

MOBILIDADE URBANA  
E SOFRIMENTO:  
UMA ANÁLISE  
PSICOSSOCIAL DIANTE  
DOS USUÁRIOS  
DE TRANSPORTE  
PÚBLICO NA CIDADE  
DE SÃO PAULO



IV SICCAL

[ GT3 - TERRITÓRIO E CONFLITOS URBANOS ]

Isaac Vitório Correia Ferraz

*Pontifícia Universidade Católica de São Paulo*

**[ RESUMO ABSTRACT RESUMEN ]**

A ideia é verificar a problemática psicossocial que inflige o usuário de transporte público na cidade de São Paulo. O espaço urbano visto como receptáculo da diversidade de classes sociais e tem, na propriedade da terra, o seu aporte de manifestação das diferenças. Um contexto que desencadeia um sofrimento: o indivíduo potencializa a sensação de vulnerabilidade, evidenciando uma estrutura social enfraquecida. A questão da mobilidade urbana sendo pautada em políticas públicas eficazes, ou melhor, na ausência delas, arraigando a construção de um cotidiano deficitário. O fator psicossocial sendo trabalhado como proveniente da maneira com a qual o Estado lida com ele: habitantes de lugares rotulados como “longe”, permeados por estigmas sempre depreciativos. Trata-se de um grande contingente populacional que vive em um estado de exceção.

**Palavras-chave:** Psicossocial. Sofrimento. Políticas públicas. Mobilidade urbana. Transporte público. São Paulo.

The idea is to verify the psychosocial problem that inflicts the public transport user in the city of São Paulo. The urban space seen as a receptacle of the diversity of social classes and has, in the property of the land, its contribution of manifestation of differences. A context that triggers suffering: the individual enhances the sense of vulnerability, showing a weakened social structure. The issue of urban mobility being based on effective public policies, or rather, in their absence, rooting the construction of a daily deficit. The psychosocial factor being worked on comes from the way the state deals with it: inhabitants of places labeled “far away,” permeated by ever derogatory stigmas. It is a large population that lives in a state of exception.

**Keywords:** Psychosocial. Suffering. Public policy. Urban mobility. Public transportation. Sao Paulo.

La idea es verificar el problema psicosocial que inflige al usuario del transporte público en la ciudad de São Paulo. El espacio urbano visto como un receptáculo de la diversidad de clases sociales y tiene, en la propiedad del terreno, su aporte de manifestación de diferencias. Un contexto que desencadena el sufrimiento: el individuo mejora la sensación de vulnerabilidad, mostrando una estructura social debilitada. La cuestión de la movilidad urbana se basa en políticas públicas efectivas o, en su defecto, enraiza la construcción de un déficit diario. El factor psicosocial en el que se trabaja proviene de la forma en que el estado lo trata: habitantes de lugares etiquetados como “lejanos”, impregnados de estigmas siempre despectivos. Es una gran población que vive en un estado de excepción.

**Palabras clave:** Psicosocial. Sufrimiento. Políticas públicas. Movilidad urbana. Transporte público. San Pablo.

## Introdução

---

Este artigo tem como objetivo compreender e trabalhar o sofrimento como um fator psicossocial que aflige o usuário do transporte público na cidade de São Paulo: sofrimento. A problemática da mobilidade urbana se faz presente e necessária durante toda discussão, assim como o questionamento por políticas públicas afirmativas direcionadas para solucionar os problemas.

Para tanto, a proposta é iniciar a discussão a partir de questões pertinentes ao espaço urbano, nas suas novas realidades em constante processo de metamorfose. Ao se pensar questões como crescimento populacional, violência e guerras, visualiza-se urbanização e urbanismo como um dos desafios do século XXI.

Estamos numa urbanização sem urbanismo. A partir de então, pensa-se o lugar do urbanismo, na maneira como é colocado, ou seja, para que ele seja decente, tem de haver estratégia, parcimônia, transparência e equidade, pontos que são todos ausentes. A cidade moderna resulta, historicamente, do desenvolvimento do processo de industrialização: mudanças tecnológicas na indústria, nos transportes, nas comunicações e nas técnicas construtivas, são os requisitos fundamentais ao crescimento urbano, e que não atende, ou melhor, questões essenciais ao bem-estar humano não foram contempladas.

Explicar o caos da cidade inserida num padrão sistemático de organização social e espacial requer uma análise aprofundada das questões pertinentes à mobilidade dentro dela. O uso do transporte

público é foco de interesse do estudo, como um meio para uso do espaço, este sendo de importância significativa como manifestação da vida cotidiana, afinal, é um elemento da luta de classes (Lefebvre, 2002). O indivíduo pensa com as categorizações da sociedade, de acordo como a sociedade lida com ele.

Abordado como um elemento chave para entender os mecanismos da sociedade contemporânea, o espaço urbano é associado a todas as outras esferas sociais, o que implica em dizer que ele não pode ser considerado uma totalidade em si, ao mesmo tempo em que não pode ser entendido como uma dimensão independente da economia (Lefebvre, 2002). O urbano compreendido como algo socialmente produzido (Castells, 1983), analisado como espaço da vida cotidiana na esfera do consumo, compreendendo, agora, os pormenores para o seu uso no tocante ao deslocamento populacional.

Tamanho deslocamento está inserido numa relação intrínseca entre políticas de uso do solo, transporte, aqui o público, e o trânsito. Em meio a esse contexto, temos o cerne, que é o usuário, o cidadão, o indivíduo, em que Norbert Elias (1994) aponta para a necessidade de não apenas analisar coletivamente, mas como os indivíduos estão se situando no meio deles.

Um contexto que desencadeia um **sofrimento**, uma realidade constantemente permeada de acasos: o indivíduo potencializa a sensação de vulnerabilidade na qual está inserido, evidenciando uma estrutura social enfraquecida, isto é, que vai além do político, chegando ao material, físico e psicológico, “um sujeito que é sujeitado

em redes contínuas de obediência, (...) subjetivado pela extração de verdade que lhe é imposta. (...) Constituição típica do sujeito ocidental moderno, que faz que o pastorado seja um dos momentos decisivos no história do poder nas sociedades ocidentais” (FOUCAULT, 2008, pp. 243-244). Sawaia (1999) apresenta como sofrimento ético-político, que “abrange as múltiplas afecções do corpo e da alma, que mutilam a vida de diferentes formas”, revelando “a tonalidade ética da vivência cotidiana da desigualdade social (...)” (p. 104).

Apresentado os fator psicossocial foco da análise, cabe, agora, um melhor aprofundamento, em alguns “potencializadores” para que se proceda tamanho sofrimento, tais como insegurança e medo, ao mesmo tempo que sempre intrínsecos e todos permeados pela afirmação de vulnerabilidade. Sendo assim, vai se evidenciando a investigação, que tem, na sua construção, um foco por buscar e evidenciar a dimensão de sofrimento e medo, bem como apresentar as consequências que tamanha somatória agregam ao usuário do transporte público na cidade de São Paulo.

1. A **insegurança** vista como um fator introdutório, que desencadeia sensações e processos distintos, visto que, não trata aqui apenas a relação com a violência em si, mas numa amplitude maior, um Estado que abandona, ou seja, a perda da sensação de liberdade, afinal, “ser livre (...) é ser capaz de questionar a política, de questionar a maneira como o poder é exercido (...). Esse questionamento implica nosso **ethos**, nossas maneiras de ser ou de tornarmos quem somos. A liberdade é, pois, uma questão ética”

(RAJCHMAN, 1993, p. 130). Trata-se de uma insegurança que se expande.

2. Seria inevitável desencadear no **medo**, o qual se faz contínuo, ininterrupto ao cotidiano, provocado por uma sensação crescente de caos e incerteza, sempre arraigada de incômodo, desembocando numa instabilidade em que “nada à nossa volta é fixo, nem sequer a direção da nossa viagem” (BAUMAN & MAURO, 2016, p. 24) numa constante reinvenção de sentido da palavra medo, fazendo com que o corpo passe a registrar e ser adquirido por um contexto que oprime, produzindo assim “um mundo sensorial e um mundo sensitivo” (LATOURETTE, 2004, p. 207) permeado pelo medo.

A concepção de crise necessita de ampliação, ela é sistêmica, “uma força que afirma sua autonomia sem qualquer teoria perceptível de si mesma e de sua ação sem projeto, mas com uma força de ação cujas consequências são dolorosamente visíveis” (BAUMAN & MAURO, 2016, p. 12). A ideia de dor é ampla: um sofrimento vigente, potencializado por um déficit de reconhecimento gerado pela ausência de políticas públicas direcionadas à resolução de tamanha problemática.

Trata-se de uma camada da população inserida num estado de exceção (Agamben, 2004). “A análise de políticas públicas não dispõe de uma teoria uniforme. No entanto, com a combinação moderna de métodos e um foco novo e peculiar, ela está contribuindo permanentemente para formação teórica, que também modifica nosso conhecimento sobre a política processual tradicional” (BEYNE, 1985, p. 23).

Apresentado o enfoque psicossocial do trabalho, segue-se, agora, rumo às questões urbanas:

- a) A necessidade entender a formação do espaço urbano, como ele foi pensado, ao mesmo tempo em que a abordagem mostra que a sociedade tem a sua própria história e trajetórias, o que implica em colocar que não cabe a comparação de determinadas realidades, mas sim, as especificidades dos processos, afinal, a grande riqueza das cidades está em sua diversidade;
- b) Busca-se evidenciar a disputa pela utilização do espaço urbano numa relação estabelecida entre sociedade e espaço. Cidades como estrutura física ou como sistema de organização social – processo social de produção desses espaços. Dessa forma, a elaboração para que se dê o deslocamento populacional, em seu meio, obedeceram a um processo: qual? Um espaço urbano que não aguenta flexibilidade social;
- c) É a necessidade de uma discussão de políticas públicas e governos locais direcionadas às questões pertinentes à mobilidade urbana na cidade de São Paulo. Como se dá a gestão social. Uma abordagem que mostre as suas aplicabilidades e os seus níveis de avanço dentro do espaço. É uma arena que tem, em seus atores, o grande alvo;
- d) O transporte público e o seu uso como uma ferramenta de análise específica na questão da mobilidade dentro do espaço urbano. As forças humanas vistas e tratadas como pessoais, ou seja, economia política urbana isenta de

valores que atendam o cidadão em sua qualidade de vida;

- e) Trata-se de uma abordagem assertiva, que proponha novas formas de uso de espaço, aqui, em especial, a partir da mobilidade urbana propiciada pelo uso de transporte público pensado a partir das necessidades dos seus habitantes.

## A cidade como um palco

---

Ao analisar a sociedade, observa-se as suas fraturas, a sua divisão em classes, e não como algo unificado, ou seja, a ciência dessa sociedade não tem apenas uma maneira de ser vista. A presente discussão é permeada pela evidência de rupturas sociais sempre atreladas a um mal-estar gerado pelas metrópoles, o que desencadeia num sofrimento psicológico eminente, ou seja, “a primazia da sociedade é reforçada, retrospectivamente, por aqueles processos psicológicos típicos, sem que aí se anuncie equilíbrio ou harmonia entre os indivíduos e a sociedade” (ADORNO, 2015, p. 129).

A partir dessa breve introdução e indo em busca pelas questões que justifiquem e contemplem o presente estudo, aqui proposto, que tem no fator psicossocial – sofrimento – o eixo de discussão, há de ser feita, mesmo que de maneira sucinta, um breve traçado de como a cidade foi pensada, afinal, o usuário do transporte público tem uma relação intrínseca com a mobilidade urbana. O objetivo de tal traçado se deve ao fato de melhor definir o que levou o espaço urbano a esta configuração no século XXI,

bem como justificar, ativamente, a sua relação direta com a problemática psicossocial da presente discussão.

Partindo da Idade Média até o seu final, a cidade era algo quase que orgânico. Do século XVI até o XIX, com a criação e consolidação dos Estados-Nação e consequente afirmação do poder do Estado, surgem fortes consequências no controle do comércio e na exploração de novos espaços além da Europa. Cidades mundiais como nós da mundialização do mundo. Há uma melhoria das comunicações da cidade com o seu entorno agrícola e da sua capacidade de armazenamento.

Do século XX, até os dias atuais, observamos o número crescente de “cidades globais” como espaços desnacionalizados, a construção de enclaves residenciais e o número acentuado de favelas: é o novo palco da luta de classes, ou seja, a divisão do trabalho que era dentro da fábrica, agora é no mundo.

Ao longo da sua história, o crescimento e a importância das cidades estiveram sempre associados. Elas podem ser vistas como uma resultante de atores individuais, “a vida, como multiplicidade heterogênea detentora de linhas de virtualidade, também produz singularidades, não somente clones, como quando está a serviço da sociedade mundial de controle. (...) O que está em jogo é o plano de produção, do coletivo” (ROMAGNOLI, 2007, p. 100). Sendo assim, mesmo com diversas formas de intervenção, quem regula essa arena é o mercado. Individual e social numa relação intrínseca, justificada por Freud (2011) que, “na vida psíquica do ser individual, o outro é, via de regra, considerado como

modelo, objeto, auxiliador e adversário, e, portanto, a psicologia individual é também, desde o início, psicologia social, num sentido ampliado, mas inteiramente justificado” (p. 10).

A sociedade é vista então como uma comunidade de produção e que, com o surgimento da globalização da economia, vem um efeito dominó, algo inevitável, trazendo, assim, dois aspectos críticos: concentração demográfica e níveis de atuação. Em se tratando de urbanização, o padrão desigual sempre se fez presente nas metrópoles brasileiras.

Direcionando ao nosso objeto de estudo, a cidade de São Paulo, a problemática da mobilidade cotidiana afeta, de maneira perversa, a população de menor renda. Isso se deve, diretamente, a dois fatores: distância entre moradia e local de trabalho, e condições precárias do uso e funcionamento do transporte público. Pode-se falar que, tamanha desigualdade social presente, está associada a uma crescente desigualdade ambiental urbana. O estudo da problemática psicossocial vai se justificando expressivamente.

O viés da discussão desemboca no tempo. O tempo de deslocamento dos trabalhadores é insalubre, o que compromete a sua produtividade enquanto força de trabalho. Sendo assim, a problemática da mobilidade vai ganhando impulso progressivamente notório, estabelecendo uma relação discursiva que remete aos três pilares e de forma concomitante: tempo, mobilidade e produtividade.

Falar em bem-estar do indivíduo passa a ser uma utopia e a sua identidade social é inserida num contexto opressor.

Tal construção é associada, também, ao seu lugar de moradia, gerando uma conotação que o define a partir da sua região, ou seja, a concepção de pobre não está somente associada à condição econômica em si, mas também atrelada a uma definição que o espaço urbano constitui de forma essencialmente depreciativa, produzindo um estigma (Goffman, 2004). Sendo assim, “a subjetividade, que parecia ter, nas novas tecnologias, um aliado no processo de desterritorialização e normadização, é, dessa forma, a maçada de paralisia, de modo tal que cada um (...) parece só possuir clichês psíquicos dentro de si” (PARENTE, 1993, p. 17).

Um ponto que não poderia deixar de ser apresentado, é a relação direta que o espaço urbano insere sobre o delineamento comportamental. Já apresentado o estigma construído, a vítima passa a se odiar, produzindo um auto-ódio, potencializando uma relação do Eu e do outro sempre inquietante, buscando refúgio entre iguais, o que gera um auto-refúgio (Castoriadis, 1992).

Todorov (2014), em sua análise sobre o lugar que a sociedade ocupa no homem, ele fala que esse indivíduo prefere se encontrar entre os seus, entre os seus grupos, realidade provocada pelo fato dele se sentir discriminado e se fechar, gerando um fundamentalismo, tronando-se também um preconceituoso. Sherif *et al* (1988) elabora uma teoria em que apresenta a discriminação como uma resultante das relações funcionais reais e, ao mesmo tempo, objetivas que são estabelecidas nas relações entre os diferentes grupos sociais. Dessa forma, “os lugares repercutem os embates entre os diversos atores e o território, como um todo, revela os movimentos de fundo da sociedade” (SANTOS, 2007, p. 79).

Seguindo por essa via, a cidade vem ilustrando diferentes modos de produção, como uma base na qual ele acontece, sendo isso um reflexo dos processos sociais, econômicos e políticos. A terra se torna um bem que se adquiriu no mercado, dessa forma, a terra urbana como um papel significativamente político.

Aproximar do eixo central deste escrito, é começar pelo Estado. É ele quem vai cuidar da infraestrutura, do transporte, desde que não haja um estrangulamento da força de trabalho, afinal, a especificidade da cidade é a reprodução coletiva da força de trabalho, um lugar, como dito antes, privilegiado da luta de classes. Weber (1999) aponta para a necessidade de um Estado com autoridade e poder de cumprir as suas decisões perante as empreitadas e tarefas que devem ser empreendidas, num enfoque em que a sua construção “proveria a tão necessária e desejada saída/fuga da condição de uma vulnerabilidade endêmica e sem perspectivas” (BAUMAN & MAURO, 2016, p. 20).

Abordando questões pertinentes à estrutura urbana, ela é toda constituída de partes que se relacionam, ou seja, entendê-la como espaço físico-territorial, constituída de elementos que representam uma aglomeração de atividades (Carlos, 2001), sendo que nenhuma destas é pura. Numa metrópole, seus elementos são aglomerações de alguma coisa e, ao mesmo tempo, geram disputa em suas dimensões. Sendo assim, prestígio não é um elemento dado, mas sim adquirido, e tem, na classe social, o movimento que mais amarra.

Produto de relações ligadas intrinsecamente à produção de riqueza e a circulação do capital, o espaço é produzido para

dar as condições necessárias à reprodução ampliada do capital e é, dessa forma, produzido como mercadoria (Gottdiener, 1993), onde, o espaço de consumo e o consumo do espaço, apresentam uma relação dialética. O espaço é produzido pela atuação do Estado, do Capital e da Sociedade. Nesse sentido, tem-se, no espaço, a ação do poder público, as necessidades de reprodução ampliada do capital e a própria realização da vida humana embutida neste processo de produção e consumo do espaço. É, sobretudo nas cidades (que atualmente assumem a forma de metrópoles), onde ocorrem, concretamente, as metamorfoses visíveis desse processo.

A dominação se dá através do espaço, ao mesmo tempo em que a locomoção humana procede através dele e, enfim, é a chave de toda disputa. As condições do deslocamento populacional e a problemática psicossocial que tudo isso acarreta, se justificam assim como foco da nossa análise.

A origem das viagens da grande massa trabalhadora acontece a partir de suas moradias rumo aos respectivos trabalhos, porém, o bom deslocamento só foi pensado, construído no sentido radial (Villaça, 1998), algo que, quase que em sua totalidade, já bem afastadas dos seus pontos de origem. Paralelo a tudo isso, em tempos de globalização, a relação tempo *versus* espaço se modifica, o que acarreta numa nova abordagem acerca da mobilidade urbana - a ideia de tempo é central em qualquer sociedade (Castoriadis, 1992). São os custos de acesso associados aos custos financeiros desprendidos pelo serviço, gerando assim uma “disciplina que foi internalizada nas massas do capitalismo vigente” (Mansano, 2009, p. 31).

São mecanismos de controle e dominação social num processo de desfaçatez de classe: as pessoas são, ao mesmo tempo, liberais e escravagistas - a mobilidade como um fator de estratificação (Bauman, 1999). Tamanha dificuldade gera novos comportamentos, novas atitudes, novas práticas (Berlin, 2002). É uma vulnerabilidade social agravada onde há uma naturalização dos acontecimentos, sendo que, o ideal, é um desvencilhar do pensar racional, cartesiano: a racionalidade como o grande aprisionador dos homens (Weber, 1999). Há a necessidade de se buscar mais soluções e não mais problemas (Morin, 1998). Qual a ideia de progresso?

A amarração dos elementos da estrutura urbana é notoriamente forte: as classes sociais estão sempre por trás e a cidade segue, cada vez mais, dividida segundo as suas classes. Dessa forma, foi criada a ideia de “longe”, mesmo que não seja (a ideia é a de afastar os indesejáveis). Isso se deve ao fato da ideologia estar a serviço da classe dominante, o que faz com que haja necessidade de interpretação, afinal, há versões da realidade, porém, versão dominante estabelece forças para se manter como verdade. É um processo de vitimar a partir de um discurso enganador, mas sem negar que há uma vulnerabilidade no sentido de desproteção social e econômica (Kowarick, 1981). Trata-se, aqui, de uma exclusão social. Cidadãos que estão à margem: econômica ou socialmente fragilizados e o Estado isento de políticas públicas eficazes e direcionadas a grupos menos favorecidos.

A cidade não foi pensada a partir da necessidade dos seus habitantes e, conseqüentemente, não considera o significado do espaço. Sendo assim, há que se fazer correções em processos já instaurados e



uma redução no excesso de burocracia e regulamentações. Pode-se partir de um planejamento que fosse mais instaurador, ou seja, acolher formas de planejamento mais participativo, numa projeção de um futuro para as cidades e soluções rápidas para o presente, aqui, em estudo, a cidade de São Paulo, aonde tem de ser feitas boas análises. Articulação entre a teoria e a realidade é necessária: se não tiver isso, não sai do nível da descrição; não se torna analítico (Morin, 1998). É uma constelação de fatores: não se encerra em um determinado fenômeno.

Um olhar consciente é um ponto de partida significativo, como uma nova forma de olhar a cidade, principalmente no tocante à relação tempo e espaço (Latour, 1996). Há de se valorizar as referências históricas locais num recuperar da dimensão “antropológica” do espaço (genealogias do território: afetivo, estético, social e histórico), considerar as subjetividades, algo como rever a definição clássica de cidade (Sennett, 2003).

Repensar os planos urbanos a partir da instabilidade e da complexidade das novas formações urbanas considerando a temporalidade presente, e assim pensar a cidade como um sistema aberto, uma forma de pulsar que não fale da totalidade social: produzir novas condições de equilíbrio social.

Há necessidade de novas modalidades. Para tanto, o fio condutor que está presente em todas as dimensões de nossas vidas, a racionalidade, algumas vezes nos impede de ter soluções para tratar a realidade (Weber, 1999). Dessa forma, ultrapassar os limites da lógica tradicional se faz necessário: buscar uma outra lógica para poder entender a sociedade, a sua divisão.

## Base teórica para a construção do artigo

---

Um trabalho que tem a sua origem na identificação humana e intelectual com problemáticas psicossociais relacionadas ao espaço urbano. A partir daí, as questões de mobilidade urbana vão-se fazendo presentes e têm, no uso do transporte público da cidade de São Paulo, o seu maior desafio. Os impactos sobre uso e apropriação do solo passam a tomar uma dimensão ampla de discussão, as quais estão sempre atreladas à maneira perversa com a qual o Estado atua. Sendo assim, as políticas públicas direcionadas à resolução de tamanha problemática permeiam todo o processo, ou melhor, na ausência delas.

“Desenhado” o contexto de como se deu o pensamento para a construção deste artigo foi se estruturando, a base teórica para a sua formulação foi se construindo progressivamente, seguindo uma sequência paralela à edificação da ideia. Dessa forma, a leitura prévia de autores se deu a partir de leituras básicas relacionadas à problemática psicossocial e sua amplitude, ou seja, não é um encontro das problemáticas psicossociais em específico, mas que vai além.

Num momento paralelo e sequencial, o espaço urbano, também em sua amplitude, vai se construindo teoricamente a partir de sucessivas leituras elencadas.

No tocante às políticas públicas, as suas formulações foram se construindo a cada momento, a cada leitura. Trata-se, aqui, de um trabalho que tem a problemática psicossocial como foco, ou seja, a necessidade por leituras relacionadas ao eixo central e no anseio por um aprofundamento

mais veemente, permeou todo o tempo. Justifica-se assim o fato que o trabalho e aprofundamento em alguns dos principais teóricos das políticas públicas.

Já delimitada a problemática psicossocial – sofrimento – as leituras agora se deram num caráter mais específico da discussão: atuando com autores que fundamentaram, justificaram a escolha, ou melhor, o encontro com a problemática em específico, afinal, chegar a ela não foi uma mera questão de escolha, mas sim de uma produção de conhecimento que desembocou nessa realidade encontrada e assim justificada no corpo do texto.

A pesquisa foi realizada com como preocupação central construída em decorrência do uso de transportes públicos, numa busca por fatores determinantes que fazem do seu uso um processo de degradação do ser humano, tanto em questões emocionais quanto físicas (Bauman, 2001). Há, dessa forma, uma inserção direta no comportamento do indivíduo, que pensa com as categorias de sua sociedade, de acordo a forma com a qual ela lida com ele, ficando assim pormenorizado em uma relação social, algo profundamente depreciativo: o pobre é definido pelo jeito com o qual o Estado lida com ele (Castoriadis, 1992).

O que se observa, ao nosso redor como um todo, é que existe uma significativa multidão subalterna aos mandos e domínios de uma elite minoritária e que detém o poder para que esse contexto se afirme e reafirme constantemente. É uma soberania que detém suas regras próprias e que elaboram regras direcionadas à grande massa. Com efeito direto, se estabelece uma dominação, ou seja, o ser humano se torna

capturado e nem pode dela fugir, ou seja, ficar fora, mas, sim, ser um ser que já é capturado por si só, tanto em condições físicas-materiais quanto sócio-emocionais.

Num primeiro momento da pesquisa, no intuito de aproximação com o objeto, foi analisado o espaço urbano em sua complexidade, na identificação de pontos simbólicos da cidade, nos quais puderam ser observados, também, elementos da obsolescência urbana. A cidade foi sendo pensada e assim a sua devida compreensão, o que levou o transporte público a se apresentar perante os seus usuários da maneira como se apresenta. ■

[ ISAAC VITÓRIO CORREIA FERRAZ ]

Doutorando em Psicologia Social com área de concentração em Psicologia Política e Mestre em Ciências Sociais com área de concentração em Sociologia, ambos pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, e Graduado em História pela Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia.  
E-mail: isaacferraz.contato@gmail.com

## Referências

---

- ADORNO, T. W. Pós-escrito. In: **Ensaio sobre Psicologia Social e Psicanálise**. (V. Freitas, Trad., pp. 127-135). São Paulo: UNESP, 2015.
- AGAMBEN, G. **Estado de Exceção**: Homo sacer II (v. 1). São Paulo: Boitempo Editorial, 2004.
- BAUMAN, Z. **Modernidade Líquida**. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.
- \_\_\_\_\_. **Globalização: as consequências humanas**. Rio de Janeiro: Zahar, 1999.
- BAUMAN, Z. & MAURO, E. **Babel**: entre a incerteza e a esperança. Rio de Janeiro: Zahar, 2016.
- BERLIN, I. O Divórcio entre as Ciências e as Humanidades. In: Berlin, I., **Estudos sobre a Humanidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
- BEYME, K. Von. **Policy Analysis and Traditionelle Politikwissenschaft**. In: Hans-Hermann Hartwich (org.): Policy-Forschung in der Bundesrepublik Deutschland. Ihr Selbstverständnis und ihr Verhältnis den Grundfragen der Politikwissenschaft. Opladen: Westdeutscher Verlag, 1985, p. 7 - 29.
- CARLOS, A. F. **Espaço-Tempo na Metrópole**: a fragmentação da vida cotidiana. São Paulo: Contexto, 2001.
- CASTELLS, M. **A Questão Urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.
- CASTORIADIS, C. **O Mundo Fragmentado**: As Encruzilhadas do Labirinto III. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.
- ELIAS, N. **A Sociedade dos Indivíduos**. Rio de Janeiro: Zahar, 1994.
- EUFRÁSIO, M. **Estrutura urbana e ecologia humana**: a Escola sociológica de Chicago (1915-1940). São Paulo: Editora 34, 1999.
- FERRAZ, I. V. C. **Lutas, Glórias e Desencantos**: a peregrinação do retirante nordestino para São Paulo nas décadas de 1950 e 1960. 2012. Dissertação (Mestrado) - PUCSP.
- FOUCAULT, M. **Segurança, Território, População**. São Paulo: Martins Fontes, 2008.
- GOFFMAN, E. **Estigma**: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada. 4.ed. Sabotagem, 2004.

- GOTTDIENER, M. **A Produção Social do Espaço Urbano**. São Paulo : Edusp, 1993.
- KOWARICK, L. **Capitalismo e Marginalidade na América Latina**. 3.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.
- LEFEBVRE, H. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002.
- LATOUR, B. **Jamais fomos modernos**. Rio de Janeiro: Editora 34, 1996.
- \_\_\_\_\_. **How to talk about the body**. In: Body & Society. v. 10, n. 2-3, p. 205-229, 2004.
- MANSANO, S. R. V. **Sorria, você está sendo controlado: resistência e poder na sociedade de controle**. São Paulo: Sammus Editorial, 2009.
- MARX, K. & ENGELS, F. **A Ideologia Alemã**. Portugal: Presença, 1974.
- MORIN, E. Sociologia. **A Sociologia do microssocial ao macroplanetário**. 3.ed. Lisboa: Publicações Europa - América, 1998.
- PARENTE, A. (Org.). **Os paradoxos da imagem-máquina**. In: Imagem-Máquina. Rio de Janeiro: Editora 34, 1993.
- RAJCHMAN, J. **Eros e Verdade: Lacan, Foucault e a questão da ética**. Rio de Janeiro: Zahar, 1993.
- ROMAGNOLI, R. C. **A Invenção como Resistência: por uma clínica menor**. Vivência, 2007.
- ROUANET, S. P. **Mal-Estar na Modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- FREUD, S. Psicologia das massas e análise do eu. In: **Psicologia das massas e análise do eu e outros textos (1920-1923)**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.
- SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: razão e emoção, técnica e tempo**. São Paulo: Hucitec, 1996.
- \_\_\_\_\_. **Por um Outra Globalização: do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Record, 2007.
- SAWAIA, B. B. O sofrimento ético-político como categoria de análise da dialética exclusão/inclusão. In: Sawaia, I. (Org.), **As artimanhas da exclusão: análise psicossocial e ética da desigualdade social**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1999.
- SENNETT, R. **A Corrosão do Caráter**. Consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo. Rio de Janeiro: Zahar, 2003.

SINGER, P. **Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana**. São Paulo: Editora Nacional, 1968.

SHERIF, M., HARVEY, O. J., WHITE, B. J., HOOD, W. R. & SHERIF, C. W. **The Robber's cave experiment**: Intergroup conflict and cooperation. Middletown: Wesleyan University Press, 1988.

TODOROV, T. **A Vida em Comum**: ensaio de antropologia geral. São Paulo: Editora UNESP, 2014.

VILLAÇA, F. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Nobel, 1998.

WEBER, M. **Conceito e categorias de cidade**. In: Weber, Max. Economia e Sociedade. Brasília: UNB, 1999.