



Modernidade à brasileira: socialidade nos trens da Supervia¹

João Maia²

Lilian Ribeiro³

Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ

Resumo

Neste artigo apresentamos alguns elementos da socialidade produzida nos transportes públicos e sua relação, muitas vezes contraditória, com o ideal de “cidade moderna”, composta por ambientes racionalizados. Nossa análise concentra-se nas interações entre passageiros, e deles com ambulantes, nos trens que circulam na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Buscamos compreender como, a partir de práticas de comunicação e consumo, esses espaços podem ser ressignificados no cotidiano da cidade, ganhando novas atribuições, que não apenas a de promover deslocamentos.

Palavras-chave: Comunicação; consumo; trem; modernidade; ambulantes.

Introdução

Pense na seguinte cena: partidas de sueca⁴ disputadas no vagão de um trem. Os grupos, não raro, são formados por estudantes. Mas também é possível ver (ou inferir pelas conversas ouvidas aqui e acolá) colegas de trabalho ou vizinhos que seguem juntos na composição aderindo ao carteado. O desafio é duplo: vencer a disputa e manter-se em pé com o balanço do trem ao longo da viagem. Muitas vezes, alguém de fora da partida se propõe a segurar o jogo. Quando essa figura não existe, é

¹Trabalho apresentado no Grupo de Trabalho Comunicação, Consumo e Subjetividade, do 5º Encontro de GTs -Comunicon, realizado nos dias 5, 6 e 7 de outubro de 2015.

²Professor Associado da Faculdade de Comunicação Social da Universidade do Estado do Rio de Janeiro – FCS/UERJ. Coordenador do Grupo de Pesquisa Comunicação, Arte e Cidade – CAC. cac_manguiera@hotmail.com

³Mestranda em Comunicação Social pelo Programa de Pós-Graduação em Comunicação da Universidade do Estado do Rio de Janeiro – PPGCOM/UERJ. Membro do Grupo de Pesquisa Comunicação, Arte e Cidade – CAC. ribeiro.lilian@gmail.com

⁴Jogo de cartas, em que são necessários quatro jogadores, divididos em duplas. Os integrantes das duplas devem permanecer um de frente para o outro ao longo da partida, mas não podem conversar entre si, nem ver quais são as cartas do parceiro.



preciso ter um jogador com ainda mais habilidade e equilíbrio, que seja capaz de cuidar das próprias cartas com uma mão e, com a outra, servir de mesa ao jogo.

É preciso ter técnica apurada e saber trabalhar em equipe para aventurar-se a jogar baralho no trem, principalmente quando a composição para em alguma estação de grande movimento. Nesses momentos, a “rivalidade” deve dar lugar ao apoio mútuo. Os braços se apoiam para garantir que a “rodinha de carteados” continue de pé. Eventualmente, essas partidas ganham até espectadores. Passageiros, que nada têm a ver com o grupo, observam em volta o desenrolar do jogo.

Para quem nunca andou de trem no Rio de Janeiro, e está acostumado a comportamentos mais “ortodoxos” em ambientes públicos de metrópoles ao redor do mundo, a cena acima descrita pode parecer mera peça de ficção. Ela é, no entanto, corriqueira nas composições da Supervia⁵ que circulam pela Região Metropolitana do Rio. Pretendemos discutir no presente artigo essas e outras experiências, registradas nos trens, que envolvem práticas comunicativas e de consumo e que criam novas formas de ser e estar junto no ambiente urbano, e, até mesmo, dinâmicas de lazer no transporte público.

A partir dessas e de outras cenas observadas nessas composições, buscamos compreender como se dá a socialidade nesses espaços, envolvendo passageiros e também ambulantes, e como esses mesmos espaços podem ser ressignificados no cotidiano da cidade, ganhando novas atribuições, que não apenas a de promover deslocamentos. Usamos o termo “socialidade” por entendermos como oportuna a diferenciação feita por Michel Maffesoli a respeito do assunto (MAFFESOLI, 1999). Para ele, a expressão “sociabilidade” remete à forma das relações sociais predominantes na modernidade, orientadas por um objetivo a atingir e determinadas por uma lógica econômica-política e/ ou uma visão moral. Em vez disso, na contemporaneidade, os laços entre os indivíduos estão mais voltados para o emocional que para o social, onde a prioridade é o estar-junto, a proximidade e a

⁵ Empresa concessionária que administra os trens que circulam na Região Metropolitana do Rio de Janeiro.



experiência coletiva. E é este modo de relacionar-se em sociedade que o autor chama de “socialidade”.

Antes porém, para chegar à reflexão das possibilidades de ação nos trens do Rio de Janeiro e dos usos diferenciados e criativos das composições, acreditamos ser importante refletir sobre que ideais estão conectados ao que “deveria ser” a função do transporte público numa cidade “moderna”.

Modernidade à brasileira

As ferrovias expandiram-se no Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX⁶. A estrada de Ferro Dom Pedro II, por exemplo, ligando Central a Queimados⁷, foi inaugurada em março de 1858. Já sua extensão entre Deodoro e Santa Cruz⁸ data de dezembro 1878. É também nesse período que começam a surgir as primeiras linhas de bonde na cidade (BARAT, 1975). Em 1859, é criada uma linha de bonde com tração animal, ligando a Praça Tiradentes com o alto da Tijuca. Já em 1892, a Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico instala um bonde de tração elétrica, percorrendo a Praia do Flamengo, o primeiro do tipo na América do Sul.

Esse período de expansão do transporte coletivo no Rio de Janeiro confunde-se com a aceleração de seu processo de urbanização e, sobretudo, com a busca brasileira por modernizar-se, numa tentativa de deixar os tempos de colônia para trás, seguindo as diretrizes das grandes metrópoles europeias. O Rio deveria transformar-se no símbolo maior da República que dava seus primeiros passos. Para tanto, o Brasil buscou importar um ideal de modernidade, como descrevem Angela Marques da Costa e Lilia Moritz Schwarcz, em “1890-1914: No tempo das certezas” (COSTA & SCHWARCZ, 2000).

O modelo progressista era o combustível das grandes transformações da Europa e, como quem corre para não perder o bonde da História, tentou ser absorvido

⁶ Disponível em 22/06/2015, no endereço eletrônico <http://www.supervia.com.br/historia2.php>.

⁷ Trecho hoje operado pela empresa Supervia e que faz parte do Ramal Japeri, que liga o Centro do Rio à Baixada Fluminense.

⁸ Trecho também operado atualmente pela empresa Supervia. Faz parte do Ramal Santa Cruz, que liga o Centro do Rio à Zona Oeste da capital fluminense.



pelos projetos urbanistas brasileiros. Essa modernidade de que falamos se constitui por um ardente desejo de domar a natureza, que as autoras classificam como a “utopia de uma época” e tem seu campo semântico formado por noções fundamentais como ciência, progresso, civilização e tecnologia.

A ciência, especialmente, surge nesse cenário como método eficaz de redução das incertezas. Sem que as grandes Guerras se avizinhassem no horizonte, o final do século XIX foi marcado pela crença em um progresso onde os conflitos estariam controlados pela ciência, pela tecnologia, pela capacidade do homem de domar o que, até então, parecia indomável. E se a ciência era o pilar da modernidade, a locomotiva era uma de suas demonstrações evidentes e simbólicas.

Vitória da “sciencia”, derrota do obscurantismo. Desaparecem as nuvens, e quem lidera a cena, para sempre, é o progresso e a civilização com seus símbolos diletos: a pilha, a locomotiva, o telégrafo, o navio a vapor, a luz elétrica. (...) Conhecido como a “era da sciencia”, o final do século XIX representa o momento do triunfo de uma certa modernidade que não podia esperar. *Catch me whocan*, dizia o cartaz singelamente disposto atrás da primeira locomotiva, como a comprovar que não havia como aguardar ou retardar o progresso. (...) Velocidade, rapidez eram os lemas desse momento, quando não pareciam existir barreiras a frear. (COSTA & SCHWARCZ, 2000, p. 9)

O tempo acelerado, típico da modernidade, alterou por sua vez a noção de espaço. Os sistemas de transporte estão diretamente relacionados a essa transformação, ao alterar as possibilidades de acesso das pessoas e de produtos a diferentes lugares. Mas não foram apenas as tecnologias que se transformaram. A ideia de racionalidade, que perpassa o conceito do que é ou não moderno, também modificou maneiras e comportamentos. Ou, pelo menos, mudou o que era considerado o padrão esperado de comportamento em determinados espaços.

O Brasil buscou empreender um projeto de modernidade a qualquer custo, importando teorias, tecnologias e comportamentos europeizados. No entanto, o que anunciava-se como progresso, também era marcado por uma ambiguidade entre inclusão e exclusão: enquanto incluía ao discurso de uma Era Republicana as ideias



de progresso e civilização, deixava boa parte da população de fora desse processo. O país que entrou no século XX queria-se moderno, mas mantinha muitas das estruturas próprias do mundo rural escravocrata e patriarcal. Uma sociedade que acabava de sair da escravidão, abandonando seus ex-escravos à própria sorte, é a mesma que falava sobre boas maneiras e modos civilizados no espaço público. É essa contradição entre o novo que se buscava e o velho que não se conseguia abandonar que marca o processo de urbanização de cidades como o Rio de Janeiro.

Machado de Assis publicou em 1883 uma crônica intitulada “Como comportar-se no bonde”. No novo meio de transporte, então em expansão no Rio de Janeiro, não era considerado de bom tom “...escarrar, abrir demais as pernas, ler jornais bem nas ventas dos vizinhos, importunar um desconhecido ou puxar conversa(...)” (COSTA & SCHWARCZ, 2000, p. 155). Vemos, portanto, que os novos tempos demandavam novas posturas no ambiente público. Em outras palavras, espaços racionalizados exigiam comportamentos igualmente racionalizados. As recomendações da crônica de Machado sugerem um indivíduo moderno que, em sua circulação pela cidade, não está propenso ao contato com o outro. O transporte tem como objetivo permitir o deslocamento e apenas isso. Não é destinado à conversação, à interpelação do desconhecido.

Também numa perspectiva histórica, Richard Sennett busca relacionar a racionalização dos espaços urbanos com o individualismo. A partir das concepções de cidade, o autor sugere algumas explicações para o fenômeno. Em “Carne e Pedra” (1997), ele conduz o leitor a uma reflexão sobre a relação entre a cidade e os corpos no mundo ocidental, e mostra como os projetos urbanísticos e suas tecnologias foram, ao longo do tempo, promovendo o que ele classifica como o individualismo urbano. Espaços que favoreciam os “ajuntamentos” foram cedendo lugar a amplas avenidas, que se colocam como espaços de passagem e da velocidade. Não do toque e do encontro, mas sim um favorecimento da apatia dos sentidos. Sennet argumenta que:



...no espaço urbano, o individualismo assumia um sentido particular. As cidades planejadas do século XIX pretendiam tanto facilitar a livre circulação das multidões quanto desencorajar os movimentos de grupos organizados. Corpos individuais que transitam pela cidade tornam-se gradualmente desligados dos lugares em que se movem e das pessoas com quem convivem nesses espaços, desvalorizando-os através da locomoção perdendo a noção de destino compartilhado. (SENNETT, 1997, p. 235)

A questão da conversação no espaço público foi uma grande transformação social observada por Sennett nas cidades modernas da Europa. O silêncio emerge como guardião da privacidade e pode ser notado com bastante clareza exatamente nos transportes de massa. Nos vagões ferroviários, alguns passageiros chegavam a ficar embaraçados por serem obrigados a encarar-se em silêncio durante várias horas. Esta é uma mudança radical no modo de estar e usar a cidade, como explica o autor:

(...) o silêncio passou a resguardar a privacidade. Mesmo nas ruas os transeuntes tornaram-se ciosos do direito de não sofrer a interpelação de estranhos; a conversa de um desconhecido foi encarada por uma violação. Antes, na Londres de Hogart ou na Paris de David, ocorria justamente o contrário: em público, as pessoas tinham a expectativa de abordar e serem abordadas. (SENNETT, 1997, p. 277)

Mas o fato de os projetos das cidades terem seguido uma lógica que favorece o individualismo não significa que todos os seus cidadãos cedam, o tempo todo, à apatia urbana. Para Michel Maffesoli, inclusive, é possível observar um declínio do individualismo na contemporaneidade (ou na “pós-modernidade”, como ele mesmo chama). Segundo ele, vivemos num tempo que tende a substituir o social racionalizado por um domínio da empatia. Acreditamos ainda que esse caráter contraditório da “modernidade à brasileira” é um componente que favorece uma socialidade que se dá em diferentes termos, que não correspondem necessariamente ao contato racionalizado, individualista, em busca da preservação da privacidade.

O cotidiano dos trens do Rio de Janeiro nos fornece inúmeros exemplos que confirmam essa hipótese e, além disso, nos revelam como a própria funcionalidade



dos espaços pode ser subvertida, ganhando novos usos, construídos no dia-a-dia metropolitano. Apresentaremos, então, alguns deles⁹.

“Quem é teu dono?”: o trem e seus usos

Trem lotado, fim de tarde, calor de início de verão no Rio de Janeiro. Um homem fala ao celular, em voz alta. Muito alta mesmo. Tanto que seria difícil que metade do vagão não ouvisse o que dizia, mesmo tendo a “concorrência vocal” dos ambulantes que anunciam seus produtos. De início, muitos passageiros mantêm um olhar “de paisagem”, como se não estivessem prestando a menor atenção no que acontecia. No entanto, a conversa passa a interessar vários daqueles que estavam espremidos no exíguo espaço do trem. O homem baixo e franzino pergunta a quem está do outro lado da linha, tom de voz sensual: *“Quem é teu dono? Pode falar... quem é teu dono?”*.

As risadas começam diante daquela curiosa exposição da intimidade no transporte de massa. Uma moça postada de frente para o homem ao celular começa a ficar vermelha, de tanto tentar controlar o riso já incontido. Mas ele não parece se incomodar com as reações. A conversa prossegue: *“Fala aí, pô... quem é teu dono? Ah, não! Tua mãe não vale!”*. O discurso dominador dá lugar a uma demonstração de insegurança: *“Ah, sei lá, vai que você ainda gosta do cara.”*.

A essa altura, quem está por perto no vagão já se envolveu na conversa. Enquanto ele ouve o que quem está do outro lado da linha diz, os risos dão lugar a um silêncio de expectativa e curiosidade, à espera de outros detalhes daquele romance. O homem volta a sensualizar: *“Tu se prepara, hein! Tô chegando pra acabar contigo hoje. Quero ver se aguenta!”*. O trem explode em risadas. Os passageiros já comentam uns com os outros sobre a cena. A ligação, antes inserida num contexto de

⁹ Os relatos apresentados neste artigo foram obtidos através de pesquisa de observação participante nos trens da Supervia, iniciada em março de 2014. Algumas informações foram coletadas durante entrevistas com passageiros.



sedução, se encerra com uma promessa de atenção doméstica: *“Tá bom, pode deixar que eu compro. Coca-cola e queijo prato, né?! Tá bom!”*.

Diante de um episódio como esse, nos perguntamos: onde está o silêncio protetor da privacidade no espaço público urbano? Onde está a preservação da intimidade típica do ideal de homem metropolitano moderno? Além de se expor àquela multidão, o homem que tentava seduzir alguém ao telefone acabou por se transformar em agente de socialidade, gerando diversas interações ao seu redor. Mais que isso: este homem divertiu algumas dezenas de ilustres desconhecidos.

O celular e outras tecnologias digitais, aliás, são elementos cada vez mais presentes e parte do cotidiano dos trens do Rio de Janeiro, a exemplo do que acontece no restante da cidade, compondo e alterando a maneira como as pessoas ocupam esses espaços. Até porque, falar ao celular é apenas uma das possibilidades de uso desse instrumento. Há os que ouvem música, os que acessam as redes sociais, aqueles que estudam, leem, veem TV ou vídeos na internet. Ocupando fisicamente o espaço do trem, estão conectados a todo um mundo lá fora. A ideia de que o transporte de massa funciona simples e unicamente como algo que permite deslocamentos entre diferentes pontos de uma cidade ou metrópole acaba sendo bagunçada por todos esses usos de um mesmo espaço e distintas formas de ocupar o tempo que, teoricamente, seria destinado ao deslocamento.

Interessa-nos especialmente compreender como que viajar no trem (ato que, em um raciocínio moderno, está muito vinculado à rotina de deslocamento casa-trabalho) pode também incluir experiências de lazer. Vale esclarecer que por “lazer” entendemos, a partir do que sugere CristianneLuce Gomes, a vivência de diversas práticas culturais (GOMES, 2004) e não apenas as institucionalizadas. Para a autora, o lazer é uma noção construída socialmente e que não está apartada da cultura.

Assim, o lazer é uma dimensão da cultura construída socialmente, em nosso contexto, a partir de quatro elementos inter-relacionados:

- *Tempo*, que corresponde ao usufruto do momento presente e não se limita aos períodos institucionalizados para o lazer (final de semana, férias, etc.).



- *Espaço-lugar*, que vai além do espaço físico por ser um “local” do qual os sujeitos se apropriam no sentido de transformá-lo em ponto de encontro (consigo, com o outro e com o mundo) e de convívio social para o lazer.
- *Manifestações culturais*, conteúdos vivenciados como fruição da cultura, seja como possibilidade de diversão, de descanso ou de desenvolvimento.
- *Ações* (ou atitude), que são fundadas no lúdico – entendido como expressão humana de significados da/na cultura referenciada ao brincar consigo, com o outro e com a realidade. (GOMES, 2004, p. 124)

Os ambulantes têm importante papel em várias dessas experiências que nos remetem ao lazer dentro dos trens. Alguns, com suas intervenções criativas e engraçadas transformam a experiência da viagem. A passageira Mariana Miranda¹⁰ nos conta sobre uma vendedora que se autointitula “A Negona do Trem”. Segundo ela, a mulher entra no trem, sempre no vagão feminino, normalmente entre as estações de São Francisco Xavier e Méier. Seu horário preferido é o do rush da volta pra casa, por volta das 18h. Mariana relata:

Ela entra e fica quietinha. Quando fecha a porta do vagão feminino, abarrotado, ela grita: “*Meninas, cheguei!*”. Aí todo mundo já começa a rir. No outro dia, ela tava vendendo um massageador por R\$ 10,00. Ela começou a falar um monte de doença: “*se você tem artrite, artrose, osteoporose...*” aí falou uma lista de mais umas dez doenças, “*...seus problemas acabaram! Tá aqui a solução! Massageador por R\$ 10,00*”. E ela passa e ainda fica colocando nas costas das mulheres, fazendo piadinhas. “*Ah, tá gostando, né? Tá precisando de um vibrador!*”

Há também os camelôs que levam música para dentro dos vagões. Alguns, cantando suas próprias canções ou improvisos para alavancar as vendas. O mais conhecido deles é Siderval Ferreira, o “Gordão do Trem”. Vídeos¹¹ de suas

¹⁰ Entrevista gravada no dia 10/10/2014.

¹¹ Um dos vídeos mais populares sobre o Gordão do Trem é intitulado “Gordão do Trem e seus chocolates – sucesso no ramal Japeri”. Disponível, em 04/02/2015, no endereço eletrônico <https://www.youtube.com/watch?v=DU3vR2MPaKE>.



performances foram parar na internet e fazem sucesso. Siderval, que já foi MC, tem como marca registrada um funk com a seguinte letra:

Não vem que não tem
Não vem que não tem
Quem quer comprar barato
Compra com o Gordão do Trem

Se liga, meu amigo
Preste muita atenção
O Gordão do Trem vem trazendo a promoção
Ele é muito chato, não deixa ninguém dormir
E se ninguém comprar
Vai falar até Japeri

A tática de Siderval parece ser a de divertir e de vender pelo cansaço”. Depois de cantar o funk, ela apresenta seu produto aos compradores e ataca a concorrência:

Nesta noite, eu estou trazendo para vocês um artigo de grande porte no cenário nacional. É o Sufflair da Nestlé, puro chocolate ao leite, derrete na boca, uma delícia. Tá aí, ó! De R\$ 3,00... Ei, você aí! Três reais a unidade na Loja Americana, na Casa & Vídeo, Sendas, Prezunic, Guanabara de Nova Iguaçu, Vianense, Cristal, Novo Mundo, Alto da Posse, Redentor, Magno de Carvalho, Chatuba de Mesquita, Max Rede, Rede Economia, Bom Marché, Intercontinental, Raul de Éden, Raul da Vila Norma, Cobal, Belford Roxo, rede de Supermercados Assaí, Atacadão Vicente de Carvalho, Walmart Campinho, Mundial, Abc, Zona Sul, Supermarket, Supermercados Campeão, Princesa, Unidos, Maringá, Makro Dutra, Comendador Soares, Manhoso, Cacua, Austin, Campo da Manha, Queimados, Merck, Chácara de Japeri, 2001 Central do Brasil, Casa do Sabão, Cabuçu, Supermercados Prix, Olinda, Nilópolis, Praça da Nazaré, Anchieta, Vianense, Rio do Pau, Chapadão, Casa do Biscoito, Turbo Mil, Vila Emil, Mercado do Seu Joaquim, Mercado do Seu Manoel, Real de Niterói, Atacadão Guadalupe...

Alguns passageiros riem, outros se manifestam dizendo que ele deveria “calar a boca”. Um homem, ironicamente, pergunta se ele poderia repetir tudo, o que provoca gargalhadas no vagão. Então, o Gordão do Trem complementa:



O resto dos mercados agora me falha a memória. De R\$ 3,00... Já tô terminando! De R\$ 3,00 a unidade em qualquer um desses mercados que eu acabei de citar. Filma a data aí meu patrão! Filma a data. Hoje, na mão... Hoje, na mão do Gordão, com a data da validade em dia... Ele não tá ouvindo ali. Até o dia cinco de maio do ano que vem, produto lícito, de boa procedência, com cupom fiscal, pra ninguém pensar que o caminhão tombou na Avenida Brasil. Na minha mão, vocês irão levar uma por R\$ 2,00 e três por R\$ 5,00, com IPI reduzido!

No trem, aliás, até pedinte pode virar atração. O passageiro Ricardo Porto, por exemplo, relata uma cena curiosa. Um homem entrou em uma composição do ramal Japeri. Nas mãos, uma casinha para cachorro, na outra uma coleira. Só aquilo já chamou a atenção de quem estava no trem. Foi então que o homem disse: *“Gente, como vocês tão vendo, eu já tenho a casinha e a coleira. No momento, só falta comprar o cachorro. Vocês podem me ajudar?”*.

Considerações finais

Como vimos, o espaço do transporte público pode ganhar diferentes usos e propiciar várias experiências, que não apenas a do deslocamento da massa. O vagão pode se transformar, até mesmo, no espaço do lazer, e de divertidos encontros entre passageiros e ambulantes. Só é possível entender como um mesmo espaço tem aspectos tão distintos ao observamos a maneira como ele é ocupado pelas pessoas. Para isso, é preciso ir além da determinação sobre a finalidade para qual ele foi concebido, como elemento urbano, integrante de um projeto mais amplo de cidade. É preciso compreender os usos que dele são feitos. O trem, por exemplo, foi concebido para transportar pessoas, mas não é apenas isso.

Observando ainda a atuação dos ambulantes nos trens, consideramos válido buscar, a partir dessas cenas cotidianas, ampliar a análise sobre os comportamentos de consumo. Enxergá-los unicamente como eventos econômicos não dá conta de tudo que ali está em jogo. Evidentemente, o ambulante quer vender e, quase sempre, quem



compra um produto busca nele algum tipo de satisfação ou conveniência. No entanto, não é possível ignorar os vínculos estabelecidos entre as pessoas, ainda que efêmeros.

Nessa experiência compartilhada coletivamente, nessa socialidade de que trata Maffesoli, não se vivencia apenas o serviço de transporte. Na interação entre passageiros e ambulantes, não se produz apenas uma troca de dinheiro e produto. Cria-se ali condições para uma experimentação diferente do espaço da cidade e de uma relação com o outro, ainda que desconhecido, contatos distantes do ideal moderno individualista e racionalizado. Nas brechas da contraditória “modernidade à brasileira”, podemos encontrar essa fronteira fluida entre ação de consumo e socialidade.

REFERÊNCIAS

BARAT, Josef. **Estrutura Metropolitana e sistema de transportes: estudo do caso do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1975.

COSTA, Angela Marques da & SCHWARCZ, Lilia Moritz. **1890-1914: no tempo das certezas**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

GOMES, ChristianneLuce. **Dicionário crítico do lazer**. Belo Horizonte: Autêntica, 2004.

MAFFESOLI, Michel. **O tempo das Tribos: o declínio do individualismo nas sociedades de massa**. Rio de Janeiro: Forense, 2014.

----- **O conhecimento comum: introdução à sociologia compreensiva**. Porto Alegre: Sulina, 2010.

----- **No fundo das aparências**. Petrópolis: Vozes, 1999.

SENNETT, Richard. **Carne e Pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental**. Rio de Janeiro: Record, 1997.