

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO” -
FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA - BACHARELADO

JULIA DE OLIVEIRA GUTIERREZ

A MOBILIDADE EM CENA:

**Um caminho teórico-metodológico para o estudo da mobilidade
cotidiana da juventude estudantil periférica na Grande São Paulo**

PRESIDENTE PRUDENTE

2025

Julia De Oliveira Gutierrez

A MOBILIDADE EM CENA:

Um caminho teórico-metodológico para o estudo da mobilidade cotidiana da juventude
estudantil periférica na Grande São Paulo

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como
requisito para obtenção de título de Bacharel em
Geografia pela Universidade Estadual Paulista “Júlio de
Mesquita Filho”, Faculdade de Ciências e Tecnologia,
Câmpus Presidente Prudente.

Orientador(a): Profa. Dra Maria Encarnação Beltrão
Sposito

Co-orientação: Dr. Jean Adrien Jose Legroux Morant

PRESIDENTE PRUDENTE

2025

G984m Gutierrez, Julia de Oliveira

A mobilidade em cena : Um caminho teórico-metodológico para o estudo da mobilidade cotidiana da juventude estudantil periférica na Grande São Paulo / Julia de Oliveira Gutierrez. -- Presidente Prudente, 2025

62 f. : tabs., mapas

Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado - Geografia) - Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente

Orientadora: Maria Encarnação Beltrão Sposito

Coorientador: Jean Adrien Jose Legroux

1. Geografia. 2. Mobilidade Urbana. 3. Desigualdades Sociais. 4. Juventudes. 5. Periferias Urbanas. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Dados fornecidos pelo autor(a).

JULIA DE OLIVEIRA GUTIERREZ

A MOBILIDADE EM CENA

Um caminho teórico-metodológico para o estudo da mobilidade cotidiana da juventude
estudantil periférica na Grande São Paulo

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como
requisito para obtenção de título de Bacharel em
Geografia pela Universidade Estadual Paulista “Júlio de
Mesquita Filho”, Faculdade de Ciências e Tecnologia,
Câmpus Presidente Prudente.

Orientador(a): Profa Dra Maria Encarnação Beltrão
Sposito
Co-orientação: Dr Jean Adrien Jose Legroux Morant

Data da defesa: 08/12/2025

Banca Examinadora:

Documento assinado digitalmente
 **MARIA ENCARNACAO BELTRAO SPOSITO**
Data: 15/12/2025 10:23:53-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Maria Encarnação Beltrão Sposito
UNESP - FCT - Campus de Presidente Prudente

 **JEAN ADRIEN JOSE LEGROUX MORANT**
Data: 13/12/2025 14:25:35-0300
Documento assinado digitalmente

Dr. Jean Jose Legroux Morant
UNESP - FCT - Campus de Presidente Prudente

 **EDA MARIA GOES**
Data: 15/12/2025 10:08:46-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Eda Maria Goes
UNESP - FCT - Campus de Presidente Prudente

 **KARINA MALACHIAS DOMINGOS DOS SANTOS**
Data: 13/12/2025 16:45:20-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Me. Karina Malachias Domingos dos Santos
UNESP - FCT - Campus de Presidente Prudente

AGRADECIMENTOS

À minha mãe, Edilene Souza de Oliveira, por me possibilitar sonhar, por acreditar em mim, e por me ensinar a estudar. Apenas pela sua atenção e cuidado posso confiar em mim, apoiada pela boa educação que tive. Obrigada por acompanhar meus trajetos escolares e acadêmicos, por todo o carinho e cuidado que me rodeia, agradeço infinitamente!

Ao meu pai, André Gutierrez, por sempre me incentivar a ir adiante independente das distâncias e me apoiar nas minhas aspirações profissionais, quaisquer que sejam. Por ter me embalado com belíssimos sambas, meus agradecimentos pela identidade brasileira que está inscrita nesta pesquisa.

À minha irmã, Olivia de Oliveira Gutierrez, que conclui seu Ensino Médio em 2025. Parabéns por enfrentar as distâncias impostas em nossa realidade, que esta pesquisa, de certa forma, possa te dar algumas respostas. Obrigada pela paciência.

À minha família, tias e tios, que me deram suporte fraterno e que se orgulham da minha trajetória!

Aos meus amigos da ETEC Guaracy Silveira, que me inspiram até hoje. Obrigada as companhias de 809P-10, 090, 193, linha 9-esmeralda e linha 5-lilás pelas risadas, angústias, músicas e por transformarem as idas e vindas mais nossas. Agradeço também aos meus professores Milton, Cosme e Ziza. Em especial ao professor Milton, que me fez descobrir minha paixão pela literatura e pela arte.

À minha família unespiana: Teo, Elisama, Emily e Yasmim, que me ensina e me recebe com muito amor. À Caixa Preta Produções, que além de ser família, são companheiros de vida. Obrigada por me permitirem praticar a arte e abrir caminhos lindos. Pela cultura periférica! Às pessoas que me são meu lar: Flávia, Jeff e Pipoca. À República Latinas e agregadas pelas festas, almoços, quintas de Jorge e banhos de tinta!

Ao meu orientador, Dr. Jean Legroux, por oferecer seu tempo e atenção a este trabalho. Obrigada por me permitir produzir juntamente com você, pela gentileza, pela leitura atenta, por me incentivar e acreditar em mim até o final! Obrigada pelos debates e comentários, que me permitiram avançar teoricamente. E as Prof^{as}. Dra. Maria Encarnação Beltrão Sposito, Prof^a. Dra. Eda Maria Góes e a Me. Karina Malachias D. dos Santos, pelos trabalhos que me inspiram e por aceitarem fazer parte da minha trajetória.

Com carinho, Julia.

“Os comprometidos com a tarefa da invenção do país nas encruzilhadas da educação não poderão se esconder mais apenas em seus aparatos teóricos. A educação está também fora dos muros escolares. Se a escola não reconhecer isso, pior para ela e para quem ela educa. Aí mora o problema.”

L. A. Simas, O corpo encantado das ruas, 2019.

“É preciso reconhecer que muitas de nossas lembranças, ou mesmo de nossas ideias, não são originais: foram inspiradas nas conversas com os outros. Com o correr do tempo, elas passam a ter uma história dentro da gente, acompanham nossa vida e são enriquecidas por experiências e embates. Parecem tão nossas que ficaríamos surpresos se nos dissessem o seu ponto exato de entrada em nossa vida. Elas foram formuladas por outrem, e nós, simplesmente, as incorporamos ao nosso cabedal.”

E. Bosi, Memória e Sociedade, 2014.

RESUMO

A cidade contemporânea é resultado de processos socioespaciais assimilados pelo advento da modernidade. No contexto brasileiro, essa produção é intensificada pelas lógicas urbanas fragmentárias contemporâneas. Tais processos impactam diretamente a mobilidade cotidiana e a apreensão da cidade por seus habitantes, ao mesmo tempo em que reproduzem tais lógicas da contemporaneidade - as subjetivações neoliberais. Nesse sentido, este estudo adota a triplicidade do espaço de Henri Lefebvre como principal escala analítica para a investigação da mobilidade, desdobrando-a nos âmbitos do espaço concebido, do espaço percebido e do espaço vivido. A pesquisa se insere em uma abordagem fenomenológica e dialética, buscando propor um caminho teórico-metodológico acerca da produção do espaço urbano e da mobilidade cotidiana para estudar trajetos de jovens periféricos da Grande São Paulo no acesso às escolas técnicas. Essa proposição visa lançar luz às desigualdades socioespaciais, educacionais e à juventude como produtores no espaço urbano.

Palavras-chave: Mobilidade urbana, Geografia, Desigualdades Sociais, Juventude, Periferias Urbanas.

ABSTRACT

The contemporary city is the result of socio-spatial processes assimilated by the advent of modernity. In the Brazilian context, this production is intensified by contemporary urban fragmentary logics. Such processes have a direct impact on daily mobility and on the comprehension of the city by its inhabitants, and, simultaneously reproduce some contemporary logics as neoliberal subjectivations. In that way, this study is based on the triplicity of space concept of Henri Lefebvre as the main analytical scale to the investigation about mobility, and which is divided in conceived space, perceived space and lived space. This research is embedded in a phenomenological and dialectical approach, which seeks to offer a theoretical and methodological path about the production of urban space and daily mobility to study journeys of young inhabitants of the periphery of the Metropolitan Region of São Paulo in their access to technical schools. This proposal aims to shed light on the socio-spatial inequalities - and educational ones - and on the youngness as urban space producers.

Keywords: Urban mobility, Geography, Social Inequalities, Youngness, Urban Peripheries.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Croqui Mapa-Biografia - Cena1: Do Carro aos Ônibus e Trilhos.	21
Figura 2. Mapa Áreas Operacionais da SPTRANS e Áreas de Concessão EMTU na Grande São Paulo.	31
Figura 3. Mapa Áreas Operacionais da SPTRANS e Disposição de Terminais e Corredores de Ônibus Metropolitano, Rodoviário e Urbano (Intramunicipal).	32
Figura 4. Mapa Áreas Operacionais da SPTRANS e Extensão das linhas do Metrô e dos trilhos da CPTM.	33
Figura 5. Mapa Geral das Disposições dos Equipamentos de Transporte na Cidade de São Paulo e Região Metropolitana.	34
Figura 6. Croqui Mapa-Biografia - Cena 2: O Praticável.	37

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Definição do perfil dos sujeitos e sujeitas da pesquisa	54
Quadro 2: Questionário	55
Quadro 3: Roteiro Prévio de Entrevista Semi-estruturada com Sujeitos Colaboradores	57

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AGB - Associação dos Geógrafos Brasileiros

CPTM - Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

DER - Departamento Estadual de Estradas de Rodagem

EMTU- Empresa Metropolitana de Transportes urbanos

ETEC - Escola Técnica Estadual

ENEM - Exame Nacional do Ensino Médio

GUAPA - Guaracy de Portas Abertas

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

O D - Pesquisa de Origem e Destino

PIB - Produto Interno Bruto

RMSP - Região Metropolitana de São Paulo

SPTrans - São Paulo Transporte

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS.....	5
RESUMO.....	7
ABSTRACT.....	8
LISTA DE FIGURAS.....	9
LISTA DE QUADROS.....	10
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS.....	11
SUMÁRIO.....	12
INTRODUÇÃO.....	13
1. O CONCEBIDO: A METRÓPOLE DE SÃO PAULO.....	18
1.1. CENA: Do Carro aos Ônibus e Trilhos.....	19
1.2. DA FORMAÇÃO DA CIDADE DE SÃO PAULO.....	22
1.3. À URBANIZAÇÃO CONTEMPORÂNEA, O MODELO RODOVIARISTA E A REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO.....	27
2. O PERCEBIDO: A MOBILIDADE NO CONTEXTO DA CIDADE FRAGMENTADA.....	35
2.1 CENA: O praticável.....	35
2.2. AS PRÁTICAS ESPACIAIS SOB O CONTEXTO DA FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL.....	38
3. O VIVIDO: A JUVENTUDE COMO CORPO-POESIA.....	42
3.1. CENA: Diante dos lugares.....	43
3.2. A CONDIÇÃO JUVENIL, AS SUJEITAS E SUJEITOS PERIFÉRICOS FRENTE À QUESTÃO DA DESIGUALDADE EDUCACIONAL.....	47
4. ATRAVESSAMENTOS: A PROPOSTA METODOLÓGICA.....	51
4.1. REPRESENTAÇÃO CARTOGRÁFICA E ANÁLISE DE DADOS.....	52
4.2. PERCURSOS ACOMPANHADOS CASA-ESCOLA-CASA.....	52
4.3. MAPA-BIOGRAFIA: A poética dos mapas.....	58
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	59
REFERÊNCIAS.....	60

INTRODUÇÃO

Durante o caminho percorrido na graduação, a investigação acerca do espaço urbano sempre chamou minha atenção pela capacidade humana de se transpor através do espaço. Dessa maneira, este trabalho surge a partir dos questionamentos adquiridos durante o avanço nos estudos da Geografia Urbana e do resgate e associações com as experiências empíricas anteriores à formação acadêmica em Geografia - ao ingressar na ETEC (Escola Técnica Estadual) Guaracy Silveira, no ano de 2017.

Assim, parto da consciência e reconhecimento como sujeita periférica (D'Andrea, 2020) durante o período da graduação motivada pelas discussões feitas na disciplina de “Tópicos Especiais: Fragmentação socioespacial e urbanização contemporânea” pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da FCT UNESP (Faculdade de Ciências e Tecnologia - Universidade Estadual Paulista “Júlio Mesquita Filho”). Em vista disso, o desenvolvimento do presente trabalho é impulsionado pelo movimento de desalienação (Frémont, 1980 *apud* Serpa, 2019) e do exercício de formação como pesquisadora periférica (Santos, 2014), a fim de evidenciar as narrativas acerca das experiências urbanas da juventude periférica na Grande São Paulo.

Por isso, com base no artigo “Feminicídio Epistemológico: Práticas Misóginas na Geografia”, redigido por Simon (2021), me inspiro nas rememorações de cenas de situações vividas pela autora,- que parte da identificação das práticas misóginas no cotidiano -, apoiada na escrevivência de Conceição Evaristo, na posição de “escutadeira feminista” (Diniz e Gebara, 2022 *apud* Simon, 2021) e no reconhecimento da memória como um referente social, apesar de sua dimensionalidade individual (Chauí, 1995 *apud* Simon, 2021). E, por meio da postura de pesquisadora periférica e do resgate de memórias acerca da mobilidade cotidiana na cidade de São Paulo, viso contribuir com as discussões acerca do tema da mobilidade cotidiana ao tentar evidenciar o papel da juventude na produção do espaço urbano, a partir do delineamento de um aparato teórico que relaciona as cenas de rememoração com o nível de análise da triplicidade lefebvriana, o espaço concebido, o percebido e o vivido.

Deste modo, busco nesta produção ir ao encontro com bibliografias que me permitam entender o urbano como um movimento que combina a experiência do vivido e as relações das conjunturas políticas, econômicas e sociais. Por isso, o caráter etnográfico, metodologicamente, permite interpretar os percursos urbanos a partir dos processos narrativos e autônomos das sujeitas e sujeitos periféricos (D'Andrea, 2020; Santos e Whitacker, 2025), correlacionando a linguagem e o corpo com as experiências urbanas desta juventude.

Nesse sentido, o presente trabalho se fundamenta tanto nas materialidades da produção do espaço quanto nas experiências da mobilidade urbana. Por isso, a Tríade de Henri Lefebvre é basal na organização deste trabalho, em vista da capacidade de relacionar as dimensões da produção do espaço a partir das escalas de análise e do papel dos agentes produtores em cada uma das dimensões (Legroux, 2021; Araujo, 2023; Serpa, 2019).

Com base nas discussões realizadas em Serpa (2019), que resgata as premissas e pressupostos de Henri Lefebvre, defende-se uma Geografia dos Espaços Vividos. O autor propõe uma Geografia de abordagem fenomenológica e dialética, que elabore o espaço diante dos aspectos funcionais, simbólicos, materiais e imateriais, sem considerar apenas o cunho morfológico. Essa perspectiva permite que a fenomenologia possa revelar os paradoxos do cotidiano.

Esta produção, então, tem como objetivo elaborar teoricamente acerca da mobilidade cotidiana na Grande São Paulo, e propor metodologicamente procedimentos de captura e análise da mobilidade de jovens periféricos estudantes de ETECs, desenvolvendo o tema acerca da acessibilidade urbana, das práticas espaciais e da juventude como agentes produtores de espaço. Desta forma, e em função da própria experiência da autora, o estudo de caso consiste na proposta teórica-metodológica da mobilidade cotidiana de jovens periféricos, secundaristas da ETEC Guaracy Silveira, isto é, estudantes que moram no município de São Paulo e estudantes de outras periferias da Grande São Paulo, e que estudam no bairro dos Pinheiros.

A cidade contemporânea é resultado de processos socioespaciais assimilados pelo advento da modernidade, estes que antecedem e demarcam: o neoliberalismo e a neoliberalização da produção do espaço, a passagem da “sociedade industrial” e o surgimento da “sociedade urbana” e a pós-modernidade (Legroux, 2021, p. 256). Este período histórico, ainda vigente, é associado às dinâmicas mercadológicas que exprimem subjetivações neoliberais (Dardot e Laval, 2016). Assim, pela ótica da vida cotidiana (Lefebvre, 1968) como ponto de partida para compreensão geral da produção do espaço urbano e das desigualdades espacialmente expressas, é possível construir níveis de entendimento da intensificação da lógica do capital, sua produção e reprodução, na vida de sujeitas e sujeitos (Araujo, 2021).

Deste modo, a produção das cidades brasileiras estrutura-se a partir de desigualdades sociais espacialmente expressas, isto é, combinando a segregação socioespacial e as mais recentes lógicas urbanas fragmentárias, que complexificam os espaços urbanos contemporâneos, com “[...] uma maior dispersão e diluição social e espacial, um aumento das desigualdades e das informalidades, uma diferenciação social complexificada - que passa por

um processo dicotômico de heterogeneização-homogeneização” (Legroux, 2021, p. 257-258). Perde-se, assim, o entendimento de uma cidade única e que reforça uma morfologia urbana fracionada e com rupturas entre as partes. Assim, por um lado, desenvolve-se e reforça-se a policentralidade nestas cidades, o que interfere nas práticas espaciais cotidianas já que enfraquece as possibilidades de encontro (Sposito e Góes, 2013). Por outro lado, a contínua periferização das classes populares, em periferias cada vez mais distantes, ao mesmo tempo em que participa das dinâmicas fragmentárias, tem levado a diversos estudos sobre as periferias, seja sobre a “formação das sujeitas e dos sujeitos periféricos”, propondo uma definição das periferias a partir de uma epistemologia propriamente periférica (D’Andrea, 2020), seja com o desenvolvimento da noção de “condição urbana periférica” (Sposito, 2024), ou ainda, de “poliperiferia” (Richmond, Jesus e Legroux, 2025). Estas abordagens inserem-se em um “giro periférico nos Estudos Urbanos” (Ren, 2021), isto é, que procuram entender a complexificação e diversidade das periferias e que reconhecem a importância delas serem estudadas para entender o urbano como um todo.

Diversos trabalhos recentes têm relacionado a fragmentação socioespacial com o tema da mobilidade cotidiana (Mares e Whitacker, 2019; Legroux, 2021), ou então abordam a vida cotidiana a partir da periferia e das experiências e narrativas de seus habitantes (Santos, 2024; Santos e Whitacker, 2025; Legroux e Sposito, 2025). Assim, a partir do entendimento das consequências da fragmentação socioespacial no espaço urbano e nos aspectos de apreensão da cidade, o tema da mobilidade cotidiana, neste trabalho, é um caminho para capturar o movimento, as práticas e as representações dos moradores da urbe, neste caso de jovens periféricos da Região Metropolitana de São Paulo. Trata-se de inserir-se, assim, em uma abordagem geográfica a partir dos espaços vividos (Lefebvre, 1974; Serpa, 2019).

Esses trabalhos fornecem uma base ao nosso tema de pesquisa, que versa sobre a mobilidade cotidiana de jovens periféricos e fundamentam o caminho teórico-metodológico que é aqui desenvolvido. Este se baseia principalmente em três pilares: i) a experiência de mobilidade cotidiana da autora, aqui lembrada e mobilizada sob forma de cenas acerca de seus trajetos casa-estudo-casa, isto é, trajetos da grande São Paulo (Embu das Artes) para um bairro abastecido do município de São Paulo, por motivos de estudo; ii) o trabalho de Karina Malachias Domingos dos Santos (2024), que estudou as práticas de mobilidade de sujeitos periféricos dos distritos de São Mateus e Cidades Tiradentes (São Paulo), propondo um caminho teórico focado no espaço vivido e no pensamento lefebvriano e um desenvolvimento inédito do procedimento metodológico de Percursos Acompanhados. iii) o texto “Fragmentação socioespacial e práticas de mobilidade cotidiana desde a triplicidade do

espaço” (Legroux, 2021), que, com base na famosa triplicidade do espaço de Lefebvre (1974), propõe diversas escalas analíticas e espaciais para o estudo da mobilidade (Legroux, 2021; Mares e Whitacker, 2019), com uma organização do pensamento em torno do espaço concebido, do espaço percebido e do espaço vivido.

Considerando que o projeto inicial dessa pesquisa se voltava a execução metodológica e análise de resultados das práticas espaciais de jovens periféricos da grande São Paulo a partir do procedimento metodológico Percursos acompanhados Casa-Escola-Casa, pensado a partir de Jesus et. al. (2020) e Santos (2024). O presente trabalho é resultado de uma adaptação da proposta inicial, onde aqui é desenvolvida a constituição de um caminho teórico-metodológico de pesquisa¹, que sintetiza e reúne o aprendizado realizado durante todo o percurso na graduação em Geografia, mobilizando conceitos geográficos, principalmente da Geografia Urbana, Humana e Crítica. E, que incorpora o pensar do espaço urbano a partir da triplicidade de Lefebvre e explorando os pressupostos do terceiro elemento da tríade - o vivido.

A análise da mobilidade cotidiana permite compreender a maior ou menor acessibilidade ao conjunto do espaço urbano, já que as infraestruturas de transporte estão ligadas às configurações urbanas, sua morfologia e formas - o que por sua vez, também requerem atenção à formação da cidade estudada. Nesse sentido, os sujeitos das periferias urbanas do município de São Paulo ou de sua Região Metropolitana, dependem da mobilidade cotidiana para acessar às diferentes áreas da cidade, isto é, a possibilidade de realizar diversas atividades como consumir, divertir-se, trabalhar, e o acesso a serviços essenciais como a saúde e a educação. Estas mobilidades moldam as experiências cotidianas dos sujeitos, e estão fortemente ligadas a uma gama mais ampla de práticas espaciais.

Olhar para a juventude estudantil possui uma importância crucial para entender a cidade fragmentada, devido ao momento na sua formação, este momento é quando se cercam e são cercados de diversos paradigmas. E também pela sua participação como agentes políticos na reprodução do espaço (Neto, 2015), em que durante os trajetos no urbano, as práticas sociais marcam vivências e dão subsídios de apropriação do espaço, diante dos percalços na mobilidade e acessibilidade, estas que:

Envolvem, simultaneamente, elementos espaciais (barreiras físicas e simbólicas, distâncias, infraestruturas) e temporais (os tempos do corpo, dos deslocamentos

¹ Devido à insuficiência de recursos econômicos e do não financiamento da pesquisa, para implementação do projeto, e pendências de aprovação do Comitê de Ética agravadas pela falta de respostas da gestão da ETEC Guaracy Silveira, essa situação configurou um cenário de não factibilidade para realização da proposta do Projeto de Pesquisa apresentada anteriormente à banca. Resultando na reestruturação do trabalho, que visa dar base à proposta metodológica anteriormente proposta.

diários, ou, ainda, o tempo necessário para financiar os deslocamentos). (Legroux, 2021, p. 259)

Desta forma, antes de apresentar o plano de redação e de reflexão deste trabalho, contextualizamos brevemente as ETECs, principalmente na concepção de São Paulo a partir de suas regiões (Villaça, 2011), porque permite entender simultaneamente a estrutura urbana e a distribuição dos grupos sociais na cidade, principalmente a separação espacial entre aqueles de maior poder aquisitivo e os menos favorecidos. A região sudoeste da cidade caracteriza a desigualdade das vantagens e desvantagens do espaço - onde se concentram parâmetros como maior presença de pessoas de alta renda, melhores locais para a juventude, espaços de área verde e disponibilidade de espaços públicos, zoneamento e mobilidade com maior qualidade. Em decorrência desse espaço socialmente produzido, a concentração de empregos terciários condiciona a presença de comércios e serviços, e também de espaços residenciais voltados às pessoas de alta renda. Em São Paulo, a partir do centro, situam-se os bairros de: “Higienópolis, Pacaembu, Consolação, Av. Paulista, Vila Mariana, Aclimação, Ipiranga, Sumaré, Perdizes, Vila Pompéia, Altos da Lapa e Pinheiros, Jardins, Butantã, Morumbi e vizinhanças, Moema, Brooklin, Alto da Boa Vista, Granja Julieta etc.” (Villaça, 2011, p. 50). Ademais:

“No Quadrante Sudoeste de São Paulo, concentram-se não apenas os locais de emprego dos mais ricos, mas também seu comércio (seus shoppings), suas escolas elementares e secundárias, as escolas de judô ou natação [...], os salões de beleza, os hospitais, os parques, os pet-shops, as choperias e áreas de diversão (Vila Madalena ou Moema), os médicos, as academias de ginástica, os dentistas... até suas igrejas e cemitérios! [...] Assim, os mais ricos minimizam os tempos de deslocamento para os locais de diversão, lazer, compras e serviços de todos os membros da família.” (Villaça, 2011, p.51)

Neste cenário, a partir da década de 1980, o Centro Paula Souza, autarquia vinculada ao Governo do Estado de São Paulo, iniciou o processo de incorporação das escolas técnicas de nível médio, culminando, em 1993, com a integração total dessas instituições à sua administração. Atualmente, o Centro oferta 262 cursos técnicos, consolidando-se como um importante agente na formação profissional no estado. No entanto, o contexto educacional paulista revela-se especialmente propício à análise das desigualdades educacionais, sendo marcada por uma segmentação evidente entre os setores público e privado. Apesar de ambos apresentarem variações internas, observa-se que as famílias com maior capital econômico e escolar, tendem a optar pelo ensino privado, enquanto aquelas com recursos mais limitados concentram-se nas instituições públicas. Nesse cenário, a demanda pelas Escolas Técnicas Estaduais (ETECs) e por escolas profissionais relaciona-se a um perfil social com capital econômico e cultural em maior desvantagem, em comparação com outros grupos sociais de

alta renda, evidenciando a função dessas instituições na redução, ainda que parcial, das barreiras de acesso à qualificação profissional. As condições materiais de existência são postas sobre os destinos educacionais desses jovens (Siqueira, 2017; Perosa, 2015).

Segundo o levantamento feito com base em dados do Inep de 2019, disponível no site do Centro Paula Souza, destacou que quatro ETECs estão entre as melhores escolas públicas da capital paulista no ENEM². Desta maneira, pretende-se tomar como referência as escolas que, em função dos resultados no ENEM, são buscadas por estudantes de diversas regiões, já que as vagas não são destinadas por proximidade entre moradia e escola, como habitualmente realizada a distribuição de estudantes nas escolas estaduais (São Paulo, 2020).

Em vista das problematizações apontadas nesta introdução, à estrutura deste trabalho está organizada conforme sistematização da autora, que parte de uma concepção “hierárquica” da produção do espaço - para fins de organização do trabalho, pois as leituras acerca da tríade lefebvriana concede a compreensão, dialeticamente, do movimento de análise. O que permite acompanhar o aprofundamento das escalas de análise. Nesse sentido, todas as seções dedicam-se, primeiramente, na exposição conceitual e analítica do Concebido, Percebido e Vivido. Em seguida, avançam para a narração das “Cenas”, introduzindo o sentido que o desenvolvimento dos conceitos assume em relação ao objeto de estudo. Por fim, cada seção encerra com a proposta metodológica denominada “Atravessamentos”, devido ao caráter da articulação das concepções etnográficas, fenomenológicas e dialéticas nos procedimentos metodológicos.

1. O CONCEBIDO: A METRÓPOLE DE SÃO PAULO

Tratar de uma cidade específica, ou, melhor, de uma região metropolitana do tamanho e da importância da grande São Paulo, através da noção de espaço concebido, implica em delimitar alguns elementos teóricos, que darão direcionamento às seções deste capítulo. Segundo Legroux (2021, p.259):

O espaço concebido, primeiro elemento da triplicidade do espaço de Lefebvre (1974), corresponde às representações do espaço, isto é, ligado à ordem imposta [...] Diz respeito ao espaço dominante em uma sociedade, ou seja, ao espaço pensado e construído pelo poder político, econômico (e hoje, financeiro), através dos planejadores, urbanistas e tecnocratas.

O autor complementa:

² São elas: ETESP (1º lugar), ETEC Irmã Agostina (3º), ETEC Guaracy Silveira (4º) e ETEC Takashi Morita (5º). O 2º lugar ficou com o Instituto Federal de São Paulo - Campus São Paulo.

Em termos de mobilidade, este espaço pode relacionar-se com o primeiro pilar da definição do conceito de motility, proposto por Kaufmann, Bergman e Joye (2004): a acessibilidade. Nos termos propostos pelos autores, esta última depende das opções (meios de transporte e de comunicação, equipamentos acessíveis) e das condições (de acesso a estas opções em termos de localização, logística e outros impedimentos). (Legroux, 2021, p.260)

Em outras palavras, o espaço concebido nos leva a compreender o macro, a materialidade da grande São Paulo, sua estrutura, sua morfologia, suas distâncias, seus sistemas de transporte, suas infraestruturas, suas desigualdades etc. Ainda, no que tange à mobilidade cotidiana, Mares e Whitacker (2019, p.2) propõem uma definição complementar àquela de Kaufmann, Bergman e Joye (2004), ao distinguir a “mobilidade oferecida” da “mobilidade efetiva”, sendo que:

A primeira estabelece-se pela avaliação dos meios de consumo coletivos postos à disposição do sujeito para que aconteça seu movimento pela estrutura da cidade. Associa-se diretamente à acessibilidade, a qual está atinente às áreas, não ao sujeito (Whitacker e Sousa, 2014). (Mares e Whitacker, 2019, p.309).

A combinação histórica de processos políticos, econômicos, sociais, e até financeiros, conformaram o que são a cidade de São Paulo e a grande São Paulo hoje em dia, tanto do ponto de vista de sua configuração geral, quanto em termos de infraestrutura e sistemas de transporte. Por essa razão, este capítulo é constituído de uma primeira subseção, isto é, de uma primeira cena, descrevendo, através de um exercício de recordação, a minha percepção da Grande São Paulo. Em segundo lugar, é realizado um breve recorrido histórico da formação da cidade de São Paulo. Em terceiro lugar, a contextualização da consolidação da Região Metropolitana no século XX.

1.1. CENA: Do Carro aos Ônibus e Trilhos

Pela perspectiva de criança, os primeiros contatos com a cidade de São Paulo eram através dos vidros do carro. Os caminhos, quase sempre os mesmos, que percorri entre as Embu das Artes e São Paulo, imprimiram na memória. Dessa maneira, o percurso me parecia linear, a paisagem urbana passava rapidamente pelos olhos, pouco era apreendido devido à direção orquestrada pelo meu pai, que conduzia o carro. Assim, todas as vezes que íamos para São Paulo, eu não sabia ao certo o destino, mas presumia que talvez fossemos ao médico, ao *shopping* ou passaríamos para comer no *McDonald's*.

Nesse sentido, muitas questões se construíram no meu imaginário durante a infância, justamente ao tentar interpretar as mudanças que ocorriam na paisagem, desde à periferia de Embu das Artes até o bairro de Pinheiros.

Lembro-me, por exemplo, do amontoado de casas avermelhadas - devido aos blocos cerâmicos presentes em grande parte das autoconstruções - que eu via no horizonte, no momento em que descíamos a ladeira que abrigava a antiga escola dos meus pais, em direção à casa da minha vó.

Então, adiante do trajeto o contato com São Paulo se iniciava e as mudanças de percepção aconteciam. Era um longo percurso pela periferia. Passávamos pelo Campo Limpo e por parte da cidade de Taboão da Serra, e nesses momentos a mudança na paisagem se evidenciava. Ao entrar nesses municípios, a disponibilidade de ônibus era maior, os grandes supermercados estavam evidentes, o comércio era mais efervescente e a verticalização se acentuava, principalmente com o surgimento dos condomínios residenciais. Neste ponto, as moradias não eram mais blocos avermelhados, mas sim longos retângulos com cores sóbrias, cercados por muros.

E, então, quando adentrávamos na Av. Francisco Morato, com prédios mais refinados em sua arquitetura, de pouco a pouco os estabelecimentos e as moradias se descomprimiam - o que antes parecia aglomerado. Nesse momento, eu tinha ciência que chegava a um lugar diferente, já sem as características da periferia. O contraste entre Embu das Artes e Pinheiros se dava, então, pela diferenciação da paisagem, onde o caminho gradualmente ligava o bairro residencial, as diferentes centralidades na periferia e, por fim, uma cidade não habitual para mim.

Eventualmente frequentávamos Pinheiros devido à familiaridade de meus pais com a região, visto que se conheceram no transporte público que levava os embuenses a este bairro, seja para acessar a educação ou trabalhar. E também, pela dificuldade em acessar outras localidades de São Paulo em decorrência da distância percorrida.

Então, aos 14 anos, em 2017, o ingresso na Escola Técnica Guaracy Silveira me levou a retomar estes caminhos feitos durante a infância e pré-adolescência, porém com outros objetivos, frequência e de outras formas. Com a necessidade de fazer o trajeto para a escola sem o acompanhamento dos meus pais, eu me via privada de apenas entender a cidade pelo automóvel e tinha de buscar outros modais, e fazer esses trajetos de maneira autônoma.

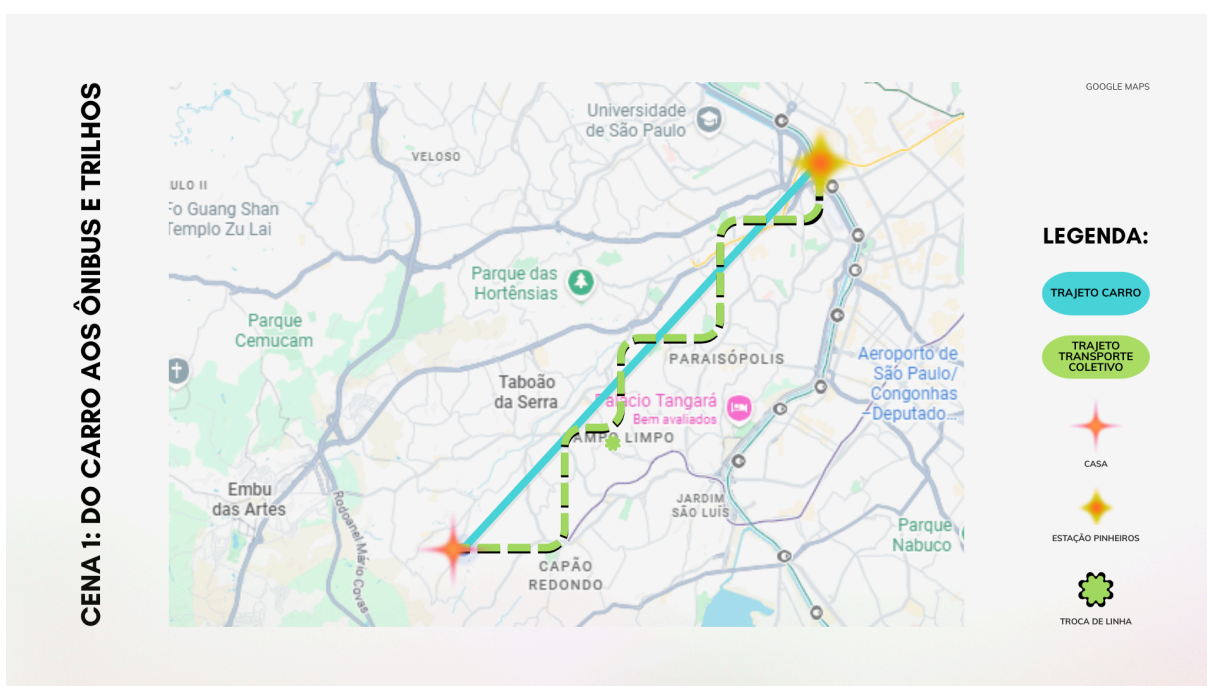
Assim, a nova rotina estava pautada em: acordar às 4h40, embarcar no ônibus às 5h15, chegar ao Terminal Campo Limpo às 6h e embarcar em outro ônibus até 6h20. Cabe mencionar que este intervalo de tempo estava reservado para verificar se seria possível fazer a

viagem sentada, ao esperar nas filas que se formavam para cada ônibus. O cotidiano consistia em chegar na escola até às 7h10 e ter um longo período de aulas que normalmente acabava às 16h40. Após isso, eu retornava fazendo o mesmo caminho, com mais flexibilidade e menos apreensão do que pela manhã, e chegava em casa por volta das 19h30.

A partir desses trajetos diários de ida e volta, a compreensão acerca da cidade começou a se transformar. O que antes me parecia estranho e impessoal, inerente ao contato superficial e distante com São Paulo, passa, a partir da repetição cotidiana, a uma aproximação com o bairro, os terminais e o transporte.

Portanto, desde a necessidade de ir a pé até o ponto de ônibus na madrugada - trajeto que precisou ser feito de carro com minha mãe, devido aos riscos de assalto-, ou enfrentar as longas distâncias em pé, a proximidade inevitável com as pessoas devido à superlotação, o caminhar em calçadas inadequadas para pedestres, e os riscos de atravessar ruas e avenidas em horário de pico. Todas essas experiências se somaram à rotina cansativa, mas necessária, criada para acessar um certo tipo de educação. Muitos dos colegas de sala também nunca haviam enfrentado tais distâncias antes; por isso, alguns desistiram. É, no entanto, interessante notar que, quanto mais longe era a casa do estudante, mais provável era que ele continuasse à jornada.

Figura 1. Croqui Mapa-Biografia - Cena1: Do Carro aos Ônibus e Trilhos.



Elaborado por: Julia Gutierrez e Saulo Vinicius Alves (2025).

1.2. DA FORMAÇÃO DA CIDADE DE SÃO PAULO

O espaço concebido é aquele construído pelo poder dominante e, portanto, é também resultado das diferentes fases históricas, econômicas e políticas pelas quais passam as cidades. Em 1977, Milton Santos “culminou na sua proposta de se considerar a categoria da formação socioespacial como teoria e método” (Pereira, 2023, p.4), isto é em seu artigo intitulado “Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método” (Santos, 1977). Aliás, segundo Pereira, o conceito de formação socioespacial foi “operacionalizado” por Santos em sua obra *Metrópole Corporativa Fragmentada: o caso de São Paulo* (1990).

Esta seção do trabalho é dedicada a compreender a formação de São Paulo, em vista das transformações da forma urbana. A análise abrange, também, os processos urbanos históricos que à consolidaram como uma importante metrópole, como a produção do café e seus respectivos investimentos até a formação do seu parque industrial. Por conseguinte, são abordados os processos socioespaciais que acompanharam a formação e expansão da metrópole, a complexificação de suas funções e as desigualdades desencadeadas. Desta forma, este primeiro desenvolvimento tem como objetivo traçar uma linha histórica sobre a sua formação e preparar uma base temporal e de mudanças na forma urbana, para desenvolver as mudanças contemporâneas no século XXI.

Esta seção tem como referência inicial a obra “A cidade de São Paulo: Estudos da Geografia Urbana” de 1958, organizado por Aroldo de Azevedo e chancela da Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB) da Seção Regional de São Paulo³. Esta bibliografia orienta a formação incipiente do urbano, suas escolhas geográficas e as principais mudanças que a caracterizam como metrópole até à data de sua publicação (1958).

A partir da constituição de um colégio jesuíta em 1554, surgiu, por meio de uma “fundação religiosa e escolar” (Mombeig, 1953, p.67 *apud* Azevedo, 1958, v.1, p.10), o Colégio de São Paulo de Piratininga que estava localizado nos Campos de Piratininga, entre os rios Anhangabaú e Tamanduateí, presentes no Planalto de São Paulo (Azevedo, 1958, v.1).

Assim se dá a escolha geográfica feita pelos jesuítas, influenciados pelas mudanças na paisagem já existentes em razão de práticas agrícolas e habitacionais de grupos indígenas da região. Dessa maneira, algumas condições para a permanência do grupo religioso já pré-existiam, como o clima, comparado ao clima do país de origem Portugal, e que se diferenciava da atmosfera quente e úmida da cidade de São Vicente, localizada no litoral

³ considerando os volumes que respectivamente são: “Volume I: À região de São Paulo”, “Volume II: À evolução urbana”, “Volume III: Aspectos da metrópole paulista” e, por fim, “Volume IV: Os subúrbios paulistanos”.

paulista. A região também era apontada como uma terra interessante para se estabelecer devido aos espaços para plantio e à proximidade dos rios (Azevedo, 1958, v.1 e v.2).

Em 1560, à elevação de São Paulo à categoria de Vila foi efetivada, incorporando a função político-administrativa. O núcleo urbano, que havia se iniciado com o colégio jesuíta, passou a se consolidar como centro residencial dos fazendeiros e trabalhadores libertos, cujas roças acompanhavam os caminhos dos cursos d'água e dos bandeirantes que residiam (Azevedo, 1958, v.2).

Deste modo, entre os séculos XVII e XVIII São Paulo elevou-se a categoria de cidade, com características provincianas e voltada ao bandeirantismo. Neste momento, a produção do café era incipiente (Azevedo, 1958, v.1).

Já no século XIX, no seu início, a fisionomia urbana ainda era semelhante a de sua fundação, entretanto a partir da segunda metade do século inicia-se o momento de expansão do café. Por conseguinte, além da acumulação de capital dos fazendeiros, também atraía investimentos estrangeiros na infraestrutura e serviços visando dar continuidade a produção, como na constituição de linhas férreas, serviços portuários, bancos e serviços urbanos. No trecho a seguir, é ressaltada a ainda rudimentar cidade que já iniciava suas atividades voltadas ao comércio.

O traçado irregular das ruas, algumas velhas igrejas e uns poucos edifícios construídos no século XIX ou no começo do século atual recordam, vagamente, os 350 anos iniciais de sua existência. E ali o centro comercial e bancário da cidade, o local preferido para o exercício das profissões liberais (Azevedo, 1958, v.1, p.17).

Portanto, a produção cafeeira trouxe significativas transformações, que sustentam a constituição de um centro comercial, que estava sustentado pelos investimentos do café e que visava a indústria que iria se fortalecer no próximo século. Para além das mudanças causadas pela vinda da mão de obra imigrante, que compunha este cenário e que no fim do século XIX chegou a 240 mil habitantes (Comissão Central de Estatística, 1888 *apud* Azevedo, 1958, v.2, p.82). Em suma, São Paulo conquista seu status como "A Metrópole do Café" entre 1870 e 1880, evidenciando sua importância econômica no cenário brasileiro (Azevedo, 1958, v.2).

Ademais, um marco notório compõe a formação da vocação cultural da cidade. A presença da Academia de Direito de São Paulo, fundada em 1827. Logo, o caráter de formação de intelectuais é posta como um dos pilares da prosperidade urbana, o que, por sua vez, atraiu jovens das províncias do império com interesses acadêmicos. Essa juventude também influenciou na criação de novos espaços na cidade já que compunham um grupo com os hábitos de socialização, em tabernas e livrarias.

Por conseguinte, ao contrário de outras cidades que se deixaram dominar pela função econômica, São Paulo soube muito bem equilibrar suas atividades, estimulando igualmente o progresso material e as manifestações do espírito. (Azevedo, 1958, v.1, p.25).

Dessa maneira, as dinâmicas culturais e sociais que surgiam na cidade foram um vetor para seu desenvolvimento. Contudo, o contexto socioeconômico, que passa a ser construído no final do século XIX, estampa um cenário que corrobora para a formação do parque industrial brasileiro, entendido em três escalas. Em escala local, o fornecimento de energia elétrica ainda comportava a quantidade de pequenas e médias indústrias, a constituição do mercado consumidor no núcleo urbano com o aumento populacional e a facilidade de mão de obra operária oriunda das imigrações. Na escala regional, temos o impulsionamento da infraestrutura, sendo que a situação geográfica beneficiava o desenvolvimento da rede de transportes, em destaque a malha ferroviária e o Porto de Santos. Já no âmbito nacional, o cenário se define pela conjuntura política e social: o regime republicano que sucedeu à monarquia, a libertação dos escravizados e as políticas tarifárias advindas do momento político do liberalismo (Azevedo, 1958, v.1, v.2 v.3).

Em vista da formação e expansão da cidade, no final do século XIX, a formação de bairros na área central e próximo a ela era direcionada à elite aristocrática e à classe média. Bairros aristocráticos, ajardinados, como Campos Elíseos, Higienópolis e a Av. Paulista, explicitam essa tendência. Já as classes médias se estabeleciam entre a Santa Cecília, Vila Mariana, Perdizes e Consolação, ligados à expansão da área central e do comércio emergente da época (Azevedo, 1998).

Neste momento, bairros como: Penha, Freguesia do Ó, Lapa e Pinheiros, ainda eram caracterizados como periféricos - relativo às distâncias-, mas que devido a expansão urbana, são atravessados pelo fenômeno de *conurbanização* (George, 1952 apud Azevedo, 1958, v.2, p.109).

Adiante, a partir do século XX, outros autores auxiliam no entendimento dos processos socioespaciais que incorporam a passagem do capital industrial para o capital financeiro, e a urbanização contemporânea (Carlos, 2009) e na contextualização da inserção da rede de transportes no espaço. São estes: Carlos (2009), Rolnik (2011) e Dias (2019).

Desta maneira, inicia-se a consolidação da “Metrópole Industrial” no século XX, em que o papel da indústria paulistana era fundamental, pois, além de estar encarregada de valorizar o produto nacional, traçava estratégias para aumentar o poder econômico da cidade, que resultou no investimento em obras urbanas (Azevedo, 1958), ainda contextualizada no regime de uma economia agroexportadora (Dias, 2019). A partir disso, o raio da cidade passa

a tomar maiores distâncias em referência ao seu centro. Dessa maneira, é na Metrópole Industrial que os contrastes sociais tomam forma na morfologia urbana, evidenciando diferenciações socioespaciais (Carlos, 2007).

Em vista dessa expansão, entre a década de 1950, a divisão e caracterização da cidade passa a ser entendida pela formação dos bairros. Levando em consideração o relevo, a função econômica e o nível da renda da população. Os bairros do Brás, Mooca, Pari, Belenzinho, Barra Funda e Ipiranga, eram bairros mistos ocupados tanto por fábricas de tamanho pequeno e médio quanto por residências proletárias, estas com aspectos de casas térreas e geralmente germinadas, conformado em uma massiva onda de pequenas casas (Azevedo, 1958; Carlos, 2009; Dias, 2019).

Neste período, a Zona Leste, que se estende desde o Parque D. Pedro II até à Penha, possui dois tipos de grupos dentro de sua área, um mais próximo da área central e outro ligado à função residencial. Já a Zona Norte, que compreende áreas como Santa Ifigênia, Campos Elíseos, Bom Retiro e Luz, se distingue dos bairros localizados além-Tietê (na região da Cantareira), que são ocupados pela população operária e de classe média. Tomando a área central como referência, abrangendo da Vila Prudente até à região de Pinheiros, é uma área que integra bairros residenciais de classe média, bairros industriais e núcleos comerciais (Azevedo, 1958).

Dessa maneira, com o encarecimento das terras em torno da área central e das ocupações já existentes nos bairros ao seu redor, a Grande São Paulo consolida-se em decorrência do investimento em obras voltadas ao modelo rodoviário e o aumento populacional decorrente do êxodo rural. Estes municípios não eram compreendidos como parte da cidade de São Paulo, porém são atravessados pelo aumento do tecido urbano e da conurbação, em vista das problemáticas habitacionais (Carlos, 2009, p.179), que são decorrentes da distribuição dos usos do solo e especulação imobiliária. Em virtude dos altos preços de terra, da vulnerabilidade econômica das famílias trabalhadoras e das infraestruturas precárias de saneamento, eletricidade, asfaltamento e acessibilidade limitada de transportes coletivos (Azevedo, 1958; Carlos, 2009; Rolnik, 2011)

Ainda nos primeiros anos da década XX, o transporte coletivo predominante eram os bondes e trens. Porém, desde 1910 os projetos viários começaram a surgir a partir de projetos de engenheiros da prefeitura, e assim os projetos urbanísticos desse momento irão influenciar a estrutura da circulação e da mobilidade na cidade (Rolnik, 2011).

Mas, é em 1930 ameaçada pela popularização dos automóveis da marca Ford, que a *Light* - empresa responsável pelos bondes que circulavam pela cidade - propôs ao governo

municipal a extensão dos seus trilhos além de integrar um sistema bonde-ônibus, se adequando ao sistema rodoviarista em construção (Azevedo, 1958; Rolnik, 2011) que será melhor explorado no tópico a seguir.

Entre 1890 a 1920, sob as propostas de engenheiros da prefeitura, foram implantadas reformas urbanísticas, semelhantes às reformas de caráter higienista, que ocorreram no Rio de Janeiro por Francisco Pereira Passos e Osvaldo Cruz. Dando à cidade o alargamento de vias públicas, novas ruas e avenidas, ajardinamento de praças, pavimentação e acesso ao saneamento básico (Azevedo, 1958). Ao mesmo tempo, no planejamento da mobilidade, o engenheiro Prestes Maia foi uma importante figura ao idealizar o Plano de Avenidas. Tal plano consistia em conceber um sistema de avenidas formando uma conexão em “rede perimetral” (Rolnik, 2011).

Apesar da implementação das obras urbanísticas (no final do século XIX e início do século XX), destinadas a modernizar a cidade, a infraestrutura dos serviços essenciais foi insuficiente para atender o crescimento populacional que, em detrimento do avanço das rodovias, permitiu a expansão horizontal de São Paulo. Assim, se constitui-se a prioridade em suprir as demandas das áreas centrais e de negligência das áreas periféricas da cidade, compostas pelas moradias de autoconstrução em loteamentos afastados do centro (Azevedo, 1998; Rolnik, 2011), o que dava indícios da complexificação dos conteúdos na produção do espaço que se deu nos próximos anos (Carlos, 2009).

Em consequência desse processo, estas áreas afastadas estavam subordinadas às insuficiências de acesso ao saneamento básico. O acesso à água potável não conseguia suprir as populações, sobretudo devido aos momentos de estiagem, comumente buscavam a água através de poços. A rede de esgoto, por sua vez, acompanha a insuficiência da distribuição onde a alternativa dos bairros, era recorrer a utilização de fossas, evidenciando a falta de planejamento. Quanto à distribuição de energia elétrica, foi aumentada devido ao desenvolvimento do parque industrial paulistano. Logo, a distribuição passou a contar com novas usinas de energia hidrelétricas e usinas geradoras termelétricas, além de soluções que incluíam a instalação de geradores com tipos de combustíveis, como: a gasolina, à óleo diesel e gás engarrafado (Azevedo, 1998).

Em consequência dessa marcha acelerada, que vai fazendo desaparecer aos poucos os tentáculos ainda bem nítidos na última década, todos os problemas comuns às grandes cidades assumem, aqui, um caráter verdadeiramente angustioso. O abastecimento alimentar, os serviços de água e de esgotos, o suprimento de energia elétrica domiciliar e para a indústria, o transporte coletivo tudo se apresenta mais ou menos deficiente. A cidade cresceu depressa demais . . . (Azevedo, 1998,p. 21)

Estas decorrências, então, caracterizam uma primeira interpretação de periferia e/ou periferização. O conceito de periferia é estudado a partir da década de 1930 e se consolida na década de 70, quando as discussões se voltam à compreensão de novas realidades no urbano. Nestas primeiras concepções as áreas periféricas são entendidas como áreas distantes, nos limites do centro urbano, que também se caracterizam pelas condições socioeconômicas menos favoráveis (Santos, 2024).

Assim, as periferias urbanas são espaços que nos propiciam avaliar como se dá a urbanização levando em consideração essas áreas. São espaços que ganham notoriedade pelos processos de segregação e de desigualdade, mas que não ficam atribuídos à forma urbana e/ou a paisagem, pois as transformações socioespaciais dão conteúdo à essas áreas - a faceta de identidade periférica, será trabalhado no capítulo 3 a partir de D'Andrea (2020) e Santos (2024).

Portanto, dado o panorama das mudanças na forma urbana, a expansão da cidade acarretou no surgimento das periferias urbanas, ligadas à expansão do modelo rodoviário, as condições habitacionais e a intensificação das desigualdades socioespaciais, decorrentes da passagem do capital industrial para o capital financeiro. Desta maneira, a próxima seção abordará os processos que acompanham a evolução da capital paulista diante dos adventos do século XX e XXI, como a reestruturação econômica e as lógicas do mercado imobiliário, a consolidação da Grande São Paulo e a oferta dos equipamentos de transporte as populações periféricas.

1.3. À URBANIZAÇÃO CONTEMPORÂNEA, O MODELO RODOVIARISTA E A REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

Tratar da urbanização contemporânea no que diz respeito à região metropolitana de São Paulo, como em outras capitais brasileiras, implica em abordar a importância do modelo rodoviário na produção do espaço urbano. Em 1990, Milton Santos, em “Metrópole corporativa fragmentada”, já escrevia: “o automóvel é o maior consumidor de espaço público e pessoal já criado pelo homem” (Santos, 1990 p. 82). Nesta obra, o autor revela, de forma geral, que a estruturação do espaço urbano paulistano remete a maneira pela qual o poder público realiza o seu trabalho de gestão, sempre vinculado a atender às exigências do capital privado, transformando São Paulo numa cidade corporativa que se fragmenta em várias partes desarticuladas, tanto social como economicamente. Milton Santos (1990) argumenta que a extensão da cidade e os vazios especulativos são causa do crescimento periférico, fenômenos

esses que agem em conjunto, reforçando-se mutuamente, e agravando os problemas urbanos e as dificuldades de vida dos cidadãos da Grande São Paulo.

Nesse contexto, a passagem do modelo fordista para o modelo de acumulação flexível (Harvey 1989) endossou a reestruturação produtiva, que por sua vez, causou a desconcentração industrial: as fábricas foram afastadas da área central, transferidas para as periferias e cidades vizinhas. Esta centralidade, passa então, a ser ocupada por sedes de empresas comerciais e financeiras que estimularam o setor terciário da cidade (comércios, serviços e administrativos). Isto é, a cidade passa a incorporar uma nova lógica, a da urbanização contemporânea, que transforma o consumo no espaço para o consumo do espaço, ou seja, a financeirização do solo possibilita a reprodução do capital - pelo próprio solo e nas atividades constituídas nele (Carlos, 2009; Rolnik, 2011).

Como frisado acima, a formação da cidade de São Paulo acompanha-se de processos que vêm intensificando as desigualdades socioespaciais, advindos de decisões tomadas nos âmbitos político, econômico e financeiro, que se materializam na produção do espaço urbano. Esse movimento corrobora com o entendimento da urbanização metropolitana em vista dos processos contemporâneos de integração com as redes mundiais, que visam a reprodução capitalista, fluidez do capital. Desse modo, a redefinição da metrópole se dá como resultado das importantes mudanças entre os séculos XIX e XX que evidenciaram as desigualdades socioespaciais, e dos processos introduzidos nas primeiras décadas do século XX, são estes: a segregação socioespacial (Sposito e Góes, 2013) e a consequente fragmentação socioespacial (Legroux, 2021; Santos, 1990).

Esse é o momento da redefinição da metrópole, de sua explosão, da extensão das periferias, da reprodução do espaço num outro patamar em razão dos novos conteúdos do estágio globalizado da economia das relações e dos graus de dependência das áreas entre si (CARLOS, 2009, p.304)

Na seção anterior, o termo Grande São Paulo foi utilizado para retratar a formação e expansão do espaço urbano. Contudo, para tratar do âmbito político-administrativo, é adotada a concepção de Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). Em vista que, neste momento, a região está consolidada, e considerando os aspectos de concepção dos modais, o termo RMSP será adotado adiante.

Atualmente, a região metropolitana abrange 8.051km² de área territorial e é composta por 39 municípios, com cerca de 21,5 milhões de habitantes (EMTU/SP, 2025). Dias (2019), em convergência com EMTU/SP (2025), aponta a importância dessa região, pois para além de extensa e populosa, também corresponde a uma parcela importante na economia nacional onde, atualmente, o PIB (Produto Interno Bruto) equivale R\$ 1,62 trilhões (FUNDAÇÃO

SEADE, 2024). Além de abrigar sedes de importantes complexos industriais, comerciais e financeiros.

Com influências diretas das transformações da cidade de São Paulo e da desconcentração industrial, a partir da década de 70, os municípios vizinhos passaram a ser incorporados às dinâmicas de São Paulo, visto que os trabalhadores que moravam nos arredores se deslocavam até o trabalho (EMTU/SP, 2025; Dias, 2019). Essa população - originária da imigração e do êxodo rural - foi direcionada a habitar áreas menos valorizadas e distantes do centro, onde a infraestrutura habitacional e de transporte coletivo é precária e deteriorada. Dessa forma, o tecido urbano apresentava descontinuidades devido aos vazios urbanos decorrentes da dispersão urbana (Carlos, 2009; Dias, 2019; Legroux, 2021, Santos, 1990). É nesse contexto de rápido crescimento e de periferização que o modelo rodoviarista atua como principal estruturador da mobilidade, tanto em São Paulo quanto nos municípios ao redor. Resultando em uma disposição desvantajosa aos trabalhadores, visto que:

O processo de reestruturação produtiva provocou uma reconfiguração espacial da metrópole levando o trabalho de grande parte dos trabalhadores para regiões mais longínquas da metrópole, contribuindo no aumento dos seus deslocamentos populacionais, [...] contribuindo na nomenclatura de parte das cidades vizinhas da capital paulista de “cidades dormitórios”. Os deslocamentos longínquos não assistiram a um processo adequado e eficaz de planejamento de transporte, tendo essa área na região metropolitana um serviço considerado por parte da população, principalmente aquelas que moram nas periferias caro, ineficaz, demorado e superlotado (Dias, 2019, p.181-182).

Portanto, as obras viárias realizadas e a reorganização da mobilidade, intensificadas entre 1960 e 1970, mostraram-se, em um primeiro momento, eficientes para os usuários dos ônibus, porém o acesso da classe média aos automóveis prejudicou a eficiência viária, interferindo na velocidade dos ônibus.

Enquanto a classe média aumentou as distâncias percorridas e sua velocidade, pois teve acesso a uma tecnologia de transporte mais rápida, o usuário de transporte coletivo permaneceu preso à mesma alternativa tecnológica, não apenas por sua impossibilidade de mudar de modo de transporte, mas também pela relativa estagnação tecnológica do transporte coletivo (Rolnik, 2011, p. 95)

Esse fluxo de pessoas exigiu a existência de transportes intermunicipais. Os primeiros percursos eram realizados por ônibus regulamentados pelo DER (Departamento Estadual de Estradas de Rodagem), entidade voltada para a infraestrutura rodoviária. Mas, em 1977, por meio da Lei nº1.492, que instituiu o Sistema Metropolitano de Transportes Urbanos, a EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - SP) surgiu com finalidade de “coordenar e regulamentar o serviço prestado por concessionárias que, efetivamente, colocam os ônibus nas linhas para realizarem o transporte” (EMTU/SP, 2025, *online*). Essa opção pelo sistema de

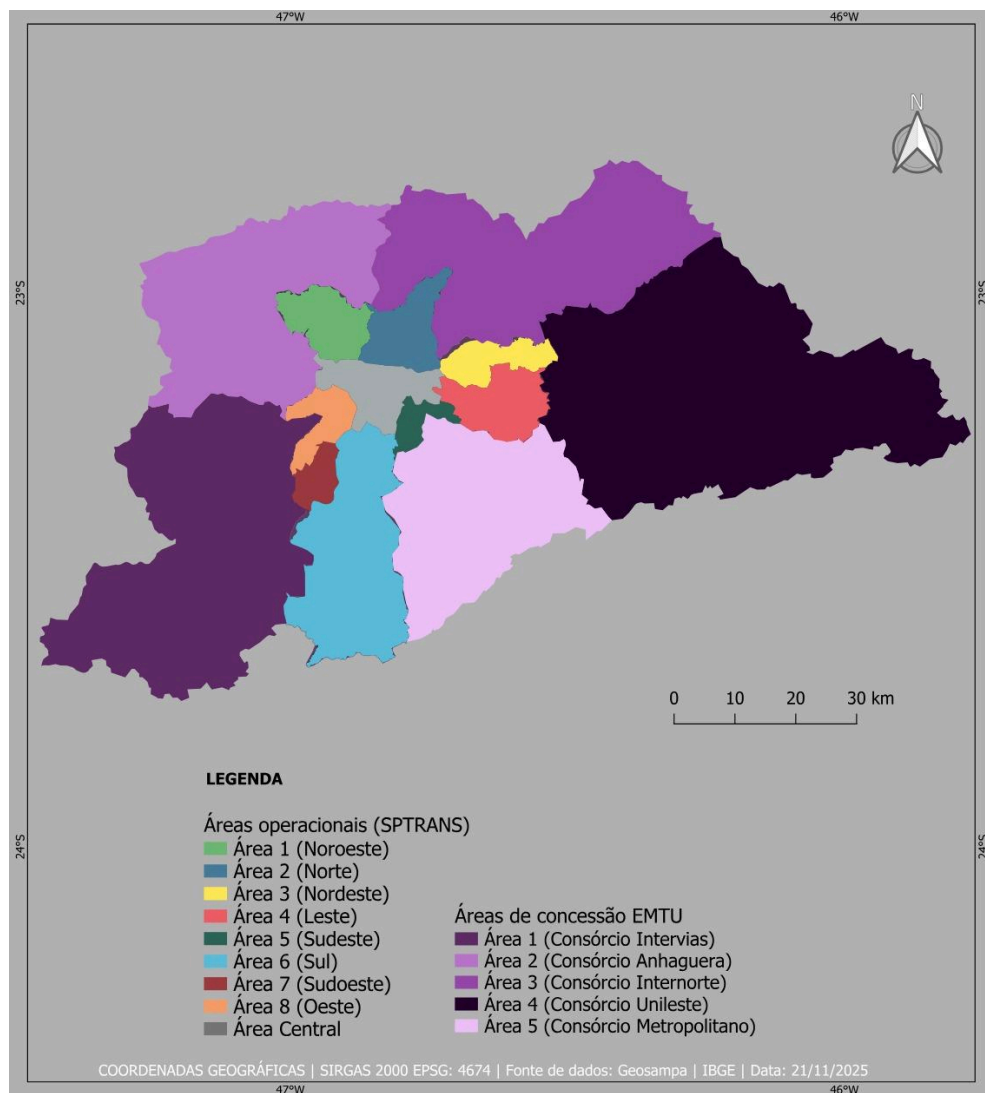
locomoção rodoviária é uma manifestação do modelo rodoviarista na escala metropolitana, em detrimento dos trilhos (bondes e trens).

A partir do panorama histórico de como a RMSP se constituiu, como uma importante região econômica, marcada pela desigualdade socioespacial e pelo déficit de mobilidade, torna-se essencial analisar a materialização dessa desvantagem. A ineficácia e o alto custo do deslocamento, descritos por Dias (2019), são reflexos da disposição desigual dos aparelhos de locomoção na metrópole.

Portanto, a estrutura dos modais dispostos na cidade de São Paulo, possibilita verificar a configuração espacial e a natureza dos modais de transporte, que remete à (i) mobilidade (Rolnik, 2011; Legroux, 2021; Santos, 1990). A fim de visualizar as disposições dos equipamentos de transporte da Grande São Paulo a elaboração dos mapas, a seguir, é com base nos dados disponibilizados pelo GeoSampa⁴ da Prefeitura de São Paulo.

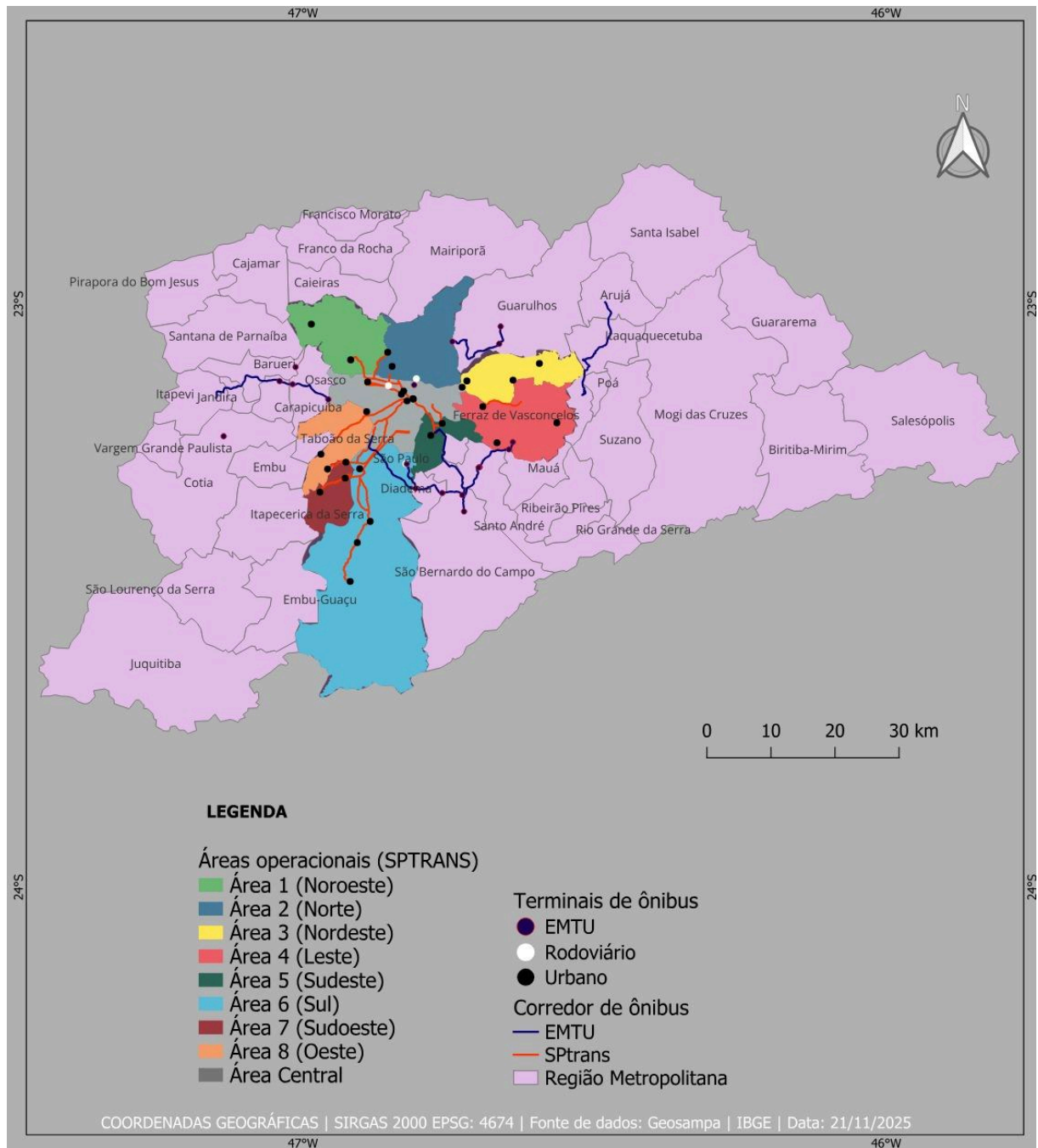
⁴ GeoSampa: < https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx >

Figura 2. Mapa Áreas Operacionais da SPTRANS e Áreas de Concessão EMTU na Grande São Paulo.



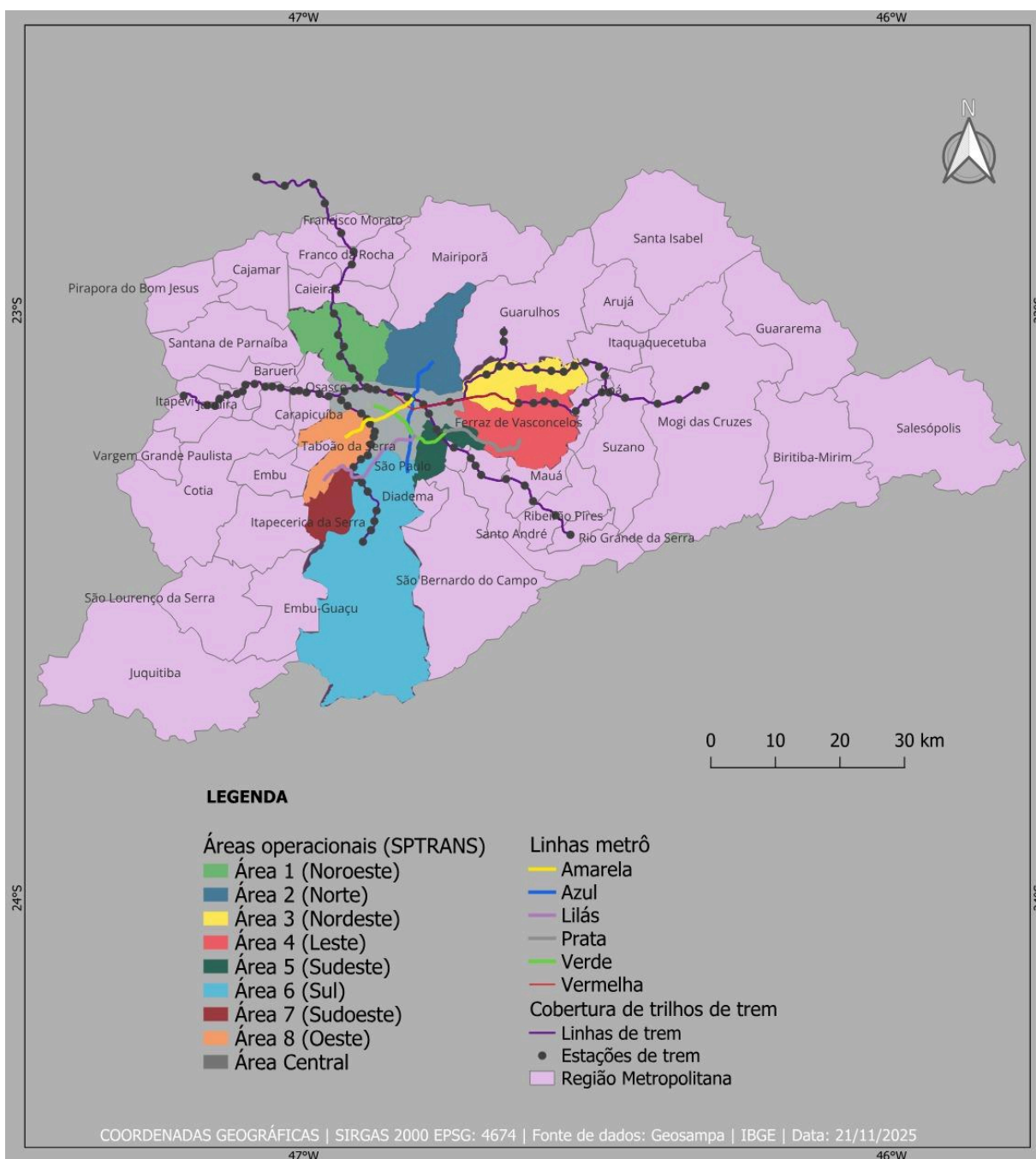
Elaborado por: Emily Saranzo e Julia Gutierrez (2025).

Figura 3. Mapa Áreas Operacionais da SPTRANS e Disposição de Terminais e Corredores de Ônibus Metropolitano, Rodoviário e Urbano (Intramunicipal).



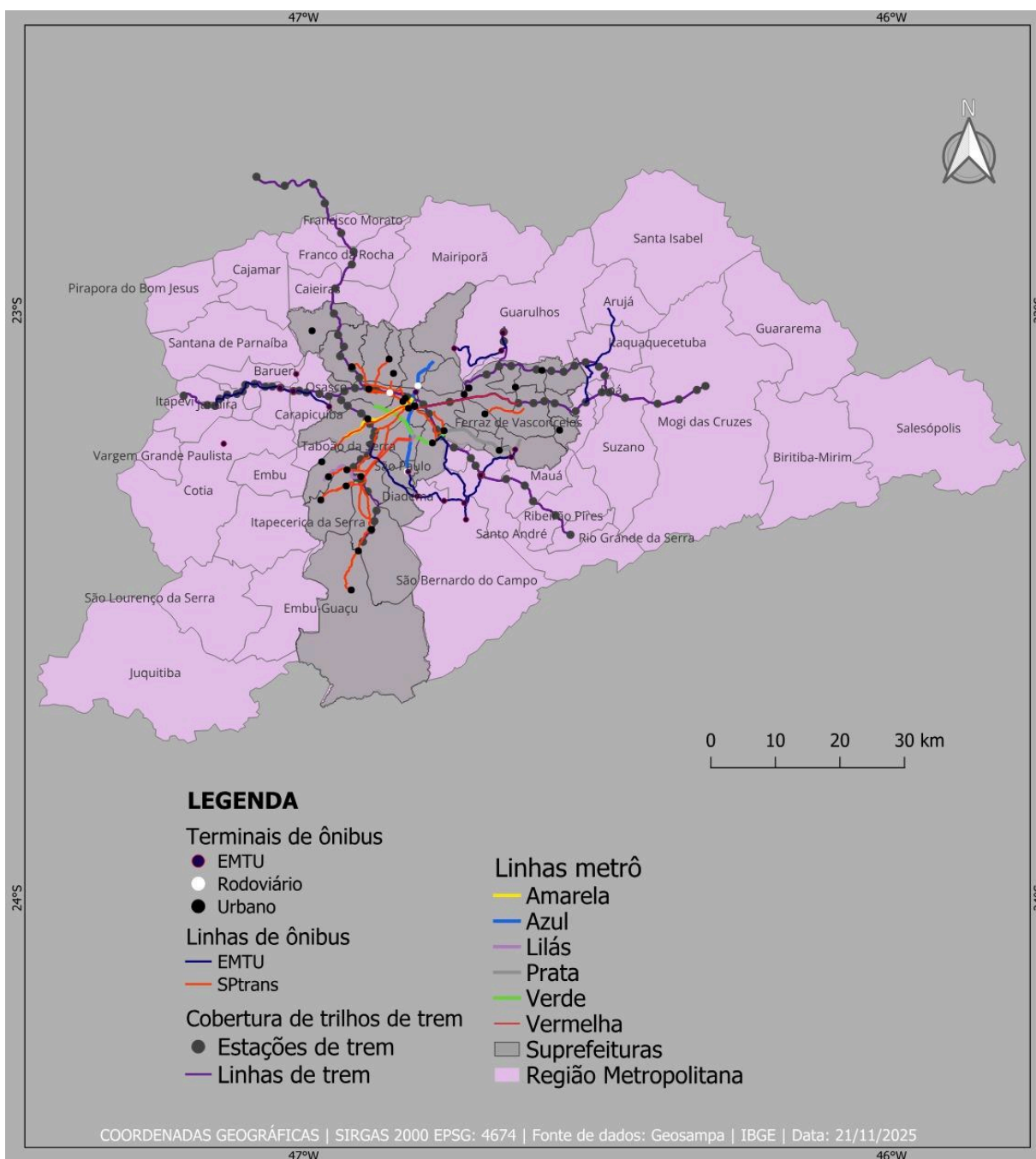
Elaborado por: Emily Saranzo e Julia Gutierrez (2025).

Figura 4. Mapa Áreas Operacionais da SPTRANS e Extensão das linhas do Metrô e dos trilhos da CPTM.



Elaborado por: Emily Saranzo e Julia Gutierrez (2025).

Figura 5. Mapa Geral das Disposições dos Equipamentos de Transporte na Cidade de São Paulo e Região Metropolitana.



Elaborado por: Emily Saranzo e Julia Gutierrez (2025).

Em suma, desde o início do século XX com as influências do capital financeiro, o aumento populacional e o planejamento urbano, esses elementos trazem à tona a complexificação das funções urbanas, a implementação do modelo rodoviarista e o impulsionamento das periferias (Rolnik, 2011).

A crise da mobilidade, que resulta deste sistema, mostra reflexos evidentes sobre os aumentos significativos dos tempos de deslocamento, engarrafamentos quilométricos, alta poluição do ar, degradação das condições de deslocamentos em termos de conforto e aumento da insegurança. Em vez de conectar os diferentes ambientes fragmentados, especializados, do cotidiano, a mobilidade cotidiana constitui-se em um elemento fragmentador suplementar, um inimigo do tempo e do acesso à cidade (Legroux, 2021, p. 268)

2. O PERCEBIDO: A MOBILIDADE NO CONTEXTO DA CIDADE FRAGMENTADA

A partir do panorama construído, quanto às implicações da história na formação do espaço concebido, neste capítulo o espaço percebido serve como escala de análise para compreensão do espaço urbano a partir das práticas espaciais no contexto de fragmentação socioespacial. Estas que evidenciam a realidade da vida cotidiana diante da disposição das infraestruturas de transporte, discutindo: o par mobilidade-acessibilidade e a autossegregação e policentralidade, e seus respectivos impactos nos deslocamentos cotidianos em vista da lógica fragmentária.

Aqui, o espaço percebido é associado ao segundo pilar da definição do conceito de motility (Kaufmann et al., 2004): a competência, que se refere às capacidades e aptidões com relação à apropriação e ao acesso das condições existentes. Trata-se de olhar para as competências de organização, os conhecimentos adquiridos e as habilidades físicas – que dependem de variáveis sociais e não somente de localização espacial. (Legroux, 2021, p.272)

Retomando também Mares e Whitacker (2019), a noção de “mobilidade efetiva” combina conceitualmente com a concepção da competência de Kaufmann et.,al (2004), isto é uma espécie de mobilidade real, que olha para a apropriação e o acesso às infraestruturas que existem, ou em outras palavras, que pode se resumir à pergunta seguinte: como se desloca uma pessoa com a realidade que existe em termos de mobilidade (localização residencial, atividades a realizar e suas respectivas localizações, meios de transporte disponíveis), o que também implica variáveis pessoais, sociais e experiências (sexo, gênero, raça, renda, aptidões e competências de apropriação etc.) e subjetivas (escolhas próprias, medo, estratégias, por exemplo).

2.1 CENA: O praticável

O primeiro caminho - realizado apenas por ônibus do município de São Paulo - que conheci, quando ingressei na ETEC, já não fazia mais sentido. O tempo e a convivência com outros estudantes e o compartilhamento de experiência me possibilitaram adquirir confiança

em meus passos. Os momentos de ida e volta passaram então a ser encarados como possibilidade de vínculo entre as pessoas que eu encontrava pelo caminho

Até meados do primeiro ano, utilizando-se apenas de ônibus, noto que o percurso de volta para casa era prejudicado pela imprevisibilidade do trânsito e pela maior circulação de carros e pessoas nas ruas, resultando na impossibilidade de chegar mais cedo em casa. Também agravado pelos intervalos de partidas mais longos do ônibus. Além disso, o trecho final a pé era mais árduo e desagradável, exigindo a travessia de um córrego a céu aberto e subida de dois lances de *escadão*.

Reconhecendo que o trânsito da tarde é inerentemente mais imprevisível que o matutino, e valendo-se da convivência com outros estudantes de outras regiões do município de São Paulo e da Região Metropolitana, construímos o hábito de questionar e saber os trajetos percorridos pelos colegas. Suas explicações elucidaram possibilidades de outros caminhos e em outros modais. Nesse contexto, aconteceram testes de novas rotas, frequentemente orientadas por esses colegas, permitindo o contato com o Metrô, a CPTM e, notadamente, das rotas dos ônibus intermunicipais (EMTU).

Já no 2º ano do Ensino Médio, foi acumulado um conjunto de trajetos e de experiências nesses transportes, desenvolvendo uma consciência situacional dos comportamentos exigidos em cada modal. Por exemplo: em qualquer transporte, as mochilas devem estar à frente do corpo ou nos pés, em escadas rolantes, manter à esquerda livre é imprescindível para circulação de passageiros. Nos ônibus, o hábito dos passageiros de acompanhar o fluxo de se direcionar para o fundo conforme os desembarques. Já nos metrô e trens, evitar parar em frente às portas. Em suma, os condicionamentos que vão sendo adquiridos com o tempo já estavam intrínsecos no comportamento, e gradativamente acompanhou a apropriação dos trajetos conforme a experiência.

A partir dessas novas experiências, passo a identificar vantagens e desvantagens em cada deslocamento. Pela manhã, no trajeto de ida, a preferência é pela rota original, utilizando o ônibus SPTrans até o Terminal Campo Limpo e, em seguida, o Terminal Pinheiros. Entretanto, para chegar mais cedo à escola ou para realizar o percurso sozinha, optava por outra rota, que consistia no embarque em um ônibus intermunicipal que integra com a estação Capão Redondo do metrô, linha 5-lilás.

No sentido da volta, as escolhas eram variáveis e dependiam dos horários de saída, tanto da minha turma quanto das turmas de outros colegas. Por vezes, era possível sair mais cedo, enquanto em outros momentos os treinos da equipe de dança impunham uma saída mais tardia. Com minhas colegas de classe, a preferência era ir pela rota de outro intermunicipal

2.2. AS PRÁTICAS ESPACIAIS SOB O CONTEXTO DA FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL

Em 1980, a proliferação de vazios urbanos e o crescimento das autoconstruções e moradias populares em áreas periféricas evidenciam a perda da visão unitária da cidade (Prévôt-Schapira, 2001). No mesmo sentido, Santos (1990) traça as problemáticas advindas desses processos históricos e aponta para São Paulo como uma “metrópole corporativa fragmentada”. Tal ruptura abarca a complexificação de conteúdos, conforme observado por Carlos (2009).

Assim, essa complexificação também remete aos processos urbanos de diferenciação, segregação, autoss segregação, exclusão e - a lógica vigente - de fragmentação socioespacial. Esta que ultrapassa a dinâmica centro-periferia, mas que intensifica e combina todos esses processos, incorporando-os (Sposito e Sposito, 2020). Ao mesmo tempo, suscita novos movimentos que orientam a produção do espaço urbano, como a policentralidade (Sposito e Góes, 2013; Sposito e Sposito, 2020).

Nesse sentido a lógica fragmentária, que se manifesta no âmbito do concebido impõe um agravamento na má acessibilidade dos modais de transporte. Tal configuração resulta na (i)mobilidade urbana⁵ (Legroux, 2021; Rolnik, 2011; Santos, 1990).

Dessa forma as práticas espaciais dos sujeitos periféricos são limitadas, custosas e exigem estratégias desses cidadãos para que acessem trabalho, educação, consumo e serviços (Santos, 2024), expondo as disparidades entre a mobilidade ofertada e a mobilidade efetiva (Mares e Whitacker, 2019) - presente no plano analítico de Santos (2024). E, em consoante com Kaufmann et al. (2004) - trabalhado em Legroux (2021)-, que entende, respectivamente, como acessibilidade e como competência de mobilidade.

Deste modo, a questão da mobilidade é entendida pelo seu caráter multidimensional e polissêmico. Respectivamente como referido no parágrafo anterior, a acessibilidade é paralela a mobilidade ofertada. Ou seja, está ligada ao concebido, à distribuição dos aparelhos modais, à estrutura da cidade e aos condicionamentos do espaço. Em contrapartida, a mobilidade efetiva está paralela ao *capital espacial* e ao *capital de mobilidade* dentro da própria mobilidade, revelando duas facetas quanto às práticas espaciais: a) quanto ao capital espacial, este é referido a apropriação dos meios técnicos através de um conjunto de recursos acumulados, do sujeito, conforme o “grau de apropriação e de domínio da linguagem, dos

⁵ Referente ao paradoxo/trocadilho que os três autores citados usam em seu texto, ao trabalharem com (i)mobilidade.

códigos e signos do espaço concebido, dominante” (Legroux, 2021, p. 273) - entendido então como a capacidade de se apropriar das ferramentas de deslocamentos; b) já, o capital de mobilidade, está relacionado à “capacidade, variável, de um indivíduo realizar os deslocamentos impostos e desejados, com o mínimo de impedimentos, obstáculos e externalidades negativas possíveis (financeiros, modais, simbólicos etc).” (Legroux, 2021, p. 273).

Em vista desse entendimento, o foco nas práticas espaciais surge como instrumento para avaliar o direito à cidade, e como a fragmentação socioespacial se efetiva na vida cotidiana dos cidadãos, a partir da dimensão subjetiva e das experiências urbanas. Também, estão colocadas como estratégias ativas que conectam tanto o físico quanto o simbólico (Santos, 2024), já que as escolhas modais não são neutras e dependem tanto das necessidades quanto das acessibilidades (Legroux, 2021).

A mobilidade e as estratégias de deslocamento são discutidas em termos de orçamento de tempo e espaço. Segundo Vasconcellos, o tempo gasto em deslocamentos, conhecido como "orçamento do tempo" (OT), é uma ferramenta importante para entender como as pessoas utilizam os sistemas de transporte e interagem com o espaço urbano (SANTOS, 2024, p.88)

Portanto, essas estratégias também sofrem interferências dos fenômenos de autossegregação e de proliferação da policentralidade, que evidenciam a lógica fragmentária (Corrêa, 1995; Sposito e Góes, 2013). Nesse sentido, a contextualização desses dois movimentos se faz imprescindível para entender outras configurações que impactam nas estratégias das práticas espaciais, explica Legroux (2021, p. 269):

Um dos argumentos principais da existência de lógicas fragmentárias nas cidades, baseia-se justamente na progressiva perda de importância dos espaços públicos e das centralidades históricas (deixando lugar para a constituição de policentralidades). A autossegregação espacial mencionada, na forma de condomínios fechados, possui um conteúdo social – o recuo comunitário, o entre si – que reflete a individualização e autonomização dos indivíduos, não somente no que diz respeito às suas formas de habitar, mas, também, em relação aos seus deslocamentos, principalmente para quem possui um veículo individual motorizado.

Desta forma, a mobilidade urbana é atravessada pela autossegregação, em vista da expansão de condomínios fechados (Sposito e Goes, 2013), e pelas diferenciações residenciais (Correa, 1995), em vista dos bairros, que criam barreiras espaciais e simbólicas. Enquanto isso, a policentralidade interfere devido ao surgimento de subcentros comerciais, os quais impactam o acesso ao consumo e lazer ao descentralizar o comércio e os serviços (Corrêa, 1995). Embora o presente trabalho tenha interesse em estudar os deslocamentos impostos pela necessidade de acesso à educação de qualidade, é imprescindível mencionar a policentralidade e os condomínios fechados.

Quanto à discussão da segregação e da autosegregação tanto no concebido, quanto no percebido, leva em conta estas diferentes escalas de análise. Sendo assim, no concebido a segregação é interpretada a partir das diferenças quanto a forma, constituição urbana e equipamentos de infraestrutura, ligadas tanto à moradia quanto à acessibilidade, que consideram os aspectos sociais do aumento populacional. . Porém, estes aspectos sociais são ressaltados neste segundo momento, na análise do percebido, onde a segregação endossa a autosegregação (trazida no contexto fragmentário), que reforça as diferenciações quanto aos aspectos socioeconômicos, focando na constituição dos bairros pela renda e pela escolha consciente dos mais ricos de se manterem distantes das classes pobres, articulando para que os espaços centrais seja acessado pela população mais pobre em busca de empregos pouco qualificados.

Assim, o contexto fragmentário reforça a autosegregação e a policentralidade. Esta última, não é um ponto principal na interferência da mobilidade, já que é mais voltada às escolhas práticas de consumo e lazer. Mas é colocada neste trabalho, quanto à percepção da mudança durante os trajetos da passagem periferia para os bairros planejados, dando luz a poliperiferia.

Essas dinâmicas, atravessam, então, o tempo dos deslocamentos espaciais de sujeitos periféricos. Em vista disso, a segregação e a autosegregação, produzem uma divisão do espaço urbano em áreas que concentram grupos sociais com mesmo nível de renda, aspectos culturais e étnicos. Incentivada pela legislação edilícia subsequente dos Códigos de Obras de 1920, 1929, 1934 e normativas até 1957, que promoveu a verticalização em áreas e eixos viários beneficiados pelas obras urbanísticas. Este processo, resultou na consolidação de uma nova centralidade (Rolnik, 2011, p.92), em decorrência da concentração de camadas sociais de alta renda no vetor sudoeste da expansão, devido ao abandono do centro histórico - a partir de 1940 - e configurando assim uma nova centralidade, referida como “centro novo” - região da Republica, Ipiranga e São Luís (Rolnik, 2011; Villaça, 2011).

Nesse âmbito a segregação residencial acompanha a segregação de empregos (Villaça, 2011). Já que o Quadrante Sudoeste evidencia uma tripla segregação dos mais ricos: “das suas residências, de seus empregos (os do setor terciário) e ainda do seu comércio e de seus serviços” (Villaça, 2011, p. 56). Neste ponto, é possível compreender a distribuição dos empregos pelas áreas da cidade: a concentração de empregos no setor terciário - empregos estes ligadas ao exercício das profissões liberais, praticado por parte da população mais rica, e atividades ligadas às novas dinâmicas de reprodução do capital, como marketing, informática, publicidade, etc. - ocorre na mesma área em que se concentram as residências dos mais ricos.

Consequentemente, desenvolvem-se os locais de comércio e serviços voltados a essa população, minimizando os tempos de deslocamento dela. Assim, são criados *shopping centers*, são ofertados os serviços de educação, espaços públicos e outros serviços que permeiam a vida cotidiana dessas pessoas. O que gera empregos nos âmbitos que exigem pouca ou nenhuma qualificação, voltados às classes mais pobres (Villaça, 2011)

Entretanto, a população mais pobre não trabalha apenas nas áreas centrais; há empregos em outras áreas da cidade e das cidades da Grande São Paulo, como nos subcentros (policentralidade), o centro “decadente” (como o autor se refere ao centro histórico, da fundação de São Paulo), e nos centros populares dos municípios da região metropolitana. Além disso, existem os empregos disponíveis no setor industrial, que estão mais afastados das áreas que concentram o comércio. Essa distribuição acarreta na locomoção de milhares de pessoas na cidade e em sua região, para além dessa zona de concentração, a outras áreas para acessar. Com a dependência aos transportes coletivos, os tempos de deslocamento são aumentados devido ao tráfego e a quantidade de pessoas (Legroux, 2021; Villaça, 2011; Santos, 2024)

Villaça (2011), então evidencia que a organização do espaço é um mecanismo de controle sobre os tempos de deslocamento, onde as classes dominantes têm seus trajetos otimizados, enquanto as classes moradoras de áreas periféricas estão condicionadas a traçar longos deslocamentos.

Villaça (2011), então evidencia que a organização do espaço é um mecanismo de controle sobre os tempos de deslocamento, onde as classes dominantes têm seus trajetos otimizados, enquanto as classes moradoras de áreas periféricas estão condicionadas a traçar longos deslocamentos.

A partir dessas subjugações, é possível entender que a fragmentação se traduz espacialmente, mas é composta, também, de processos sociais (Legroux, 2021; Santos, 2024; Sposito e Góes, 2013; Sposito e Sposito, 2020). Desse ponto de vista, é importante entendermos que o foco nas práticas espaciais nos elucida os caminhos que são tomados por estes sujeitos, para além das imposições do concebido e seus agentes. Considerando, então, as subjetividades coletivas e suas biografias, que são feitas e refeitas constantemente (Lindón, 2025), diante da polifonia urbana (Santos, 2024, p.80). A cotidianidade, então, ligada ao percebido, nos permite perguntarmos sobre a escala do corpo, diante da acessibilidade, da (i)mobilidade e dos sentimentos que afloram ao acessar às áreas centrais ⁶.

⁶ Em Santos (2024), a autora acompanha o percurso de Cris (jovem periférico, negro, estudante e estagiário na região da Av. Faria Lima). Neste percurso, o jovem faz a seguinte fala, em relação a sensação de estar no

3. O VIVIDO: A JUVENTUDE COMO CORPO-POESIA

O título deste trabalho dá ênfase à mobilidade, em específico a mobilidade cotidiana. A análise desenvolvida até o momento trabalhou com as categorias do concebido e do percebido para examinar as questões relativas às infraestruturas e os processos socioespaciais na urbe. Essa abordagem abre espaço para uma reflexão sobre os sujeitos protagonistas desta proposta teórico-metodológica: a juventude periférica.

Em relação ao caráter periférico, a discussão acima abordou sua formação histórica, considerando a forma urbana e, conjuntamente, as questões sociais referente às desigualdades de classe, o que denota uma insuficiência para categorizar os sujeitos que pretendem ser estudados.

Desse modo, com objetivo de compreender a mobilidade cotidiana da juventude periférica, utilizamos as concepções de Neto (2015) e D'Andrea (2020) sobre, respectivamente, juventude e sujeitas e sujeitos periféricos. A partir delas, delineamos qualitativamente, os sujeitos da pesquisa, reconhecendo a pluralidade das juventudes e das identidades periféricas.

Integra-se a esta análise, a importância das práticas espaciais como uma investigação que não se limita à descrição das atividades, mas que busca incorporar a interpretação do capital espacial e do capital de mobilidade, considerando as subjetividades frente às condições de acessibilidade.

Por isso, a conceituação de Corpo-Poesia (Serpa, 2019) acrescenta uma visão teórica sobre as práticas cotidianas, incorporando a triplicidade lefebvriana debatida em “Hegel, Marx e Nietzsche ou o reino das sombras” (1974), que discute a modernidade. Serpa (2019) explicita a relação da tríade lefebvriana com Nietzsche ao trabalhar este último conceito no âmbito do viver e do vivido:

É nietzschiano porque “o viver e o vivido individuais reafirmam-se contra as pressões políticas, contra o produtivismo e o economicismo” (1976: 12) [...] Porque “apesar dos esforços das forças políticas para se afirmarem acima do vivido, para subordinar a sociedade e capturarem a arte, esta contém a reserva, a contestação, o recurso ao protesto” (1976: 12) (Lefebvre, 1976 *apud* Serpa, 2019, p. 109)

ambiente de trabalho: “eu tenho repulsa, fico com nojo eu odeio ta aqui, quando tô aqui minha playlist muda muito, quando tô no ônibus ouço uma música mais ambiente assim, e fico na janela olhando Pink Floyd, e quando eu chego aqui é Racionais Mc’s, e Facção Central, essas porras pro ódio sabe, pra diluir o ódio então eu ouço muito Rap.” [recorte do texto transcrito da entrevista].

Portanto, a partir do entendimento do papel da arte e da poesia na subversão das lógicas modernas, o desejo e o vivido abrem outra perspectiva no mundo moderno, capaz de contestar e transformá-lo (Serpa, 2019) - no âmbito dessa pesquisa de contestar e transformar o espaço da cidade.

Desta maneira, pressupomos que: a juventude, em particular a estudantil periférica, transforma as limitações impostas pela desigualdade socioespacial (como a mobilidade e o acesso à educação) em formas de agência, produzindo um capital espacial e de mobilidade que é, em essência, sua poesia cotidiana. Transformando assim os espaços transitórios/não-lugar em espaços de interação/lugares, assentando sua identidade sob o espaço.

3.1. CENA: Diante dos lugares

Redigir a cena acerca do espaço vivido é traduzir a experiência *etequiiana/guaraciana*. Dessa forma, entendo que a reflexão racional sobre as escolhas feitas no processo da escrita do vivido é um desafio, visto que, humildemente me coloco na posição de uma *escrevivente*⁷ e pesquisadora incipiente. Por isso, parto, nessa cena, de uma Julia que ainda não se reconhecia como sujeita periférica, que refletia sua realidade a partir das representações que foram constituídas durante os três anos de ETEC e do medo de esvair a memória acerca dos lugares, experiências e pessoas que cultivou.

Assim, contextualizo importantes tradições que cultivamos até 2019 (ano de término da escola), tendo em mente que não acompanhei de perto as transformações que ocorreram após minha saída e com o advento da pandemia da COVID-19.

No primeiro ano de ingresso os veteranos do 3º ano preparam uma ingressada aos calouros. Nesta primeira semana, ocorriam os trotes, havia muita tinta, glitter e saídas no horário do almoço (11h30 a 13h) para arrecadar fundos para o *rolê* de sexta feira no Parque Villa Lobos, que simbolizava o final da ingressada.

Assim, este primeiro momento aproximava os calouros dos veteranos, muitos eram “apadrinhados” pelos mais velhos, em vista que a violência e o bullying não faziam parte da cultura dos organizadores - nesta época - e que grande parte das veteranas mulheres estavam atentas e se mostravam companheiras contra os possíveis assédios que poderiam ocorrer no

⁷ EVARISTO, Conceição et al. A escrevivência e seus subtextos. **Escrevivência: a escrita de nós: reflexões sobre a obra de Conceição Evaristo**. Rio de Janeiro: Mina Comunicação e Arte, v. 1, p. 26-46, 2020.

trote (ao pedir dinheiro aos motoristas no farol das avenidas próximas à escola e nas próprias interações internas com os veteranos).

A partir da construção desses laços, ir ao Parque Villa-Lobos era crucial, pois seria nesse momento que a identidade de *guaraciano* se iniciaria. Dada a centralidade específica desse espaço, o parque passa a ser um símbolo/significante muito importante para os estudantes, onde as reuniões aconteceriam apenas no início e no final do bimestre/semestre. No entanto, há outra praça muito relevante na, até então, vida cotidiana dessa comunidade: a Praça Victor Civita, apelidada carinhosamente como “Madeira”. Nela aconteciam os encontros mais casuais; frequentá-la era mais corriqueiro, mas às sextas-feiras eram mais chamativas, marcando o encerramento da semana. Além disso, é importante mencionar que para acessar esta praça, não era necessário transporte público, pois era próxima à escola e se localizava ao lado do Terminal Pinheiros (com acesso aos ônibus municipais, à linha 4-amarela do metrô e à linha 9-esmeralda da CPTM).

Nesse sentido, tanto o parque quanto a praça se tornaram símbolos e lugares para os estudantes - tanto que, em 2019, um grupo da turma de edificações fez seu trabalho de conclusão como uma proposta de intervenção e melhoria da Praça Victor Civita. Eram nesses momentos, para além dos intervalos, corredores e eventos na escola, que se constituíam os lugares na cidade, onde era confortável e possível estar em São Paulo, mesmo com as represálias dos seguranças⁸ de ambos os espaços.

Além disso, ir e voltar dessas ocasiões fizeram parte do entendimento e apropriação do caminho, relatados na cena anterior. Nesses momentos, os trajetos eram constituídos de outros sentimentos: o de euforia, de ansiedade pela “festa”, a de escutar música ou até tocá-las, da oportunidade de encontrar egressos, de jogar jogos de carta e até de tirar boas fotos para postar nas redes sociais.

Era dentro da rotina de 18 matérias, de longas distâncias percorridas para ir e voltar, da necessidade de estudar para o vestibular e de entregar o trabalho final da formação técnica que os *rolês* e os momentos de descontração no transporte coletivo proporcionaram a consciência de que há vida para além do *corpo-máquina*.

Entretanto, nessa trajetória reconhecer o papel dos educadores é imprescindível. Particularmente em vista das disciplinas de Literatura, História e Geografia. Apenas pelo interesse genuíno em cada uma das personalidades que lecionava pude compreender para

⁸ Para evitar que este texto se torne uma visão romantizada da experiência, é necessário pontuar que a represália dos seguranças ocorria devido à discriminação contra a juventude (pela maneira de se vestir, portar e falar), mas também pelo uso indevido de substâncias lícitas e substâncias ilícitas.

além da matéria, pois eram mensagens e aulas dadas para além do conteúdo de vestibular. Por vezes me emocionei em cada uma dessas disciplinas, porém, apenas a partir de uma atividade do módulo de Geografia Urbana que pude compreender o que eram as distâncias que eu percorri durante os três anos. Assim, irei relatar sobre a elaboração da atividade.

No último bimestre do 3º ano para além das atividades avaliativas de Geografia haveria a exposição destas no GUAPA (Guaracy de Portas Abertas). Para o conteúdo de geografia urbana tínhamos de fazer uma fotografia e titularizar a mesma a partir dos conceitos apreendidos em sala de aula. De início as ocupações de moradia eram frequentes na paisagem, a disposição de resíduos residências nas ruas também e os problemas causados pelas chuvas na cidade vinham vez ou outra. Tudo isso era fotografia, mas nada satisfazia, mesmo porque eu tinha de ser certa no título. Após pedir orientação à professora, ela me indagou sobre o que essas possíveis fotos significavam para mim, e a pergunta pairou sobre minha semana.

Até que numa recorrente ida a galeria de fotos lembrei que, nos primeiros dois anos de ensino médio, fui muito engajada em capturar imagens, principalmente do céu, mas que havia uma foto muito intrigante.

Em uma tarde de volta para casa, pela linha 5-lilás do metrô, as plataformas e os vagões estavam tão cheios que não era possível se segurar em nenhuma barra de ferro ou parede do vagão, nem equilibrar sob o chão era possível, era o amontoado de corpos que não deixava uns aos outros cair. Era tão sufocante que eu só olhava para cima na tentativa de respirar um ar mais fresco, e nesse movimento o amontoado de mãos me chamou atenção, e foi aí que me senti provocada a capturar aquele momento. Então peguei o celular e registrei a foto, traduzindo grande parte dos trajetos que realizei.

Figura 7. “Next Station: Capão Redondo”, Julia Gutierrez, 2018.



Para a atividade, nomeei a fotografia de “Gentrificação”, mas hoje com a formação de geógrafa e com um repertório teórico melhor elaborado gosto de nomear como “Next Station: Capão Redondo”.

Diante do exposto, encerro a cena com vontade de contar mais e mais sobre as singularidades de vivenciar a cidade a partir do acesso à educação e da mobilidade urbana. Mas retomo que apenas na passagem da compreensão do carro para os transportes coletivos é que jogo meu corpo no mundo⁹, e que a partir dos outros, amigos e professores, construo um ponto de vista que auxilia no meu amadurecimento. É neste momento da minha jornada pessoal e profissional - caráter da formação técnica em Meio Ambiente - que me dou dicas de que talvez haja sensibilidade diante da difícil rotina de estudo e trabalho, de que há possibilidades de encantamento¹⁰ diante do concebido e que apenas a prática pode nos revelar.

⁹ NOVOS BAIANOS. Mistério do Planeta. Intérprete: Novos Baianos. Rio de Janeiro: Som Livre, 1972.

¹⁰ SIMAS, Luiz Antônio. O corpo encantado das ruas. 10. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2022

3.2. A CONDIÇÃO JUVENIL, AS SUJEITAS E SUJEITOS PERIFÉRICOS FRENTE À QUESTÃO DA DESIGUALDADE EDUCACIONAL

Pensar a juventude exige levar em consideração aspectos que transcendem a faixa etária estatística. Para Neto (2015), a juventude é definida como uma construção sociohistórica com uma dupla finalidade: servir como parâmetro de avaliação crítica da realidade social e de promover a luta pela consolidação de uma condição social da juventude como direito. Visto o seu caráter histórico e social, é possível vislumbrar o que seria uma juventude plena em uma sociedade equitativa, o que por sua vez, permite criticar as juventudes minimizadas e reconhecer as desigualdades inerentes (Neto, 2015).

Nesse sentido, a partir de sua posição como geógrafo, Neto (2015) - provocado pelas ideias de Doreen Massey sobre a multiplicidade do espaço como produto e condição de existência - entende e define a juventude sob uma visão geográfica. Evidenciando a Geografia como uma elucidação dos contextos socioespaciais, como “os trajetos pela cidade, a experiência urbana, as formas de apropriação do espaço de agrupamentos juvenis” (Neto, 2015, p. 122). Essa abordagem enfatiza a relação com a espacialidade (como contexto e condição) e permite analisar as vivências que, por sua vez, produzem os *espaços de interação*. Além dessa produção, olhar para o espaço permite entender que há uma diversidade dos modos de ser jovem (Dayrell, 2005 *apud* Neto, 2015), ao atentar o olhar aos contextos espaciais e de classe.

Ademais, a partir das concepções da Sociologia da Juventude, a visão da juventude como fase transitória - “vir a ser” - deve ser superada em vista que tanto a infância, quanto a juventude e à vida adulta são etapas com seus respectivos aspectos formativos que são incorporados ao longo da vida do sujeito. Assim, a juventude não se esgota ao se tornar adulto (Dayrell, 2005; Abramo, 1994; Melucci, 1997; Peralva, 1997; Margulis e Urresti, 1998 *apud* Neto, 2015).

Deste modo, estes aspectos formativos estão intimamente ligados ao ambiente escolar, já que é a partir da reunião com outros jovens que se cria uma nova cultura, uma “pulsão gregária” (Maffesoli, 1989 *apud* Neto, 2015) em estar com seus pares, exercitando sua maturidade (física, sexual, social) fora do controle dos adultos. Permitindo então a prática de uma cultura juvenil com referências do seu próprio tempo e espaço (Neto, 2015), já que “são os jovens concretos que realizam a juventude, com base nos recursos dos quais dispõem no meio em que vivem” (Neto, 2015, p. 121).

Entretanto, em vista da segunda finalidade de Neto (2015), as desigualdades da condição juvenil são apontadas principalmente no que tange aos jovens de classes populares que precisam se dedicar ao trabalho para o sustento familiar. Em vista desse apontamento, traço um paralelo quanto a carga horária integral, imposta no ensino técnico, resultando em longas jornadas de estudo que, somadas ao tempo em trajetos, abre mão do tempo pleno de fruição com grupos juvenis.

“É nesse sentido que se, por um lado, reconhecemos a importância dos estudos sobre jovens concretos, nos seus contextos específicos de socialização e sociabilidade, por outro lado, julgamos necessária uma abordagem que possa ir além dos modos de ser - que, em certo sentido, romantizam as estratégias empregadas por jovens pobres para jogar com as limitações do seu contexto sócio-espacial, com vistas a viverem experiências juvenis possíveis” (Neto, 2015, p. 130)

Embora os trajetos e espaços públicos (referente às cenas 2 e 3) possam constituir espaços de interação onde se exercita a maturidade e a incorporação de códigos culturais, a sobrecarga de estudos e os longos deslocamentos podem implicar em uma experiência limitada da condição juvenil. Isso levanta o questionamento: as Escolas Técnicas Estaduais (ETECs) limitam ou impulsionam a condição juvenil? A carga horária integral - que engloba o ensino básico e o ensino técnico - reúne esses jovens no ambiente escolar, mas simultaneamente sobrecarrega os estudos, minimizando o tempo disponível para a fruição do lazer. A vivência plena da juventude é um parâmetro crucial para o exercício dessa condição. Conforme argumenta Neto (2015):

“A juventude, para poder existir, precisa ser praticada entre jovens, o que inclui práticas de espaço. [...] a juventude é uma experiência, que precisa ser vivida com os outros, uma experiência formativa dos sujeitos e que faz dos/as jovens reais produtores de seus espaços de interação.” (Neto, 2015. p. 128-129)

Perante os delineamentos das desigualdades das condições de juventude, incorporo na discussão os conceitos de D’Andrea (2020), à fim de conduzir o debate qualitativamente para que se compreenda o que são estes sujeitos e sujeitas periféricos e quais processos de entendimento podem ser trabalhados e aguçados durante os percursos Casa-Escola-Casa.

As discussões sobre a periferia superam gradualmente o binômio de violência e pobreza, em decorrência das denúncias da realidade dos bairros periféricos nos meados de 1990. Nesse contexto, a produção cultural (a classe artística periférica) emerge e incorpora sentidos de classe que ultrapassam a associação da posição na produção econômica, abrangendo modos de vida e condições sociais como a raça e o habitar. Como consequência dessa ressignificação, D’Andrea (2020) observa:

Assim sendo, a partir do segundo quinquênio dos anos 2000, periferia, periférica e periférico passaram a ser utilizados como adjetivo por uma série de agentes sociais

não necessariamente ligados à produção cultural e denotando tanto uma posição política como um estilo de vida.(D’Andrea, 2020, p. 25).

A partir desse avanço nas discussões, surge o entendimento de múltiplas *identidades periféricas*, conceituando a heterogeneidade desses espaços e de seus sujeitos sociais, onde as experiências podem ser tanto dispares quanto comuns (D’Andrea, 2020). Santos (2024) reforça essa visão:

Dessa maneira, é fundamental estabelecermos conceitualmente que as periferias urbanas contemporâneas não são homogêneas. Em suas singularidades e particularidades, possuem dinâmicas e processos distintos, mesmo ocorrendo processos estruturantes que acentuam os aspectos periféricos mais gerais (Santos, 2024, p. 74)

A percepção territorial - intrínseca a todas as experiências, mesmo quando diferentes - é denominada *consciência periférica*, pois está ligada aos processos sociais e históricos de formação. Processos estes que colocam o debate acerca da periferia e produz “sujeitas e sujeitos periféricos capazes de entendimento de sua condição urbana” (D’Andrea, 2020, p. 26). Essa condição de auto entendimento da condição periférica é crucial, pois ela se manifesta na compreensão de outras esferas sociais, como a educação.

Assim, no contexto de disparidades espaciais urbanas, a educação demonstra-se como um fator importante para os jovens vindos da periferia. Nesse sentido, o estudo intitulado "O espaço das desigualdades educativas no município de São Paulo", analisou o estado das disparidades educacionais na cidade de São Paulo, utilizando a Análise de Componentes Principais (ACP) - uma análise estatística multidimensional - com dados do Censo 2010 do IBGE. Seu principal objetivo foi examinar a relação entre a posição social, as condições de vida e os usos socialmente diferenciados do sistema de ensino.

Nessa perspectiva, o estudo compreende a cidade de São Paulo a partir da noção de espaço social de Bourdieu (1979). Assim argumenta que os investimentos educativos são determinados pela relação das áreas e da, respectivamente, renda das famílias moradoras. Discutindo também a relação entre escolas públicas e escolas privadas.

Os resultados da pesquisa de Siqueira et. al (2015) permitem visualizar a forte relação entre posição social e acessos ao sistema de ensino, tal qual as condições dadas e descritas quanto ao acesso aos transportes. Os autores ressaltam:

Os resultados permitem visualizar a relação entre posição social, condições de vida, usos socialmente diferenciados do sistema de ensino, em configurações urbanas extremamente desiguais. Possibilitam refletir sobre a escolarização dos filhos de famílias extremamente pobres que buscam sobreviver ao cotidiano, mas também sobre a emergência de estratégias educativas que exprimem uma visão de futuro, orientadas para o aumento da escolaridade. (Siqueira et. al, 2015) .

Dessa forma, Siqueira et. al (2015) identificam uma segregação de base financeira no acesso educacional, onde as disparidades são encontradas entre escolas públicas e privadas, e também, laicas e religiosas.

Essa desigualdade então é nomeada de “democratização quantitativa”. Isso se deve ao fato de que, apesar dos esforços para a expansão desses equipamentos educacionais - aumentando o número de matrículas -, o sistema conserva as disparidades, não conseguindo reduzir as distâncias entre os grupos sociais no acesso a educação de qualidade.

Em suma, o estudo estabelece que as desigualdades educacionais estão enraizadas na estrutura social e espacial da cidade, que é marcada por uma intensa disparidade de renda e recursos. Dessa forma, no contexto de uma metrópole com uma grande quantidade de pessoas e a forte competição profissional no mundo do trabalho, as famílias tendem a desenvolver estratégias como a procura de determinadas escolas públicas - como as ETECs - ou escolher por privadas. Assim, explicam Siqueira et. al (2015):

[...] a presença mais forte de estruturas como as Escolas Técnicas (Etec), instaladas principalmente nos antigos distritos operários da cidade (Mooca) e nas regiões centrais (Sé). Trata-se de uma estrutura de Ensino Médio pública, cujo acesso é realizado mediante a aprovação em seletivos exames escolares e que possuem bom desempenho no Exame Nacional do Ensino Médio (Enem).²⁸ Dentre as 50 escolas públicas com maior desempenho, 43 são escolas técnicas conhecidas como Etec. A procura pelas Etec e pelas escolas profissionais aparece correlacionada ao volume relativamente mais baixo de capital econômico e cultural (renda entre 5 e 10 SM e ao diploma de Ensino Médio), sendo menos incidente nos domicílios com renda superior a 20 salários mínimos (Siqueira [et.al.](#), 2015, p. 112).

Considerando que a mobilidade cotidiana da juventude periférica pode estar permeada de diversos outros marcadores sociais - para além da juventude e da escolaridade, as questões dos grupos étnicos, das mulheres e do movimento LGBTQIAPN+- -, o vivido evidencia outros atravessamentos diante dos percursos e das escolhas feitas nele. Tais atravessamentos, manifestam-se de forma direta no âmbito da experiência física e emocional, pois é no corpo que são sentidas as inseguranças e familiaridades nos caminhos, que associa os códigos corporais e culturais, e que vivenciam o tempo - o tempo vivo ou morto, tempo livre ou tempo imposto (Legroux, 2021) e o espaço. Por isso, são capazes de experienciar a mobilidade a partir do simbólico, e “capazes de criar linhas de fuga de um cotidiano esvaziado pelas marcas de um mundo pós moderno” (Legroux, 2021, p.280).

Dessa forma, os espaços transitórios - como os próprios meios de transportes, suas estações, as praças, supermercados, shoppings centers etc. (Legroux, 2021) - que podem ser entendidos como *lugar-sem-lugaridade* (Relph, 2014), são capazes de ser subvertidos pelas vivências e experiências desses jovens por meio de suas práticas como juventude (Neto, 2015).

Assim, torna-se essencial atentar-se para o entendimento do que são os lugares. Portanto, o que não é lugar é compreendido como: o lugar-sem-lugaridade ou não-lugar, segundo Relph (2014), é o “lugar” em que a capacidade de reunião é fraca ou inexistente ou, também, ambientes construídos de maneira padronizada (referente à arquitetura com impessoalidade). Nesses dois sentidos, podemos exemplificar: as estações de ônibus, metrô, trens, e os pontos de ônibus e comércio; ambientes em que, na metrópole, ganham ainda mais distanciamento da afetividade. Nesta linha de pensamento, então, compreendemos o lugar pela ausência, o que estabelece uma relação entre as singularidades que os não-lugares carregam, já que:

Os processos que levam à diferenciação de lugar estão em toda parte comprometidos em uma luta contra aqueles que levam à ausência-de-lugaridade. Assim, qualquer parte, não importa o quão uniforme possa ser, tem alguns elementos de lugar. Não importa quão forte seja o espírito do lugar, este possuirá alguns aspectos de ausência-de-lugaridade compartilhados com outros lugares. A identidade de alguma parte não é ser lugar nem ausência-de-lugaridade, mas a expressão do equilíbrio entre particularidade e uniformidade (Relph, 2014, p. 25).

Em vista disso, os espaços transitórios, na perspectiva do vivido, podem abranger essas particularidades e vir a ser um “espaço das possibilidades de amenizar a alienação, a opressão e a perda de sentido, os transient places podem encarnar emancipação, momentos essenciais e necessários para a vida cotidiana dos indivíduos (Jirón, 2010 *apud* Legroux, 2021, p. 281).

Em suma, dessa reflexão adicional, dar luz ao corpo-poesia da juventude atribui a análise do vivido a independência das sujeitas e dos sujeitos quanto às imposições do concebido e das alienações (Serpa, 2019), diante dos laços afetivos com seus iguais (jovens periféricos) e do acesso a uma educação de qualidade. Sendo assim, o corpo-poesia é (um possível) emancipador do corpo-máquina de Nietzsche - esse ligado ao mundo da produção, o tempo-espaço do capitalismo -, já que o corpo faculta as repetições e ritmos do mundo moderno.

4. ATRAVESSAMENTOS: A PROPOSTA METODOLÓGICA

Neste momento, em vista dos delineamentos teóricos acerca das cenas e das relações construídas à partir dos elementos da tríade lefebvriana, atravessamos para às perspectivas acerca das propostas metodológicas, que podem contribuir para a apreensão de resultados e de reflexões acerca da mobilidade cotidiana dos moradores da Grande São Paulo e, em especial, da juventude estudantil periférica.

4.1. REPRESENTAÇÃO CARTOGRÁFICA E ANÁLISE DE DADOS

A fim de apreender as estruturas espaciais no espaço concebido e os determinantes da mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo, propõe-se uma metodologia de análise pautada na combinação de representação cartográfica e tratamento de dados quantitativos.

A cartografia será empregada como ferramenta primordial para visualizar e espacializar os padrões das disposições das infraestruturas da mobilidade, além de servir como instrumento substancial para representar o processo de fragmentação socioespacial, com base na metodologia elaborada em “Representação Cartográfica da fragmentação socioespacial” (Chatel et. al, 2022), capítulo do livro “Metodologia de Pesquisa em Estudos Urbanos: Procedimentos, instrumentos e operacionalização” organizado por Góes e Melazzo (2022). À fim de analisar a constituição das barreiras físicas quanto ao grau de unidade - onde e como estão coesionadas - e ao grau da segregação, fragmentação e espalhamento (Chatel et. al, 2022, p. 332).

Complementarmente, o tratamento de dados secundários provenientes do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) fornecerão substrato demográfico e socioeconômico da população, e da Pesquisa Origem-Destino (O-D) de São Paulo, essencial para mapear os fluxos e padrões de deslocamento - realizada pelo Metrô, como aponta Villaça (2011, p. 53):

Em São Paulo, essas pesquisas vêm sendo feitas decenalmente pela Cia. do Metrô há mais de quatro décadas, e em toda a Grande São Paulo. São as chamadas Pesquisas OD, ou seja, de Origem e Destino das viagens feitas pela população. As pesquisas OD partem de um espaço urbano dado. Mesmo quando baseadas em projeções das transformações do espaço urbano, essas se fazem a partir de tendências históricas de comportamento do mercado, especialmente o mercado imobiliário. A partir daí, avaliam os mais diversos deslocamentos territoriais da população (incluindo os a pé) segundo os meios de transporte utilizados e os motivos dos deslocamentos (trabalhar, ir às compras, à escola etc.).

O enfoque analítico será direcionado aos determinantes da mobilidade urbana - referente às distâncias, infraestruturas disponíveis, o sistema de transporte municipal e intermunicipal como um todo, etc. Crucialmente, todos esses dados serão trabalhados com o recorte geracional da juventude, visando compreender como as dinâmicas de fragmentação socioespacial implicam na mobilidade e afetam a acessibilidade dessa parcela da população na metrópole.

4.2. PERCURSOS ACOMPANHADOS CASA-ESCOLA-CASA

Outro procedimento metodológico possível e voltado à apreensão do espaço percebido é uma adaptação dos “Percursos acompanhados casa-trabalho-casa”. Este procedimento de pesquisa, originalmente desenvolvido por Patrícia Maria de Jesus, Márcio José Veríssimo Catelan e Maria José Martinelli Silva Calixto, no livro “Metodologia de pesquisa em estudos urbanos” (Melazzo e Góes, 2022), - e aplicado por Santos (2024) - serve como um referencial metodológico para coleta e análise de dados.

A escolha desta metodologia de percursos acompanhados para as análises e avaliações, decorre do interesse em capturar diferentes ritmos socioespaciais e temporais. Estes podem revelar as percepções dos elementos que constituem rupturas na cidade, indicadores do processo de fragmentação socioespacial. Desta maneira, levando em consideração que a mobilidade é o principal pressuposto para os percursos e perpassa o tecido urbano, os trajetos casa-escola-casa permitem entender, através dos deslocamentos dos cidadãos em suas atividades na urbe, o acompanhamento direto das práticas e discursos durante os percursos realizados. Isso possibilita aproximação e co-experienciar os trajetos e a vida cotidiana dos estudantes, podendo apreender se há influência da lógica fragmentária e seus desdobramentos nas representações espaciais (Jesus, et. al. 2022) dos jovens secundaristas estudantes de escolas técnicas.

Assim, o uso desta metodologia, juntamente com algumas ideias da metodologia de percursos diários registrados (Redón et al., 2022), possibilita a apreensão de diversos elementos, tais como: a velocidade de deslocamento que abrange a situação socioeconômica dos sujeitos e considera o trajeto desde a moradia até as escolas; o grau de liberdade dos jovens; - as condições disponíveis para estudar em escolas distantes; - a oferta dos meios de deslocamento disponíveis para circulação - os modais de transportes que são utilizados e as condições materiais e a atratividade da cidade.

O desenvolvimento dessa metodologia também favorece a compreensão de que a experiência, por mais ou menos tempo percorrendo a cidade, influencia na maneira de vivenciá-la, desde modais e caminhos que podem ser modificados ao longo do tempo e os níveis de abstração que cada jovem alcança ao analisar o espaço durante os anos escolares. Desta forma, este procedimento metodológico permite que, para além do acompanhamento, no trajeto, perguntas elaboradas em um roteiro prévio (como uma entrevista semi-estruturada) sejam formuladas. E para além disso, observar e complementar a análise durante os trechos.

Nesse sentido, a caracterização do recorte espacial da Região Metropolitana para com o Quadrante Sudoeste da cidade de São Paulo, foi estabelecida com base nos processos socioespaciais previamente discutidos - estes incluem a periferização, os impactos do modelo

rodoviarista, a segregação e a autoss segregação, aliada à fragmentação socioespacial. Isto é, nesse contexto, evidencia-se uma disparidade nas ofertas de transporte entre os âmbitos *intramunicipal* (no caso, a cidade de São Paulo) e o *intermunicipal* (os municípios vizinhos. Tal disparidade persiste e se agrava mesmo quando ambas as áreas se encontram em posições periféricas.

A partir disso, a tipologia de seleção de estudantes a serem investigados na pesquisa deriva da averiguação das barreiras espaciais, que se dão de maneira divergente entre estudantes da RMSP e aqueles dos bairros periféricos da cidade de São Paulo. Ao todo, a pesquisa prevê o acompanhamento de 6 trajetos, sendo 3 destinados à Região Metropolitana e 3 na cidade de São Paulo. Também é colocado como prioridade a quantidade equiparada entre entrevistados e entrevistadas, porém sendo algo a ser definido.

Nesse sentido, ao trabalhar uma bibliografia sobre o método comparativo (Targa, 1991; Sposito, 2016; Robinson, 2016) pretendemos analisar as diferenças e similitudes entre os diferentes sujeitos e sujeitas pesquisados. Em outros termos, as diferenças que fundamentam o nosso exercício comparativo são: os diferentes níveis dos alunos da ETEC e as diferentes localizações periféricas das suas residências (no município de São Paulo e na escala da RMSP), além de abranger a compreensão das múltiplas identidades periféricas (D'Andrea, 2020). De modo que, a seleção de estudantes também possa elucidar o grau de aproveitamento da condição juvenil (Neto, 2015), ao avaliarmos se a ETEC e as distâncias percorridas, reforçam ou limitam a vivência de uma juventude plena e de qualidade (que será discutida adiante no Capítulo 3).

Quadro 1: Definição do perfil dos sujeitos e sujeitas da pesquisa			
ETEC	Seriação	Residente	Quantidade de estudantes
ETEC Guaracy Silveira (Bairro de Pinheiros)	1º ano, 2º ano e 3º ano	RMSP (Região Metropolitana de São Paulo)	3
		Bairros periféricos da cidade de São Paulo	3

Elaborado por Julia De Oliveira Gutierrez, 2025.

A partir da definição do perfil dos sujeitos e sujeitas da pesquisa, em um primeiro contato com os estudantes da escola, será aplicado um questionário para diferentes turmas, com objetivo de obter o perfil geral dos estudantes da ETEC Guaracy Silveira, agrupando um conjunto de dados no sentido quantitativo das informações. E em seguida, a partir do questionário, serão selecionados os estudantes que demonstrarem interesse na participação da pesquisa e correspondam aos perfis estabelecidos.

Quadro 2: Questionário
Perfil Estudantil
Idade:
Gênero: () Feminino () Masculino () Não-Binário () Outro () Prefiro não informar
Série: () 1º ano () 2º ano () 3º ano
Turma: () Administração () Design de Interiores () Edificações () Marketing () Eletrônica () Meio Ambiente () Ensino Médio com Itinerário Formativo
Trabalha: () Sim () Não
Localização geográfica e meios de deslocamento
Habitualmente se desloca em: () Carro () Moto () Ônibus () Trem () Metrô () Bicicleta
Parte do trajeto é feito à pé? () Sim () Não
Mora em São Paulo? Se sim, em qual zona? () Zona Norte () Zona Leste () Zona Oeste () Centro () Zona Sul
Mora na Região Metropolitana? Em qual cidade? () Arujá () Barueri () Biritiba Mirim () Caieiras () Cajamar () Carapicuíba () Cotia () Diadema () Embu () Embu-Guaçu () Ferraz de Vasconcelos () Francisco Morato () Franco da Rocha () Guararema () Guarulhos () Itapeverica da Serra () Itapevi () Itaquaquecetuba () Jandira () Juquitiba () Mairiporã () Mauá () Mogi das Cruzes () Osasco () Pirapora do Bom Jesus () Poá () Ribeirão Pires () Rio Grande da Serra () Salesópolis () Santa Isabel () Santana do Parnaíba () Santo André () São Bernardo do Campo () São Caetano do Sul () São Lourenço da Serra Suzano () Suzano () Taboão da Serra () Vargem Grande Paulista
Nota: Este questionário está sob direcionamento das normas oficiais, em termos da pesquisa acadêmica

Elaborado por Julia De Oliveira Gutierrez, 2025.

Para a realização do registro do percurso acompanhado, será utilizado o aplicativo O.Way (Geographic route analysis), desenvolvido no âmbito do projeto “Fragmentação Socioespacial e Urbanização Brasileira: Escalas, Vetores, Ritmos, Formas e Conteúdos” (FragUrb, 2018) para auxiliar no desenvolvimento de metodologias netnográficas que abarcam à mobilidade cotidiana. Esse instrumento permite, simultaneamente, registrar dados precisos de tempos e localizações e capturar elementos mais subjetivos, com a observação e o registro de falas, atitudes, comportamentos, reflexões do sujeito participante durante os trajetos.

Neste sentido, este instrumento auxilia no registro do percurso, na sua sistematização e na produção dos resultados por meio da representação cartográfica. São abrigados em sua interface dois modos de acompanhamento, sendo estes: Casa-Trabalho-Casa (CTC) e Espaços Públicos. Possui GPS (Global Position System) e a triangulação de sinais das Estações de Rádio Base do sistema de telefonia móvel celular, por antenas, como ferramenta de rastreamento, sendo a segunda opção acionada quando houver ausência do GPS ou impedimento offline (Santos, 2024, p.39; Jesus et al., 2022, p. 167-168).

Ademais, durante o acompanhamento do trajeto é prevista a realização de uma entrevista semiestruturada. Para além de ser uma etapa já mencionada pela metodologia de referência, é necessário incorporar as entrevistas para identificar as percepções dos entrevistados e suas atribuições de significados aos percursos e a cidade, como colocado em Mishler (1986 *apud* Goes *et.al*, 2022, p.72), avaliando assim de que maneira se dá a formação de capital espacial e capital de mobilidade (Legroux, 2021), pois:

Neste sentido, os estudos sobre mobilidade espacial tendem, frequentemente, a concentrarem-se sobre os movimentos no espaço e no tempo, deixando de lado a interação entre os atores, os contextos e as estruturas (Kaufmann et al., 2004). Esta abordagem da mobilidade é útil para pensar a ideia de capital de mobilidade, no sentido em que se consideram os deslocamentos e a distribuição espacial dos bens, das informações e das pessoas, ou seja, de entidades concretas (pessoas e bens), mas, também, abstratas (informações, normas, ideias). (Legroux, 2021, p. 274)

Desse modo, o caráter etnográfico presente em Santos (2024) e Santos e Whitacker (2025), possibilita a compreensão das práticas socioespaciais. Essas práticas são apreendidas a partir das narrativas derivadas das experiências urbanas de sujeitas e sujeitos periféricos. Tais narrativas são construídas no cotidiano e podem se tornar representativas por meio de reflexões ou autorreflexão (Breton, 2020 *apud* Santos e Whitacker, 2025). Essa abordagem metodológica, permite não apenas a apreensão dos desafios e adversidades enfrentados durante os trajetos, mas também a identificação de estratégias de adaptação, considerando a

condição espacial e social dos indivíduos. Ao levar em conta marcadores sociais que elucidam as múltiplas dimensões na avaliação dos percursos, é possível dimensionar o caráter multifacetado da condição periférica e juvenil. Nesse sentido, os autores argumentam:

Cada narrativa se configura como um artefato que proporciona uma visão única sobre uma realidade frequentemente marginalizada em distintas dimensões da vida cotidiana, na qual os sujeitos periféricos emergem não apenas como receptores passivos das circunstâncias, mas como protagonistas na criação de suas próprias narrativas e identidades, permeadas por intrincadas relações socioespaciais (Sposito, 2019) que moldam sua compreensão do espaço urbano e influenciam suas interações com o entorno (Santos e Whitacker, 2025, p. 7)

Em vista da etnografia (Santos, 2025), a elaboração de um roteiro prévio é importante para pensar os diferentes tópicos que podem ser abordados durante os trajetos, partindo de um guia para a condução de um diálogo fluído e espontâneo com os adolescentes, para que abra espaço para novas reflexões e exposição de outras representações da cidade.

Portanto, o roteiro prévio foi elaborado a partir de três eixos principais, a fim de capturar diferentes aspectos acerca das práticas espaciais: i) as motivações da busca pela escola técnica; ii) o percurso urbano e suas práticas espaciais; e, por fim, iii) averiguar quanto à condição juvenil.

Quadro 3: Roteiro Prévio de Entrevista Semi-estruturada com Sujeitos Colaboradores	
A ETEC	
1.	O que a ETEC significa para você?
2.	Como conheceu o Vestibulinho para inserção na ETEC?
3.	Dentre as instituições, concorreu para alguma outra ETEC?
4.	Existia outra ETEC mais próxima da sua casa? Se sim, por que escolheu uma mais longe de casa?
5.	No ensino fundamental você era de escola pública ou privada? Ou já estudou nas duas opções?
6.	Tem interesse em cursar ensino superior ou pretende ir para o mercado de trabalho após a formação?
O percurso urbano e as práticas espaciais	
1.	Anteriormente à ETEC, já utilizava diariamente de transportes coletivos?
2.	Descreva sua rotina em um dia comum. Pode descrever as vias, pontos de referência e transportes presentes na rotina?
3.	Já realizou os trajetos de ida e volta por outros meios de transporte? Se sim, quais são as diferenças?
4.	Realiza os percursos de ida e volta da escola sozinho(a) ou acompanhado(a)?
5.	Utiliza do primeiro trajeto que realizou para vir e voltar da escola? Se sim, com qual frequência? Se não, por qual motivo não o realiza mais?

6. Quais são as dificuldades recorrentes nos transportes coletivos?
7. Ao ir para escola, costuma parar em algum lugar? E na volta para casa? Vai sozinho(a) ou acompanhado(a)?
8. Quanto às estações e terminais, o que estes ambientes são para você?
9. Quais as diferenças entre seu bairro de residência e o bairro da sua escola?
10. Há alguma história ou episódio que te marcou durante algum dos trajetos de ida e volta para casa? Pode me contar sobre?
Condição Juvenil
1. O que é ser jovem para você?
2. Você pratica atividades relacionadas ao lazer durante a semana? Se sim, quais atividades são? Quanto tempo é dedicado às atividades?
3. Costuma encontrar seus colegas de classe durante o final de semana? Se sim, onde casualmente? Se não, por que?

Elaborado por Julia De Oliveira Gutierrez, 2025.

Vale ressaltar que o Percurso Acompanhado Casa-Escola-Casa constitui uma metodologia de pesquisa mista, contando com a produção cartográfica dos trajetos e os resultados da entrevista semiestruturada, cujo objetivo é realizar o acompanhamento detalhado do trajeto. Com intuito de observar o(a) colaborador(a) durante o percurso, atentando para as expressões corporais que transcendem as falas registradas. Essa abordagem proporciona a captura de representações do trajeto mais complexas, ao mesmo tempo que mensura o tempo, o espaço e os ritmos espaciais de cada sujeito(a).

4.3. MAPA-BIOGRAFIA: A poética dos mapas

Em sua gênese, a cartografia foi considerada um método objetivo, cartesiano e exato de representação do mundo (Seemann, 2014). Contudo, a visão hegemônica do mapa, enquanto imparcial e objetivo, negligencia as ressonâncias de poder intrínsecas ao produto cartográfico. Nesse sentido, Marquez (2014), em seu ensaio, “O Mapa Como Relato”, propõe uma reflexão crítica. Argumenta que, diante das produções de “desobediência cartográfica”, a cartografia guarda, desde a sua concepção, a potencialidade de abrigar relatos transversais à ciência; e que, no contexto atual, pode se configurar como uma plataforma de ação criativa para pensar o espaço e complexificar as relações geográficas. Seemann (2014) corrobora com essa perspectiva, e aponta a necessidade de ir além das coordenadas para cartografar lugares e

incorporar à visão da cartografia como uma atividade cultural processual, alinhada à tradição humanista.

Em consonância com os dois autores, o procedimento metodológico investido na esfera da análise do vivido se volta a capturar as representações dos percursos como “mapa-biografia” (Seemann, 2014) e identificar os lugares criados através de suas práticas espaciais, através de um exercício artístico. Considerando que

Localizar-se é um esforço complexo o suficiente para gerar inúmeras formas de linguagem e de representação. Esse esforço amplia-se para fora do campo disciplinar da geografia expandindo-o em contato com outros campos. A representação, no campo das artes, não é sinônimo de fechamento ideológico e hegemonização mas exatamente o seu contrário (Marquez, 2014, p. 44)

Assim, a utilização de materiais expressivos - tais como lápis de cor, marcadores coloridos, cartolina, tesoura, cola, jornais e revistas, régua, barbante, papéis coloridos etc.-, propícia a elaboração de uma produção cartográfica própria dos jovens. Ao complementar à análise resultante dos percursos acompanhados Casa-Escola-Casa com este *mapa-biografia* - complemento metodológico -, é possível acessar nuances e representações espaciais que não são totalmente capturadas durante o registro objetivo dos trajetos. Propõe-se que este exercício seja executado em uma escala que permita a visualização integral do percurso, mas na qual as escolhas iconográficas e à hierarquia das informações sejam definidas autonomamente pelos estudantes. Este procedimento metodológico visa, portanto, capturar a dimensão do espaço vivido quanto às transformações do não-lugar em lugar e da apropriação subjetiva do trajeto por parte da juventude.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em suma, a presente pesquisa, ao traçar um caminho teórico-metodológico, tem como finalidade evidenciar qualitativamente metodologias fenomenológica-dialéticas. A fim de estudar a mobilidade cotidiana a partir da identificação das contradições e das subjugações que o corpo jovem periférico enfrenta na urbe, lançando luz ao seu protagonismo e autonomia nas práticas espaciais durante seus percursos, fortalecendo as narrativas desses sujeitos.

Assim a adoção da triplicidade do espaço de Henri Lefebvre é fundamental para compreender a mobilidade para além das métricas funcionais de deslocamento, corroborando com a inserção fenomenológica nos trabalhos de caráter geográfico.

Além disso, a juventude aparece como um importante grupo social no espaço urbano ao compreendermos que estes agentes são produtores de espaço e que estão submetidos às

subjetivações neoliberais, mas que são capazes, através da sociabilidade - e do capital espacial e do capital de mobilidade -, de reinventar os espaços transitórios e de apreender seus trajetos conforme o tempo.

Em vista do desenvolvimento desta metodologia e de novas pesquisas que tenham em vista a mobilidade urbana, a condição juvenil e as desigualdades socioespaciais, reforço o questionamento apontado nesta última seção: *As ETECs reforçam ou minimizam a condição juvenil?*

REFERÊNCIAS

ARAUJO, Mikael Rodrigues de. Curso: A cotidianidade como análise geográfica do vivido [Vídeo]. YouTube, 9 mar. 2023. 3 vídeos (aprox. 4 h 51 min.). Disponível em: <https://www.youtube.com/playlist?list=PL-A0PPdfxKsyZQJlncB5Kj3CViXxRbqZj> Acesso em: 23 nov. 2025.

ARAUJO, Mikael Rodrigues de. **O cotidiano na produção bibliográfica da geografia brasileira**: uma análise das produções de geógrafos e geógrafas a respeito do ensino de geografia. 2021. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021

AZEVEDO, Aroldo de (Org.); ASSOCIAÇÃO DOS GEÓGRAFOS BRASILEIROS. **A cidade de São Paulo**: estudos de geografia urbana. v.I: A Região de São Paulo. [Série Brasileira]. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.

AZEVEDO, Aroldo de (Org.); ASSOCIAÇÃO DOS GEÓGRAFOS BRASILEIROS. **A cidade de São Paulo**: estudos de geografia urbana. v.II: A Evolução Urbana. [Série Brasileira]. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.

AZEVEDO, Aroldo de (Org.); ASSOCIAÇÃO DOS GEÓGRAFOS BRASILEIROS. **A cidade de São Paulo**: estudos de geografia urbana. v.III. [Série Brasileira]. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.

AZEVEDO, Aroldo de (Org.); ASSOCIAÇÃO DOS GEÓGRAFOS BRASILEIROS. **A cidade de São Paulo**: estudos de geografia urbana. v.IV. [Série Brasileira]. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A metrópole de São Paulo no contexto da urbanização contemporânea. **Estudos avançados**, v. 23, p. 303-314, 2009.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Diferenciação socioespacial. **Revista Cidades**, v. 4, n. 6, p. 45-60, 2007.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989

CHATEL, C., MIYAZAKI, V. TEIXEIRA, SPOSITO, E. Representação Cartográfica da fragmentação socioespacial. In: GÓES E. M.; MELAZZO, E. (Org.). **Metodologia de pesquisa em estudos urbanos**: procedimentos, instrumentos e operacionalização. Editora Consequência, p. 325-383, 2022.

D'ANDREA, Tiarajú Pablo. **A formação das sujeitas e dos sujeitos periféricos: cultura e política na periferia de São Paulo**. Editora Dandara. 288 p. 2022.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. São Paulo: Editora Boitempo, 402 p., 2016.

DIAS, Gullit Torres. **A gestão da mobilidade na Região Metropolitana de São Paulo**: o Ministério das Cidades como ente fomentador de políticas urbanas de transporte. 2019. 347 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

EMTU/SP. Histórico. Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo, [2025]. Disponível em: <https://www.emtu.sp.gov.br/emtu/institucional/historico.fss>. Acesso em: 18 nov. 2025.

EVARISTO, Conceição et al. A escrevivência e seus subtextos. **In:** EVARISTO, Conceição et al. (org.). **Escrevivência: a escrita de nós: reflexões sobre a obra de Conceição Evaristo**. Rio de Janeiro: Mina Comunicação e Arte, v. 1, p. 26-46, 2020.

FUNDAÇÃO SEADE. PIB da Região Administrativa de Sorocaba é o 4º que mais cresceu. 2024. Disponível em: <https://www.seade.gov.br/pib-da-regiao-administrativa-de-sorocaba-e-o-4o-que-mais-cresceu/#:~:text=O%20valor%20total%20do%20PIB,%24%20180%2C1%20bilh%C3%B5es/>. Acesso em: 18 nov. 2025.

GÓES E. M.; MELAZZO, E. (Org.). **Metodologia de pesquisa em estudos urbanos: procedimentos, instrumentos e operacionalização**. São Paulo: Consequência, 2022.

HARVEY, David. **The condition of postmodernity: an enquiry into the origins of cultural change**. Oxford: Basil Blackwell, 1989.

JESUS, P. M., CATELAN, M. J.V., CALIXTO, M. Percursos acompanhados casa-trabalho-casa: Perspectivas e construção metodológica. In: GÓES E. M.; MELAZZO, E. (Org.) **Metodologia de pesquisa em estudos urbanos: procedimentos, instrumentos e operacionalização**. Editora Consequência, p. 149-172, 2022.

LEGROUX, J. Fragmentação socioespacial e práticas de mobilidade cotidiana desde a triplicidade do espaço. In: Estar Limonad, João Monteiro, Pablo Mansilla. **Planejamentos territoriais**, vol.1. São Paulo: Editora Max Limonad, 2021.

LEFEBVRE Henri. **La vie quotidienne dans le monde moderne**, Paris, Gallimard, 376 p, 1968.

LEFEBVRE, H. (1974). **La production de l'espace**, Anthropos, 1974 [2000, 4ème édition].

LIMA, Leonardo José. **Em busca do Ensino Superior: trajetórias e estratégias de estudantes de uma ETEC da cidade de São Paulo**. 2016. Dissertação (Mestrado em Educação: História, Política, Sociedade) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2016.

LINDÓN, Alicia. Las periferias vividas: cronotopos, biografías territorializadas y temporalidades. **Revista brasileira de estudos urbanos e regionais**, v. 27, n. 1, 2025.

MARES, E.; WHITACKER, A. Fragmentação socioespacial, mobilidade urbana e cotidiano na Bahia, Brasil. **Papeles de Coyuntura**, Colombia, n. 46, p. 304-327, 2019.

MARQUEZ, Renata Moreira. O mapa como relato. **Revista Ra'e Ga: O Espaço Geográfico em Análise**, Curitiba, v. 30, p. 41-64, 2014.

PEREIRA, Cláudio Smalley Soares. A categoria "formação socioespacial" na obra de Milton Santos: usos, significados e desdobramentos analíticos. **Revista da Anpege**, v. 19, n. 38, 2023.

PEROSA, Graziela Serroni; LEBARON, Frédéric; LEITE, Cristiane Kerches da Silva. O espaço das desigualdades educativas no município de São Paulo. **Pro-posições**, v. 26, p. 99-118, 2015.

RELPH, Edward. Reflexões sobre emergência, aspectos e essência de lugar. In: MARANDOLA JR., Eduardo; HOLZER, Werther; OLIVEIRA, Livia (orgs.). **Qual o Espaço do Lugar?: Geografia, epistemologia, fenomenologia**. São Paulo: Perspectiva, p. 17-32, 2014.

REN, X. The peripheral turn in global urban studies: Theory, evidence, sites. **South Asia Multidisciplinary Academic Journal**, 26, p. 1-8, 2021.

RICHMOND, M., JESUS (de), P., LEGROUX, J (Orgs). Editorial: A poliperiferia e o giro periférico nos Estudos Urbanos. (Dossiê temático). **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 27 (1), 2025.

ROBINSON, J. Ciudades em um mundo de ciudades: el gesto comparativo. **Andamios**, v.13, n.32, p.163-210, 2016.

SANTOS, Karina Malachias Domingos dos. **A fragmentação socioespacial nas periferias da metrópole de São Paulo**: um estudo sobre o cotidiano nas experiências urbanas e mobilidade urbana em São Mateus e Cidade Tiradentes. 2024. 335 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2024.

SANTOS, Karina Malachias Domingos (dos)., WHITACKER, Arthur Magon. Narrativas periféricas e etnografias urbanas: a ótica cotidiana dos sujeitos sobre as experiências urbanas. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 27 (1), 2025.

SANTOS, Milton. **Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo**. São Paulo. São Paulo: Nobel, 1990.

SANTOS, M. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. **Boletim Paulista de Geografia**, [s.l.], n. 54, p. 81-100, 1977.

SÃO PAULO. Centro Paula Souza. Etecs destacam-se pelo ótimo desempenho no Enem. 30 jun. 2020. Disponível em:

<https://www.cps.sp.gov.br/escolas-tecnicas-estaduais-destacam-se-com-otimo-desempenho-no-enem/>. Acesso em: 16 maio 2025.

SERPA, A. **Por uma geografia dos espaços vividos**: geografia e fenomenologia. Editora Contexto, 125 p, 2019.

SEEMANN, Jorn. Tradições Humanistas na Cartografia e a Poética dos Mapas. In: MARANDOLA JR., Eduardo; HOLZER, Werther; OLIVEIRA, Livia (orgs.). **Qual o Espaço do Lugar?**: Geografia, epistemologia, fenomenologia. São Paulo: Perspectiva, p. 17-32, 2014.

SIQUEIRA, Thiago Mesquita Alves de. **A rede de educação pública do Estado de São Paulo**: uma análise comparativa entre as Escolas Técnicas do Estado de São Paulo (ETECs) e as demais escolas regulares. 2017. 27 f. São Paulo: Insper, 2017. Monografia: Faculdade de Economia e Administração. Insper Instituto de Ensino e Pesquisa. 2017.

SIMON, Carolina Russo. Feminicídio epistemológico: práticas misóginas na geografia. **Terra Livre**, v. 2, n. 57, p. 166-189, 2021.

SPOSITO, Eliseu Savério; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Fragmentação socioespacial. **Mercator** (Fortaleza), Fortaleza, v. 19, e 19003, 2020. Disponível em: [\[https://www.scielo.br/j/mercator/a/55sLWtgZ6DSb5h8B7Vymwkv/abstract/?lang=pt\]](https://www.scielo.br/j/mercator/a/55sLWtgZ6DSb5h8B7Vymwkv/abstract/?lang=pt). Acesso em: 22 nov. 2025.

SPOSITO, M. E. B.; GOES, E. M. Insegurança urbana e fragmentação socioespacial. In: **Da segregação à fragmentação socioespacial**: Espaços fechados e cidades. São Paulo: UNESP, 2013, p. 277-303.

SPOSITO, M.E.B. Condição urbana periférica sob a lógica fragmentária. In: JEAN LEGROUX e ALEJANDRO MORCUENDE (Orgs). Dossiê “Recentrer les périphéries 1”. **Revista Problème d’Amérique latine**, n. 126, 2024.

TARGA, L.-R. Comentário sobre a utilização do método comparativo em análise regional. **Ensaio FEE**, Porto Alegre, 12(1):265-271, 1991.

TURRA NETO, Nécio. Definir juventude como ato político: na confluência entre orientações de tempo, idade e espaço. In: CAVALCANTI, L. S. de, CHAVEIRO E. F., PIRES L. M. (Orgs.) **A cidade e seus jovens**. Goiânia: Ed. PUC Goiás, p. 119-136, 2015.

VILLAÇA, Flávio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. **Estudos avançados**, v. 25, p. 37-58, 2011.