

PROJETO DE PESQUISA

**ANÁLISE DE EXPRESSÕES DA SOCIABILIDADE DOS
PASSAGEIROS DE ÔNIBUS EM SÃO LUÍS**

GRUPO DE ESTUDOS PESQUISAS DAS FORMAS SOCIAIS

COORDENAÇÃO

Prof. Dr. José O. Alcântara Jr.

São Luís - 2007

ANÁLISE DE EXPRESSÕES DA SOCIABILIDADE DOS PASSAGEIROS DE ÔNIBUS EM SÃO LUÍS

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa investigará algumas das formas de expressões de sociabilidade dos passageiros de transporte coletivo, em ônibus urbano de São Luís. Focar-se-á este equipamento de consumo coletivo¹ como um dos palcos da vida pública de uma cidade. Antecipa-se um preceito. Essa realidade é um ponto nevrálgico de uma metrópole, um “nó górdio” nas cidades brasileiras. Para tanto, empreender-se-á um estudo microsociológico² sobre a mobilidade urbana nesta urbe brasileira. Para atingir tal objetivo, adotar-se-á os instrumentos da observação e descrição rumo a uma futura análise das formas de sociabilidades existentes nesta realidade hodierna nesta cidade brasileira.

Inicialmente, a investigação irá assentar-se pelo conceito de sociabilidade, o qual estará consubstanciado, a partir do que já foi apresentado e tratado por Georg Simmel – 1858 – 1919. O motivo decisivo se estabelece por intermédio de dois elementos do conceito: é possível diferenciar, em cada sociedade a sua **forma** e o seu **conteúdo**, aqueles significados gerados pelas interações entre os indivíduos. Essa interação surge sempre a partir de determinados impulsos ou da busca de certas finalidades. (SIMMEL, 2006: 59)

Busca-se com a investigação aglutinar alguns indícios para as seguintes perguntas. Como os indivíduos vivenciam este espaço público, o definido pelo transporte urbano? Como as suas semelhanças e/ou dessemelhanças se efetivam?

Pretende-se identificar e interpretar os aspectos referentes aos **conteúdos** e as **formas** de sociabilidade, como essas dimensões sociais se processam nesta realidade, a transcorrente na realidade constitutiva neste espaço público de uma urbe.

Dentro desta dimensão da circulação urbana, adiciono a questão referente ao enfoque sociológico, isto é, “quanto [n]as formas segundo as quais as pessoas se apropriam das vias e dos meios de transporte” (Vasconcellos, 1996: 6). Ao mesmo tempo, destaco o papel que ele tem enquanto um elemento de “*intensificação dos estímulos nervosos*”³ (Simmel, 1979: 12), dos moradores de uma cidade, e para tanto, merecedores de observações e análises sistemáticas acerca da realidade produzida pela mobilidade urbana.

¹ Preteceille, 1983: passim.

² Segundo Georges Gurvitch, (...) a microsociologia constituiria-se (...) em simples elementos que compõem a realidade social são constituídos pelas múltiplas maneiras de estar ligado pelo todo e no todo, ou manifestações da sociabilidade que, em diferentes graus da actualidade e virtualidade, se combatem e combinam em todo o grupo, classe e sociedade geral. (Gurvitch, 1977: 243)

³ Simmel, 1979 : 12.

DELIMITAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO

A análise das expressões de sociabilidade dos passageiros de ônibus em São Luís, Maranhão, estará delimitada através das seguintes dimensões conceituais. Como já dito, a primeira delas será o conceito de sociabilidade.

Para Simmel, (2006), a sociabilidade é uma condição inerente e gerada pelas formas sociais, as quais são resultantes das múltiplas combinações interacionais acionadas pelos propósitos, impulsos e desejos dos indivíduos e dos grupos e classes sociais sintetizadas na própria formação de uma dada sociedade (SIMMEL, 2006: 59-72).

Os arranjos sociais são derivados de múltiplos jogos, os quais apresentam os conteúdos das interações sociais, as quais podem produzir indeterminadas sociações, produtora dos múltiplos quadros sociais, por que não dizer, das diversas formas sociais e, um meio vital para a formação e estruturação da própria sociedade.

A sociedade adota “tatos sociais”. O que vem a ser tatos sociais? Eles seriam o conjunto de atitudes desenvolvidas nas interações e relações sociais, resultantes da capacidade de aglutinar indivíduos em torno de interesses, ações e como disse Simmel: sociações. Ou seja, como essas formas de estar juntos se configuram em relação à forma que resulta.

Uma outra tarefa da investigação será a de deter-se junto a discussão já anunciada a referente as *formas* e aos *conteúdos*, por meio, do prisma do socialmente estabelecido pela dinâmica de um serviço público, que vai contribuir para a própria existência da sociedade. Deste modo, quero dizer que aquilo que dá forma, às próprias interações e relações sociais, possuem microscopicamente os traços gerais de uma dada realidade. No „microcosmo encontraremos elementos do macrocosmo“, ou seja, alguns dos traços constitutivos irão contribuir com a configuração da forma de’ ações existentes no momentos de transportar-se. Um pressuposto básico é o de que, neste recinto, o micro-espaco coletivo, formar-se-á um microcosmo, no qual desenvolvem-se momentos de interação social derivados dos atos e procedimentos derivados das macro-formas da realidade de determinadas localidades. Essas circunstâncias estarão embasadas no conteúdo social existente nesses momentos urbanos, os quais seriam considerados como projeções da própria sociedade. A plasticidade de uma dada sociedade está moldada pelos inúmeros jogos sociais que são gestados nos seus percursos sociais, reproduzidos e multiplicados, na razão e na proporção em que os laços são efetivados pela sociação, enfim derivados desta capacidade de produzir o que entenderíamos como sendo a vida social.

Pretende-se situar a dimensão da mobilidade urbana, como irei logo mais adiante descrever, produto da seguinte contextualização. Para tanto, poderia indicar uma contribuição

à contextualização desta dimensão no cotidiano de uma cidade, por exemplo, Norbert Elias, (1993), para este sociólogo:

“Uma maneira simples de descrever a diferença entre a integração do indivíduo em uma sociedade complexa e em outra menos complexa consiste em pensar em seus diferentes sistemas rodoviários. Estes, em certo sentido, constituem funções espaciais de uma integração social que, em sua totalidade, não se pode expressar simplesmente em conceitos derivados do *continuum* quadridimensional. (ELIAS, 1993: 196).

Portanto, o traçado resultante das marcas das intra-mobilizações. Considerando o contexto de uma cidade, a qual atravessou um processo de modernização e mobilidade horizontal e vertical (geográfica e social), em que o transporte coletivo foi desvalorizado e questionado pela população, teremos uma análise sobre a sociabilidade dos passageiros de ônibus urbanos como um exemplar sobre as precárias condições destes equipamentos de consumo coletivo⁴ em São Luís.

Uma contribuição ao entendimento da realidade urbana no Brasil. Por exemplo, no nosso país, vamos encontrar um fetichismo sobre o automóvel, o qual se constitui em um símbolo de gratificação e uma necessidade da sociedade. Em contraposição, o transporte coletivo será um dos signos e símbolo da nossa precária situação social.

Desde os anos 90 há uma forte discussão na Sociologia Urbana, principalmente, na europeia sobre o espaço público. Nesta perspectiva, Martin Gerner, (2006) apresenta o transporte público como uma das últimas formas de espaço público nas cidades alemãs. Deste modo, a compreensão da realidade do espaço público do transporte coletivo na cidade de São Luís será um elemento auferidor dos pontos de vista acerca do entendimento deste equipamento como realizando momentos do espaço público. Ou seja, ele desapareceu ou houve uma transformação? Para o sociólogo Manuel Castells (1999), por exemplo, o pressuposto de que essas mudanças do espaço, em geral, foram alteradas pelos fluxos impulsionados pela globalização, portanto, teria ocorrido uma transformação nos espaços públicos, e o seu suporte seria de uma nova base material. O pressuposto do sociólogo é o de que:

“Tanto o espaço quanto o tempo estão sendo transformados sob o efeito combinado do paradigma da tecnologia da informação e

⁴ Edmund Pretecelle, definição sobre equipamentos de consumo coletivo

das formas e processos sociais induzidos pelo processo atual de transformação histórica,” (Castells, 1999: 403).

Por conseguinte, neste espaço público perpassa uma rica discussão paradigmática, na medida em que, toca em aspectos referentes aos processos e nas condições sociais históricas da realização da vida social dos indivíduos, nas quais se registram essas novas transformações.

Nesta conformidade, pretende-se entender como o transporte coletivo, ocupa e expressa referências do espaço público. Ao mesmo tempo, poderá ser um lócus para a observação e verificação de transformações sociais daí resultantes. No caso estarei me reportando aos pressupostos já formulados por Richard Sennett. Segundo esse teórico:

“A sociedade em que vivemos hoje está sobrecarregada de conseqüências dessa história: o esvanecimento da *res publica* pela crença de que as significações sociais são geradas pelos sentimentos de seres humanos individuais. Essa transformação camuflou duas áreas da vida social. Uma é o âmbito do poder, a outra é o âmbito das **aglomerações** em que vivemos”. (grifo nosso) (SENNETT, 1988: 413).

Portanto, o pressuposto da investigação está dominado pela realidade resultante da aglomeração de pessoas em um pequeno espaço de locomoção para mobilidades. Parto de um princípio, o de que este instantâneo do social sofre um o impacto das próprias transformações e modificações sociais, e, constituídas enquanto tal.

Os espaços para mobilidade, circulação poderia ser descrito da seguinte situação:

“Lugar de encontro? Talvez, mas quais encontros? Superficiais. Na rua, caminha-se lado a lado, não se encontra. É o “se” que prevalece. A rua não permite a constituição de um grupo. De um “sujeito”, mas se povoa de um amontoado de seres em busca. De quê? O mundo da mercadoria desenvolve-se na rua.”(LEFEVBRE, 2002, pág. 30)

A observação da vida cotidiana⁵ dos passageiros de ônibus em São Luís poderá vir a se constituir em um instrumento para cotejar as diferentes maneiras de como a vida privada e a vida pública se processam. A resultante da análise do sistema de transporte coletivo poderá contribuir com a reflexão das formas básicas da interação social transcorrentes. Em São Luís,

⁵ Segundo Ágnes Heller, „ La vida cotidiana es el conjunto de actividades que caracterizan la reproducción de los hombres particulares, los cuales, a su vez, crean la posibilidad de la reproducción social. (HELLER, 1987 : 19).

em um universo compreendido pelas suas avenidas, ruas, pontes, praças, pontos e viagens de ônibus poderá se constituir em material para análise social. Como os diversos grupos de moradores usam estes espaços? Há diferença entre a forma privada e a pública? Como poderemos identificar as representações dos hábitos que indicam o privado e o público mobilidade urbana? Enfim, pretende-se entender como estes conceitos são materializados e concorrentes nas cidades brasileiras.

Para essa revisão das referências bibliográficas da pesquisa em São Luis, ela contemplará os estudos “clássicos” sobre o espaço público da cidade. As obras estarão focadas no tópico da cidade, na medida em que oferecem, também, uma introdução ao pensamento de alguns autores na sociologia geral. No caso, seriam as obras: *A Cidade* (“Die Stadt”) de Max Weber em “Economia e Sociedade” (*Wirtschaft und Gesellschaft*); “As metrópoles e a vida mental” (*Die Großstädte und das Geistesleben*) de Georg Simmel; “A vida cotidiana no mundo moderno” de Henry Lefèbvre; “Decadência e o fim da vida pública” de Richard Sennett e “A sociedade em rede” de Manuell Castells (1999).

Na revisão conceitual levarei em consideração os estudos já desenvolvidos e realizados, por parte deste autor, em algumas cidades brasileiras, por exemplo, os já empreendidos em Fortaleza⁶, São Paulo⁷ e São Luís. Esse último sobre a sociabilidade entre condutores e pedestres nesta cidade, os quais estiveram contextualizados dentro da mobilidade e da circulação urbana do automóveis. Um palco é formado pelos movimentos dos passageiros, num frenético fluxo de transeuntes e passageiros: um momento dromocrático (VIRILIO, 1996, *passim*).

A revisão bibliográfica continuará aprofundando os embasamentos teóricas, ainda, derivados das dimensões da metrópole, aqueles já formulados por Georg Simmel (1979) e Michel de Certeau (1994).

Quanto a microsociologia ou etnografia, essa será iniciada por meio de uma densa descrição desta realidade (Geertz, 1989 e Gurvitch, 1977) recorrentes nas viagens de ônibus urbano em São Luís. Já quanto aos aspectos referentes aos atores sociais circulantes, estes ficarão inicialmente, circunscritos a Walter Benjamin (2006), Marc Augé, (1994; 1998).

Desta maneira, destacarei as formas de convivências transcorrentes nos momentos dos embarques, desembarques, nos pontos de paradas e nas viagens de ônibus e São Luís, quer pelos aspectos solidários, conflituosos e licenciosos⁸. Alguns aspectos já identificados nestas situações e momentos cotidianos, aqueles compulsórios aos passageiros deste tipo de

⁶ Alcântara Jr, José O., 1991: *Passim*.

⁷ Alcântara Jr, José O., 2001: *Passim*.

⁸ Alcântara Júnior, 2001: *passim*.

transporte coletivo, por exemplo, os descritos a partir da cidade de São Paulo, (ALCÂNTARA JR, 2001).

METODOLOGIA

Os estudos se concentrarão em três momentos. O primeiro será a anunciada revisão dos aspectos da sociologia urbana e as questões referentes à sociologia da mobilidade urbana, objetivando entendê-los dentro do contexto do espaço público das cidades contemporâneas. O segundo momento será o aprofundamento conceitual, a partir da literatura específica e a sua aplicação junto à investigação deste tipo de espaço da mobilidade urbana. O terceiro momento será o trabalho de observação e das entrevistas com os passageiros urbanos desta cidade. A referida apreciação partirá do entendimento e da gênese histórico-social em que estão situados os passageiros e os serviços de transportes coletivos da cidade São Luís.

Portanto, a metodologia da pesquisa estará consubstanciada pelas seguintes etapas:

- 1) Revisar a literatura concernente aos aspectos da mobilidade, circulação, trânsito, transporte e acessibilidade urbana;
- 2) Colher notícias em jornais, locais e nacionais, reportando-se sobre as condições, de operação dos serviços de transportes coletivos, dos transeuntes e dos passageiros de ônibus desta cidade;
- 3) Levantar informações nas instituições locais responsáveis pela administração do sistema de transporte coletivo em São Luís, por exemplo, a Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SEMTT);
- 4) Realizar trabalho de campo para observar os passageiros e usuários de transportes coletivos por ônibus em algumas linhas de ônibus nesta cidade.

OBJETIVOS

Antes de especificar os objetivos pretendo alcançar e destacar o transporte coletivo em São Luís como sendo um serviço coletivo precário, ineficaz e ineficiente, - ao não corresponder às expectativas e necessidades sociais dos seus usuários.

Nesta perspectiva meus objetivos são o de constituir instrumentos que possibilitem:

- 1) Avaliar quais os elementos responsáveis por esse deficiente serviço;
- 2) Descrever a sociabilidade derivada e existente no transporte coletivo (ônibus);
- 3) Sistematizar as principais dimensões do cotidiano dos passageiros nesse espaço coletivo e público;

4) Relatar e analisar as condições de apropriação deste meio de mobilidade urbana pelos passageiros desta cidade.

CRONOGRAMA DE TRABALHO

A pesquisa será desenvolvido ao longo em 36 meses, - de agosto de 2008 até julho de 2011.

Os estudos teóricos e empíricos serão empreendidos a partir das atividades do Grupo de Estudos e Pesquisas das Formas Sociais (GEPFS), e estarão voltados à compreensão da realidade da circulação urbana enquanto uma dimensão sociológica. Portanto, desenvolveremos estudos especializados na área da sociologia da mobilidade urbana.

As atividades estarão planejadas, orientadas e distribuídas das seguintes formas:

1) Revisar a bibliografia sobre a questão da sociologia da mobilidade e do trânsito como um objeto sociológico, (considerar a referência bibliografia).

2) Coordenar as sessões de leituras e reflexões do Grupo de Estudos e Pesquisas das Formas Sociais, a partir da bibliografia de referência deste projeto de pesquisa;

3) Realizar um trabalho de observação em campo visando confeccionar um Diário de Campo com as observações extraídas através desta realidade;

4) Levantar documentos oficiais sobre a questão do trânsito em São Luís;

5) Coletar, tratar, organizar, classificar e sistematizar clippings sobre a questão analisada em São Luis, de onde poderemos produzir as principais regularidades que serão construídas pelo tratamento dado a esse material coletado.

Em resumo, a soma destas atividades permitirão uma revisão conceitual sobre as dimensões dos passageiros de ônibus na realidade cotidiana de uma cidade.

CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO

O presente cronograma objetiva realizar as atividades definidas no escopo deste trabalho.

PERÍODO	ATIVIDADE
1º e 2º MESES	Sessões de estudos e discussões para a revisão das referências bibliográficas;
3º e 4º MESES	Sessões de estudos e discussões para a revisão das referências bibliográficas;

5° e 6° MESES	Sessões de estudos e discussões para a revisão das referências bibliográficas;
7° e 8° MESES	Levantamento de documentos, dados e estatísticas nas instituições de trânsito e transporte de São Luís.
9° e 10° MESES	Levantamento de documentos, dados e estatísticas nas instituições de trânsito e transporte de São Luís.
11° e 12° MESES	Localizar, selecionar, coleccionar, tabular e produzir clippings sobre trânsito e transporte no período de um ano.
13° e 14° MESES	Localizar, selecionar, coleccionar, tabular e produzir clippings sobre trânsito e transporte no período de um ano
15° e 16° MESES	Trabalho de Campo em linhas de ônibus em São Luís.
17° e 18° MESES	Trabalho de Campo em linhas de ônibus em São Luís.
19° e 20° MESES	Entrevistas com passageiros das linhas de ônibus em São Luís.
21° e 22° MESES	Análise do Material coletado e confecção do relatório parcial.
23° e 24° MESES	Relatório Técnico final.

FORMA DE ANÁLISE DE RESULTADOS

Deverei apresentar dois relatórios técnicos: um parcial e o final, contendo os resultados dos estudos sobre a sociabilidade dos passageiros de ônibus em São Luís. O relatório final deverá ser transformado em um artigo científico. O mesmo deverá ser submetido a um periódico dentro das ciências sociais para a sua publicação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALCÂNTARA JR, José. Georg Simmel e a sociabilidade. IN: Georg Simmel e as sociabilidades do moderno: uma introdução, (Org.) João Carlos Tedesco, Passo Fundo, RS: Ed. Universidade de Passo Fundo, 2006, págs.188 - 198 .

ALCÂNTARA JR, José. Georg Simmel e o conflito social. IN: Georg Simmel e as sociabilidades do moderno: uma introdução, (Org.) João Carlos Tedesco, Passo Fundo, RS: Ed. Universidade de Passo Fundo, 2006, 178 - 187.

ALCÂNTARA JR, José O.. Algumas formas de sociabilidade dos passageiros de ônibus, Tese, (Doutorado em Ciências Sociais) Pontifícia Universidade Católica de São Paulo – PUC/SP, 2001.

- ALCÂNTARA JR, José O. Conflitos sobre Rodas. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade Federal do Ceará , Fortaleza, 1991.
- AUGÉ, Marc. *El viajero subterráneo: un etnólogo en el metro*, Barcelona/Espanha: Editorial Gedisa S. A. 1998.
- BENJAMIN, Walter. *Passagens*, Belo Horizonte: Ed. UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, págs. 461-498, 2006.
- CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede – A era da informação: economia, sociedade e cultura*, São Paulo: Editora Paz e Terra, 1999.
- CERTEAU, Michel de, *A invenção do cotidiano: 1. artes de fazer*, Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.
- ELIAS, Norbert, *O processo civilizador*, Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., vol. 2, 1993.
- GEGNER, Martin. A decadência da cidade européia – tendência social ou repetição de uma figura retórica, In: Revista de Ciências Sociais da UFMA, Nº 5, 2006.
- GERTZ, Clifford. *A interpretação das culturas*, Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos Editora S. A., 1989.
- GIUCCI, Guillermo. *A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004
- GURVITCH, Georges (org). *Tratado de Sociologia*, vol. 1, São Paulo: Martins Fontes, 1977
- HALL, Peter. *Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX*, São Paulo: Perspectiva, 2005.
- HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*, São Paulo: Edições Loyola, 1998.
- JACOBS, Jane. *Morte e Vida da Grande Cidade*, São Paulo: Editora Martins Fontes, 2001.
- JEANNERET, Charles-Edouar - Le CORBUSIER. A Carta de Atenas [versão de Le Corbusier], São Paulo: HUCITEC-EDUSP, 1993.
- LEFEBVRE, Henry. *A vida cotidiana no mundo moderno*, São Paulo: Editora Ática, 1991.
- _____. *A revolução urbana*, Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.
- PRETECEILLE, Edmond. Equipamentos coletivos e consumo social, IN: Revista Estudos FUNDAP, ano 1, nº 1, março, págs. 41 – 53, 1983.
- SASSEN, Saskia. *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton: Princeton University Press, 2001.
- SENNETT, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*, São Paulo: Editora Companhia das Letras, 1988.

SIMMEL, Georg. A Metrópole e a Vida Mental, IN: Velho Otávio Guilherme, (org.), *O Fenômeno Urbano*, Zahar: Rio de Janeiro, 1979.

SIMMEL, Georg. *Questões fundamentais da sociologia*, Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2006.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*, São Paulo: Editoras Unidas, 1996.

VIRILIO, Paul. *Velocidade e Política*, São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

WEBER, Max. *Economia e Sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva*, volume 2, Brasília,DF: Editora da Universidade de Brasília, 1999.