões sobre a manifestação da sociabilidade em ambientes de passagem são expostos, 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.

6 INTERPRETANDO O CAMPO

Como apresentado, em 1994 foi elaborado um Plano Diretor em Uberlândia-MG 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 Sistema Integrado de Transporte (SIT) na cidade, eliminando a incidência de transbordo⁴ que, na 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.

Os cinco Terminais são: Terminal Central, Terminal Umuarama, Terminal Santa Luzia, Terminal Planalto e Terminal Industrial. 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.

⁴O transbordo ocorre quando os usuários do transporte coletivo pagam mais de uma passagem para chegarem ao seu destino final.

Os 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. Na construção do Terminal Central, foram gastos R\$ 5.958.387,99 (BORGES, 2011).

“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 buscou 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 de 1994, exigências tais que advinham de necessidades coletivas.

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. O *shopping* conta com cerca de 70 lojas, além de restaurantes, lanchonetes e caixas eletrônicas das diversas instituições bancárias. Ele é adaptado aos portadores de necessidades especiais e dispõe de estacionamento com 262 vagas cobertas para veículos automotores.

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.

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. 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.

A observação participante, enquanto técnica de investigação, é reveladora em análises sobre a realidade social, pois ela possibilita mapear o campo investigado de

acordo com critérios importantes para o estudo. As possibilidades de observação no Terminal Central ficam mais evidentes e claras com seu esvaziamento, que ocorre nas primeiras horas da manhã (entre 5h e 6h30) 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 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).

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 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), que serão analisados na sequência.

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 convívio iniciadas nas escolas. 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 começadas. 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, ele se torna um ponto fixo de encontro dessas mães. Já entre os casais, ficou evidenciada a caracterização de novas formas de se relacionar em locais públicos. Eles são, geralmente, 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.

O grupo dos indivíduos desacompanhados foi 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. Para o grupo a necessidade do deslocamento é encarada como prioridade, por isso, a possibilidade de interação desse 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. 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. O marcador de gênero também é importante para determinar o grau de aproximação ou de afastamento entre esses trabalhadores.

7 AS MÁXIMAS DA SOCIABILIDADE EM TRÂNSITO

É possível identificar, na contemporaneidade, o surgimento de diferentes formas de sociabilidade, as quais passam a realçar novos e peculiares tipos de interação. A investigação desenvolvida por este estudo 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 as reflexões sociológicas 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 trabalho, que primou pela especificidade de seu objeto: a sociabilidade contemporânea tecida entre indivíduos em situação de trânsito, levando-se em conta os circulantes e trabalhadores do Terminal Central 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 aprazíveis 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.

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 investigação.

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 desenvolvidas por essa configuração de sociabilidade sugerem tanto a presença de laços personalizados, 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.

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 consideram-na adequada, já outros indicaram que o local necessita de mais policiamento e monitoramento. Ainda assim, 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”.

Como esforço final de sistematização dos conteúdos deste estudo, vale dizer que 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 personalizadas. Entre chegadas e partidas, foi possível compreender parte dos elementos fundamentais da sociabilidade em trânsito.

REFERÊNCIAS

- ALVES-MAZZOTTI, A. J. Usos e abusos dos estudos de caso. *Cadernos de Pesquisa*, [S. l.], v.36, n.129, p.637-651, set./dez. 2006.
- AUGÉ, M. *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas: Papirus, 2007.
- AZANHA, J. M. P. O estudo do cotidiano: alguns pontos a considerar. *Cadernos CERU*, São Paulo, v.2, n.5, p.32-34, 1994.
- BAECHLER, J. Grupos e sociabilidade. In: BOUDON, Raymond (Dir.). *Tratado de sociologia*. Rio de Janeiro: J. Zahar, 1995. p.65-106.
- BAUMAN, Z. *Amor líquido*. Rio de Janeiro: J. Zahar, 2004.
- BIDART, C. Sociabilités: le travail et le quartier. *Revue Française de Sociologie*, [S. l.], v.29, n.4, p.621-648, 1988.
- BORGES, A. *CTA estatísticas - controle de tráfego em área: terminais de integração e estações*. Uberlândia: SETTRAN, 2011.
- BOTTON, A. de. *Uma semana no aeroporto*. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.
- DÉAK, C. Prefácio - O processo de urbanização no Brasil: falas e façanhas. In: _____.; SCHIFFER, S. R. (Org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Edusp, 1999. p.9-18.
- DEGENNE, A. Sur les réseaux de sociabilité. *Revue Française de Sociologie*, [S. l.], v.24, n.1, p.109-110, 1983.
- DURHAM, E. Pesquisa antropológica com populações urbanas: problemas e perspectivas. In: CARDOSO, R. C. L. (Org.). *A aventura antropológica: teoria e pesquisa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986. p.17-34.
- FORSÉ, M. La sociabilité. *Economie et statistique*, [S. l.], v.132, p.39-48, 1981.
- FREHSE, F. Onde estamos? Entendendo os “não-lugares” da “supermodernidade” de Marc Augé. In: *SOCIABILIDADES*. São Paulo: USP: LASC, 1996. p.87-91.
- GRANOVETTER, M. The strenght of weak ties. *American Journal of sociology*, [S. l.], v.78, n.6, p.1360-1380, 1973.
- GURVITCH, G. *La vocation actuelle de la sociologie*. Paris: PUF, 1969. v. 2.
- HÉRAN, F. La sociabilité, une pratique culturelle. *Economie et statistique*, [S. l.], v.216, p.03-22, 1988.

- MANZINI, E. J. Entrevista semi-estruturada: análise de objetivos e de roteiros. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE PESQUISA E ESTUDOS QUALITATIVOS, 2004, Bauru. *Anais...* Bauru: SIPEQ, 2004. p.01-10. Disponível em: <<http://www.sepq.org.br/IIipeq/anais/pdf/gt3/04.pdf>>. Acesso em: 14 nov. 2011.
- RIBEIRO, L. B. *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, M. J.; SOARES, B. R. O Plano Diretor e o Sistema Integrado de Transportes de Uberlândia (MG). In: Caminhos da Geografia. *Revista Online*, Outubro, 2004.
- SICHES, R. *Tratado de sociologia*. Porto Alegre: Globo, 1965. v. 2.
- SIMMEL, G. *Questões fundamentais da sociologia*. Rio de Janeiro: J. Zahar, 2006.
- VILLAÇA, F. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DÉAK, C.; SCHIFFER, S. R. (Org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Edusp, 1999. p.169-244.
- TÖNNIES, F. Comunidade e Sociedade (Textos selecionados). In: MIRANDA, O. 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.
- WEBER, M. *Economia e sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva*. Brasília: Ed.UNB, 1991. v. 1.
- _____. *Economía y sociedad*. México: Fondo de Cultura Económica, 1944.
- WEEKS, J. The value of difference. In: RUTHERFORD, J. (Ed.). *Identity: community, culture, difference*. London: Lawrence & Wishart, 1990. p.88-100.
- WIRTH, L. O urbanismo como modo de vida. In: VELHO, O. G. (Org.). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Guanabara. 1987. p.90-113.
- YIN, R. *Estudo de caso: planejamento e métodos*. Porto Alegre: Bookman, 2005.

