

# O locomover-se na cidade de São Paulo e a subjetividade: o motorneiro e o motoboy como metáforas da aceleração na metrópole

Luís Augusto De Mola Guisard\*

---

## Resumo

Este artigo propõe a reflexão da experiência contemporânea do tempo nas ruas da metrópole paulistana, especialmente no que se refere à sensação generalizada de pressa, fato socialmente construído. A aceleração do tempo cada vez maior, da época dos motorneiros à dos motoboys, resultou no esvaziamento da narrativa e da experiência partilhável.

Fruto do atual estágio da cidade, o personagem motoboy parece viver sob um constante risco, que vai além da morte física: o risco da morte simbólica. A história de São Paulo pela voz do motorneiro e do motoboy pode revelar que, nos cerca de 40 anos que separam estes dois personagens urbanos, a cidade vem se desumanizando e perdendo gradativamente aquilo que dá sentido ao convívio social, que é o encontro.

**Palavras-chave:** São Paulo; metrópole; tempo; trabalho; relações sociais.

## Abstract

This article proposes a reflection on the contemporary experience of time in the streets of Sao Paulo Metropolis, especially with regard to the general feeling of hurry, a fact socially constructed. The increasing acceleration of time, from the period of the motorman to that of the motoboy, resulted in the emptying both of the narrative and the shared experience.

Fruit of the current stage of the city, the motoboy character seems to live under a constant risk that goes beyond physical death: the risk of symbolic death. The history of Sao Paulo through by the voices of motorman and the motoboy may reveal that in about 40 years between these two urban characters the city is dehumanizing and gradually losing what gives meaning to social life, which is the face-to-face encounter.

**Keywords:** Sao Paulo; metropolis; time; work; social relationships.

---

\* Mestre em Sociologia pela USP, Professor de Sociologia, Filosofia e Metodologia da Pesquisa no curso de Direito da FMU e da UNIP. E-mail: luisguisard@terra.com.br

## Introdução

A relação com o tempo na modernidade capitalista se baseia na expressão “tempo é dinheiro”. Não se pode perder tempo. A vida fica, quase que inteiramente, à disposição do trabalho. Este artigo traz algumas ideias sobre a relação entre a aceleração de nossa experiência temporal nas ruas da metrópole paulistana – que é, ao mesmo tempo, coletiva e subjetiva – e a perda do valor da experiência partilhável.

Na cidade de São Paulo, os indivíduos deslocam-se cada vez mais e percorrem grandes extensões da cidade, gastando muitas horas do dia e reagindo a vários estímulos e choques próprios de uma megalópole. Vivenciam muitos acontecimentos, de forma crescentemente intensa, a cada dia, em meio a muita correria, muito trabalho, várias atividades aceleradas e chegam ao final do dia com uma sensação de vazio.

Todas as profissões que têm que lidar com a velocidade – e quase todas têm um componente de aceleração, seja no próprio ofício, seja no preparo para sua realização, como deslocamentos etc. – provocam um sentimento de vazio e inutilidade, em que a sensação de apenas “reagir” ocupa um significado mais real do que o “agir” propriamente. Existe uma sensação de que se perde muito tempo com inutilidades, ou seja, algumas atividades corriqueiras passam a assumir um significado de perda de tempo, pois agora tudo se contabiliza. Amplificando essa sensação de vazio, somos permanentemente convidados a usar também o tempo de folga da mesma maneira que usamos o tempo de trabalho. Os constantes e acelerados choques, estímulos e impactos que sofremos no dia-a-dia das ruas da metrópole afetam o nosso espaço íntimo – os devaneios, a imaginação – e, conseqüentemente, afetam o relacionamento com o “outro”. Para falar da perda da experiência numa sociedade da tecnologia a serviço da aceleração, Walter Benjamin usa uma imagem da primeira guerra mundial em que o soldado volta do fronte sem nada para contar, vazio de experiência.

[...] está claro que as ações da experiências estão em baixa, e isso numa geração que entre 1914 e 1918 viveu uma das terríveis experiências da história. Talvez isso não seja tão estranho como parece. Na época, já se podia notar que os combatentes tinham voltado silenciosos do campo de batalha. Mais pobres em experiências comunicáveis, e não mais ricos. Os livros de guerra que inundaram o mercado literário nos dez anos seguintes não

continham experiências transmissíveis de boca em boca. (1996, pp. 114-115)

A experiência é a possibilidade de o indivíduo narrar a sua própria história e transmiti-la para os outros, de modo que se crie uma espécie de corrente; é uma vida que se transmite.

## **O tempo na modernidade**

Já no século XIX era claramente perceptível um fenômeno dos mais característicos da modernidade: o ritmo extremamente acelerado da vida humana em todos os seus níveis de manifestação. Tome-se como exemplar nesse sentido a seguinte passagem de Nietzsche cujo caráter sociológico fica bastante evidente:

Lazer e ócio – Há uma selvageria pele-vermelha, própria do sangue indígena, no modo como os americanos buscam o ouro: e a asfixiante pressa com que trabalham – o vício peculiar ao Novo Mundo – já contamina a velha Europa, tornando-a selvagem e sobre ela espelhando uma singular ausência de espírito. As pessoas já se envergonham do descanso; a reflexão demorada quase produz remorso. Pensam com o relógio na mão enquanto almoçam, tendo os olhos voltados para os boletins da bolsa – vivem como alguém que a todo instante poderia “perder algo”. “Melhor fazer qualquer coisa do que nada” – este princípio é também uma corda, boa para liquidar toda cultura e gosto superior. (...) elas não têm tempo e energia para as cerimônias, para os rodeios da cortesia, para o *esprit* na conversa e para qualquer *otium* [ócio], afinal. Pois viver continuamente à caça de ganhos obriga a despender o espírito até à exaustão, sempre fingindo, fraudando, antecipando-se aos outros: a autêntica virtude, agora, é fazer algo em menos tempo que os demais. (2002, pp. 218-219)

Talvez essa percepção aguda de Nietzsche esteja ligada ao desenvolvimento tecnológico muito claro que atingia diretamente não só as forças produtivas, como também os meios de comunicação e transporte. É daquela época o surgimento do bonde, do trem, dos transportes coletivos cada vez mais motorizados e também dos transportes individualizados, como a bicicleta, cujo uso começou a se generalizar por volta de 1830, atendendo à crescente demanda por agilidade de deslocamento no espaço.

Walter Benjamin (1991) afirma que o marco histórico que concretiza esse tempo da pressa, vazio, abstrato, da tecnologia, aparece em 1855 na

exposição universal de mercadorias, numa Paris que foi urbanizada por Haussmann, abrindo grandes avenidas tanto para a livre circulação das mercadorias quanto para que se prevenisse o levantamento de barricadas.

Paralelamente, começaram a se fazer notar os efeitos angustiantes e torturantes da pressa na psique coletiva. O sentimento de urgência, a culpa por não trabalhar, o desconforto permanente pela “falta de tempo”.

Três autores foram especialmente importantes para uma caracterização mais precisa dos conceitos empregados nestes primeiros enfoques sobre “tempo”, “pressa” e “velocidade”: Thompson, Foucault e Virilio.

Antes de nos determos nesses três autores, consideremos, mesmo que brevemente, as características do tempo na Idade Média.

Parece que podemos concordar com a maioria dos estudiosos da temática “tempo e sociedade” quando afirmam que a distinção entre tempo linear e tempo cíclico é básica para a caracterização do tempo na modernidade ocidental. Segundo Le Goff,

o conflito entre o tempo da Igreja e o tempo dos mercadores afirma-se, pois, em plena Idade Média como um dos acontecimentos maiores da história mental destes séculos... (1980, p. 45)

A atividade mercantil acarreta uma forma nova de temporalidade, diferente das encontradas nas práticas cristãs, caracterizadas pela representação da eternidade, pela repetição ritual do sacrifício do filho de Deus e o que a ele pertence. No final desse processo surge uma nova modalidade de tempo – “linear, homogêneo, divisível, mensurável, analisável, calculável, previsível, enfim, racional – [ao qual] vai corresponder um objeto, símbolo por excelência dessa transformação social: o relógio” (Bruni, 1991, p. 158), que logo se revelará um instrumento privilegiado para o controle do tempo do trabalho.

Thompson (2005), em sua análise da mudança da apreensão do tempo na consolidação da sociedade industrial moderna nos séculos XIX e XX, descreve o contraste entre o trabalho rural e o fabril, marcado pela diferença de ritmos. No ambiente rural, os ritmos mais antigos ainda eram presentes e permitiam uma vivência mais alegre, uma satisfação psíquica, resultado da vivência de rituais e costumes rurais. Já no ambiente fabril, o ritmo acelerado do trabalho era marcado por um esvaziamento do prazer no trabalho, uma monotonia e pelo conflito de interesses entre o trabalhador e o empregador.

Esse autor ilustra o sentido do “tempo” desumanizado da situação fabril da Inglaterra do século XIX, o tempo reduzido a dinheiro: “O tempo é agora moeda: ninguém passa o tempo, e sim o gasta” (Thompson, 2005, p. 272). O sentido de tempo na escala “humana” e “natural” pertence a um passado sem retorno. A obra de Thompson conclama pela necessidade de recuperação da humanização que parece definitivamente perdida.

Ele discorre sobre a difusão dos relógios, a partir do século XIV. O relógio, inicialmente de um ponteiro apenas, começou a ser usado em igrejas e locais públicos das cidades e foi crescentemente assumindo maior importância. O tempo, antes marcado por tarefas, passa a ser contado, de maneira mais racional e minuciosa. O tempo da agricultura, do pastoreio, da pesca, das tarefas domésticas, religiosas e familiares era um tempo marcado pelas condições meteorológicas, pelas marés, pelos ciclos de vida dos animais, pelas estações da lavoura, pela duração de tarefas cotidianas e até de rezas (o tempo de um pai-nosso, de um miserere, de uma ave-maria). Isto foi sofrendo modificações também no interior do ambiente rural, com a divisão do trabalho e a disciplina, incipientes, mas já um germe nas relações do trabalho camponês. Durante o século XVIII, o trabalho na colheita misturava dois ritmos diferentes, o ritmo da produção e um ritmo menos racional, mais coletivo e poético.

No espaço urbano, a expansão fabril, aos poucos, vai delineando uma nova situação em que o tempo do trabalhador submete-se às necessidades da realização do capital e vai se tornando evolutivo, encadeado. Esse sentido de tempo vai ultrapassar o espaço físico das fábricas e instituições, passando a afetar o conjunto da sociedade.

Desde o início do capitalismo é bem conhecida a violenta apropriação do tempo dos trabalhadores, obrigando-os a longuíssimas jornadas de trabalho (cf. Nigt, 1984). Foucault acentua o papel da disciplina na construção desse novo tempo requerido pela instauração da sociedade burguesa. “Os procedimentos disciplinares revelam um tempo linear cujos momentos se integram uns aos outros, e que se orientam para um ponto terminal e estável. Em suma, um tempo evolutivo” (Foucault, 1986, p. 145).

O caráter evolutivo da medida de tempo atual traz uma percepção clara de sua produtividade, por meio da compressão gradativa do tempo. Essas considerações ficariam incompletas se não mencionássemos as observações importantes de Paul Virilio sobre as características mais marcantes da modernidade.

Remontando à passagem da expansão marítima à época moderna, Virilio observa que a guerra marítima foi substituída pela “guerra do tempo” na atualidade. “O que efetivamente revela a mudança de natureza da riqueza é somente a mudança de velocidade da economia mundial, a passagem da unidade móvel à unidade horária, a guerra do tempo” (Virilio, 1997, p. 56). Não há mais “revolução industrial” e sim “revolução dromocrática [da rapidez]” (p. 56). “(...) a manutenção do monopólio exige que a toda nova máquina seja logo contraposta uma máquina mais rápida” (p. 56).

Em resumo: o objetivo da guerra, antigamente, era a conquista do território; atualmente, o objetivo é o controle do tempo e a arma principal para tanto é a velocidade ou, melhor, o domínio técnico sobre a velocidade.

A seguir, farei uma análise do processo de aceleração do tempo a partir de dois personagens metafóricos: o motorneiro e o motoboy

## **A São Paulo dos motorneiros**

Numa das crônicas de Oswald de Andrade a respeito da atmosfera criada pela inauguração do bonde elétrico em sete de maio de 1900, ele afirma que “os tímidos veículos puxados a burros, que cortavam a morna cidade provinciana, iam desaparecer para sempre. (...). Um murmúrio tomou conta dos ajuntamentos. Lá vinha o bicho! O veículo amarelo e grande ocupou os trilhos do centro da via pública.” (Andrade apud Portela, 2006, p. 60).

Parece que desde o final do século XIX a cidade de São Paulo vem se acelerando progressivamente e a ideia de modernidade, progresso e, portanto, civilização vem assumindo contornos mais nítidos, numa cidade com contrastes sociais marcantes, como bem retratados no prefácio de Lilia Moritz Schwarcz do livro *O Tempo das Ruas na São Paulo de fins do Império*, de Fraya Frehse (2005). Num dos trechos, ela afirma que

De fato, em São Paulo de finais do século XIX, uma elite endinheirada por conta do café – o famoso “ouro verde” – respirava, dormia e acordava pensando em modernidade. Bondes, gás, locomotiva, telégrafo, telefone, fonógrafo, fotografia... tudo parecia possível nas mãos desses novos grupos que, afastados das lides da corte, viviam em São Paulo um novo contexto de euforia. (p. 15)

Se a rua sempre foi um local de perigo e de contágio para as elites, num provável misturar-se com o populacho, o bonde – esse símbolo da modernidade – conseguiu de alguma forma trazer à convivência senhores e homem simples. Logo, toda a cidade com suas contradições é envolvida por uma cultura na direção da modernidade e do progresso, numa aceleração crescente alimentada pelo movimento “veloz” dos bondes e sua novidade. Nessa época, a velocidade tinha um sentido de alegria, nostalgia, euforia, curiosidade, medo, enfim, fazia parte da vida, pois se achava enlaçada ao afeto, fazendo parte das narrativas. Diferente da atualidade em que a pressa se conjuga ao mutismo e à desafetação.

O motorneiro e o bonde representavam ainda um contexto de experiência comum, “tateante como o de quem perambulasse à noite na esperança de atinar com a estrada certa, enquanto seria mais útil e prudente esperar pelo dia ou acender um lume, e só então pôr-se a caminho” (Agambem, 2008, p. 25), num labirinto próprio de uma cidade que já se preocupa em acelerar, porém ainda mantendo, na rua, lugares e situações inesperadas, próprias do encontro entre o antigo e o novo num processo de urbanização que se efetiva, trazendo aos olhos, quando se observam fotos de época, lembranças da boemia, “sensualidade, (...) aventura, emoção, risos de prazer, (...) sensação de liberdade, passagem do vento no rosto, o mundo lá fora visto rapidamente por todos os ângulos” (Portela, 2006, p. 169). O motorneiro gentil e solícito, reconhecendo e trocando experiências com os passageiros e “o bonde, sempre associado às boas lembranças, à paz, à ingenuidade (...)” (p. 129); uma época que parecia que a vontade de ser mais veloz não impedia de ser gentil, cordial e ter experiências.

Dos clássicos bondes movidos a burro aos bondes elétricos com “largas janelas envidraçadas, o passageiro pode desfrutar plenamente do cenário que se descortina” (Castro, 2007, pp. 108-109). Esses veículos proporcionavam ao passageiro uma integração com a paisagem urbana da São Paulo de fim do século XIX (tração animal) e início do XX (elétrico).

O bonde e o motorneiro tornavam visível a cidade, integrando os indivíduos a ela, colocando um fim no isolamento de outrora. O movimento do bonde e a posição do passageiro contribuía para que tornasse visível, numa velocidade própria, o olhar para as ruas “o padre, a moça, o velho, a velha, a criança, o jovem perdido; e o ciúme, a traição, o crime; a ambição, o pânico, a humilhação; todos os movimentos sociais, reivindicatórios; a

religiosidade – os santos e os canalhas” (Portela, 2006 p. 29). O tempo da cidade do bonde permitia olhar a cidade e ter experiências comuns, incertas; tudo era visto e vivido. O bonde era “referência obrigatória de observação – prazerosa, reflexiva, literária mesmo” (p. 30).

Podemos destacar trecho de um dos contos de Amadeu Amaral citado por Portela em que a sensação de velocidade não traz ainda a pressa rodopiante da atualidade, vislumbrando de modo subjetivo a integração dos afetos no sujeito que experimenta a vivência urbana – ser só, estar acompanhado de si mesmo em meio a estranhos – configurando um modo de pertencimento derivado da capacidade de lentificação, proporcionando uma disposição à “degustação” das experiências.

Preferi o bonde porque não tenho pressa. E não quero ter pressa, porque estou contente, e o contentamento em mim propende naturalmente à lenteza das degustações silenciosas e chuchurreadas. Trago a alma numa pacificação pessoal e cantante, num desses estados de harmonia orgânica que crescem de dentro para fora, como uma florescência, sem se saber porque, e por isso mesmo são mais doces. Para fruir esta eufórica disposição, preciso de estar só. E a melhor maneira de estar só é ainda achar-se no meio de uma quantidade grande de estranhos. Sentimo-nos, assim, não apenas insulados, mas diversos. Duplo círculo de segregação. Solidariedade infestada. – E eis aí a única forma de solidariedade perfeita que os homens até hoje inventaram: a união de todos para deixar cada um entrincheirado em si mesmo, como uma pedra (p. 32).

Na cidade da mobilidade do bonde e de seu motorneiro, a experiência era vivida mais intensamente (de modo a integrar o impacto vindo de fora à subjetividade constituída pelo tempo lento interior), sendo esse veículo e seu condutor os protagonistas de uma paisagem e de um contexto urbano próprios. Naquela época, a rua era vista, aos olhos da elite, como perigosa, pois evocava o encontro da diversidade social: senhores representantes da elite cafeeira e lavradores, pobres e ricos, transeuntes que circulavam num mesmo espaço público, desejando conhecerem, num movimento comum, a novidade do progresso, à nossa modernidade dos trópicos (Schwarcz, 2005, p. 15). Sem perceberem, indivíduos das mais diversas camadas sociais foram se misturando por conta do transporte coletivo. Esse movimento parece ter algo em comum com aquilo que Baudelaire consagrou como o *flâneur*, o que constrói, com sua existência, a sociabilidade.



O símbolo do bonde e de seu motorneiro expresso nas palavras de Portela nos traz uma afinidade entre mobilidade e experiência.

Na verdade, o bonde (...) inauguraria a vida. Antes, a maioria das pessoas em uma cidade como São Paulo, ou como em qualquer outra, via o mundo do nível do seu próprio olhar, ao movimento dos seus passos.(...)

(...) pode-se imaginar a explosão de criatividade a partir do mirante de um bonde. Além da visão geral, o bonde oferecia uma interpretação democrática da vida, já que todas as camadas sociais e etnias podiam ser observadas nas suas interdependências. As janelas de um bonde abriam-se para o palco do cotidiano, da vida na paulicéia (p. 30).

A primeira viagem de um bonde elétrico ocorrera em 1900 e trazia em seus trilhos a tão esperada rapidez que os bondes puxados por burros não apresentavam. Logo, na mobilidade dos bondes elétricos conduzidos pela dignidade do motorneiro, já estampada em sua postura ereta, posição social e profissional, roupa e olhar, estava implícita a velocidade, porém não como fim da experiência, não como a pressa rodopiante sem cortesia e cordialidade, mas como componente dela, combinando o que hoje não parece possível: velocidade, experiência, tecnologia, lirismo, como que se a mobilidade do bonde contivesse uma lentidão que realça a força da presença da natureza, “tornando incontáveis as singularidades da paisagem. A lentidão com seus charmes e seus imponderáveis” (Sant’Anna, 2005, p. 17).

O motorneiro e o bonde eram o símbolo de uma época, representavam uma possibilidade de convivência nas ruas de uma cidade formada “a partir do encontro de várias nacionalidades, entre os milhares de imigrantes europeus, migrantes rurais que aqui aportaram, negros escravos e livres que aqui viviam” (Rago, 2004, p. 389).

Juntamente com o fim dos bondes, a cidade que se torna cada vez mais rapidamente uma megalópole, esquece-se da sua história, destruindo

não apenas qualquer referência material, mas também qualquer resquício de referência simbólica mais estável. A São Paulo com feição de metrópole nasceu, assim, como uma incógnita, eliminando o seu passado ou retirando dele apenas o que interessa para reforçar a tese do progresso em si mesmo. (Saliba, 2004, p. 570)

Pode-se afirmar que o fim dos bondes nas ruas da cidade de São Paulo inaugura o fim de uma narrativa, de uma experiência coletiva que proporcionava um tempo para convivência, cortesia e solidariedade entre as pessoas.

## **A São Paulo dos motoboys**

O motoboy, quando trança a cidade levando e trazendo objetos, enxerga-a como um autódromo e se preocupa a todo o instante em escolher a via, rua ou avenida que mais rápido o levará para o seu destino, refletindo uma ausência de experiência nas ruas outrora atravessadas pelo motorneiro. No primeiro caso, os caminhos são estabelecidos pela busca apressada de assumir outro serviço, enaltecendo um *modus vivendi* marcado pela eficiência da metrópole atual. No segundo caso, o que se estabelecia era um trajeto que proporcionava uma integração entre as pessoas e o ambiente da cidade. Para o motoboy, os objetos que ele transporta rapidamente não lhe pertencem, não lhe dizem respeito em experiência, não tendo nenhum sentido simbólico de pertencimento. Mas ele é impelido a realizar sua tarefa da forma mais eficaz e competente, com muita agilidade e pressa, contorcendo cada músculo de seu corpo tensionado. Ou seja, a pressa leva-o a esquecer-se dos cuidados com o próprio corpo, a alienar-se dele, como que “narcotizado”. O preço da pressa o faz esquecer-se do que é, da situação em que vive, da vida que tem. A pressa é o mergulho no esquecimento, que o faz passar pelos lugares sem reconhecê-los na sua experiência, apenas para chegar a algum outro lugar mais rapidamente; é estar e não estar ao mesmo tempo; a pressa como imperativo da função e da eficiência da profissão. O motoboy vive o risco não só da morte física, mas principalmente da morte simbólica, da experiência que se pode ter no contato íntimo com as pessoas, as coisas e os lugares.

... o dia-a-dia do homem contemporâneo não contém quase nada que seja ainda traduzível em experiência (...) O homem moderno volta para casa à noitinha extenuado por uma mixórdia de eventos – divertidos ou maçantes, banais ou insólitos, agradáveis ou atroz –, entretanto nenhum deles se tornou experiência.

É esta incapacidade de traduzir-se em experiência que torna hoje insuportável – como em momento algum no passado – a existência cotidiana, e não uma pretensa má qualidade ou

insignificância da vida contemporânea confrontada com a do passado (...) (Agamben, 2008, pp. 21-22).

Este personagem, que se confunde com a própria motocicleta ou o motor (o “motoboy”), dá a impressão, seguindo as idéias de Benjamin em *Experiência e Pobreza*, de que está voltando da guerra, pobre de experiência, sem conseguir contar o que foi vivido na trincheira. Ele representa, de forma potencializada, a perda dos valores da experiência do homem moderno.

Ferreira (2006) menciona e aprofunda a questão do tempo a partir das narrativas, tendo como pano de fundo a história oriental de Scherazade e o conto das mil e uma noites: a princesa que postergou sua morte, por meio de narrativas históricas, diante de um grão-vizir violento, que disseminava seus atos vingativos em direção a todas as mulheres, em virtude da traição da sua própria mulher. A cada noite hipnotizava-o, instaurando a curiosidade e a vontade de saber das histórias contadas lentamente, postergando a cada dia sua morte iminente.

O silêncio do motoboy como sobrevivente da atualidade (Agamben, 2008a) traz, na sua pressa rodopiante, toda a história não revisitada de uma cidade construída por aqueles que não têm direito a voz; uma cidade construída e destruída sob o lema do progresso, do futuro, em que o passado deve ficar para trás. A pressa tem a utilidade do esquecimento, não para a criação (Nietzsche, 1987), mas para a repetição do mesmo: o silêncio dos sujeitos enquanto narradores, que não podem rememorar e transmitir a sua história.

## Referências bibliográficas

AGAMBEN, G. (2008). *Infância e História: destruição da experiência e origem da história*. Belo Horizonte, UFMG.

\_\_\_\_\_. (2008a). *O que resta de Auschwitz*. Col. Estado de Sítio. São Paulo, Boitempo.

BENJAMIN, W. (1991). “Paris, capital do século XIX”. In: KOTHE, F. R. (org.). *Walter Benjamin*, Col. Grandes Cientistas Sociais. São Paulo, Editora Ática.

\_\_\_\_\_. (1996). *Experiência e pobreza. Obras Escolhidas – Magia e técnica, arte e política*. São Paulo, v. I.

BRUNI, J. C. (1991). Tempo e trabalho intelectual. *Tempo Social: Revista de Sociologia da USP*, São Paulo, v. 3, n. 1-2, pp. 155-168.

CASTRO, M. B. de (2007). *O bonde na cidade: transporte público e desenvolvimento urbano*. São Paulo, Annablume.

FERREIRA, M. S. (2006). *A cidade como um texto. Fragmentos da experiência homossexual masculina no Rio de Janeiro contemporâneo*. Tese de doutorado. Rio de Janeiro, Departamento de Psicologia do Centro de Teologia e Ciências Humanas da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

FOUCAULT, M. (1986). *Vigiar e punir: nascimento da prisão*. Petrópolis, Vozes.

FREHSE, F. (2005). *O tempo das ruas na São Paulo de fins do Império*. São Paulo, Edusp.

LE GOFF, J. (1980). *Para um novo conceito de Idade Média*. Lisboa, Estampa.

NIETZSCHE, F. (1987). *Genealogia da moral*. São Paulo, Cia das Letras.

\_\_\_\_\_ (2002). *A Gaia Ciência*. São Paulo, Cia das Letras.

PORTELA, F. (2006). *Bonde: saudoso paulistano*. São Paulo, Terceiro Nome.

RAGO, M. (2004). “A invenção do cotidiano na metrópole: sociabilidade e lazer em São Paulo, 1900-1950”. In: PORTA, P. (org.). *História da cidade de São Paulo: a cidade na primeira metade do séc. XX 1890-1954*. São Paulo, Paz e Terra.

SALIBA, E. T. (2004). “Histórias, memórias, tramas e dramas da identidade paulistana”. In: PORTA, P. (org.). *História da cidade de São Paulo: a cidade na primeira metade do séc. XX 1890-1954*, v. 3. São Paulo, Paz e Terra.

SANT’ANNA, D. B. de (2005). *Corpos de passagem: ensaios sobre a subjetividade contemporânea*. São Paulo, Estação Liberdade.

SCHWARCZ, L. M. (2005). Prefácio. In: FREHSE, F. *O tempo das ruas na São Paulo de Fins de Império*. São Paulo, Edusp.

SIBILIA, P. (2003). *O Homem Pós-Orgânico: corpo, subjetividade e tecnologias digitais*. Rio de Janeiro, Relume Dumará.

THOMPSON, E. P. (2005). *Costumes em comum: estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo, Cia das Letras.

VIRILIO, P. (1997). *Velocidade e política*. São Paulo, Estação Liberdade.