

(\*) *Isaurora Cláudia Martins de Freitas* é Doutora em Sociologia pela Universidade Federal do Ceará (UFC), professora adjunta da Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA) e líder do Grupo de Estudos e Pesquisas sobre Culturas Juvenis (GEPECJU). @ - isaurora68@gmail.com *José Ricardo Marques Braga* é Graduado em Ciências Sociais pela UVA e ex-bolsista de iniciação científica pelo CNPq na pesquisa “Mobilidade Estudantil e Transporte Universitário na Região Norte do Ceará”, coordenada pela Profa. Isaurora Cláudia Martins de Freitas, entre agosto de 2010 e julho de 2012. @ - ricardo\_sociologia@hotmail.com

# Os universitários viajantes: suas práticas e sociabilidades(\*\*)

## Travelling university students, their practices and sociabilities

Isaurora Cláudia Martins de Freitas\*  
José Ricardo Marques Braga\*

**RESUMO:** O artigo identifica e analisa, por meio de uma abordagem qualitativa, as práticas e as sociabilidades que tomam lugar no interior dos ônibus universitários da região norte do Ceará. Jovens de mais de cinquenta municípios circunvizinhos a Sobral que almejam o acesso ao ensino superior nesta cidade se deslocam diariamente de seus municípios de origem em ônibus fretados ou cedidos pelas prefeituras municipais. As viagens diárias, que chegam a durar até cinco horas (ida e volta), fazem com que o ônibus se torne um meio social onde diversas práticas e formas de sociabilidade florescem. No trajeto, os estudantes inventam formas de passar o tempo e criam modos de organização para melhor conduzir a convivência que dura o tempo do curso superior que frequentam. Partindo de um diálogo teórico com Augé, Certeau, Simmel, entre outros autores, percebemos que os “usos” que os jovens fazem dos ônibus fazem com estes deixem de ser apenas um meio de transporte e se transformem em “espaço” repleto de práticas e astúcias através das quais os jovens tecem no cotidiano um modo muito peculiar de ser universitário.

**Palavras-chave:**  
jovens;  
universitários  
viajantes; práticas;  
sociabilidades;  
mobilidade

## I ntrodução

No texto que segue apresentamos parte dos resultados de uma pesquisa<sup>1</sup> desenvolvida na região norte do Ceará, tomando como campo empírico os ônibus que transportam diariamente os universitários de mais de 50 municípios até a cidade de Sobral (maior da Região, distante 232 km de Fortaleza) e como interlocutores os jovens que neles viajam. Nosso intuito, ao lançarmos um “olhar intrometido e comprometido” (PAIS, 2006) para

(\*\*) Uma versão preliminar deste texto foi apresentada no III Seminário Nacional Violência e Conflitos Sociais: ilegalismos e lugares morais (Fortaleza, 2011) com o título Práticas e Sociabilidades Juvenis nos Trans-

esses espaços, é analisar as práticas e sociabilidades que neles tomam lugar, para compreendermos de que modo elas contribuem para a tessitura de um modo muito peculiar de ser jovem universitário, modo este constituído a partir do contexto das políticas de educação superior no País, que criam uma realidade marcada pela desigualdade nas condições de acesso e permanência dos jovens neste nível de ensino.

Nesse sentido, pontuamos que o contexto histórico, social e político no qual a nossa pesquisa se insere é o das reformas da educação superior levadas a cabo, sobretudo, a partir do governo Lula (2003-2011). Tais reformas apostaram na elevação das taxas de escolarização de nível superior via expansão de vagas através de estratégias como: implantação de ações afirmativas, criação de novas universidades federais e a ampliação das já existentes pela implantação de *campi* avançados, sobretudo em cidades do interior. Não podemos deixar de citar o incentivo dado, pelo referido governo, ao processo de mercantilização da educação, iniciado por seu antecessor Fernando Henrique Cardoso (1995-2003), ao criar, no final de 2004, o Programa Universidade para Todos (PROUNI)<sup>2</sup>, através do qual o governo passou a conceder bolsas (integrais e parciais) a estudantes de graduação em instituições privadas de ensino superior. Segundo Gonçalves (2008), o PROUNI ampliou o modelo do Fundo de Financiamento ao Estudante do Ensino Superior (FIES)<sup>3</sup>, ferindo, assim, os princípios da reforma que elegia as instituições públicas como referência.

Sobral foi um dos municípios contemplados com a política de expansão. De modo que a Cidade, que até o ano de 2001 contava apenas com a Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA), recebeu um campus da Universidade Federal do Ceará, um campus do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Ceará (IFC) e várias Instituições de Ensino Superior (IES) privadas, entre faculdades e institutos. Além disso, a UVA teve suas matrículas ampliadas. Atualmente são cerca de 15.000 estudantes matriculados nos cursos de graduação das IES localizadas na Cidade, sem contar com as matrículas em cursos de graduação à distância e em cursos de pós-graduação *stricto sensu*<sup>4</sup> e *lato sensu*. O maior contingente de graduandos está concentrado na UVA, que responde por 64,4% das vagas ofertadas em cursos presenciais, com 9.271 alunos<sup>5</sup>.

Para Milton Santos (2012), a medida da cidadania dos indivíduos é dada pela localização no território. Assim, “a possibilidade de ser mais, ou menos, cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está” (SANTOS, 2012, p. 107). Partindo desta premissa, podemos dizer que o fato de morar numa pequena cidade do interior, onde as condições de

portes Universitários. Disponível on line em: <http://www.lev.ufc.br/iiiseminario/wp-content/uploads/2013/06/PR%C3%81TICAS-E-SOCIABILIDADES-JUVENIS-NOS-TRANSPORTES-UNIVERSIT%C3%81RIOS.pdf> Naquela ocasião a pesquisa ainda não havia sido finalizada e, portanto, alguns dados e discussões teóricas foram acrescentados nesta versão.

1 Ver nota anterior.

20 Prouni foi instituído por medida provisória em vigor a partir de dezembro de 2004 e regulamentado pela Lei 11.096 em janeiro de 2005.

3 Financia o ensino superior para estudantes que não tenham condições de arcar com os custos de formação e estejam regularmente matriculados em instituições cadastradas no programa e com avaliação positiva nos processos conduzidos pelo Ministério da Educação.

4 Das IES sediadas em Sobral apenas a UVA e a UFC possuem cursos de mestrado. A UFC possui dois mestrados e a UVA dois.

5 Dados do semestre 2013.1. Fonte: pesquisa direta.

acessibilidade a bens e serviços são difíceis, representa uma desvantagem para os jovens universitários do nosso estudo. As suas oportunidades são escassas se comparadas com as dos jovens que moram nas capitais ou mesmo em cidades médias como Sobral.

A grande oferta de vagas concentrada em uma única cidade, aliada à falta de políticas de assistência estudantil<sup>6</sup> para um público que majoritariamente advém de famílias de baixa renda dos diversos municípios da região norte do Estado, contribui para o surgimento do tipo de universitário aqui apresentado: aqueles que experimentam a mobilidade intermunicipal cotidiana a que resolvemos chamar de universitários viajantes. A expressão é utilizada para diferenciá-los dos universitários que moram em Sobral e que, portanto, experimentam duas outras situações: morar com os pais ou, no caso dos que vêm de outras cidades, coabitar com outros jovens nas chamadas “repúblicas estudantis”<sup>7</sup>.

A pesquisa foi realizada mediante aplicação de técnicas qualitativas, especialmente a observação participante, que nos permitiu concretizar as três etapas apontadas por Oliveira (1998) como constitutivas da construção do conhecimento nas disciplinas sociais: o olhar, o ouvir e o escrever, tão necessários à interpretação das “teias de significados” (WEBER, 1995; GEERTZ, 2008) emaranhadas nas tramas do cotidiano dos transportes. A observação foi feita ao longo das viagens realizadas nos ônibus de alguns dos municípios que enviam estudantes a Sobral todos os dias. Dentre eles, Tinguá, Acaraú, Marco, Viçosa do Ceará, Hidrolândia, Camocim, Ubajara, Itapajé, Irauçuba, Santa Quitéria e Ipu. Além da observação, as entrevistas semi-estruturadas (combinando questões abertas e fechadas), realizadas com estudantes da UVA, foram fundamentais para a construção das nossas análises.

Do ponto de vista teórico, partimos de alguns pressupostos. O primeiro deles é o de que a juventude é uma construção social diversa e plural (BOURDIEU, 1983; MARGULIS & URRESTI, 1996; PAIS, 2003), portanto, se existem várias formas de ser jovem, os jovens de que trata esta pesquisa experimentam um modo muito peculiar de ser jovem universitário, diferenciando-se dos universitários que moram na cidade sede da universidade, por exemplo. Em segundo lugar, entendemos que a mobilidade cotidiana experimentada por uma parcela dos estudantes da UVA marca suas vidas de diversas formas e em diferentes graus, pois a mobilidade é um complexo fenômeno social que possui múltiplas naturezas, origens, periodicidades e sentidos que, para além das dimensões física, corporal e econômica, inclui as dimensões cultural, afetiva, imaginária, espacial e individual (CRESSWELL, 2006; URRY, 2007). Assim sendo, nas viagens universitárias emergem vivências através

6 Nenhuma das IES de Sobral oferece até o momento residências e restaurantes universitários.

7 Em Sobral, o que o que chamamos de repúblicas estudantis são casas ou apartamentos alugados e mantidos pelos próprios estudantes, já que as IES da cidade não oferecem residências universitárias. Sobre os universitários que moram em repúblicas estudantis em Sobral ver FREITAS, MENEZES, 2008 e FREITAS, 2012.

das quais se constitui a “identidade” do universitário formada, sobretudo, na interação com os pares que, de acordo com Simmel (1983), constitui o fundamento da sociabilidade. É a partir das interações entre si que os jovens constroem e compartilham significados, lançando mão de inúmeras “astúcias” e “modos de fazer” (CERTEAU, 1996) que permitem formar e transformar os contextos nos quais se movimentam.

Entendendo que os usos que os indivíduos fazem dos lugares é o que os transforma e (re)significa, concebemos, assim como Certeau (1996), que a trama do cotidiano tem sua tessitura constituída nas inúmeras práticas ou maneiras de fazer que tomam lugar nos transportes universitários analisados. Nesta perspectiva, notamos que o cotidiano é reinventado por estes jovens sob a invisibilidade que, aparentemente, caracteriza tais viagens. Buscamos neste trabalho perscrutar as criações anônimas que nascem neste contexto de mobilidade estudantil, apontando que as práticas cotidianas dos estudantes não são fixas, mas móveis e flexíveis. Neste sentido, apresentamos, na primeira parte do texto, as práticas identificadas ao longo das viagens, no interior dos transportes observados. Na segunda parte, o foco são as interações entre os universitários viajantes no espaço/tempo das viagens.

## Práticas nos transportes universitários

Os ônibus universitários, dependendo da duração do percurso entre a cidade de origem e Sobral, se transmutam. Passam de meio de transporte a “espaços” onde tomam lugar o lazer, o debate, os estudos, as amizades, os namoros e as festas. Para quem mora em uma cidade como Viçosa do Ceará, por exemplo, encravada no topo da Serra da Ibiapaba, a 117 km de Sobral, a viagem, dadas as condições do transporte e à subida da Serra, pode levar até cinco horas (ida e volta). No trajeto, os estudantes inventam formas de aproveitar o tempo e criam determinados modos de organização para melhor conduzir a convivência que dura o tempo do curso superior que frequentam, ou seja, de quatro a cinco anos.

De acordo com Augé (1994), os transportes coletivos seriam exemplos de “não-lugares”, ou seja, ponto de passagem, destinado à individualidade solitária, ao provisório, ao efêmero e, por isso mesmo, desprovido de todas as referências que caracterizariam os lugares. Em seu estudo sobre o metrô de Paris, o autor enfatiza o que chama de “paradoxo ritual” desse meio de transporte: o fato de ser ao mesmo tempo coletivo (devido à aglomeração de pessoas em seu espaço e às leis que codificam e ordenam os comportamentos de todos os passageiros) e individual, já que, segundo ele, as viagens de metrô sempre são vividas subjetivamente, individualmente. Portanto,

para ele, a palavra que melhor descreveria o fenômeno social do metrô seria “solidões”. Solidões no plural para dar conta do caráter limite da aglomeração imposta pela dimensão dos vagões e pelos horários de trabalho que determinam a frequência e o tipo de contato que cria um modo de relação fortuito e fugaz (AUGÉ, 2002, p. 56).

Observando os ônibus universitários foi possível percebermos que as práticas e formas de sociabilidade estabelecidas dentro deles transformam em “lugares” (identitários, relacionais e históricos) os veículos utilizados nas viagens universitárias. (FREITAS, 2008).

Pesquisas realizadas em transportes públicos por pesquisadores brasileiros enfatizam as sociabilidades constituídas nesses espaços. No entanto, consideramos que, no caso dos transportes estudados por nós, as sociabilidades se dão de forma mais intensa e as relações ali estabelecidas são mais duradouras que as verificadas em outros tipos de transporte coletivo. Isso acontece porque o uso que se faz deles é diferente, por exemplo, daqueles estudados por Janice Caiafa (2002) e por Alcântara Jr. (2011): os ônibus urbanos do Rio de Janeiro, no primeiro estudo, e os de São Paulo, no segundo. Nos ônibus universitários, a convivência diária, que dura em média quatro anos, faz com que os jovens vivam e experimentem esse espaço de forma distinta, pois, conforme Freitas (2008),

O fato de viajarem todos os dias no mesmo ônibus, no mesmo horário e para um mesmo destino faz com que todos se conheçam. Rostos novos aparecem a cada início de semestre, mas, mesmo estes, podem ser velhos conhecidos, já que nas cidades pequenas é comum que a maioria das pessoas se conheça (FREITAS, 2008, p.08).

Práticas e sociabilidades surgem a partir dessa maneira particular de experimentar o transporte, já que se entregar ao convívio com os pares configura-se como uma das possibilidades oferecidas no decurso da viagem para passar ou aproveitar o tempo. Os ônibus universitários possuem vida. Vida que a estudante do município de Itapajé descreve da seguinte forma:

A gente conhece outro, conversa. Porque a gente tem tempo pra isso, porque a gente viaja duas horas de ida, duas horas de volta. Então a gente tem um contato um com o outro e existem também muitas coisas boas dentro do ônibus, né? [...] É uma vida que há dentro do ônibus, né? As pessoas comem dentro do ônibus, as pessoas dormem

dentro do ônibus, namoram dentro do ônibus, né? Brincam dentro do ônibus, fazem festas, vivem. Vivem dentro do ônibus. (Janaína, estudante de Letras da UVA).

Podemos perceber que o ônibus é vivenciado e visto como uma micro-sociedade, não só pelas práticas que lá se constituem, mas também pelo surgimento de relações dos mais variados matizes, sejam elas, de amizade, namoro, conflito ou indiferença. No decorrer da pesquisa empírica, além dessas relações, mapeamos e classificamos as principais práticas realizadas pelos jovens universitários: práticas de descanso, práticas de lazer, práticas religiosas, práticas comerciais, práticas de estudo e práticas de alimentação. Esta classificação não é estanque, pois uma mesma prática pode ser ao mesmo tempo de descanso e lazer.

Muitos estudantes que se submetem a tais viagens possuem, além dos estudos, outras atividades em seus municípios, já que a maioria é oriunda de famílias de baixa renda<sup>8</sup>, sendo, portanto, obrigados a trabalhar para garantir seu sustento. Assim sendo, o trabalho e os estudos (incluindo aí as viagens) tornam suas rotinas bastante cansativas. Em muitos casos, o único horário em que um pequeno repouso é possível é no decorrer da viagem, quando se recostam em suas poltronas e se entregam ao sono, isso para aqueles que conseguem ir sentados, pois, como em muitos transportes o número de estudantes é maior que o de poltronas, alguns viajam em pé e, quando o sono chega, cochilam em pé mesmo ou em posições extremamente desconfortáveis como deitados sobre o motor ou sentados nos corredores e batentes dos veículos. Uns ainda colocam seus fones de ouvido<sup>9</sup> para escutar suas músicas preferidas e dormir ao som destas. Cena bastante comum nesses transportes, constituindo-se, portanto, numa prática de descanso facilmente observável.

Em alguns municípios, fazer silêncio é regra tanto na viagem de ida como na de volta. Na ida, por conta dos que precisam estudar ou descansar e na volta porque quase todos estão exaustos da dupla jornada trabalho/estudo. Obviamente existem exceções e, geralmente, nas viagens de volta da sexta-feira, tudo é permitido, já que no sábado não trabalham nem estudam.

No espaço do ônibus, o tempo é capturado e fixado. Por esse motivo, Alcântara Jr. (2011, p. 134) afirma que os ônibus são “um ambiente social de confinamento social temporário”. Para os universitários viajantes, esse confinamento é diário, faz parte de suas rotinas.

Uma vez dentro do veículo e iniciada a viagem os jovens ficam confinados e esperam o tempo da viagem

8 De acordo com o UVA em Números 2011 (levantamento realizado pela Pró-Reitoria de Planejamento da UVA), 74,94% dos graduandos possui renda familiar de até três salários mínimos e 55,19% deles trabalham.

9 Os fones de ouvidos são muito usados por esses estudantes, já que grande parte dos ônibus possui som, que é controlado pelos motoristas, geralmente num volume muito alto. Para não escutar essas músicas ou mesmo as conversas dos colegas utilizam os fones.

se completar para que retomem o contato físico com o mundo exterior que só se apresenta ao longo do percurso através das paisagens que deslizam às margens da estrada, emolduradas pelas janelas (FREITAS, 2008, p.09).

O trecho abaixo, retirado do poema “Janelas de um Viajante”, escrito pelo estudante Lucas Samuel, morador de Camocim, que cursa Ciências Sociais na UVA, diz muito sobre isso:

Atrás do vidro das janelas  
A melodia fúnebre do motor me acompanha na longa jornada  
Mais ainda quando são dias solitários  
Mas quando a aglomeração me distrai  
Nesses dias tudo é esquecido  
O som não é ouvido e a paisagem não é contemplada  
É quando os dias são de silêncio e solidão que assisto ao filme que se repete a cada dia  
E mesmo cansado, nunca me canso das sessões  
De tempos em tempos as cenas mudam  
O verde, o cinza e os tons de azul dão lugar a um cenário multicolor  
Das cidades que parecem serem fantasmas  
Habitadas por zumbis sadios, mudos e aparentemente sem alma  
As sensações não ultrapassam o vidro das janelas

(Poema postado no dia 29/04/2010 no blog Expresso das Quatro<sup>10</sup>)

O poema atesta a sensação de confinamento, mas também o prazer e a distração de compartilhar as viagens com os amigos nos dias de “aglomeração”.

Apesar do cansaço que esses itinerários proporcionam, alguns estudantes (geralmente aqueles que não trabalham) vivem o espaço/tempo da viagem como lazer. Assim, fazer festinhas de comemoração de aniversário ou outro tipo de data, jogar cartas, contar piadas, ouvir música e cantar, conversar, assistir filmes em *notebooks*, fazer paradas no meio da estrada para beber e comer são as principais práticas de lazer observadas nesse contexto. Em alguns ônibus, como os das cidades de Itapajé e Tianguá, os estudantes até enfeitam o transporte com balões e papéis na comemoração do aniversário de algum colega ou mesmo do motorista. No ônibus do município de Cariré também foi observada uma decoração para os festejos juninos, onde as pessoas se confraternizavam com comidas e bebidas (não alcoólicas). As paradas no meio da estrada, em algum posto, por exemplo, também são bastante comuns, onde todos descem e compram lanches.

10 Disponível em: [www.expressodasquatro.blogspot.com](http://www.expressodasquatro.blogspot.com)

O transporte do município de Marco é um dos mais animados, chegando até mesmo a se transformar em boate nas viagens de volta da sexta-feira. Adriano, estudante do curso de Filosofia, do referido município relata: “Quase todos os dias era praticamente uma festa dentro do ônibus, passava dos limites. Com direito a tudo, a bebida, a dança, a música, tudo. Muito barulho, muita descontração.”

Nos transportes aqui tratados, observamos também a emergência de relacionamentos afetivo-amorosos, onde pessoas se conhecem ao longo das viagens, começam a namorar no interior do veículo e juntam-se em matrimônio no decorrer do tempo da graduação. Na pesquisa conhecemos alguns casais com esta história em comum.

Nas observações, conversas informais e mesmo nas entrevistas realizadas, constatamos que namorar é uma prática recorrente no interior do veículo, como afirma um estudante de Acaraú:

No início é bastante cansativo. Muitas vezes você quer desistir da Universidade, quer parar, quer procurar outra coisa, quer trabalhar, quer trancar a universidade. Mas com um mês, dois, você acaba se adaptando a essa viagem, acaba conhecendo novas pessoas, fazendo novos amigos, acaba rolando também as paqueras dentro do ônibus, há o namoro, acaba rolando também isso (Anderson, estudante do curso de Física na UVA).

A indumentária, nesse contexto, adquire importância significativa, principalmente para as meninas, que se vestem não apenas com o objetivo de ir à universidade, mas também com vistas a chamar atenção dos garotos dentro do transporte. O jogo da sedução é vivido intensamente nesses veículos, constituindo-se, para muitos, como uma das melhores oportunidades que o percurso oferece ao viajante. A paquera aparece como algo bastante atrativo nesse contexto e o próprio namoro, no interior do veículo, assume um significado interessante, pois, longe do olhar dos pais, no escurinho do ônibus, há oportunidade, inclusive, para a troca de carícias mais íntimas. Nas viagens realizadas no ônibus de Camocim, foi possível observar que alguns casais costumam levar lençóis para, embaixo deles, namorar mais à vontade quando a noite cai.

O deslocar-se para estudar em outra cidade é vivido por alguns como grande esforço e sofrimento, para outros é tomado como oportunidade de diversão e lazer, algo escasso em suas cidades de origem<sup>11</sup>. Desta forma, podemos

11 As cidades de origem desses estudantes são de pequeno porte e não possuem, em sua maioria, oportunidades de lazer e divertimento para os jovens, muitos deles são oriundos da zona rural dos municípios onde as opções de lazer são mais escassas ainda..



apreender o lazer como um dos artefatos da cultura juvenil universitária que se constitui nos transportes estudantis, mantendo, assim, “relações sutis e profundas” (DUMAZEDIER, 1979, p. 20) com as atividades acadêmicas ou até mesmo confundindo-se com estas.

Em nossa sociedade, onde o lazer e o “não lazer” estão circunscritos por uma linha tênue, podemos observar que as fronteiras entre atividades laborais ou de estudos e as práticas de lazer estão cada vez mais intrincadas. O ir à universidade, mesmo em condições infaustas, torna-se momento de entretenimento para alguns.

De acordo com Roger Sue (1980), o lazer pressupõe “um sentimento de liberdade da pessoa no exercício duma atividade” (SUE, 1980, p. 03), pois mesmo aquelas atividades adversas em sua realização, no caso as atividades acadêmicas, podem tornar-se momento de lazer. Tudo depende de como o indivíduo se comporta frente a ela. No tocante a esses universitários que enfrentam horas e horas de viagem, muitas vezes em situações desconfortáveis e submetidos a vários riscos durante o trajeto, observamos um estado de espírito que transforma essas atividades que, à primeira vista são laboriosas e cansativas, em momentos de descontração. É o que nos informa a estudante da cidade de Santa Quitéria:

O que eu mais gosto nessas viagens eu acho que é a convivência com as pessoas, tem muita gente que eu via assim no município no dia a dia e tal e não falava, não conversava e no ônibus a gente está conhecendo novas pessoas, vai se entrosando mais. Tem muitos momentos bons, de diversão, de bate-papo, que acaba compensando o sofrimento da viagem (Lúcia, estudante de Ciências Sociais na UVA).

Práticas religiosas também foram observadas ao longo das viagens. Nos transportes dos municípios de Santa Quitéria e Marco, por exemplo, alguns jovens costumam rezar o terço a partir das 18h00, considerada na tradição católica a “hora do anjo”, numa referência ao momento em que o anjo Gabriel anunciou a gravidez de Maria. No ônibus de Itapajé, jovens evangélicos costumam entregar aos colegas panfletos com conteúdos bíblicos<sup>12</sup>. Tais fatos demonstram que as práticas trazidas do meio social no qual esses jovens estão inseridos são reproduzidas no interior dos veículos.

Outro elemento de nossa sociedade “reproduzido” nesse tipo de transporte são as práticas comerciais. Vários produtos são comercializados pelos jovens

12 Segundo eles, isso é um mandamento de Deus: pregar a palavra de Deus aos que não o conhecem.

dentro dos ônibus, constituindo-se como fonte de renda para os estudantes, haja vista que as oportunidades de emprego em suas cidades são escassas. Podemos verificar a venda de chocolates, doces, *lingeries* e roupas, bem como a revenda de produtos, sobretudo cosméticos, por meio de revistas e catálogos. As práticas comerciais podem ser vistas em grande parte dos transportes. Tendo em vista a superlotação de quase todos os transportes aqui referidos, observamos até mesmo a comercialização de assentos dentro dos ônibus entre os estudantes, como nos relata o estudante do município de Irauçuba:

Aí, às vezes quando eu venho em pé tem um colega meu que eu compro, sabe? Eu pago ele, aí eu compro a cadeira dele aí eu venho sentado e ele vem em pé. Eu prefiro pagar que vir em pé, porque também eu passo o dia trabalhando e tal. Eu paguei, da ultima vez, eu paguei quatro reais (Rafael, estudante de Direito na UVA).

Nos ônibus há lugar também para as atividades acadêmicas. Devido ao tempo escasso, ocasionado pelo acúmulo de atividades e, sobretudo, pelo longo tempo das viagens, os estudantes procuram colocar as leituras em dia. Assim sendo, as horas passadas dentro do ônibus configuram-se como tempo precioso para quem, além de estudar, ainda trabalha, como é o caso da estudante do município de Irauçuba:

Teve uma época que eu só conseguia estudar dentro do ônibus, eu trabalhava dois expedientes e saia do trabalho praticamente na hora de ir pra faculdade, e o tempo que eu tinha pra estudar era dentro do ônibus (Paula, estudante de Administração na UVA).

Para outros, o tempo da viagem é computado como tempo da universidade que também agrega conhecimento e crescimento pessoal e intelectual e, por isto, o ônibus é uma extensão do ambiente universitário. É que afirma o estudante de Acaraú:

[...] sobre o transporte eu queria dizer que é uma extensão da universidade, é um local também de conhecimento onde você se desenvolve muito. Essas horas não são como muita gente diz, (...) horas perdidas, (...) horas que você poderia tá estudando; são (...) horas que com certeza aumenta o seu, o seu conhecimento, o seu convívio, tudo isso vai, vai lhe ajudar a lhe formar um, um estudante (Lucas Eduardo, estudante de Ciências Sociais na UVA).

O tempo da viagem, portanto, seria um tempo morto e improdutivo se não fosse aproveitado das mais diferentes formas e o transporte seria apenas um meio de locomoção.

De acordo com Carlos (2007), o sentido dos “lugares” é criado pelas relações que os indivíduos estabelecem com eles e com as pessoas que neles habitam. Portanto, “o lugar só pode ser compreendido em suas referências, que não são específicas de uma função ou de uma forma, mas produzidas por um conjunto de sentidos, impressos pelo uso” (CARLOS, 2007, p.12). É isso que esses jovens comunicam a nossa ver e é isso que faz a riqueza e a peculiaridade desse modo específico de ser universitário.

Diante do exposto, podemos dizer que, no percurso de ida e volta à universidade, os ônibus universitários ganham uma dimensão social e cultural. Neles verificamos, sobretudo, a invenção de um cotidiano muito peculiar, mediante práticas realizadas pelos estudantes e dos usos que eles fazem desses veículos. Concebidos inicialmente para ser apenas um meio de locomoção, os transportes se transmutam em “espaço”, lugar praticado, na acepção de Certeau (1998) onde as práticas e “artes de fazer” marcam as relações dos indivíduos entre si e com a ordem.

Partindo deste pressuposto, analisaremos a seguir como se dão as relações interpessoais circunscritas a essas micro-sociedades, bem como seus desdobramentos.

## Entre afetos e conflitos: as sociabilidades nos transportes

Nesta parte do trabalho trataremos das modalidades de interação verificadas nos transportes aqui referidos, já que, de acordo com Elias (1994), a realidade é criada através das interações humanas. Como já citamos acima, os ônibus universitários são utilizados e vivenciados de forma diferente de outros meios de transporte, pois neles o fato dos viajantes serem todos estudantes universitários e viajarem todos os dias juntos faz com que floresçam nesses ambientes diversas práticas e modos de interação, o que para Simmel (2006) constitui a própria noção de sociedade.

Tomando o conceito de sociabilidade, elaborado inicialmente por Simmel (2006), entendemo-la como tipo puro de relação social, com um fim em si mesmo, onde o estar junto com o outro é a única finalidade. Podemos perceber a centralidade que a noção de interação tem na teoria simmeliana nas palavras do próprio autor:

Quando os homens se encontram em reuniões econômicas ou irmandades de sangue, em comunidades de culto ou bandos de assaltantes, isso é sempre o resultado das necessidades e de interesses específicos. Só que, para além desses conteúdos específicos, todas essas formas de socição são acompanhadas por um sentimento e por uma satisfação de estar justamente socializado, pelo valor da formação da sociedade enquanto tal. (SIMMEL, 2006, p. 64).

Assim, para o autor, a sociabilidade nasce quando os conteúdos e os interesses materiais ou individuais são diluídos e o estar junto se sobrepõe a esses conteúdos e interesses. O prazer se dá única e exclusivamente por ocasião da união, sem o imperativo de alguma razão ou propósito final, sustentando-se da relação com a realidade tal qual uma obra de arte (SIMMEL, 2006). Ainda de acordo com o autor, “a sociabilidade [...] não tem qualquer finalidade objetiva, qualquer conteúdo ou qualquer resultado” (SIMMEL, 2006, p. 66).

A sociabilidade, no contexto dos transportes universitários, mostra-se relevante uma vez que a “natureza social” dos indivíduos aflora sobremaneira no convívio nesse meio social. A importância das relações interpessoais é notada quando os estudantes nos relatam o prazer de encontrar-se na presença de seus colegas. Estar na parada onde se espera o ônibus, por exemplo, torna-se um momento de deleite na companhia de seus pares. Alguns (evidentemente os que não trabalham) até procuram chegar mais cedo para bater papo com os colegas, colocar as conversas em dia e essas conversas se estendem muitas vezes até a chegada a Sobral. Durante o trajeto, podemos notar estudantes transitando por todo o veículo, conversando com grande parte do grupo. Essas aproximações interpessoais proporcionam grande prazer durante o tempo despendido na viagem. O impulso sociável, a busca pela proximidade são vividos em níveis diferentes, assim sendo, existem indivíduos também que possuem maior dificuldade em estabelecer laços sociais.

Uma importante característica da sociabilidade é sua natureza democrática. Podemos constatar, segundo Simmel, que o fomento da sociabilidade é o “impulso sociável”, que é regido pela seguinte lei: “cada qual deve satisfazer esse impulso à medida que for compatível com a satisfação do mesmo impulso nos outros” (SIMMEL, 2006, p. 69). Trata-se de oferecer valores para reciprocamente recebê-los. Assim sendo, aquele indivíduo que quer receber valores sociáveis, como alegria, deve primeiramente oferecê-los. Para Simmel, na sociabilidade, o sujeito apenas recebe aquilo que garante ao outro.

Constatamos que nos transportes observados, o sujeito que convive no seu grupo, com pessoas com quem possui mais afinidade e está em contato maior, se relaciona com pessoas de outros grupos de forma diferente, pois destes não recebem a mesma atenção. Enquanto o seu envolvimento com pessoas mais próximas é de afeto, alegria, brincadeira etc., seu relacionamento com pessoas mais distantes é marcado pela formalidade ou até mesmo pela hostilidade, pois os valores recebidos nesse tipo de relação são outros.

A formação de grupos dentro do conjunto maior é perceptível. Pessoas com afinidades entre si vão se juntando, formando grupos e territórios distintos no espaço do ônibus. Os que sentam na frente, por exemplo, se comportam diferente da “turma do fundão”, ou seja, os que ocupam a parte de trás do veículo e são assim chamados por serem mais dados à bagunça, ao barulho e à diversão.

Podemos pensar as relações sociais entre os estudantes de um mesmo município como simétricas, uma vez que todos são pertencentes ao mesmo grupo (são todos universitários do mesmo município). Entretanto, a partir da observação feita nos transportes, ressaltamos que o grupo, aparentemente homogêneo, apresenta várias segmentações. Além da distinção pelo lugar que costumam ocupar no território do veículo, a distinção pelo tempo de universidade é uma das mais visíveis. Os atritos entre novatos e veteranos são um fenômeno constante nos transportes universitários, como podemos notar na fala de alguns estudantes:

Na época, entre os alunos que já eram veteranos, a gente notava via que eles se achavam com mais direitos [...] com mais [...] autoridade. (João, estudante de Ciências Sociais na UVA, do município de Tianguá).

Tem os novatos e tem os veteranos. Aí os veteranos têm, eles tem uma certa unidade no que diz respeito ao que eles chamam de manter o ônibus calado. Eles querem ser como se fossem nossos pais. Dos novatos. Já nós novatos nós acha que o ônibus num é só um lugar pra gente ficar sentado, parecendo que morreu todo mundo lá dentro. A gente acha que a gente tem que conversar, até porque demora muito até chegar lá. Aí os grupinhos é como se fosse pra criticar na verdade (Valéria, estudante de Filosofia na UVA, do município de Itapajé).

Essa divisão nos remete à distinção verificada por Elias e Scotson (2000) em “Os Estabelecidos e os *Outsiders*” onde, ao analisarem uma pequena

comunidade inglesa, perceberam que o grupo estabelecido, ou seja, o que morava há mais tempo no local, lançava estigmas de inferioridade sobre os moradores mais recentes (*outsiders*), através das redes de solidariedade e, sobretudo, da fofoca, embora não houvesse nenhuma diferença entre os grupos, a não ser o tempo de moradia.

De acordo com Simmel (Idem), sempre existe um fator de diferenciação entre as pessoas para que possa haver as ‘relações entre iguais’. Novatos relacionam-se normalmente com outros novatos, pois muitas vezes são excluídos, ao menos simbolicamente, do contato com os demais.

Outros parâmetros são tidos em consideração para divisões grupais. Dentre os quais destacamos, além do tempo de viagem, outras segmentações, tais como a separação por cursos de graduação, por instituição de ensino<sup>13</sup>, por campus, por afinidades pessoais, idade, condição social entre outros. É comum haver grupos separados, bem delimitados por esses critérios. Isso é notado pelos universitários principalmente no que se refere aos alunos das faculdades privadas. É perceptível pelas observações e também captado pelos discursos que os estudantes das instituições particulares restringem seu círculo social entre eles. Segundo uma estudante de Itapajé:

Pessoal do Luciano (**Faculdade Luciano Feijão, instituição privada**), principalmente, não se ‘misturam’ com a gente não. Geralmente eles ficam só no grupinho deles. Não são todos, mas isso existe sim. Muita gente percebe. (Luciana, 22 anos, estudante do curso de Letras, grifo nosso).

Entendemos que, apesar de certa simetria existente nas relações entre esses estudantes, podemos nitidamente demarcar alguns grupos menores que se distinguem pela posse de mesmo “capital simbólico”. De acordo com Heitor Frúgoli (2007), na interação entre essas redes de indivíduos são definidas “simbolicamente certas diferenças socioculturais” (FRÚGOLI, 2007, p. 25). Quando essa qualidade “intraclassista” da sociabilidade é rompida, isto é, grupos com diferentes capitais culturais passam a interagir, deflagram-se vários conflitos. No caso dos transportes universitários, é comum grupos de estudantes, por exemplo, entrarem em conflito por conta do barulho feito no transporte ou qualquer outro assunto que diga respeito ao conjunto como um todo. Os mais animados geralmente sentam na parte de trás, conversando em tom alto, ouvindo música em seus celulares, conversando ou jogando. As pessoas da frente, que gostam de ir estudando, dormindo, descansando, se incomodam com o barulho emitido pela “turma do fundão”. Daí, também, surgem conflitos, frutos das diferenças culturais e pessoais e de afinidades entre os indivíduos que partilham esse espaço.

13 Os transportes universitários a que esse trabalho se refere não transportam apenas estudantes da UVA, mas também de outras IES sediadas em Sobral, como UFC, IFCE e algumas faculdades privadas.

De acordo com Simmel, o conflito não é nocivo à vida social, ao contrário, torna-a cada vez mais rica e plena, colaborando para a integração grupal. Para o autor, “o conflito está assim destinado a resolver dualismos divergentes; é um modo de conseguir algum tipo de unidade [...] o próprio conflito resolve a tensão entre contrastes” (SIMMEL, 1983, p. 122, 123). Trata-se, portanto, de um fenômeno que “à primeira vista parece desassociação, mas na verdade é uma das formas elementares de socialização” (SIMMEL, 1983, p. 128).

Um acentuado elemento da sociabilidade notada nos transportes observados é a conversação que, carregando consigo a referência de autonomia, não tem sua importância no conteúdo e sim no próprio discurso. Seu sentido encontra-se na troca de ideias. O objeto da conversação, que é apenas um meio, é variável e ocasional, o que confirma sua fraqueza em detrimento da finalidade estabelecida. De acordo com Simmel,

[...] se, na seriedade da vida, os seres humanos conversam a respeito de um tema do qual partilham ou sobre o qual querem se entender, na vida sociável, o discurso se torna um fim em si mesmo - mas não no sentido naturalista, como no palavrório, e sim como arte de conversar, com suas próprias leis artísticas. (2006, p. 75).

Notamos que as conversas nos transportes universitários existem independentes dos conteúdos. Existem para preencher lacunas que a falta de contato com o mundo exterior ocasiona. Existem também para aprofundar laços que, no mundo exterior, não encontram espaço para serem aprofundados devido à falta de tempo das pessoas nas suas cidades de origem, pois trabalham ou se dedicam à família e aos afazeres domésticos. As conversas abordam infinitos assuntos e adquirem contornos bem particulares. Podem acontecer entre duas pessoas, ou entre um grupo maior, podem ser discretas ou descontroladas, chamando, assim, a atenção de todos no veículo. Versam sobre os mais diversos assuntos: futebol, política, problemas da cidade, os estudos e o próprio transporte. O tempo da viagem é, portanto, o tempo que sobra, inclusive para fazer e cultivar amizades e amores e construir aprendizados, como observa o estudante de Acaraú:

Nessa viagem o que ocorre: uns cochilam um pouco, outros conversam um pouco, outros dormem um pouco, uns leem um livro, outros vão contando piadas, vão contando histórias. E também ao mesmo tempo há discussões políticas sobre a cidade, questão social da cidade, o que poder ser melhorado, questões sobre

educação. Então, há dentro do ônibus esses debates, esses conflitos, uns discordam de algumas colocações, então é bem interessante o que ocorre dentro do ônibus em termos de conhecimento (Anderson, estudante do curso de Física na UVA).

Apesar dos conflitos que às vezes surgem, entre a turma da frente e a do fundão, entre calouros e veteranos, entre os estudantes da UVA e o das IES privadas ou entre os que possuem divergências políticas, as falas dos estudantes revelam a importância do estar junto e de ter um bom relacionamento com todos. Ser amigo, simpático, cumprimentar os colegas é algo vital e prazeroso para grande parte dos estudantes que compartilham as viagens. É o que mostra um estudante do município de Itapajé:

Aqui, assim, a galera toda se dá bem, geralmente não tem conflito não. Se dar bem entre a gente é importante. É bom você chegar, cumprimentar todos, ter sempre um sorriso no rosto. Saber cativar as pessoas, ser amigo mesmo, já que a gente tá aqui todo dia. (Luís, 21 anos, estudante do curso de Ciências Contábeis)

O importante é manter as relações com seus pares, em tal contexto e aprender a conviver é lição que vêm com o tempo de viagem. Caiafa (2002) afirma que a relação com o espaço do ônibus e com as pessoas com quem se partilha a viagem impulsionam experiências de si. A viagem em si e seu percurso pode ser pensada como uma prática vivida e “reconhecida em pequenos atos corriqueiros e aparentemente sem sentido que criam laços profundos de identidade” (CARLOS, 2007, p. 12) dos universitários viajantes entre si e com o próprio ônibus.

Assim, a materialidade do transporte e as interações que nele se criam marcam de diversas formas e em diferentes graus a vida dos universitários que neles viajam, diferenciando-os dos estudantes que não vivem essa experiência e imprimindo significados outros ao ser universitário (FREITAS, 2008).

## Considerações finais

De acordo com Berger (1986, p. 27), o *habitat* natural do sociólogo são todos os lugares de reunião humana. O bom sociólogo é aquele que é tomado de curiosidade “diante de uma porta fechada atrás da qual se ouçam vozes humanas” por imaginar que ali existe uma “faceta da vida humana ainda não percebida e entendida” (p.28). Nosso interesse em adentrar as portas dos transportes que conduzem os universitários dos diversos municípios da



região norte do Ceará às IES de Sobral todos os dias, surgiu desta crença e da percepção de que os ônibus universitários constituíam verdadeiras comunidades sobre rodas através das quais poderíamos acessar um modo muito peculiar de viver o tempo dos estudos universitários.

Em texto anterior, onde destacamos outras dimensões da vivência dos universitários viajantes, já ressaltamos que as práticas e relações que se apresentam no contexto destas viagens transformam e ressignificam não só o espaço dos transportes que vira lugar de socialização e vivência de experiências múltiplas, mas os próprios jovens que neles viajam. Seria improvável pensar que alguém possa ali entrar e sair da mesma forma que entrou (FREITAS et al, 2012, p. 19), pois, como afirma Ianni, “no curso da viagem há sempre alguma transfiguração, de tal modo que aquele que parte não é nunca o mesmo que regressa.” (2000, p.31). Os universitários com os quais tivemos contato nos deram testemunhos de muitas transfigurações em suas vidas a partir do momento em que entraram na universidade e, conseqüentemente, começaram a viajar para cumprir a graduação.

Acreditamos relevante o estudo das práticas e das sociabilidades nos transportes universitários que nascem em meio às dificuldades e às lutas enfrentadas diariamente no percurso destes jovens que desejam conquistar um diploma de nível superior. Captando a importância do “estar junto” num ambiente onde, à primeira vista, as relações interpessoais poderiam ser poucas ou mesmo inexistentes, acabamos por descobrir que a categoria estudante universitário abriga uma multiplicidade de situações e modos de ser que nos levou a perceber a heterogeneidade das juventudes universitárias. Essa que inclui as viagens cotidianas é apenas uma delas e, como já dito no início desse texto, não pode ser pensada sem a devida relação com as políticas de educação superior que geram diferenças nas formas de estar e permanecer na universidade, dependendo do lugar geográfico onde se vive.

**ABSTRACT:** The article identifies and analyzes, by means of a qualitative approach, the practices and the sociability that take place within the university buses of northern Ceará. Young people from more than 50 municipalities surrounding Sobral, who crave the access to higher education in this city, travel daily from their municipalities of origin in chartered buses or in buses made available by the municipal governments. The daily journeys, which may last up to five hours (round trip), make the bus a social environment, where various practices and forms of sociability flourish. During the trip, the students invent pastimes and create ways of organization to better their coexistence, which lasts for the duration of the course they are attending. Starting from a theoretical dialogue with Auge, Certeau and Simmel, among other authors, we have realized that the “uses” these young people make of these buses turn them into more than mere means of transportation, but a “space” full of practices and tricks through which these young people weave, in their everyday life, a very peculiar way of being a university student.

Artigo

Recebido: 17/05/2013

Aprovado: 26/06/2013

**Keywords:** youngs;  
travelling university  
students; practices;  
sociabilities;  
mobility

## Referências

- ALCÂNTARA JR. José. Sociabilidades em Ônibus Urbanos. São Luís, ADUFMA, 2011.
- AUGÉ, Marc. El Viajero Subterráneo: Un etnólogo em el metro. Barcelona, Gedisa Editorial, 2002.
- AUGÉ, Marc. Não-Lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade. 3 ed. São Paulo, Papyrus, 1994.
- BERGER, Peter L. Perspectivas Sociológicas: uma visão humanística. 28ed. Petrópolis : Vozes, 1986.
- BOURDIEU, Pierre. “A Juventude é Apenas uma Palavra”. In: BOURDIEU, Pierre. Questões de Sociologia. Trad. Jeni Vaitsman. Rio de Janeiro, Marco Zero, 1983.
- BRAGA, José Ricardo Marques; et al. Práticas e Sociabilidades Juvenis nos Transportes Universitários. III Seminário Internacional Violência e Conflitos Sociais: ilegalismos e lugares morais. Fortaleza, 2011. Disponível (on line) em: <http://www.lev.ufc.br/iiiseminario/wp-content/uploads/2013/06/PR%C3%81TICAS-E-SOCIABILIDADES-JUVENIS-NOS-TRANSPORTES-UNIVERSIT%C3%81RIOS.pdf>
- CAIAFA, Janice. Jornadas Urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Editora FGV, 2002.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. O Lugar no/do Mundo. São Paulo, FFLCH, 2007. Disponível (on line) em: <http://www.ffiich.usp.br/dg/gesp>
- CERTEAU, Michel de. A Invenção do Cotidiano: Artes de Fazer. 2 ed. Petrópolis, Vozes, 1996.
- CRESSWELL, Tim. On the Move: mobility in the modern western world. New York, Routledge, 2006.
- DUMAZEDIER, Joffre. Sociologia Empírica do Lazer. São Paulo, Perspectiva, 1979.
- ELIAS, Norbert & SCOTSON, John L. Os Estabelecidos e os Outsiders: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, 2000.

FREITAS, Isaurora Cláudia Martins de. “Repúblicas Estudantis: “A forma mais autêntica de viver o jeito universitário””. In: FREITAS, Nilson Almino; FREITAS, Isaurora Cláudia Martins de; MOTA, Francisco Alencar (Orgs). Olhares sobre o Norte do Ceará: A contribuição das Ciências Sociais. Sobral, Edições Universitárias, 2012.

FREITAS, Isaurora Cláudia Martins de. “O Transporte Universitário e a Constituição da Identidade Estudantil”. In: Atas do VI Congresso Português de Sociologia - Mundos Sociais: saberes e práticas. Lisboa, 2008. Disponível (on line) em: <http://www.aps.pt/vicongresso/pdfs/348.pdf>

FREITAS, Isaurora Cláudia Martins; CRUZ, Maria Lúcia Inês Fernandes; BRAGA, José Ricardo Marques. Estigmas, Hierarquias e Práticas de Poder num Contexto de Mobilidade Estudantil. XV Encontro de Ciências Sociais do Norte e Nordeste e Pré-ALAS Brasil. UFPI, Teresina-PI, 2012. Disponível (on line) em: <http://www.sinteseeventos.com.br/ciso/anaisxvciso/resumos/GT19-02.pdf>

FREITAS, Isaurora Cláudia Martins; MENEZES, Kímbelly Luisa Braga. Moradia e Transporte Estudantil: a experiência dos universitários da Região Norte do Ceará. *Essentia*, Sobral, ano 9, n° 2, dez.2007/maio 2008, pp. 103-119.

FRÚGOLI JÚNIOR, Heitor. Sociabilidade Urbana. Rio de Janeiro, Jorge Zahar, Ed., 2007.

GEERTZ, Clifford. A Interpretação das Culturas. 1ed. 13. Reimpressão. Rio de Janeiro, LCT, 2008.

GONÇALVES, S. A. Estado e Expansão do Ensino Superior Privado no Brasil: uma análise institucional dos anos de 1990. *Educar em Revista*, n. 31, Curitiba, Editora UFPR, 2008. pp. 91-111. Disponível (on line) em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=155014216007>

MARGULIS, Mario; URRESTI, Marcelo. “La Juventud es más que una Palabra”. In: MARGULIS, Mario (org.). *La Juventud es más que una Palabra*. Buenos Aires, Biblos, 1996.

OLIVEIRA, Roberto Cardoso. O Trabalho do Antropólogo. São Paulo, Editora UNESP/Paralelo 15, 1998.

PAIS, José Machado. *Culturas Juvenis*. 2 ed., Lisboa, Imprensa Nacional – Casa da Moeda, 2003.

\_\_\_\_\_. Nos Rastos da Solidão: deambulações sociológicas. Lisboa, Ambar, 2006.

SANTOS, Milton. O Espaço do Cidadão. 7ed. 1ª. Reimpressão. São Paulo, EDUSP, 2012.

SIMMEL, Georg. Questões Fundamentais da Sociologia: individuo e sociedade. Trad. Pedro Caldas, Rio de Janeiro: Jorge Zahar, Ed, 2006.

\_\_\_\_\_. Simmel: Sociologia. São Paulo, Ática, 1983. (Coleção Grandes Cientistas Sociais).

SUE, Roger. Le Loisir, Paris, PUF, 1980.

URRY, John. Mobilities. London, Polity, 2007.

WEBER, Max. Metodologia das Ciências Sociais: Parte 2. 2ed., São Paulo/Campinas, Cortez/UNICAMP, 1995.