

QUANDO O DESLOCAR-SE É FORMATIVO: REFLEXÕES SOBRE TEMPO E CORPOREIDADE DOS USUÁRIOS DE TRANSPORTE COLETIVO NA CIDADE DE BELO HORIZONTE

Cláudio Márcio Oliveira

Professor da Rede Municipal de Belo Horizonte; Doutorando em Educação pela UFMG

Rogério Cunha de Campos

Doutor em Educação pela USP; Professor da Faculdade de Educação da UFMG

RESUMO

Este trabalho faz parte de pesquisa de doutorado em Educação e busca investigar os processos formativos da corporeidade dos usuários de transporte coletivo de Belo Horizonte. Para tanto, possui os seguintes pressupostos: o corpo situado na interconexão natureza e cultura (SILVA, 2001), a idéia de tempo como “símbolo sócial” e o transporte coletivo como um “dispositivo pedagógico”. Assim, entende-se que tais processos formativos seriam constituídos pelas condições de estruturação do transporte coletivo (veículos, horários e itinerários, etc.) e pelas práticas cotidianas realizadas nos usos do transporte, nas quais os sujeitos atribuem significados aos deslocamentos na cidade.

ABSTRACT

This text is part of a doctorate educational research which aims to investigate the formative corporeity processes of the collective transport users in Belo Horizonte city. The basic presuppositions are: the body is situated in the interconnection between nature and culture (SILVA, 2001); the idea of the time as a “social symbol”; the collective transport as a “pedagogical tool”. Thus, it understands that these formative processes would be constructed through the conditions structure of the collective transport (vehicles, schedules, route, etc.) and by daily practices of the users, including the meaning the subjects attribute to the moving in the city.

RESUMEN

Este trabajo es parte de investigación de Doctorado en Educación y intenta averiguar los procesos que constituyen la corporeidad de los usuarios del transporte colectivo de Belo Horizonte. Poseen los siguientes presupuestos: el cuerpo ubicado en la interconexión naturaleza y cultura (SILVA, 2001), el tiempo cómo un “símbolo social” y el transporte colectivo cómo un “instrumento pedagógico”. Se comprende que tales procesos formativos serían constituídos por las condiciones de las estructuras del transporte colectivo (vehículos, horarios, rutas, etc.) y por las prácticas cuotidianas realizadas en su uso, por las cuales, los sujetos asignan significados a los traslados en la ciudad.

INTRODUÇÃO

Este trabalho faz parte de pesquisa mais abrangente vinculada ao Doutorado em Educação pela UFMG e busca compreender como se dá a “educação dos corpos” nas relações espaço-temporais que os sujeitos usuários de transporte coletivo constroem na cidade de Belo Horizonte. Para tanto, apresenta os seguintes objetivos específicos: identificar e compreender os diferentes “dispositivos pedagógicos” presentes no transporte coletivo de Belo Horizonte e como estes são apropriados pelos sujeitos usuários; compreender de que

forma as práticas cotidianas realizadas no transporte coletivo de Belo Horizonte constituem processos formativos da corporeidade dos sujeitos.

Em fase inicial de realização, a investigação em curso apresenta três pressupostos básicos: o corpo situado na interconexão natureza e cultura (SILVA, 2001), a idéia de tempo como símbolo social (ELIAS, 1998) e o transporte coletivo como um “dispositivo pedagógico”. Discutiremos neste trabalho cada um destes pressupostos e suas possibilidades de análise para a compreensão desta questão de pesquisa. Primeiramente, cabe refletir acerca das relações entre o *tempo como produção simbólica* e a *cidade como espaço educativo*. É o que trataremos a seguir.

TEMPOS SOCIAIS/TEMPOS DA CIDADE

Pretendemos refletir sobre as dimensões temporais da cidade como ponto fundamental na formação dos sujeitos. No que tange à temática do *tempo*, ELIAS (1998) concebe o mesmo como um “símbolo social” que é criado como uma forma de orientação e que exerce uma coerção inexorável sobre os indivíduos. Segundo o autor “a atividade de determinação e o conceito de tempo são inseparáveis da representação geral que os homens têm de seu universo e das condições em que vivem nele” (p.141). Possuindo um vínculo com a forma de organização social de que faz parte, o tempo, uma vez institucionalizado, passa a exercer sobre a estrutura de personalidade dos indivíduos formas particulares de percepção, de comportamento e de sensibilidades¹. Por consequência, as ações nos indivíduos nesta sociedade estariam sendo coordenadas a partir da mediação simbólica que são os tempos sociais.

Dando continuidade às reflexões sobre o tempo, HARVEY (1992, p.189) vai nos dizer que, “de uma perspectiva materialista, podemos afirmar que as concepções do tempo e do espaço são criadas necessariamente através das práticas e processos materiais que servem à reprodução da vida social”. O autor vai nos falar de um fenômeno de compressão do espaço-tempo advinda da organização e das transformações do modo capitalista de produção. Em especial no período posterior a Segunda Guerra Mundial, a pauta da velocidade e do encurtamento de tempos e espaços seria a marca das sociedades contemporâneas, em especial nas grandes cidades. ADAM (1992), por sua vez, ao abordar as questões relacionadas ao avanço da tecnologia e à temporalidade, ressalta que hoje tempo e espaço encontram-se desacoplados e relativizados. Com o avanço vertiginoso dos meios de transporte e de comunicação, vivemos hoje os tempos da *instantaneidade* e da *simultaneidade*.

Feita uma primeira reflexão sobre o tempo como símbolo cabe perguntar acerca das apropriações realizadas pelos sujeitos na cidade. Partindo da reflexão de que esses tempos são também algo a aprender², que “educam” mas também “são educados” pelos habitantes,

¹ Para ELIAS (1998) à medida que um padrão de referência para se determinar o tempo é institucionalizado ele passa a ser considerado como algo autônomo e independente dos processos aos quais ele se propõe a determinar. Segundo o autor, este “fetichismo” exercido pelos relógios na linguagem e no pensamento dos homens é que levaria Newton a conceber o tempo como um fluxo objetivo e não como uma síntese conceitual, elaborada a partir de demandas social e historicamente construídas.

² VIÑAO-FRAGO (1998), ao discutir a relação entre tempos sociais e tempos escolares no surgimento da escola graduada na Espanha do século XIX, nega o tempo como um simples esquema formal ou estrutura neutra. Para o autor o tempo na escola é pensado como “um tempo a interiorizar, junto com a ordem ou arquitetura temporal de cada sociedade, desde as primeiras aprendizagens. Um tempo, portanto a aprender” (p.130). Logo, o tempo como símbolo social também seria objeto por si de aprendizagens sociais.

há que se considerar que a cidade comporta temporalidades próprias que se constituem em linguagens e em dispositivos pedagógicos. Como é o caso da cidade de Belo Horizonte, cuja construção residiu na aposta de que sua materialidade por si só promovesse a educação de seus habitantes.

A CIDADE COMO UM “CURRÍCULO” OU... OS TEMPOS E OS ESPAÇOS NÃO SÃO IGUAIS PARA TODOS

A compreensão do tempo e de sua relação com os processos formativos remete a pensar a metáfora da cidade como um currículo. Currículo este que apresenta condições de possibilidade de usos do espaço e de educação de sensibilidades, contendo ações permitidas, proibidas e obrigatórias.

Tratando-se da cidade de Belo Horizonte, podemos verificar em sua história marcas de uma intencionalidade educativa para com seus habitantes. Cidade planejada e inaugurada em 1897, Belo Horizonte buscou em seu traçado racional e linear uma determinada educação estética daqueles que a habitavam. Segundo VAGO (2002), Belo Horizonte teria sido construída para destruir as marcas de um tempo passado, representado como caótico e arcaico, de forma que a cidade seria emblema da ordem, da racionalidade e da civilização republicana³. Baseado em preceitos higienistas, o traçado moderno da cidade pretendia educar posturas, comportamentos, sensibilidades. Em suma, uma “educação dos corpos” de seus habitantes. Para o autor:

“Tanto em sentido físico quanto em sentido simbólico, erguer uma cidade com os princípios que dirigiram a construção de Belo Horizonte foi também uma tentativa de instituir uma racionalidade desejada para o corpo, uma sensibilidade corporal balizada pelas idéias republicanas. Como a própria cidade, o corpo que nela se movimentaria foi também um lugar para se implantar o ideário republicano. Praticar a cidade, transitar por ela, vivenciá-la corporalmente, isto é, provar a cidade com o corpo, isso já era uma forma _ e uma fôrma_ de fazer o corpo se impregnar da racionalidade, da higiene, da assepsia, da civilidade desejada, uma forma de constituir o corpo pretendido para o cidadão republicano.”(VAGO, 2002, p.34).

Ainda neste contexto histórico, VEIGA (2002) nos relata acerca dos processos de segregação espacial nos anos iniciais da Capital, separando as zonas urbana e suburbana⁴. Segundo a autora:

“A planta da cidade de Belo Horizonte, bem como o processo de construção da capital, tornou explícita uma concepção urbana na qual se complementam uma monumentalidade dos espaços físicos e edificações centrais com a prática de expulsão de grande parte da população para os subúrbios para dar lugar ao novo [a hierarquização espacial e social dos indivíduos].”(VEIGA, 2002, p. 157).

³ Para Letícia JULIÃO (1992, apud VAGO, 2002, p.32) “seu rigor geométrico [da cidade de Belo Horizonte] professava a utopia de se traçar com a régua e o compasso uma ordem social harmônica, unitária, onde não haveria lugar para a chamada desordem urbana. A idéia era a de eliminar os processos reais de construção do espaço e inibir o imprevisível e a ação conflitante dos atores urbanos por meio de uma gestão técnico-racional da cidade”

⁴ VAGO (2002, p.15) retrata o papel da Avenida do Contorno, “que funcionaria como o muro de uma fortaleza, a separar o planejado do caótico, o higiênico do insalubre” de forma que, “... prevista ou não, em sua planta, a cidade foi assumindo uma lógica segregacionista que separava ricos de pobres. Tentava-se interditar os corpos pobres de praticar a cidade, isolando-os nos subúrbios”. (op.cit., p.35)

Passado pouco mais de um século, a expansão de Belo Horizonte e as múltiplas alterações realizadas ainda nos remetem à questão de que processos educativos estão presentes na cidade. Uma primeira reflexão, pressuposto para a investigação que se inicia, é que a metrópole aponta e revela diferentes ritmos/cadências para os mais diferentes sujeitos, implicando em uma apropriação diferenciada da própria cidade. A título de exemplo citamos os dados apresentados pelo relatório do IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) acerca das condições de mobilidade dos habitantes conforme sua situação social no Brasil. Entre estes dados, temos: o índice de mobilidade (número de viagens/dia) das pessoas com renda familiar superior a 20 salários mínimos é 125% maior do que o das pessoas da faixa de renda inferior a 01 salário mínimo. (Transporte Urbano e Inclusão Social/IPEA, 2003); as pessoas com renda familiar de 02 salários mínimos realizam cerca de 60% de seus deslocamentos a pé, enquanto as pessoas com renda familiar acima de 20 salários mínimos realizam 80% de seu deslocamento por meio motorizado. (Transporte Urbano e Inclusão Social/IPEA, 2003); o tempo médio de deslocamento para o trabalho da classe com renda de até 1 salário mínimo pode chegar a 1 hora e 25 minutos, enquanto as pessoas com renda familiar acima de 20 salários mínimos gastam em média 30 minutos. (Transporte Urbano e Inclusão Social/ IPEA, 2003)⁵

Nestes termos, percebemos verdadeiras assincronias urbanas nas práticas cotidianas realizadas na metrópole. A distribuição e a vivência de seus ritmos e de seus tempos não são iguais para todos. VÉRAS (2001) nos fala de sociotemporalidades, nas quais a cidade capitalista fraturada, segmentada pelas classes sociais, apresentaria diferentes tempos, em função de uma topografia da desigualdade social. Para a autora,

“...o tempo metropolitano, quer sincrônico, quer diacrônico, sucede-se em diferentes sociotemporalidades, pois simultâneo no mundo informacional, contém assincronias, arritmias nos diferentes espaços locais, condicionando-se, assim, tempo e espaço. O tempo vivido é o tempo do homem concreto - das diferentes classes sociais, vivendo situações específicas no cotidiano” (op.cit. , p.10)

Boaventura de Souza SANTOS (1998), ao tratar das formas de fascismo societal, aponta como uma de suas possibilidades de manifestação o *fascismo do apartheid social*. Neste, teríamos

“... a segregação social dos excluídos através de uma cartografia urbana dividida em zonas selvagens e zonas civilizadas. As zonas selvagens são as zonas do estado de natureza hobesiano. As zonas civilizadas são as zonas do contrato social e vivem sob a constante ameaça das zonas selvagens. Para se defenderem, transformam-se em castelos neofeudais, os enclaves fortificados que caracterizam as novas formas de segregação urbana (cidades privadas, condomínios fechados, *gated communities*). A divisão entre zonas selvagens e zonas civilizadas está a transformar-se num critério geral de sociabilidade, um novo espaço-tempo hegemônico que atravessa todas as relações sociais, econômicas, políticas e culturais e que por isso é comum à ação estatal e à ação não estatal” (SANTOS, 1998, p. 33-34, grifos do autor)”

No entanto, considerar as formas de segregação efetuadas na/pela cidade implica considerar também as ações dos sujeitos, seja de acatamento, seja de enfrentamento ou subversão. Recorro aqui a CERTEAU (1994) para pensar que se existem rituais de disciplinarização e controle dos corpos (neste caso, controle dos corpos na cidade), há também práticas microbianas de resistência e subversão, “que jogam com os mecanismos da disciplina e não se conformam com ela a não ser para alterá-los” (p.41).

⁵ Extraído do boletim informativo da ONG Rua Viva <www.ruaviva.org >, acesso em 03/08/2006.

Com base no exposto e pensando a Belo Horizonte dos tempos atuais, partimos do pressuposto que o transporte coletivo informa usos, itinerários e ritmos, assim como inviabiliza outros: transporte que liga e separa; segrega e socializa; aproxima e afasta; educa e é educado pelos sujeitos. Investigar e compreender as “táticas de apropriação”⁶ realizadas pelos usuários (o que eles fazem com os itinerários, horários e condições de mobilidade urbana apresentadas pelo transporte coletivo) nos permitem compreender a trama de significados construída na cidade. Tratar de forma incipiente estas tensões e contradições é o que nos propomos a seguir.

VELOCIDADE: DE “GRANDEZA FÍSICA” A VALOR MORAL

Tomando os argumentos de VIÑAO-FRAGO (1998) que considera o “tempo como algo a aprender”, pretendemos abordar um movimento de inflexão que a idéia de “tempo” tomou nas sociedades industriais modernas. A idéia de *velocidade* que, sob a égide do capitalismo e da máxima “*tempo é dinheiro*”, desloca-se de uma *forma de mensuração* para um *valor moral*. Conforme THOMPSON (1998), houve um deslocamento na notação interna de tempo em direção à maximização da produção e ao acúmulo de capital. Um dos elementos primordiais para esse deslocamento foi a criação de uma nova cultura, na qual o ócio passa a ter uma conotação extremamente negativa.

SANT’ANNA (2005) aborda esta relação ao tratar de um tenso deslocamento no qual valores de cortesia perderiam cada vez mais espaço em uma sociedade da performance, que teria nas práticas corporais um lugar de expressão. O ideal contemporâneo de performance presente nestas práticas estaria em diálogo íntimo com os princípios de eficácia e produtividade, nas quais a premissa da velocidade ganha lugar de destaque.⁷

Em outra obra a autora trata de relações entre cidade e tempo, nas quais a velocidade como valor estaria presente. Ao abordar a história do automóvel (particularmente na cidade de São Paulo) a autora critica sua primazia na organização da cidade, em detrimento da condição de pedestre. Para SANT’ANNA (2001) vivemos hoje uma “estética do aerodinamismo” marcada pela pele lisa, juventude e agilidade. Ou seja, “corpos longilíneos, capazes de mostrar agilidade e flexibilidade, especialmente no trabalho”, que forneceriam por sua vez um “atestado de decência e elegância incontestável” (p.43). A autora também denuncia um movimento de formação de personalidades narcísicas, em um mundo que, quanto mais se acelera mais retira essas pessoas de sua história e de sua geografia. Logo, retira cada pessoa de cada uma das outras, nos colocando como “organismos que não tem outro tempo além daqueles dos reflexos desprovidos de toda reflexão”. (p.48). Assim, a autora defende reconsiderar a lentidão, entendendo que esta “tem que acolher a espessura do tempo, o peso de sua presença, a riqueza ofertada pela variação de seus ritmos”.(p. 18).

⁶. Tomamos o termo “táticas de apropriação” a partir de CERTEAU (1994) para designar o que os sujeitos sócio-culturais fazem com os produtos culturais que lhe são impostos ou distribuídos.

⁷ Ganha destaque neste contexto o fenômeno esportivo. GUTTMAN (1979, apud BRACHT, 1997) destaca 7 características do fenômeno esportivo em conformidade com as sociedades industriais modernas, a saber: secularização; igualdade de chances; especialização de papéis; racionalização; burocratização; quantificação; busca de recordes. Portanto, o primado da velocidade se expressaria nos princípios orientadores do esporte que, segundo KUNZ (1994) seriam o *princípio da sobrepujança* e o *princípio das comparações objetivas* de desempenho dos praticantes.

Também Milton SANTOS (1990) opera uma análise crítica do primado da velocidade nas sociedades contemporâneas. Para este autor “a força dos fracos é seu tempo lento”, de forma que, “nosso esforço deve ser o de buscar entender os mecanismos dessa nova solidariedade, fundada nos tempos lentos da metrópole e que desafia a perversidade difundida pelos tempos rápidos da competitividade”. (p.12).

Diante dessa reflexão acerca da velocidade como valor moral nas sociedades contemporâneas, que condições de possibilidade estariam colocadas aos usuários de transporte coletivo? Em um modelo de cidade orientado pela figura do automóvel, que processos formativos seriam construídos por aqueles que não atendem a esta prescrição? Como estes processos de formação, em suas tensões e contradições, dialogam com a corporeidade destes sujeitos?

PENSANDO UMA “EDUCAÇÃO DOS CORPOS” NA CIDADE: QUESTÕES ENVOLVENDO O TRANSPORTE COLETIVO DE BELO HORIZONTE

Nesse contexto de compressão das relações espaço-tempo, de simultaneidade e instantaneidade e de ascensão do primado da velocidade com um valor na sociedade contemporânea, entendemos que o transporte coletivo encontra-se em meio a um possível paradoxo. Por um lado, o transporte coletivo pode ser tomado como resultado de um processo de exclusão/segregação, mediante uma distribuição não-equitativa dos tempos e velocidades de deslocamento em relação aos veículos automotores de uso privado (carros, motos, etc.). Por outro lado, ao encerrar outras temporalidades, o transporte coletivo pode representar a possibilidade de experimentação de outras relações espaço-tempo. Por consequência, pode representar condições de outras formas de sociabilidade, nas quais o primado da velocidade seria colocado em questão.

Investigar os pontos de aglutinação, tensão e contradição que permeiam os usos e significados atribuídos pelos usuários aos deslocamentos na cidade é fundamental para compreendermos como esses sujeitos vivem essa possível situação paradoxal. Entende-se que as relações que estes sujeitos estabelecem com o tempo, bem como as redes de sociabilidade construídas são processos formativos mediados por estes meios de locomoção. É pensando nesta tensão entre a prescrição, a efetivação e a reinvenção de valores atribuídos pelos sujeitos aos deslocamentos na cidade que se dá a formação de uma dimensão humana em especial: a corporeidade dos indivíduos.

Tratar a cidade como um currículo e o transporte coletivo como um grande dispositivo pedagógico implica pensar como se processa uma “educação dos corpos” nesta relação. Sobre esta questão, LE BRETON (2001) afirma que

“Os limites do corpo traçam a ordem moral e significativa do mundo. Pensar o corpo é outra maneira de pensar o mundo... O corpo faz hoje a jogada decisiva, torna-se o paradigma fundamental das sociedades contemporâneas (p.4)”.

O desenho arquitetônico da cidade de Belo Horizonte expressou uma “educação estética” e por consequência uma “educação dos corpos” dos seus habitantes. Valores como a retidão dos corpos (em oposição ao seu encurvamento e flacidez) vigoraram em Belo Horizonte na virada dos séculos XIX para XX⁸. Segundo PENNA (apud VAGO, 2002, p.32), a utopia

⁸ Ao se consolidar uma “estética da retidão”, ganha destaque o surgimento da Ginástica francesa na segunda metade do século XIX com posterior incorporação no Brasil que, segundo SOARES (2001, p.57) “vai conferindo visibilidade a uma imagem de corpo que se pauta, na aparência, pela rigidez das posturas”

era fazer, da visibilidade e vigilância de todos por todos, “uma cidade modelar em que não cabia o tortuoso, nem o estreito, nem o baixo, nem o deselegante”.

Pressuposto para esta investigação é que, ainda que distante do planejamento racional presente em sua inauguração, a cidade de Belo Horizonte ainda “exige corpos”. Portanto, cabe investigar como a cidade, nos dias de hoje, busca demandar de seus habitantes uma educação das posturas, dos gestos, das sensibilidades e de habilidades. “Educação dos corpos” de homens e mulheres aqui entendida como um aspecto inerente aos processos sociais e culturais vividos na cidade. Pois, como afirma SOARES (2001, p. 56) “como lugar visível e como registro verdadeiro da cultura, o corpo e sua gestualidade são objetos de intervenção do poder”. Poder este que também é exercido pelos usuários do transporte coletivo.

Entendendo conforme SILVA (2001) que “o corpo se situa na interconexão natureza X cultura”, este seria mais do que um dado biológico, mas resultado também das produções simbólicas, materiais e históricas efetuadas pelos sujeitos. Assim, cabe pensar que os tempos sociais participam da trama cultural que dá forma a essa interconexão. Participam, portanto, na constituição dos corpos dos sujeitos. Pensar como se dão as relações entre cidade-tempos-sujeitos a partir do transporte coletivo pode nos auxiliar a compreender como ocorre na metrópole uma “educação física” dos sujeitos. Compreensão esta que acreditamos necessária para superar leituras que atribuem à formação da corporeidade humana uma dimensão exclusivamente biológica, técnica, medicalizada e individual.

Dentro desta perspectiva, os processos de “educação dos corpos” podem ser compreendidos a partir das condições de possibilidade presentes nas relações espaço-temporais presentes na estruturação do transporte coletivo. Veículos, itinerários e horários passam a ser entendidos como *linguagens* que buscam dizer aos sujeitos o que eles devem (ou não devem) ser ou fazer.

Contudo, não podemos prescindir da centralidade dos sujeitos e de suas práticas cotidianas. As escolhas, necessidades, expectativas, interdições e significados atribuídos aos deslocamentos na cidade pelos usuários tensionam com a estruturação do transporte. Nesta tensão permanente reside a nossa aposta acerca da expressão e formação da corporeidade destes sujeitos na trama da cidade.

As reflexões acima implicam pensar que as relações entre tempo-espaço-corpo passam necessariamente por um redimensionamento da idéia de movimento humano. TREBELS (1992) nos fala da necessidade de não se tratar o movimento humano de forma abstrata, mas a partir da idéia de ‘*sujeitos que se-movimentam*’⁹. Desta forma, faz-se necessário remeter aos usos cotidianos que efetivam o “se-movimentar” desses sujeitos na cidade. Entende-se aqui que os usos e apropriações do transporte coletivo perpassam uma espacialidade e uma temporalidade que é educativa, e que se expressa necessariamente *na* e *pela* dimensão corporal.

Para finalizar, este estudo diz respeito à necessária reflexão sobre o caráter público da cidade. Partir da idéia de cidade como algo que educa e é educada pelos sujeitos nos

⁹ TREBELS (1992), ao analisar as teorias do movimento humano e as teorias do movimento no esporte, opera com a distinção entre “*movimento*” (no sentido físico do termo, ou seja, um objeto que se desloca) e “*se movimentar*”, cabendo ao segundo a idéia de uma ação realizada por um sujeito, vinculada a uma situação e, portanto, portadora de um significado.

remete à dimensão política da cidade, das condições objetivas e possibilidades do “exercício da pólis”. Neste sentido, a radicalidade do “direito à cidade”¹⁰ passa, necessariamente, pelas condições objetivas e pelos usos e apropriações que se dão a partir do transporte coletivo. O transporte é, portanto, condição *sine qua non* para se pensar o caráter público da cidade como base do exercício da vida democrática. Em suma, tema para muitos diálogos, cuja investigação ainda tem muitos “itinerários” a conceber e a caminhar.

REFERÊNCIAS

ADAM, Bárbara. Modern Times: the technology connection and its implications for social theory. *Time & Society*. London, Sage Publications, vol. 1, nº2, p. 175-191. 1992.

BRACHT, Valter. *Sociologia Crítica do Esporte: uma introdução*. Vitória: UFES, 1997.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*. 5 de dezembro de 1988.

CERTEAU, Michel de. *A Invenção do Cotidiano: Artes de Fazer*. Petrópolis: Vozes, 1994.

ELIAS, Norbert. . *Sobre o tempo*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.1998.

HARVEY, David.. *Condição Pós-Moderna*. São Paulo: Loyola.1992

KUNZ, Elenor. *Transformação Didático-Pedagógica do Esporte*. Ijuí:Unijuí, 1994.

LE BRETON, David. (2001, 17 de março). O Fim do Corpo. *Jornal do Brasil*, p.4.

SANT’ANNA, Denise. *Corpos de Passagem*; ensaios sobre a subjetividade contemporânea. São Paulo: Estação Liberdade. 2001.

_____. Da culto da performance à cultura da cortesia. In: SILVA, Ana Márcia; DAMIANI, Iara (orgs.) *Práticas Corporais*; Florianópolis: Nauemblu Ciência & Arte, 2005, vol.1, p. 65-73.

SANTOS, Boaventura de Sousa. *Reinventar a democracia*. In: OLIVEIRA, F.; PAOLI, M.C. (orgs). *Os sentidos da democracia: políticas do dissenso e hegemonia global*. São Paulo:Vozes, 1998.

SANTOS, Milton. MetrÓpole: a força dos fracos é o seu tempo lento. *Revista Ciência e Ambiente.*, Santa Maria, ed. da UFSM; Ijuí, ed. da Unijuí, vol.1.n.1, jul. 1990.

SILVA, Ana Márcia. *Corpo, Ciência e Mercado*. Campinas, SP: Autores Associados: Florianópolis: Editora da UFSC. 2001

THOMPSON, Edward P. *Costumes em Comum*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SOARES, Carmen. Imagens da retidão: a Ginástica e a educação do corpo. In: CARVALHO, Yara & RUBIO, Kátia (orgs.).*Educação Física e Ciências Humanas*. São Paulo: Hucitec, 2001.

¹⁰ Cabe ressaltar que de acordo com a Constituição Federal, o transporte coletivo é de competência dos Municípios, e tem *caráter essencial* (art. 30, inciso V).

TREBELS, Andréas. Plaidoyer para um diálogo entre teorias do movimento humano e teorias do movimento no esporte. *Revista Brasileira de Ciências do Esporte*. vol. 13, nº 3, 1992, p. 338-344.

VAGO, Tarcísio Mauro. *Cultura Escolar, Cultivo de Corpos*: educação física e gymnastica como práticas constitutivas dos corpos de crianças no ensino público e primário de Belo Horizonte (1906-1920). Bragança Paulista: EDUSF, 2002.

VIÑAO-FRAGO, Antonio. *Tiempos escolares, tiempos sociales*; la distribución del tiempo y del trabajo en la enseñanza primaria en España (1838-1936). Barcelona: Editorial Ariel. 1998.

VEIGA, Cynthia G. *Cidadania e Educação na Trama da Cidade*: a construção de Belo Horizonte em fins do século XIX.. Bragança Paulista: EDUSF, 2002.

VERÁS, Maura Pardini Picudo. Tempo e Espaço na MetrÓpole: breves reflexões sobre assincronias urbanas. *São Paulo em Perspectiva*. 15(1), 2001, p. 3-12.

Cláudio Márcio Oliveira
Rua Juruena 135, bloco 4, apto 201
Bairro Estoril
Belo Horizonte – MG - Brasil
CEP 30455-820
Fone: (31) 3378-0171
e-mail: clamoliv@ig.com.br

Rogério Cunha de Campos
Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Educação,
Departamento de Administração Escolar.
Av. Antonio Carlos, 6227 - Campus da UFMG
Pampulha CEP 31270-901 - Belo Horizonte, MG - Brasil
Fone: (31) 34995323 Fax: (31) 34995323
e-mail: rrogge@yahoo.com.br