

**SUJEITOS, PROCESSOS FORMATIVOS E CONSTRUÇÃO DA
CORPOREIDADE NOS USOS DO TRANSPORTE COLETIVO DE BELO
HORIZONTE**

Cláudio Márcio Oliveira
Professor da Rede Municipal de Belo Horizonte; Doutorando em Educação pela UFMG
e-mail: clamoliv1974@hotmail.com

Rogério Cunha Campos
Doutor em Educação pela USP; Professor da Faculdade de Educação da UFMG
e-mail: rrogge@yahoo.com.br

Resumo

Este trabalho faz parte de pesquisa mais abrangente 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: i) identificar e compreender os diferentes “*dispositivos pedagógicos*” (VIÑAO-FRAGO, 1998) presentes no transporte coletivo de Belo Horizonte; ii) analisar os equipamentos/veículos, horários e itinerários do transporte, tomando-os como dispositivos pedagógicos que informam condições de possibilidade à corporeidade dos sujeitos; iii) compreender como os usos e apropriações, realizadas pelos usuários do transporte coletivo de Belo Horizonte, interferem nos processos formativos da corporeidade dos sujeitos.

Para a realização deste trabalho apresentamos como ponto de partida a idéia do tempo como um “símbolo social” que é criado como uma forma de orientação e que exerce uma coerção inexorável sobre os indivíduos (ELIAS, 1998). Por consequência, as ações nos indivíduos nesta sociedade estariam sendo coordenadas a partir da mediação simbólica que são os tempos sociais. HARVEY (1992), por sua vez, vai 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, resultando em 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. 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.

Outro ponto a ser abordado nesta pesquisa é a idéia da cidade como um “currículo”. Currículo este que apresenta condições aos sujeitos de usos e apropriações do espaço e do tempo; que educa sensibilidades; que prevê ações permitidas, proibidas e obrigatórias. Uma primeira reflexão, pressuposto para esta investigação, é que a metrópole aponta e revela diferentes ritmos/cadências para os mais diferentes sujeitos, implicando em uma apropriação diferenciada da própria cidade. Nestes termos, percebemos verdadeiras assincronias urbanas nas práticas cotidianas realizadas na metrópole. Desta forma, a distribuição e a vivência dos ritmos e dos tempos da metrópole não é igual para todos os sujeitos. VÉRAS (2001) nos fala que 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 sucede-se em diferentes sóciotemporalidades, pois simultâneo no mundo informacional, contém assincronias e arritmias nos diferentes espaços locais, condicionando-se, assim, tempo e espaço.

Desta forma, o tempo vivido é o tempo do homem concreto das diferentes classes sociais, vivendo situações específicas no cotidiano. SANTOS (1998), por sua vez, ao tratar das formas de fascismo societal, aponta como uma de suas possibilidades de manifestação o fascismo do apartheid social, na qual teríamos a segregação social dos excluídos através de uma cartografia urbana dividida em “zonas selvagens” e “zonas civilizadas”, cuja divisão se transformaria em um critério geral de sociabilidade, um novo espaço-tempo hegemônico que atravessa todas as relações sociais, econômicas, políticas e culturais e que por isso seria comum à ação estatal e à ação não estatal. Pensando a cidade como um currículo, partimos do pressuposto de 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. Cabe, portanto, problematizar as apropriações realizadas pelos sujeitos: o que eles fazem com os itinerários, horários e condições de mobilidade urbana apresentadas pelo transporte coletivo de Belo Horizonte. Entendemos aqui que estes sujeitos investem sentido nestes dispositivos pedagógicos, de forma que o uso dos equipamentos

com determinados fins implica a produção de novos sentidos aos deslocamentos na cidade. Produção esta que é um dos pontos centrais desta investigação.

Também é preciso considerar o papel da velocidade nos processos culturais e sociais de construção da subjetividade. Consideramos que a idéia de velocidade ao longo da história deslocou-se de uma forma de mensuração de relações espaço/tempo para um valor moral, no qual temos um deslocamento na notação interna de tempo, passando de uma estrutura orientada por tarefas para uma outra orientada pela maximização da produção e o acúmulo de capital (THOMPSON, 1998). A velocidade nos processos societários vem sendo alvo de análises e críticas de autores de diversos campos das ciências humanas e sociais (SANTOS, 1990; HARVEY, 1992; ADAM, 1992; SANT`ANNA, 2001). SANT`ANNA (2001) trata de relações entre cidade e tempo nas quais a velocidade como valor estaria presente. A autora 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. Também SANTOS (1990) opera uma análise crítica do primado da velocidade nas sociedades contemporâneas. Ao valorizar a lentidão, o autor aponta que os tempos lentos da metrópole fundam uma nova solidariedade que desafia a perversidade difundida pelos tempos rápidos da competitividade. Nesse contexto entendemos que o transporte coletivo encontra-se em 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 de deslocamento em relação a outros veículos. Por outro lado, o transporte coletivo pode representar a possibilidade de experimentação de outras relações espaço-tempo, assim como outras formas de sociabilidade em que o primado da velocidade como valor moral seria colocado em questão.

Tratar a cidade como um currículo e o transporte coletivo como um grande “dispositivo pedagógico” implica em pensar como se processa uma “educação dos corpos” nesta relação. “Educação dos corpos” de homens e mulheres aqui entendida como um aspecto inerente aos processos sociais e culturais que são vividos na cidade. Processos estes que resultam na construção de subjetividades. Portanto, buscamos problematizar como o deslocar-se em Belo Horizonte demanda de seus habitantes uma educação das posturas, dos gestos, das sensibilidades e de habilidades, construídas nas redes de sociabilidade que se dão nas “malhas” 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. Pensar como ocorrem as relações entre cidade-tempos-sujeitos a partir do transporte coletivo pode auxiliar a compreender como se dá na metrópole uma “educação física” dos sujeitos. Permite compreender como os sujeitos se educam na cidade através de suas práticas. Compreensão esta que acreditamos necessária para superar leituras que atribuem à formação da corporeidade humana uma dimensão exclusivamente biológica, técnica, medicalizada e individual.

Dentro dessa perspectiva, os processos de “educação dos corpos” podem ser compreendidos a partir das condições de possibilidade nas relações espaço-temporais que estão 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 na produção de sentidos, subjetividades e corporeidades na cidade. As escolhas, necessidades, expectativas, interdições e significados atribuídos aos deslocamentos na cidade pelos usuários tensionam com a estruturação do transporte. Se por um lado há a prescrição de condições para os corpos, há também espaço de invenção dos corpos por parte dos sujeitos. Os sujeitos não são apenas sujeição, mas também emancipação, como uma possibilidade que depende de suas ações autônomas. Nesta tensão permanente reside a nossa aposta acerca da expressão e formação da corporeidade destes sujeitos na trama da 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 remete à dimensão política da cidade, das condições objetivas e possibilidades do “exercício da polis”. Neste sentido, a radicalidade do “direito à cidade” 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.

Eixo Temático: 1-Educação

1.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. 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, esta investigação apresenta três pressupostos básicos: o corpo situado na interconexão natureza e cultura, a idéia de tempo como símbolo social e o transporte coletivo como um “dispositivo pedagógico”. Discutiremos neste trabalho cada um destes pressupostos e suas possibilidades de análise. Primeiramente, cabe refletir acerca das relações entre *o tempo como produção simbólica e a cidade como espaço educativo*. É o que trataremos a seguir.

2.Tempos sociais/tempos da cidade

Pretendemos refletir sobre as dimensões temporais da cidade como ponto fundamental na formação dos sujeitos. ELIAS (1998, p.141) concebe o tempo 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*”. Possuindo 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. Logo, as ações nos indivíduos nesta sociedade estariam sendo coordenadas a partir da mediação simbólica que são os tempos sociais.

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. 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.

HARVEY (1992, p.189), por sua vez, 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 aponta um fenômeno de compressão do espaço-tempo advinda 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), 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 social 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, há que se considerar que a cidade comporta temporalidades próprias que se constituem em linguagens e em dispositivos pedagógicos. Como é o caso de Belo Horizonte, cuja construção residiu na aposta de que sua materialidade por si só promovesse a educação de seus habitantes.

3.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 à metáfora da cidade como um “currículo”. Currículo que apresenta condições de possibilidade de usos do espaço e de educação de sensibilidades, contendo ações permitidas, proibidas e obrigatórias.

Tratando-se de Belo Horizonte, podemos verificar em sua história marcas de uma intencionalidade educativa de seus habitantes. Cidade planejada e inaugurada em 1897, Belo Horizonte buscou em seu traçado racional e linear uma determinada educação

² Segundo VIÑAO-FRAGO (1998) o tempo não é um simples esquema formal ou estrutura neutra, mas algo que também seria por si objeto de aprendizagens sociais.

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 republicana. Baseado em preceitos higienistas, o traçado moderno da cidade pretendia uma “educação dos corpos” de seus habitantes. Para JULIÃO (apud VAGO, 2002, p.34) 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, de forma que:

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.35), ao abordar o papel da Avenida do Contorno na construção da cidade, afirma que esta funcionaria como o muro de uma fortaleza 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’”*. VEIGA (2002, p. 157) também analisa os processos de segregação espacial nos anos iniciais da Capital que buscavam separar as zonas urbana e suburbana. 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].

Passado pouco mais de um século, a expansão de Belo Horizonte e as múltiplas alterações realizadas ainda 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; 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; 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)³

Nestes termos, percebe-se 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, p.41) 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.

SANTOS (1998, p.33), por sua vez, aponta nas cidades a manifestação do *fascismo do apartheid social*, de forma que:

(...) 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 (grifos do autor)

³ Extraído do informativo da ONG Rua Viva <www.ruaviva.org>, acesso em 03/08/2006.

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. Recorremos a CERTEAU (1994, p.41) para pensar que se existem rituais de disciplinarização e 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*”

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*”⁴ realizadas pelos usuários (o que eles fazem com os itinerários, horários e condições de mobilidade urbana apresentadas pelo transporte coletivo) nos permite compreender a trama de significados construída na cidade. Tratar de forma incipiente estas tensões e contradições é o que trataremos a seguir.

4.Velocidade: de “grandeza física” a valor moral

Conforme 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. Trata-se da 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*. Segundo THOMPSON (1998), houve um deslocamento na notação interna de tempo em direção à maximização da produção e acúmulo de capital. Um dos elementos primordiais para esse processo foi a criação de uma nova cultura, na qual o ócio passa a ter uma conotação bastante negativa.

SANT’ANNA (2001), ao tratar a história do automóvel em São Paulo, critica sua primazia na organização da cidade, em detrimento da condição de pedestre. Para a autora, 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*

⁴. 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.

decência e elegância incontestável” (p.43). A autora denuncia um movimento de formação de personalidades narcísicas, em um mundo que, quanto mais se acelera mais retira as 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).

Também SANTOS (1990, p.12) opera uma análise crítica do primado da velocidade nas sociedades contemporâneas. Para o 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”*.

Diante das reflexões sobre a velocidade como valor moral na contemporaneidade, que condições de possibilidade estariam colocadas aos usuários de transporte coletivo? Em modelos de cidade orientados 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?

5.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 moral, entendemos que o transporte coletivo pode encontrar-se em meio a um 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 a outros veículos de uso privado como carros, motos, etc. Porém, ao encerrar outras temporalidades, o transporte coletivo pode representar a possibilidade de experimentação de outras relações espaço-tempo e 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 compreender como eles 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 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. Segundo LE BRETON (2001, p.4):

Os limites do corpo traçam a ordem moral e significante 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.

O desenho arquitetônico da cidade de Belo Horizonte buscou uma “educação estética”, logo 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 XX. Segundo PENNA (apud VAGO, 2002, p.32), a utopia 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, tenta demandar de seus habitantes uma educação de posturas, gestos, 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 como 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. Pensamos que os tempos sociais participam da trama cultural que dá forma a essa interconexão, participando na constituição dos corpos 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.

Nesta perspectiva, os processos de “educação dos corpos” podem ser compreendidos a partir das relações espaço-temporais presentes na estruturação do transporte coletivo. Veículos, itinerários e horários passam a ser entendidos como *linguagens* que tentariam dizer aos sujeitos o que eles 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 de investigação acerca da expressão e formação da corporeidade construídas a partir das formas de “se-movimentar”⁵ na trama da cidade.

Por fim, este estudo diz respeito à necessária reflexão sobre o caráter público da cidade, que nos remete à dimensão política das condições objetivas e possibilidades do “*exercício da polis*”. Neste sentido, a radicalidade do “*direito à cidade*” passa, necessariamente, pelas condições objetivas e pelos usos e apropriações que se dão a partir do transporte coletivo. O transporte é condição *sine qua non* para se pensar o caráter público da cidade como base do exercício da vida democrática. Tema para muitos diálogos, cuja investigação ainda tem muitos “itinerários” a conceber e a caminhar.

⁵ TREBELS (1992) ao analisar as teorias do movimento humano 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.

Referências Bibliográficas

ADAM, Bárbara. Modern Times: the technology connection and its implications for social theory. **Time & Society**. London, Sage Publications, v. 1, n.2, p. 175-191. 1992.

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

LE BRETON, David. O Fim do corpo. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 17 de março de 2001. p.4.

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

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, v.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.

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

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.

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**, v.15, n.1, p.3-12, 2001.

CRÉDITOS

Autores: Cláudio Márcio Oliveira e Rogério Cunha de Campos

Revisão/Normalização Técnica: Regina Célia Rosa - Bibliotecária –MG