

The background image shows a crowded bus stop in a city. A yellow bus is partially visible on the left, with the number '181' on its destination sign and '4 8096' on its side. The bus has a 'Cidade de São Paulo' logo and a '156' sign. Several people are waiting on the platform, some standing and some sitting. The scene is captured in a slightly blurred, candid style, emphasizing the everyday nature of the subject.

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****

**FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIAS DE
PRESIDENTE PRUDENTE (FCT/UNESP)
UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA (UNESP)**

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

**A FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL NAS PERIFERIAS DA
METRÓPOLE DE SÃO PAULO: UM ESTUDO SOBRE
EXPERIÊNCIAS URBANAS E MOBILIDADE URBANA EM
CIDADE TIRADENTES E SÃO MATEUS**

**PRESIDENTE PRUDENTE - SP
2024**

**FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIAS DE
PRESIDENTE PRUDENTE (FCT/UNESP)
UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA (UNESP)**

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

KARINA MALACHIAS DOMINGOS DOS SANTOS

ORIENTAÇÃO: PROF. DR. ARTHUR MAGON WHITACKER

**A FRAGMENTAÇÃO SOCIOESPACIAL NAS PERIFERIAS DA
METRÓPOLE DE SÃO PAULO: UM ESTUDO SOBRE
EXPERIÊNCIAS URBANAS E MOBILIDADE URBANA EM
CIDADE TIRADENTES E SÃO MATEUS**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, campus de Presidente Prudente, com vistas à obtenção do Título de Mestre em Geografia. Área de concentração: Produção do Espaço Urbano.

Financiada pela Fundação Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES)

**PRESIDENTE PRUDENTE - SP
2024**

S237f

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 Cidade Tiradentes e São Mateus / Karina Malachias Domingos dos Santos. -- Presidente Prudente, 2024
335 p. : il., tabs., fotos, mapas

Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual Paulista (UNESP),
Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente
Orientador: Arthur Magon Whitacker

1. Produção do Espaço Urbano. 2. Experiências Urbanas. 3.
Percursos Urbanos Acompanhados. 4. Periferias Urbanas. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca da Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

TÍTULO DA DISSERTAÇÃO: "A fragmentação socioespacial nas periferias da metrópole de São Paulo: um estudo sobre o cotidiano nas experiências urbanas e mobilidade urbana em cidade Tiradentes e São Mateus"

AUTORA: KARINA MALACHIAS DOMINGOS DOS SANTOS

ORIENTADOR: ARTHUR MAGON WHITACKER

Aprovada como parte das exigências para obtenção do Título de Mestra em Geografia, área: Produção do Espaço Geográfico pela Comissão Examinadora:

Prof. Dr. ARTHUR MAGON WHITACKER (Participação Presencial)
Departamento de Geografia / Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente - FCT/Unesp

Prof. Dr. MÁRCIO JOSÉ CATELAN (Participação Virtual)
Departamento de Geografia / Faculdade de Ciências, Tecnologia e Educação de Ourinhos - FCTE/Unesp

Profa. Dra. RIZIA MENDES MARES (Participação Virtual)
Geografia / Universidade Estadual de Santa Cruz - Ilhéus

Prof. Dr. JEAN ADRIEN JOSÉ LEGROUX MORANT (Participação Presencial)
Pós-Doutorando vinculado ao GAsPERR / Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente - FCT/Unesp

Presidente Prudente, 27 de maio de 2024

*(in memorian) à minha avó Izaura e ao meu tio
Claúdio, diariamente compartilho parte de
você em nos meus percursos e sonhos.*

AGRADECIMENTOS

Ao iniciar a escrita dos agradecimentos, encaro-o como o início de um ciclo, que foi traçado por um percurso de admiração pelo meu trabalho, sendo gentil aos meus processos e, principalmente, respeitando a trajetória de quem me possibilitou esse lugar.

Dessa forma, agradeço: a minha mãe, Cláudia Maria, pela vida e a possibilidade de realizar meus sonhos; a minha família, que sempre me incentivou e me possibilitou uma vida plena para que pudesse estudar; em memória, a minha gatinha, Nico, que me acompanhava durante minhas leituras, aulas e produções por noites e dias. Sinto sua falta.

Ao meu orientador; Prof. Dr. Arthur Magon Whitacker, por acreditar em mim e, para além do institucional, admiro sua gentileza nesse processo de amadurecimento intelectual que atravessei na minha vida.

Agradeço a confiança e gentileza de cada sujeito que colaborou para a dissertação; não foram percursos e narrativas fáceis. Essa pesquisa não é sobre vocês e sim de vocês que construíram cada leitura e parágrafo escrito comigo. Espero que esse texto demonstre como foram fundamentais para que hoje inicie esse ciclo, lembrando-me quem eu sou e, sobretudo, onde eu piso diariamente. Esse é o motivo pelo qual a pesquisa está presente na minha vida. Viva todas as vidas periféricas!

Aos meus amigos que são essenciais na minha vida, por acreditarem e me celebrarem. Cada um de vocês foi fundamental nesse momento. Obrigada por escolherem estarem ao meu lado. Sinto-me especial.

Agradeço ao GAsPERR (Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais) e aos colegas que me instigaram a pesquisar e debater meus trabalhos. Esses espaços acadêmicos são essenciais para nossa formação. E espero que, constantemente, nossos corpos, e o meu, como uma mulher negra e periférica, sejam vistos e celebrados nesses espaços que constituímos, diariamente, com nosso trabalho científico, assim como todos os que fazem a universidade pública existir. Aos professores Rizia Mendes Mares, Marcio José Catelan e Jean Legroux, que compuseram a banca de defesa da dissertação de mestrado, por todo cuidado ao meu trabalho e destaque meu imenso respeito e admiração.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001

Abraços :)

Karina Malachias Domingos dos Santos

RESUMO

O tema central desta pesquisa foi a análise da fragmentação socioespacial, um processo polissêmico, que foi cotejado à bibliografia específica e sua ocorrência foi tomada como hipótese e investigada na leitura que realizamos desde as periféricas metropolitanas. A partir da leitura sobre as periféricas metropolitanas, especificamente na cidade de São Paulo – SP, fizemos a análise de uma área de estudo correspondente aos distritos de São Mateus e Cidade Tiradentes, localizados na Zona Leste da Capital Paulista, tomando como eixo condutor de investigação: a) a avaliação da diferenciação socioespacial; b) das desigualdades sociais; c) em conjunto com a mobilidade urbana. Isso se fez desde o estudo de sujeitos sociais pré-determinados, considerando suas experiências urbanas. Tal quadro metodológico nos levou a avaliar que os processos acima enumerados, combinados e lidos pelas experiências dos sujeitos, notadamente, a mobilidade urbana, permitiram-nos contribuir para a identificação da ocorrência da fragmentação socioespacial.

Palavras-chave: Produção do Espaço Urbano; Experiências Urbanas; Percursos Urbanos Acompanhados; Periferias Urbanas.

RESUMEN

El tema central de esta investigación fue el análisis de la fragmentación socioespacial, proceso polisémico, que fue comparado con bibliografía específica y su ocurrencia fue tomada como hipótesis e investigada en la lectura que realizamos desde la periferia metropolitana. A partir de la lectura sobre la periferia metropolitana, específicamente en la ciudad de São Paulo – SP, analizamos un área de estudio correspondiente a los distritos de São Mateus y Cidade Tiradentes, ubicados en la Zona Este de la Capital de São Paulo, tomando como eje rector de investigación: a) la evaluación de la diferenciación socioespacial; b) desigualdades sociales; c) en conjunto con la movilidad urbana. Esto se hizo a través del estudio de sujetos sociales predeterminados, considerando sus experiencias urbanas. Este marco metodológico nos llevó a evaluar que los procesos enumerados anteriormente, combinados y leídos por las experiencias de los sujetos, en particular la movilidad urbana, nos permitieron contribuir a la identificación de la ocurrencia de fragmentación socioespacial.

Palabras clave: Producción de Espacio Urbano; Experiencias Urbanas; Rutas Urbanas Acompañadas; Periferias Urbanas.

ABSTRACT

The central theme of this research is the analysis of socio-spatial fragmentation, a polysemous process, examined through specific literature and hypothesized for investigation within metropolitan peripheries. This study focuses on the metropolitan peripheries of São Paulo, specifically the districts of São Mateus and Cidade Tiradentes in the East Zone of the city. The investigation is guided by three main axes: a) the evaluation of socio-spatial differentiation; b) social inequalities; c) combined with urban mobility. The analysis considers the urban experiences of predetermined social subjects. This methodological framework enabled an assessment of the combined processes, particularly urban mobility, and contributed to identifying the occurrence of socio-spatial fragmentation.

Keywords: Urban Space Production; Urban Experiences; Accompanied Urban Routes; Urban Peripheries.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Interface Aplicativo o.WAY.....	41
Figura 2: Interface Site Web FRAGURB	50
Figura 3: Visualização Satélite Site Web FRAGURB.....	51
Figura 4: Cadastro Colaboradores no Site Web FRAGURB.....	51
Figura 5: Registro de percurso acompanhado “Casa-Trabalho-Casa” no aplicativo o.Way,	52
Figura 6: Registro de percurso acompanhado “Casa-Trabalho-Casa” no aplicativo o.Way, 2022	52
Figura 7: Registro de percurso acompanhado “Casa-Trabalho-Casa” no aplicativo o.Way, 2022	54
Figura 8: Registro de percurso acompanhado “Casa-Trabalho-Casa” no aplicativo o.Way, 2022	54
Figura 9: Registro de percurso acompanhado “Casa-Trabalho-Casa” no aplicativo o.Way, 2022	55
Figura 10: Registro de percurso acompanhado “Casa-Trabalho-Casa” no aplicativo o.Way, 2022	55
Figura 11: Registro de percurso urbano acompanhado “Casa-Trabalho-Casa” no aplicativo o.Way, 2022.....	56
Figura 12: Registro de percurso urbano acompanhado “Casa-Trabalho-Casa” no aplicativo o.Way, 2022.....	56
Figura 13: Registro de percurso urbano acompanhado “Casa-Trabalho-Casa” no aplicativo o.Way, 2022.....	57
Figura 14: Registro de percurso urbano acompanhado “Casa-Trabalho-Casa” no aplicativo o.Way, 2022.....	58
Figura 15: Cidade Tiradentes. Ocupação Padre Cícero, 2021	61
Figura 16: Cidade Tiradentes Academia Carolinas, 2021.....	61
Figura 17: Áreas de pesquisa São Mateus e Cidade Tiradentes, São Paulo/SP	77
Figura 18: Percurso Urbano Acompanhado de Cris no Metrô Corinthians-Itaquera, 2021.....	120
Figura 19: Percurso Urbano Acompanhado de Cris no Transporte Coletivo para Cidade Tiradentes, 2021.....	120
Figura 20: Percurso Urbano Acompanhado de Cris em desembarque na Estação de metrô Faria Lima – Linha Amarela, 2021	124
Figura 21: Percurso Urbano Acompanhado de Cris entrada Shopping Iguatemi na Faria Lima - Pinheiros, 2021	126
Figura 22: Percurso Urbano Acompanhado de Cris. Faria Lima - Pinheiros, 2021	127
Figura 23: Percurso Urbano Acompanhado de Cris no Transporte Público Coletivo para Barro Branco, Cidade Tiradentes, 2021	131
Figura 24: Percurso Urbano Acompanhado Marta trecho na Avenida Aricanduva, São Paulo, 2022.....	135
Figura 25: Percurso Urbano Acompanhado de Marta no transporte público coletivo para o Terminal Parque Dom Pedro II, São Paulo, 2022	137
Figura 26: Percurso Urbano Acompanhado de Marta local de trabalho, Brás, 2022	139

Figura 27: Percurso Urbano Acompanhado de Marta Passarela Terminal Parque Dom Pedro II, 2022.....	139
Figura 28: Percurso Urbano Acompanhado de Marta no Terminal Vida Prudente, 2022	140
Figura 29: Percurso Urbano Acompanhado de Marta na Estação do Monotrilho Jardim Colonial, São Mateus, 2022	142
Figura 30: Percurso Urbano Acompanhado de Marta na saída da Estação Monotrilho São Mateus, 2022.....	143
Figura 31: Representação comentada do Percurso Urbano Acompanhado Marta, 2024	144
Figura 32: Percurso Urbano Acompanhado de Joana Morro Jova Rural, 2022.....	153
Figura 33: Percurso Urbano Acompanhado de Joana Fabrica de Cultura Jaçanã, 2022.....	154
Figura 34: Percurso Urbano Acompanhado de Joana passageiros aguardando o funcionamento dos trens na estação Ana Rosa, 2022	155
Figura 35: Percurso Urbano Acompanhado de Joana lotação dos vagões na estação de metrô Ana Rosa, 2022.....	156
Figura 36: Percurso Urbano Acompanhado de Joana paisagem Monotrilho entre Estação São Mateus e Jardim Colonial, 2022	157
Figura 37: Representação comentada do Percurso Urbano Acompanhado Joana, 2024	157
Figura 38: Percurso Urbano Acompanhado de Dante ponto de transporte público coletivo no Jardim Nove de Julho, São Mateus, 2022	160
Figura 39: Percurso Urbano Acompanhado de Dante no Favela do Nove de Julho - São Mateus, 2022.....	162
Figura 40: Percurso Urbano Acompanhado encostas no Jardim Tiete, São Mateus, 2022	169
Figura 41: Percurso Urbano Acompanhado Dante escadarias Jardim Tietê, São Mateus, 2022	170
Figura 42: Representação comentada do Percurso Urbano Acompanhado Dante, 2024	171
Figura 43: Percurso Urbano Acompanhado Guta no Terminal Cidade Tiradentes, 2022	176
Figura 44: Percurso Urbano Acompanhado de Guta paisagem Cidade Tiradentes e Guaianases no transporte público coletivo, 2022	177
Figura 45: Percurso Urbano Acompanhado de Guta estação de Guaianases da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), 2022	178
Figura 46: Percurso Urbano Acompanhado de Guta plataforma CPTM, Guaianases, 2022 ...	179
Figura 47: Percurso Urbano Acompanhado Guta na plataforma da Estação Luz da CPTM, 2022	181
Figura 48: Percursos Urbanos Acompanhado de Guta plataforma Estação Lapa da CPTM, 2022	182
Figura 49: Percurso Urbano Acompanhado de Guta na Rua Doze de Outubro Lapa de Baixo, Lapa, 2022	182
Figura 50: Percurso Urbano Acompanhado de Guta na rua de seu trabalho em Lapa de Baixo, Lapa, 2022	183
Figura 51: Percurso Urbano Acompanhado de Guta na rua Doze de Outubro Lapa de Baixo no período da noite saída de seu trabalho, Lapa, 2022	185
Figura 52: Percurso Urbano Acompanhado de Guta na estação de metrô Barra Funda, 2022	187

Figura 53: Percurso Urbano Acompanhado Guta no Terminal Corinthians-Itaquera Plataforma de Embarque	187
Figura 54: Representação comentada do Percurso Urbano Acompanhado Guta	188
Figura 55: Percurso Urbano Acompanhado Inácio conversa com os pesquisadores Prof. Dr. Patrícia e Marcio na estação Luz da CPTM, 2022.....	192
Figura 56: Percurso Urbano Acompanhado Inácio passageiros no vagão de trem da CPTM, 2022	195
Figura 57: Percurso Urbano Acompanhado Inácio passageiros vagão trem da CPTM, 2022 .	196
Figura 58: Representação comentada do Percurso Urbano Acompanhado Inácio, 2024	196
Figura 59: Percurso Urbano Acompanhado de Hortência ponto de ônibus Barro Branco Cidade Tiradentes, 2022.....	199
Figura 60: Percurso Urbano Acompanhado Hortência passagem nas catracas Terminal Cidade Tiradentes, 2022.....	201
Figura 61: Percurso Urbano Acompanhado Hortência fluxo de passageiros no ônibus com destino a Guaianases, 2022.....	203
Figura 62: Percurso Urbano Acompanhado Hortência paisagem observada do ônibus entre o caminho de Cidade Tiradentes e Guaianases, 2022	206
Figura 63: Percurso Urbano Acompanhado de Hortência na passarela centro de Guaianases com destino a UBS Guaianases I, 2022.....	209
Figura 64: Representação comentada do Percurso Urbano Acompanhado Hortência, 2024 .	213
Figura 65: Percurso Urbano Acompanhado Isaac ponto de transporte público coletivo no Jardim Tiete, São Mateus, 2024	216
Figura 66: Percurso Urbano Acompanhado Isaac deslocamento de ônibus pelo Jardim Tiete I e II, São Mateus, 2022	217
Figura 67: Percurso Urbano Acompanhado Isaac na plataforma do terminal de transporte público coletivo Sapopemba, 2022	218
Figura 68: Percurso Urbano Acompanhado Isaac entrada Estação Sapopemba Linha Prata do Monotrilho dentro do Terminal de Transporte Público Coletivo Sapopemba, 2022	219
Figura 69: Percurso Urbano Acompanhado plataforma Estação Sapopemba Linha Prata do Monotrilho, 2022	221
Figura 70: Percurso Urbano Acompanhado Isaac integração entre a Linha Prata do Monotrilho para Linha Verde de Metrô, Estação Vila Prudente, 2022.....	225
Figura 71: Percurso Urbano Acompanhado Isaac plataforma da Estação Vila Prudente sentido Vila Madalena Linha Verde do metrô, 2022.....	227

LISTA DE QUADROS E TABELAS

Tabela 1: Construção da tipologia de pesquisa Cidade Tiradentes e São Mateus	33
Tabela 2: Roteiro prévio de Entrevista com os sujeitos colaboradores, 2024	35
Tabela 3: Processos inferenciais por relação lógica da experiência de referência.....	99
Tabela 4: Anexo das transcrições Entrevistas com os sujeitos moradores de São Mateus e Cidade Tiradentes, realizadas em 2021 e 2022	247

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	18
A EPISTOMOLOGIA DA PESQUISA NO COTIDIANO VIVIDO. A PERIFERIA PELOS PERIFÉRICOS: PRIMEIRAS INDAGAÇÕES	18
DIRECIONAMENTOS DA PESQUISA.....	21
CAPÍTULO 1: CONSTRUÇÃO METODOLÓGICA DA PESQUISA.....	31
1.1 Tipologia habitacional e definição dos sujeitos da pesquisa.....	32
1.2 Entrevistas e considerações sobre a construção metodológica dos Percursos Urbanos Acompanhados.....	33
1.3 Plataforma O.Way e o uso do banco de dados no <i>site web</i> (plataforma de acesso aos arquivos em formato kml dos percursos).....	38
1.4 Site Web e Banco de Dados	49
1.5 Uso do aplicativo no auxílio de trabalhos em equipe.....	59
1.6 Trabalhos de campo e outras atividades nas áreas de pesquisa	60
CAPÍTULO 2: PRESSUPOSTOS TEÓRICOS	67
2.1 A periferia pela periferia: a construção do imaginário periférico.....	68
2.2 A periferia vivida e suas concepções.....	73
2.3 A <i>condição de mobilidade</i> urbana no cotidiano periférico	81
2.4 <i>Grafar</i> a cidade pela janela do ônibus aos trilhos do metrô: experiência urbana e representações do cotidiano.....	93
2.5 O compasso da perspectiva periférica sob a mobilidade e o Direito à Cidade	110
CAPÍTULO 3: INTERPRETAÇÃO DOS SUJEITOS A PARTIR DE SUAS REPRESENTAÇÕES E EXPERIÊNCIAS URBANAS DESDE OS SEUS PERCURSOS URBANOS ACOMPANHADOS	119
3.1 CRIS. PERIFERIA É O CENTRO.....	119
3.2 MARTA. O TEMPO.....	134
3.3 JOANA. EDUCADORA PERIFÉRICA	145
3.4 DANTE. A PERIFERIA OBSERVADA PELAS SUAS TRANSFORMAÇÕES	159
3.5 GUTA. NÃO PERTENCIAMENTO	173
3.6 INÁCIO. MULTIDESLOCAMENTOS	190
3.7 HORTÊNCIA. VIVÊNCIAS E COMUNIDADE	198
3.8 ISAAC. ESTRATÉGIAS	215
CONSIDERAÇÕES FINAIS	231
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	236
ANEXOS	247



INTRODUÇÃO



INTRODUÇÃO

A EPISTOMOLOGIA DA PESQUISA NO COTIDIANO VIVIDO. A PERIFERIA PELOS PERIFÉRICOS: PRIMEIRAS INDAGAÇÕES

Como um movimento essencial para desvendar os meandros desta dissertação e os intrincados caminhos epistemológicos que a permeiam, é imperativo delinear as motivações que a fundamentam. Esta pesquisa é tudo, menos neutra, uma vez que se origina de uma vivência concreta. Diferentemente de buscar uma visão superficial, nos termos propostos por Souza (2007), optamos por nos assentar de maneira profunda na área pesquisada, assumindo a postura de pesquisadora periférica. Dessa forma, cada narrativa presente permeia nossa existência, sendo moldada pelas vivências das práticas cotidianas que observamos, servindo não apenas como instrumento, mas como impulso para aprofundar a realização desta investigação.

A proposta subjacente à construção desta dissertação é a de resgatar a periferia sob a perspectiva única de uma pesquisadora nascida e criada em São Mateus, Zona Leste, periferia da Cidade de São Paulo. Além de constituir uma atividade de investigação, este empreendimento configura-se como uma posição política que, inicialmente, pode não ter sido evidente, mas que, através de nossa instrumentação e abordagem epistemológica, revelou-se como uma afirmação incontestável do que sempre foi intrinsecamente político em relação ao cotidiano vivido, tanto dentro quanto fora da academia.

Como um complemento inextricável desta dimensão política, a exploração do cotidiano e das dinâmicas de São Mateus, onde residem nossas raízes, e, posteriormente, de Cidade Tiradentes, proporcionou-nos uma compreensão mais profunda do conceito geográfico de "Lugar" e do sentimento de pertencimento, antecipando-se a sua consagração como conceitos fundamentais na Geografia. Assim, a avaliação de práticas espaciais e experiências urbanas tornou-se não apenas um exercício de conhecimento, mas, também, um ato de reconhecimento de nossa

sociabilidade como mulher e periférica, lançando novas nuances sobre nossa condição de classe, sem negá-la. Nesta dissertação não buscamos neutralidades, e sim um posicionamento periférico, pois partimos da periferia para a leitura da produção do espaço urbano, por meio dessa posição, uma posição política no qual situa se permitimos diálogos e passagens em situar-me como uma mulher negra periférica e intelectual. Ao longo da formulação e composição do meu ser intelectual, a posição situando me como uma sujeita situada no espaço, num contexto social que nunca me deu a possibilidade de uma neutralidade, desta forma reforço a descrição de uma realidade concreta e subjetiva de corpos como o meu que se teorizam e mantem em constante espacialidade, tomo essa perspectiva pelas referencias de Grada Kilombo o tornar-se sujeito.

Ao dialogar com essa perspectiva de Kilomba, é possível traçar paralelos significativos com a experiência de ser uma pessoa periférica pesquisando e atuando sobre a periferia. Ecoando a importância das vozes marginalizadas na academia e na sociedade, a experiência de pessoas periféricas revela a necessidade de se valorizar e legitimar suas narrativas. Gayatri Spivak, sublinha a importância de “quem pode falar”, nos pesquisadores periféricos temos a narrativa crucial ao reivindicar espaço. Dialogo valorizado também por bell hooks, Lélia Gonzalez e Beatriz Nascimento. Hooks enfatiza a valorização das vozes das mulheres negras como forma de resistência e transformação social.

Dessa forma, ao pesquisar a cidade a partir de nosso constructo de Cidade e de nossa narrativa, que se entrelaça com as narrativas de outros sujeitos sociais e vice-versa, realizamos uma revisitação crítica do nosso lócus. Nosso lócus é a periferia, compreendida não como um espaço de submissão, mas como uma condição socioespacial única. Neste contexto, a dissertação torna-se não apenas um relato de descobertas, mas uma busca intencional por valorizar as novas dinâmicas e narrativas que constituem a complexidade da Cidade e do Urbano. A decisão consciente de nos posicionarmos como pesquisadora periférica destaca as experiências urbanas e cotidianas, impulsionando a intersecção entre a pesquisa e as experiências vividas. Essa é uma teia intrincada que confere à escrita uma autenticidade única, alimentada pelas

nuances cotidianas e pelas complexidades das experiências urbanas. Ao imergir nas práticas cotidianas observadas durante a pesquisa, a escrita não se limita a um registro de eventos isolados, mas se torna um meio de capturar a essência pulsante da vida na periferia.

As experiências urbanas, entrelaçadas ao tecido da pesquisa, conferem uma profundidade inigualável à narrativa. Cada detalhe, cada interação cotidiana, torna-se uma peça vital no quebra-cabeça do entendimento da cidade. A pesquisa, ao ser enraizada nessas vivências, transcende a frieza dos dados e se transforma em uma jornada rica em nuances, refletindo não apenas as realidades superficiais, mas, também, os sentimentos, as aspirações e os desafios enfrentados por aqueles que habitam a periferia.

A potencialidade dessa grafia, moldada pelo cotidiano vivido e pelas experiências urbanas, reside na capacidade de dar voz aos silenciados, de trazer à tona narrativas que muitas vezes são negligenciadas. Cada encontro nas ruas, cada interação em espaços urbanos específicos, torna-se um ponto de partida para a compreensão mais profunda da complexidade social e cultural da periferia.

Como (re)produzir o espaço urbano a partir das narrativas periféricas, em suas potências e contradições? A escrita, impulsionada por essas experiências, não apenas descreve, mas também questiona e desafia. Ela se torna um veículo para a reflexão crítica sobre a estrutura da cidade, as dinâmicas de poder e as formas de resistência que emergem organicamente no cotidiano. Ao dar destaque a essas vivências, a pesquisa não apenas documenta, mas também contribui para o enfrentamento do discurso dominante sobre a periferia, abrindo espaço para uma representação mais completa e autêntica.

Nesse sentido, a pesquisa guiada pelo cotidiano vivido e pelas experiências urbanas não é apenas uma exploração acadêmica, mas uma jornada de descoberta que revela as complexidades e a riqueza da vida periférica. Essa abordagem, enraizada na realidade vivida, oferece um olhar multifacetado sobre a cidade, apresentando desafios e, também, criatividade e potencialidade que pulsam nas ruas e caminhos nas

periferias urbanas.

DIRECIONAMENTOS DA PESQUISA

O tema central desta pesquisa é a análise da fragmentação socioespacial, um processo polissêmico que deve, portanto, ser cotejado à bibliografia específica e cuja ocorrência é tomada como hipótese a ser investigada na leitura que aqui propomos, desde as periféricas metropolitanas, considerando as práticas e experiências urbanas que possam ser lidas desde a mobilidade dos cidadãos. Desse modo, a mobilidade dos sujeitos constitui-se em elemento de suas experiências urbanas, como avaliamos desde as contribuições de Duhau e Giglia (2008), para quem:

“La hipótesis según la cual la experiencia de la metrópole no es la misma según el tipo de entorno urbano al que se pertenece, amerita ser discutida y sostenido em relación com aquellas visiones de la metrópole contemporánea que enfatizan su carácter heterogêneo y consideran a los encuentros interculturales com um resgo característico de la experiencia urbana actual”. (DUHAU e GIGLIA, 2008 p. 34).

“A hipótese segundo a qual a experiência da metrópole não é a mesma dependendo do tipo de ambiente urbano a que se pertence, merece ser discutida e sustentada em relação àquelas visões da metrópole contemporânea que enfatizam o seu caráter heterogêneo e consideram os encontros intercultural com um traço característico da experiência urbana atual. (DUHAU e GIGLIA, 2008 p. 34). [tradução livre]

Entendemos que a Cidade é manifestação, produto e meio, como já estabelecido em Carlos (2001), de inúmeras transformações no decorrer do tempo, podendo se observar distintas manifestações expressas em suas formas, imbricadas a processos os quais são abordados nesta investigação. No caso de nossa pesquisa, mostra-se como ponto central o debate sobre o conceito de fragmentação socioespacial, considerando-se que:

“a fragmentação é um processo contrário ao de aglomeração porque impõe a individualização de uma porção do espaço a partir de um conjunto anteriormente unificado. Além disso, é importante lembrar que fragmentação é um conceito polissêmico e vem sendo adotado de modos diversos, mas nos parece que é importante, uma vez que traduz apenas processos espaciais, mas estes combinados a processos sociais” (PRÉVÔT-SCHAPIRA, 2001 *apud* SPOSITO e GÓES, 2013).

A partir da leitura sobre as periferias metropolitanas, especificamente na cidade de São Paulo-SP, faremos a análise de determinados sujeitos sociais periféricos, adiante identificados, de uma área de estudo correspondente aos distritos de São Mateus e Cidade Tiradentes, localizados na Zona Leste da Capital Paulista, tomando como eixo condutor de pesquisa a avaliação: a) da diferenciação socioespacial; b) das desigualdades sociais; c) em conjunto com a mobilidade urbana. Isso se fará, portanto, desde o estudo de sujeitos sociais pré-determinados, considerando suas experiências urbanas. Tal quadro metodológico nos possibilitará avaliar se os processos acima enumerados, combinados e lidos desde as experiências dos sujeitos, permitem-nos identificar a ocorrência da fragmentação socioespacial.

O Distrito de São Mateus está situado em vizinhança ao Distrito de Cidade Tiradentes, área na cidade de São Paulo na qual o Projeto Temático Fragmentação Socioespacial e Urbanização Brasileira: Escalas, Vetores, Ritmos e Formas (FragUrb) (Processo 2018/07701-8) empreende parte da investigação e ao qual esta pesquisa está vinculada. Com isso, pretendemos contribuir com essa pesquisa maior, ampliando o potencial de análise decorrente do exercício da comparação entre estas duas áreas.

Ao agregarmos ambas áreas periféricas ao estudo, é possível contribuir à investigação comparativa, buscando o entendimento sobre suas particularidades frente ao projeto maior, especificamente no que tange os planos analíticos 1 e 2, respectivamente: i) passagem da lógica socioespacial centro-periférica para a lógica socioespacial fragmentária; ii) interpretação da fragmentação socioespacial por meio das formas contemporâneas de diferenciação e desigualdade, a partir das práticas associadas ao cotidiano urbano (SPOSITO, 2018, p. 2) e às frentes metodológicas

“Netnografia e os Estudos das Redes Sociais em Geografia” (SPOSITO, 2018, p. 33), uma vez que lançaremos mão de técnicas netnográficas para avaliação e reconstrução dos percursos e da mobilidade, e à frente metodológica dos “Percursos e suas Representações” (SPOSITO, 2018, p. 36).

Com esta pesquisa, buscamos, inicialmente, avaliar a ocorrência da fragmentação socioespacial, termo relativamente polissêmico, adotado para tratar de processos contemporâneos de diferentes matizes e que se consubstanciam em múltiplas escalas geográficas (FRAGURB, 2018), mas que podemos, preliminarmente, sintetizar como a expressão territorial de novas dinâmicas que envolvem, sobretudo, o processo de segregação socioespacial, articulado às novas práticas espaciais reveladoras da segmentação do consumo no/do espaço urbano (DAL POZZO, 2015). Para a análise desse processo, nosso ponto de partida é a leitura de práticas espaciais de cidadãos, definidas a partir dos distintos ritmos dos sujeitos. Cabe a este estudo investigar tal quadro em áreas de maior vulnerabilidade socioeconômica e com menor presença de infraestruturas, equipamentos e serviços urbanos, constituintes dos meios de consumo coletivo (LOJKINE, 1981), o que foi feito desde São

Mateus e Cidade Tiradentes, periferia da metrópole paulistana, considerando a produção do espaço pelos sujeitos e suas práticas espaciais.

Sobre essas práticas espaciais, nosso recorte analítico corresponde, especificamente, ao que se considera como mobilidade efetiva, mobilidade ofertada e condições percebidas de mobilidade, termos cunhados e propostos por Mares & Whitacker (2019).

. A combinação desse movimento [os percursos realizados entre os espaços urbanos] permite uma distinção importante na mobilidade, ao que chamaremos de “mobilidade ofertada” e “mobilidade efetiva”. 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). A segunda, a mobilidade efetiva, é aquela que mais poderia contribuir, de forma imediata, para a análise de processos extremos de diferenciação socioespacial, tal qual a fragmentação. Isso porque, neste último caso, avalia-se, efetivamente, como se desloca o cidadão: para quais áreas da cidade se dirige com distinção de um deslocamento imposto, aquele do trabalho, por exemplo, de um deslocamento possível, aquele do lazer, no caso em estudo. Estabelece escolhas, em certa medida, influenciadas pelas condições de mobilidade, de acessibilidade, além daquelas ditadas pelo acesso, *stricto sensu*, a uma área: onde se pode entrar. Isso se traduzirá em onde se pode consumir, onde se pode ter lazer, decisões segmentadas pela renda e por motivações subjetivas de pertencimento ou acolhida. (MARES & WHITACKER, 2019. P. 309-310). Grifos nossos.

Os mesmos autores expõem que haveria, assim, uma:

mobilidade diferencial (Whitacker e Souza, 2014), esta composta pela mobilidade ofertada e pela mobilidade efetiva, o que indica uma separação entre os espaços-tempos de realização da vida urbana com forte impacto na sociabilidade urbana, como tratado por Ribeiro (2005). (MARES & WHITACKER, 2019. P. 322). Grifos nossos.¹

Diferente dessa primeira, teríamos a noção de condições de mobilidade, advinda da percepção do sujeito (MARES & WHITACKER, 2019). Como se materializam na vida dos sujeitos, além das condições objetivas de mobilidade, o entendimento de que se tem, ou não, acesso à cidade como um todo? Colocando a

¹ Observar as menções a Whitacker e Souza (2014) e Ribeiro (2005) nas Referências desta Dissertação.

questão de outra maneira: como se restringiria a apropriação da cidade pelos sujeitos, cuja condição espacial torna a mobilidade penosa, custosa, limitada ou, ainda, reforçadora de uma lógica fragmentária, decorrente da negação, em última instância, do direito à cidade, preliminarmente compreendido como direito à mobilidade menos restrita e ao usufruto da cidade como produto social? Assim, como os sujeitos experimentam essa negação da cidade, efetivamente dada pela ausência ou dificuldade de mobilidade?

Para Mares & Whitacker:

As condições de mobilidade e acessibilidade estão para além das questões puramente técnicas; são, pois, apoio para outras dimensões da experiência urbana e reveladoras do movimento da e na cidade. Portanto, possuem uma significativa dimensão social e são imprescindíveis para assegurar aos cidadãos uma mobilidade irrestrita e qualificada para uma melhor condição de vida na cidade, como também argumenta Doulet (2001). (MARES & WHITACKER, 2019. P. 317).²

a análise das práticas espaciais deve considerar não apenas as condições de mobilidade que o sujeito dispõe, mas, também, o grau de acessibilidade das áreas de interesse, confirmando a condição de indissociabilidade entre esse par, mobilidade e acessibilidade, na compreensão da dinâmica da cidade. (MARES & WHITACKER, 2019. P. 318).

Desse modo, coloca-se nosso problema de pesquisa, quer seja, a avaliação, desde as práticas dos cidadãos, dessa dupla e complementar circunstância: a) as possibilidades objetivas de mobilidade e circulação dos sujeitos; b) as impossibilidades dos sujeitos compreenderem a cidade como um conjunto, em princípio, socialmente produzido, e a decorrente negação do direito a tal construção, imposta pela dificuldade de mobilidade. Estaríamos, então, lidando com a possibilidade de ocorrência de lógicas fragmentárias e fragmentadas.

Daí deriva nosso entendimento de que a mobilidade poderia ser medida objetivamente, mas, para avaliar o direito à cidade e um de seus contrapontos, a fragmentação socioespacial, há que se avaliar, também, uma dimensão subjetiva que

² Observar as menções a Doulet (2001) nas Referências desta Dissertação. No original dos autores a menção é a Orfeu. A referência foi corrigida pelos próprios autores do texto.

proviria da avaliação de práticas espaciais e das correspondentes experiências urbanas, que se constitui no foco desta dissertação.

Há, assim, um componente mais evidente e que pode ser lido de modo mediatizado ou imediatamente desde a Forma Urbana e a Estrutura Espacial e, ao mesmo tempo, há um componente menos evidente e que demanda a avaliação de processos espaciais e de significados, o da fragmentação socioespacial, que pode ser lido a partir da mobilidade urbana. O que nos coloca as seguintes questões:

I. Primeiramente, qual seria a forma espacial desse processo, a fragmentação socioespacial? Considerando tratar-se de um ponto de partida, de um lado, podemos avaliar a existência de uma cidade fragmentada, legível desde a Forma Urbana; em complemento, teríamos, desde a Estrutura Espacial, uma conformação em que a oposição centro-periferia, constituindo tanto uma lógica pretérita dominante, mas, também, redundou, em muitos casos, em uma leitura dual da cidade, dá lugar, paulatinamente, a uma estrutura fragmentária, com vários centros, distintos porque diferentemente apropriados pelos cidadãos (WHITACKER, 2019), e com várias periferias (Cf. SPOSITO, 2004), porque ora são geométricas e/ou ora sociais (WHITACKER, 2019). Essa questão é apenas tangenciada nesta dissertação, ainda que relevante ao estudo da fragmentação socioespacial;

II. Em sequência, como apreender o processo de fragmentação socioespacial e os significados que lhe dão conteúdo? Temos as formas espaciais, expressas na paisagem urbana, como um dos pontos da análise, pois a paisagem refere-se, ao mesmo tempo, a forma espacial e a construção dos significados (CORRÊA, 2007; 2011). A paisagem figura em nossa análise desde os relatos e representações dos sujeitos pesquisados e da própria autora deste trabalho de mestrado, ainda que não tenha recebido trato destacado, mas, inegavelmente, se trata de uma referência à fragmentação socioespacial lida pelas práticas e pelas representações dos sujeitos (LEFEBVRE, 2006), que se

constroem desde suas experiências urbanas (RIBEIRO, 2005) e de sua condição espacial (GOMES, 2002). São essas práticas, representações, experiências urbanas e a condição espacial que nortearam, efetivamente, nossa pesquisa. Assim, a cidade fragmentada e a fragmentação socioespacial são analisadas desde distintas maneiras de inserção dos sujeitos na cidade, conectados a lógicas desiguais e de diferenciação, compondo uma miríade de significados e significações.

Para dar conta de nosso problema de pesquisa, quer seja, as possibilidades objetivas de mobilidade e circulação dos sujeitos e as impossibilidades dos sujeitos compreenderem a cidade como um conjunto e como um vir a ser socialmente construído, devemos, respectivamente: a) lidar com a identificação, descrição e análise de componentes da forma urbana, da estrutura espacial e de meios de consumo coletivos, quer seja, infraestruturas, equipamentos e serviços; b) lidar com a compreensão, ou não, da lógica e das práticas fragmentárias desde os sujeitos.

Portanto, tivemos como **objetivo geral** avaliar a possível ocorrência da fragmentação socioespacial na cidade de São Paulo, pela análise das práticas espaciais que se ligam à mobilidade de cidadãos periféricos moradores dos distritos de São Mateus e de Cidade Tiradentes, assim como a interpretação de suas experiências urbanas.

Desse objetivo, desdobraram-se os seguintes **objetivos específicos**:

- Evidenciar como a exacerbação da desigualdade e da diferenciação socioespacial, como, por exemplo, a possível ocorrência da fragmentação socioespacial, pode se contrapor à ideia de Direito à Cidade.

- Avaliar relações entre a acessibilidade das áreas e da mobilidade efetiva dos sujeitos, como possíveis elementos indicadores da fragmentação socioespacial;
- Avaliar a constituição de estruturas espaciais policêntricas e sua possível relação com a fragmentação socioespacial;
- Analisar os perfis sócio-ocupacionais dos cidadãos integrados na área de estudo, a partir dos seus percursos cotidianos;
- Contribuir para a análise de percursos urbanos e da mobilidade, objetivando a reconstrução de experiências urbanas dos cidadãos estudados;
- Contribuir com o desenvolvimento de metodologias ligadas à netnografia como uma ferramenta de registro de percursos urbanos relacionados à mobilidade dos sujeitos.



EMBARQUE PERMITIDO SOMENTE
COM USO DE MÁSCARA

Tarifa
R\$ 4,40

RECARREGUE
AQUI!



CAPÍTULO 1

CONSTRUÇÃO METODOLÓGICA DA PESQUISA



CAPÍTULO 1: CONSTRUÇÃO METODOLÓGICA DA PESQUISA

1. CONSTRUÇÃO METODOLÓGICA DA PESQUISA

Neste item, apresentaremos a construção metodológica desde a etapa de elaboração do projeto de pesquisa à consecução da dissertação de mestrado. A metodologia consiste e se consolida, *a priori*, de questionamentos e conhecimentos tácitos explorados pela pesquisadora e a aproximação científica com a temática desenvolvida. Durante o período anterior à dissertação de mestrado, exploramos metodologicamente o entendimento sobre o espaço urbano e suas práticas socioespaciais a partir da mobilidade urbana com sujeitos periféricos e moradores do Distrito de São Mateus, em nossa monografia de conclusão do Curso de Bacharelado em Geografia (SANTOS, 2021), o que compreendemos como fundamental para o ponto de partida da construção desta pesquisa, visto que aquele trabalho retratou o espaço vivido pela e da pesquisadora que, antes de pensar em contribuir cientificamente para o debate sobre as periferias urbanas, expressava-se em conjunto à elas, sendo parte constituinte e atuante dos sujeitos de nossa agora investigação de mestrado.

Parte dessa construção de sujeita periférica para sujeita pesquisadora periférica se deu a partir de nosso vínculo acadêmico com o grupo de pesquisa GASPERR (Grupo de Pesquisa Produção do Espaço e Redefinições Regionais) e nossa inserção ao projeto temático “Fragurb”, que teve como proposta investigar as dinâmicas presentes nas periferias da cidade de São Paulo e sua região metropolitana, nos casos de Cidade Tiradentes, na Capital, e de Pimentas, Guarulhos. A aproximação conceitual e espacial com tal projeto salientou a importância e possibilidade de construções metodológicas voltadas para as periferias urbanas, a partir da dimensão empírica da Mobilidade. Como vínculo de investigação, a aproximação com o Projeto Temático consistiu-se pelos seguintes Planos Analíticos: a) “Centro, Centralidade,

Policentralidade e Mobilidade”, ao qual objetivamos contribuir à análise da passagem da lógica socioespacial, predominantemente, centro-periférica para a lógica socioespacial fragmentária; b) “Práticas Espaciais e Cotidiano”, tendo como objetivo interpretar a fragmentação socioespacial, por meio das formas contemporâneas de diferenciação e desigualdade, a partir das práticas espaciais associadas ao cotidiano urbano.

A resultante metodológica, parte desenvolvida em nossa monografia e continuada nesta dissertação e parte nova, combina: levantamento bibliográfico, uso de banco de dados produzido no âmbito coletivo do Projeto Temático, entrevistas, percursos acompanhados em conjunto aos sujeitos colaboradores da pesquisa e exploração tecnológica móvel, a partir, do aplicativo o.Way, em complemento, ou não, com outros aplicativos. Ressaltamos a importância que teve em nossa dissertação a investigação de campo para compartilharmos dos processos e dinâmicas investigadas, sendo fundamental para o aprofundamento sobre o olhar, a análise e a construção das representações periféricas.

1.1 TIPOLOGIA HABITACIONAL E DEFINIÇÃO DOS SUJEITOS DA PESQUISA

A construção da tipologia de seleção de cidadãos a serem investigados na nossa pesquisa deriva daquela existente no projeto temático “FragUrb”. Os elementos que constituem a tipologia são recortados desde *hábitats*, gênero e faixa etária dos sujeitos colaboradores. Em nossa dissertação, para a escolha e definição dos sujeitos-tipo, seguimos o padrão da pesquisa maior, FragUrb, no entanto, procuramos evidenciar distinções entre os distritos de São Mateus e Cidade Tiradentes, que apresentam singularidades. A principal distinção se dá no tipo de habitação.

Procuramos representar as tipologias próprias aos conjuntos habitacionais de interesse e/ou promoção do Estado, presentes e evidentes em Cidade Tiradentes como sua principal marca na paisagem e na estrutura urbana, e a autoconstrução,

característica evidente na paisagem das periferias populares e bastante acentuada em São Mateus, assim como as denominadas Comunidades e Favelas (IBGE,2024), essas presentes e constantes na produção do espaço em ambas as áreas.

Do ponto de vista da produção habitacional, temos, em Cidade Tiradentes, a produção da habitação de interesse social promovida pelo Estado como principal, mas não exclusivo, padrão. Em São Mateus, a produção habitacional é marcada, predominantemente, pela autoconstrução. Tal qual acentuado por Sposito e Góes (2013), o hábitat não se refere proporcionalmente à moradia, mas envolve as relações entre tais espaços e os que os circundam (SPOSITO; GÓES, 2013). Desta forma, e em decorrência das distinções entre as duas áreas acima descritas, não nos limitamos a somente uma tipologia, mas, a contemplação das várias ocorrentes naquelas dois distritos, com intuito de apresentar distintas relações espaciais. (Observar o Quadro 1).

QUADRO 1: CONSTRUÇÃO DA TIPOLOGIA DE HÁBITATS E SUJEITOS DE PESQUISA EM CIDADE TIRADENTES E SÃO MATEUS

PERFIS			HOMENS JOVENS (18 A 30 ANOS)	MULHERES JOVENS (18 A 30 ANOS)	HOMENS ADULTOS (31 A 65 ANOS)	MULHERES ADULTAS (31 A 65 ANOS)
<i>Hábitats Populares</i>	Conjuntos Habitacionais; Áreas de Autoconstrução; Comunidades e Favelas (IBGE, 2024) ³	São Mateus	1	1	1	1
		Cidade Tiradentes	1	1	1	1

Elaborado pela pesquisadora Karina Malachias Domingos dos Santos, 2023.

1.2 ENTREVISTAS E CONSIDERAÇÕES SOBRE A CONSTRUÇÃO METODOLÓGICA DOS PERCURSOS URBANOS ACOMPANHADOS

A abordagem qualitativa das entrevistas na pesquisa geográfica encontra respaldo em teorias da geografia humanista que enfatizam a importância das

³ Denominação atualizada do IBGE, 2024.

experiências e das narrativas na compreensão do espaço multifacetado. As entrevistas correspondem ao procedimento metodológico de avaliação das práticas espaciais dos sujeitos e suas mobilidades, depois complementadas com os percursos urbanos acompanhados, de forma a objetivar a reconstrução e avaliação das suas experiências urbanas. Ao longo desse processo, foi construído um roteiro semiestruturado com questões, tendo como referência o roteiro formulado no projeto “Fragmentação Socioespacial e Urbanização Brasileira: Escalas, Vetores, Ritmos, Formas e Conteúdos” (FragUrb, 2018), ao qual fizemos adequações, de acordo com as necessidades surgidas nas áreas de pesquisa e nos percursos dos cidadãos, a fim de termos sensibilidade em relação à realidade de cada sujeito, dando ênfase à apreensão e à representação de suas vivências e experiências cotidianas.

Ao iniciarmos a execução do processo de entrevista, nosso primeiro desafio foi o contato prévio com os sujeitos. Esse contato surgiu de distintas maneiras, como por meio da rede de contatos acadêmicos, familiares, de amizades e redes sociais. A abordagem utilizada prezou pelas questões éticas de preservação da identidade dos sujeitos e limites estabelecidos por ambos para não haver constrangimentos, visto que o intuito foi o acompanhamento cotidiano, o que perpassa questões íntimas de suas vivências. A metodologia do Projeto Temático foi, em complemento, aprovada pelo Comitê de Ética de nossa Unidade Universitária.

A estruturação do roteiro prévio de entrevistas (Quadro 2) buscou abarcar uma ampla gama de tópicos relevantes, incluindo, mas não se limitando a: os locais frequentados pelos participantes no contexto urbano; as atividades realizadas nestes espaços; as interações sociais ocorridas; as percepções subjetivas acerca dos ambientes urbanos; e as significações atribuídas às experiências vivenciadas.

É importante ressaltar que, embora o roteiro prévio de entrevista tenha fornecido uma estrutura básica para as interações, sua aplicação foi caracterizada por uma abordagem flexível e adaptativa. Isto é, as perguntas e temas abordados no roteiro não foram impostos de modo rígido aos participantes, mas sim utilizados como

guias para a condução de um diálogo aberto e fluido, o que permitiu a emergência de novas reflexões.

Durante as entrevistas, os participantes foram encorajados a compartilhar suas experiências de forma livre e espontânea, sendo as perguntas do roteiro prévio utilizadas como pontos de partida para aprofundamentos e explorações adicionais. Este enfoque permitiu uma compreensão contextualizada das vivências urbanas dos participantes, enriquecendo, assim, a análise dos Percursos Urbanos e suas implicações para a vida cotidiana.

QUADRO 2: ROTEIRO PRÉVIO DE ENTREVISTA COM OS SUJEITOS COLABORADORES, 2024⁴

Roteiro Prévio de Entrevistas
QUESTÕES INTRODUTÓRIAS 1. Qual sua idade? 2. Qual seu nível de escolaridade? 3. Qual sua faixa de renda familiar aproximada? [em caso de entrevista com segmentos de baixo poder aquisitivo, perguntar: recebe algum auxílio do governo?] 4. Qual sua ocupação? 5. Onde você trabalha/estuda? (localização) 6. Descreva sua rotina e seus trajetos num dia comum. Você pode descrever a paisagem dos locais, e vias presentes em sua rotina?
HABITAÇÃO 1. Há quanto tempo mora em São Mateus? 2. Como é São Mateus? Descreva. 3. Sempre morou em São Mateus ou Cidade Tiradentes? Se não: Onde morava antes? 4. Por que você escolheu este bairro para morar? 5. O que você acha da infraestrutura do bairro?
LAZER 1. Como é o seu lazer? E onde? Destacando seu trajeto, qual seu meio de transporte para esta atividade? 2. Em São Mateus ou Cidade Tiradentes tem espaços de lazer? Como você se locomove a estes espaços? 3. O meio de transporte interfere nas suas práticas de lazer?

⁴ Conforme elaborado em projeto de iniciação científica (Fapesp) e aprofundado na dissertação, tendo como base o Projeto Temático no qual está inserido (FragUrb).

MOBILIDADE

1. Como você se locomove na cidade? (a pé, transporte coletivo, carro, bicicleta)
2. Você vai a algum lugar a pé ou de bicicleta? Por quê?
3. Utiliza transporte coletivo [lotação/ônibus]? Por quê?
4. [Em caso de resposta positiva] Você conversa com as pessoas no transporte ou no ponto ou percebe que elas conversam entre nesses ambientes?
5. Utiliza carro ou moto? Em quais situações? Utiliza ferramentas de localização como GPS?
6. Utiliza aplicativos como Táxi, Uber, 99 etc.? Se sim: em quais situações?
7. Vai ao centro da cidade? Por qual meio de transporte?
8. [Em caso de resposta positiva] Vai fazer o quê no centro? Com que frequência vai ao centro?
9. [Em caso de resposta negativa] Por que não vai?
10. Se fosse explicar para alguém que não conhece **São Mateus ou Cidade Tiradentes**, como localizaria o centro e seus limites? (de qual forma indicaria os trajetos até São Mateus ou Cidade Tiradentes)
11. [Caso tenha havido mudança de endereço] Como a mudança para este bairro afetou os deslocamentos e os usos da cidade?
12. Como é a infraestrutura, de vias para os transportes em **São Mateus ou Cidade Tiradentes**?
13. O transporte coletivo em **São Mateus ou Cidade Tiradentes**. Como você avalia as linhas de ônibus/lotações/monotrilho na região?

CONSUMO

1. Onde faz as compras da semana ou do mês? [Detalhar os nomes dos supermercados, sacolões, feiras etc. e suas localizações] (como se locomove/movimenta até estes locais)
2. [Se não comentou antes] Vai ao shopping center ou áreas comerciais do seu bairro/cidade?

TRABALHO

1. [Você mencionou que trabalha com... /estuda] Pode comentar como é seu trajeto e meio de locomoção para o trabalho? (trajeto) E Qual o horário de entrada e saída no trabalho/escola/faculdade?
2. Quanto tempo leva para ir e voltar do trabalho?

Fonte: Sistemização e organização pela pesquisadora Karina Malachias Domingos dos Santos, 2023.

O emprego do roteiro prévio de entrevista representou uma etapa fundamental no processo de coleta de dados do presente estudo. Ao proporcionar uma estrutura organizada e direcionada para as interações com os participantes, esse instrumento contribuiu significativamente para a obtenção de considerações relevantes sobre as experiências urbanas dos entrevistados, ao mesmo tempo em que

permitiu a flexibilidade necessária para a adaptação às particularidades e cada sujeito.

A principal distinção entre a realização de entrevistas com cidadãos no Projeto Temático e em nossa dissertação foi o fato de que nossas entrevistas foram realizadas durante os percursos e não em separado deles. A partir do campo, do movimento e da própria circulação pela cidade com cada sujeito participante de nossa investigação, os percursos acompanhados em combinação com as entrevistas realizadas em concomitância compuseram uma paisagem distinta, visual, sonora, olfativa e tátil, que compuseram, pela leitura dos sujeitos e da própria pesquisadora, uma representação complexa e que transcende a fala registrada no gravador de áudio e descolada dessa realidade em movimento.

Acompanhadas, portanto, de significados, sentimentos e indagações, que nem sempre são registrados pelas imagens ou pelos sons, mas são expressos pelos sujeitos, as entrevistas foram encorpadas pela observação do caminhar rápido, da expressão cansada após um dia de trabalho e de imagens caleidoscópicas formadas pelo movimento nas ruas apreendido ou percebido nas caminhadas, de dentro do transporte público, ou no transporte particular privado.

Como forma de registro dessas representações cotidianas foram, portanto, utilizados gravação de voz e fotografias realizadas pela pesquisadora com o intuito de documentar o percurso, além da própria entrevista. Esse procedimento expressa a complexidade desse acompanhar *sui generis* pois requer a instrumentalização técnica e procedimental da pesquisadora para a realização do contato e de um conjunto de relações interpessoais com os sujeitos. Assim, técnicas e tecnologias foram empregadas para o manuseio das ferramentas, no ato de gravar e registrar, em conjunto ao caminhar e dialogar. Após a realização das entrevistas foi realizado o processo de transcrição e documentação dos materiais registrados.

O Projeto FragUrb adota uma perspectiva que vai além da análise convencional da circulação urbana, buscando compreender a mobilidade dentro do contexto mais amplo da fragmentação socioespacial. Isso implica em explorar as

conexões entre os percursos urbanos e outras abordagens metodológicas. A metodologia adotada foca no cotidiano e nas práticas espaciais das pessoas, requerendo adaptações para capturar os aspectos socioespaciais enquanto elas se deslocam. (JESUS; CATELAN; CALIXTO, 2022).

Os percursos urbanos, conforme delineados por Pereira (2006), têm o potencial de expandir nossa compreensão analítica da mobilidade, bem como da acessibilidade, por meio dos diversos modos de transporte, dentro da relação espaço-tempo. Tal autora ressalta que:

“o planejamento urbano deve priorizar os interesses coletivos e deve estar associado à estruturação do sistema de transporte público, que proporcione a acessibilidade à cidade, considerando as diferentes áreas onde se localizam as atividades de trabalho, educação, saúde, lazer, comércio e serviços. Quando a acessibilidade não é favorecida, fortalece-se ainda mais a diferenciação socioespacial” (PEREIRA, 2006, p. 64).

Além disso, essa metodologia representa uma adaptação, visto que os percursos são particulares e demandam instrumentalizações específicas para cada sujeito e espaço percorrido. A fragmentação socioespacial se manifesta de maneira tangível no cotidiano, onde processos em diferentes escalas são influenciados pelas práticas espaciais e pelas experiências individuais. A metodologia dos percursos inclui acompanhamento e entrevistas semi-estruturadas, utilizando um roteiro prévio e complementando com observações durante o acompanhamento. Esse método, chamado de "etnografia móvel" por Barroso Olmedo (2022; 2016), possibilita uma análise aprofundada das contradições da sociedade contemporânea no contexto urbano do cotidiano. O cotidiano emerge como um espaço onde os conflitos sociais se repetem continuamente, revelando dinâmicas sociais e espaciais cruciais para compreender a complexidade da mobilidade urbana.

1.2 PLATAFORMA O.WAY E O USO DO BANCO DE DADOS NO SITE WEB (PLATAFORMA DE ACESSO AOS ARQUIVOS EM FORMATO KML DOS PERCURSOS)

Este subcapítulo está relacionado à construção e avaliação do procedimento metodológico acentuado nos deslocamentos (origem, destino, tempo e frequência) pelo uso de técnicas netnográficas, por meio do uso de serviços *mobile* de aplicativos de visualização e registro de mapas instalados em *smartphones* responsáveis pela pesquisadora; para tal construção, dedicamo-nos ao aprofundamento do uso do aplicativo o.Way e do Web Site correspondente à plataforma de banco de dados informacionais do aplicativo.

Há, a seguir, uma descrição muito detalhada do procedimento e sua operacionalização em razão de seu ineditismo, do tempo demandado e para que pudesse servir de consulta aos demais usuários do aplicativo e da Frente Metodológica dos Percursos Urbanos Acompanhados e suas Representações (Projeto FragUrb).

O aplicativo o.Way foi desenvolvido no âmbito do projeto temático “Fragmentação Socioespacial e Urbanização Brasileira: Escalas, Vetores, Ritmos, Formas e Conteúdos” (FragUrb, 2018) por pesquisadores de distintas universidades vinculadas ao projeto, com o intuito de auxiliar e desenvolver metodologias netnográficas sobre a mobilidade urbana e cotidiana dos cidadãos, estudadas em conjunto ao processo de fragmentação socioespacial, que é norteador da pesquisa.

O desenvolvimento do procedimento metodológico e as reflexões posteriores se amparam no acompanhamento de percursos titulados como *Casa - Trabalho - Casa*. Determinamos, no cotidiano e mobilidade dos cidadãos, sujeitos que circulam e se movimentam pela cidade, marcados pelo momento de saída de sua residência até sua volta, a partir do registro de seus trajetos diários, buscando, na sequência, a análise dessas performances pela cidade por meio de suas escolhas de locomoção, modais utilizados, tempo de deslocamento, pontos focais em seus percursos e suas frequências. (FLORES; PIRES; COELHO; REDON; SANTOS; BERNARDES e COUTO, 2023).

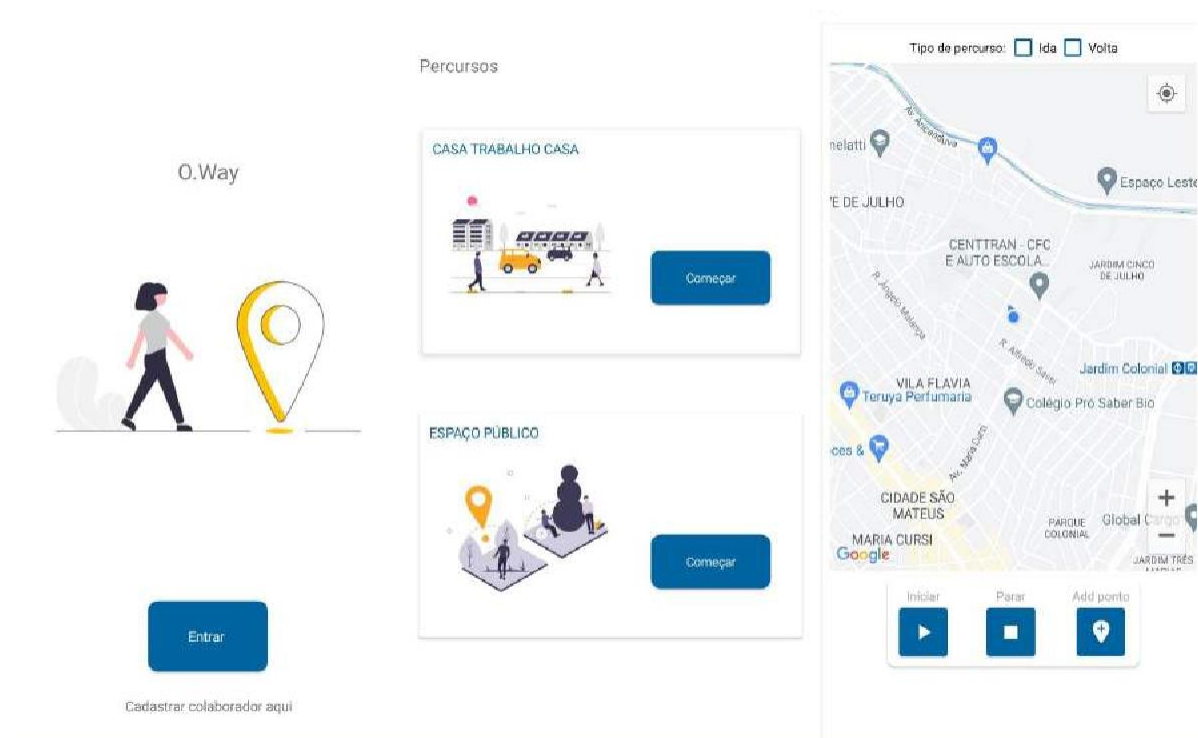
O primeiro contato com o uso do aplicativo foi em novembro de 2021,

quando foi realizado um treinamento para o manuseio do aplicativo *mobile*, realizado na Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente (FCT/UNESP), sob a responsabilidade do Prof. Dr. Márcio José Veríssimo Catelan e o pesquisador em nível de pós-doutorado Pablo Martin Bender. Durante o treinamento, tivemos contato com os materiais de auxílio para seu manuseio, como fichas de acompanhamento dos colaboradores. O aplicativo, em sua interface, apresenta duas funções, os registros *Casa-Trabalho* e *Trabalho-Casa*, representado nesta investigação, e *Espaços Públicos*. No treinamento, restringimo-nos ao espaço público, de modo que realizamos um *tour* pela área da Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente (FCT/UNESP), realizando o teste em conjunto aos registros manuais do *mobile* e fichas de acompanhamento, destacando a paisagem e outros elementos que compõem o espaço escolhido para o percurso prévio. Anteriormente ao treinamento, tivemos a disponibilização de vídeos tutoriais gravados pela equipe para um possível treinamento remoto *online*.

Em dezembro de 2021, foi realizada a primeira atividade de pesquisa com o aplicativo, durante um trabalho de campo em Cidade Tiradentes, uma das áreas de pesquisa. O aplicativo foi manuseado durante o trabalho de campo, com a finalidade de compreendermos seu uso, na prática, e suas possíveis instabilidades, visto que muitos fatores podem influenciar no seu uso, como o aparelho de *smartphone* utilizado, conexões com a internet móvel, dentre outros.

A apresentação da interface do aplicativo consiste na possibilidade de entrada no servidor do aplicativo, iniciando, assim, o registro de percursos escolhendo a modalidade de seu uso, sendo “Casa-Trabalho-Casa” e “Espaços Públicos”, assim como, o direcionamento ao Site Web, para o registro do colaborador. Sendo um aplicativo *mobile* de plataforma intuitiva, não apresentamos dificuldades ao introduzi-lo na pesquisa.

FIGURA 1: INTERFACE APLICATIVO O.WAY



Figuras capturadas pela pesquisadora Karina Malachias Domingos dos Santos (2023) pelo seu aplicativo mobile.

Durante o uso do aplicativo, em conjunto à equipe de elaboração e à equipe técnica responsável pela plataforma *site web* e pelas configurações do aplicativo, foi possível atribuir considerações para sua melhoria durante o uso diário, assim, entendendo quais limitações e potencialidades de seu uso como ferramenta metodológica. Dessa forma, apresentaremos considerações a partir de seu uso, aplicado durante os percursos realizados em Cidade Tiradentes e São Mateus no período compreendido entre dezembro de 2021 e agosto de 2022.

Salientamos que o aplicativo não foi somente usado na pesquisa apresentada em questão, mas também em pesquisas complementares e de colaboradores e pesquisadores que foram por nós auxiliados desde a Frete Metodológica de Percursos, não somente em Cidade Tiradentes e São Mateus, área de pesquisa desta dissertação, mas, também, em Presidente Prudente e Pimentas. Isso

possibilitou um acúmulo de conhecimento metodológico referente ao uso de aplicativos no registro de percursos urbanos, de forma que a proposta metodológica fosse constantemente amadurecida com criticidade em seu uso. A partir disso, apresentaremos, a seguir, o desempenho e considerações relativas aos oito percursos aplicados entre Cidade Tiradentes e São Mateus, a seguir:

O PERCURSOS COM CRIS

O primeiro percurso realizado durante a pesquisa foi com **Cris**, homem negro jovem, morador de Cidade Tiradentes há mais de 20 anos, estudante de Geografia na Universidade de São Paulo (USP), que, durante o período da pesquisa, trabalhava no Museu da Casa Brasileira, localizado na Avenida Faria Lima, atuando como jovem monitor aprendiz. O percurso situa-se entre a Cidade Tiradentes e a Faria Lima no seu trajeto de ida, e da Faria Lima a Cidade Tiradentes no seu trajeto de volta.

Os modais utilizados durante o trajeto foram de mobilidade ativa, correspondente ao ato de se mover usando a energia do próprio corpo, sendo um transporte não motorizado, quer seja, a caminhada, e o transporte público coletivo, a partir de ônibus e de metrô; o tempo médio registrado no aplicativo do percurso foi de três horas. Durante o manuseio do aplicativo, observamos algumas oscilações referentes à conexão durante a ida, mas conseguimos observar seu registro de forma contínua. Por ser o primeiro percurso realizado com o aplicativo, atentamo-nos aos detalhes apresentados durante o seu uso. Observando que, para o registro constante do percurso, o aplicativo deveria ficar em primeiro plano no *smartphone* para que não se perdesse a conexão e o registro a partir do GPS não gerasse instabilidade em sua recentralização de coordenadas. Isso não foi possível em todo o percurso, pois, em alguns momentos, quando estávamos imersos no metrô, perdemos a conexão com a internet, prejudicando assim a localização e o registro a partir das orientações do GPS. Isso fez com que a linha de registro traçada mostrasse variações. Durante a volta, deparamo-nos com problemas técnicos com o aplicativo a partir de um travamento em

sua interface e recuo do aplicativo fazendo com que tivéssemos que retornar inicialmente o aplicativo e seu registro. Após a finalização do percurso, certificamos de que nenhum desses problemas tecnológicos resultasse na perda da totalidade do registro realizado, porém, identificamos que trechos do percurso não foram registrados consultando o *site web* e o banco de dados.

O PERCURSO COM MARTA

O segundo percurso foi realizado com a colaboradora **Marta**, mulher parda adulta de 42 anos com dois filhos, moradora do bairro Jardim Colonial em São Mateus, que trabalha como assistente de vendas na zona cerealista, na porção central de São Paulo, na área do Brás e Parque Dom Pedro. Seu percurso foi realizado entre São Mateus e Brás na ida e, durante a volta, do Parque Dom Pedro a São Mateus.

Os modais utilizados durante o trajeto foram a mobilidade ativa, a partir da caminhada, o uso de transporte público coletivo entre ônibus e metrô e o transporte individual, sendo, nesse caso, automóvel familiar; o tempo do percurso compreendeu três horas, conforme registro do aplicativo. Durante o percurso, indicado como ida, tivemos uma experiência contínua durante o uso do aplicativo, sendo efetuado seu registro em sua totalidade.

Durante o percurso da volta, ao final, assim que desembarcamos na estação de monotrilho de São Mateus, observamos problemas técnicos no registro do aplicativo, que reiniciava antes de ser salvo o percurso que estávamos registrando, desta maneira, foi necessário reconstruir todo o percurso realizado entre Parque Dom Pedro, Estação Vila Prudente a São Mateus. Com isso, foi possível observar que o aplicativo, em sua funcionalidade, estava instável para o registro de percursos de longa duração, tal interferência nos possibilitou recalcular rotas na aplicação deste procedimento metodológico, para que nos próximos percursos realizados não fôssemos expostos às instabilidades durante seu uso.

Uma das dificuldades observadas durante a utilização do aplicativo esteve

relacionada à impossibilidade de utilizar o *smartphone* para outras funções durante o percurso, funções essas demandadas, por exemplo, em razão da necessidade de realizar registros fotográficos dos locais ao longo do trajeto e gravar áudios das entrevistas. Essas questões suscitaram preocupações na gestão dos recursos necessários para a pesquisa, uma vez que, ao sair da interface do aplicativo, havia receio de que mesmo não salvasse o registro realizado até aquele momento. Somente ao finalizar os percursos, tínhamos a confirmação de que os registros haviam sido devidamente salvos no banco de dados, por meio do acesso ao site onde gerenciamos todos os dados coletados no processo de pesquisa. Desta maneira, a partir desse procedimento, conseguimos pensar em melhorias durante a administração do aplicativo e dos percursos que eram necessários reproduzir de uma maneira distinta ao acompanhamento, para que, na fase de cartografar e reproduzir esses dados, não houvesse falhas durante sua representação.

O PERCURSO COM JOANA

O percurso de **Joana**, mulher negra, jovem de 24 anos, nascida em Cidade Tiradentes e moradora de São Mateus, estudante de Artes Visuais na Universidade Estadual Paulista, em Bauru, e educadora de artes e grafite na Fábrica de Cultura do Jaçanã, foi marcado pelo uso do aplicativo por quatro horas, realizado entre três momentos: o primeiro ocorreu em São Mateus, no qual a jovem, durante o período da manhã, realizava estágio de docência em uma escola estadual no próprio bairro; o segundo trajeto foi realizado entre São Mateus, a partir da saída de seu estágio de docência, para Jaçanã, onde atua como Educadora; o terceiro momento, de volta, foi de Jaçanã a São Mateus. Os modais presentes no percurso todo foram mobilidade ativa, sendo caminhada, e o uso de transporte público coletivo, destacando ônibus e metrô.

O uso do aplicativo, durante os trajetos realizados pela jovem, foi desafiador, por ser um percurso subdividido em três partes. Durante o uso, tivemos os mesmos problemas salientados nos percursos anteriores, sendo eles o travamento do

aplicativo e a impossibilidade de salvamento dos registros já realizados, assim como, a falha na conexão com a rede móvel durante a viagem de metrô, quando estávamos passando pelos túneis, muito presentes nas linhas que percorremos, Linha Azul e Verde do metrô, por conta da instabilidade de conexão da internet e o aplicativo não registrando de forma *offline* o trajeto realizado. No percurso da jovem Joana foi quando primeiro tivemos a oportunidade de testar os dados em KML registrados no Site Web no *software* de mapeamento Qgis, de modo que projetamos possibilidades de cartografia que representassem a ação, movimentação e circulação do cotidiano da jovem.

O PERCURSO DE DANTE

O percurso seguinte foi o de **Dante**, homem negro, adulto de 34 anos, morador de São Mateus, que atua como professor na rede estadual de ensino de São Paulo, como educador popular e como pesquisador no Centro de Documentação nas Periferias da Zona Leste. O longo percurso foi representado pela sua circulação em seu bairro, São Mateus. Apesar de não haver locomoção para fora da área de São Mateus, o seu percurso, durante o dia, foi subdividido entre os deslocamentos para as duas escolas, onde atua como professor.

Seu primeiro deslocamento foi de seu bairro, Jardim Santo André, em São Mateus, ao Jardim Nove de Julho, também no Distrito de São Mateus, a partir da mobilidade ativa, no caso, a caminhada. No segundo deslocamento, caminhamos até a avenida central do bairro, Avenida Mateo Bei, e utilizamos o transporte público coletivo para o bairro Santa Adélia, Distrito de São Mateus, onde situa-se a segunda escola na qual trabalha durante o dia; esses trajetos foram registrados durante o período de ida. Na volta, ainda no bairro Santa Adélia, realizamos uma caminhada até o terminal de ônibus São Mateus, onde pegamos o transporte público coletivo de ônibus, para nos deslocarmos pela Avenida Mateo Bei até a sua residência, também no Distrito de São Mateus, após descermos no ponto de ônibus realizamos uma outra caminhada.

Durante o percurso da volta, ao finalizar o registro, identificamos, novamente, um problema no aplicativo, que reiniciou antes de ser salvo e finalizado, sendo necessário a reconstrução do percurso como um todo. Assim, uma falha no manuseio e na usabilidade do aplicativo, durante um período grande de uso, resultou em falhas, sendo necessário a busca de novos recursos para complementar o uso do aplicativo. Durante esse percurso, principalmente na volta, enfrentamos algumas dificuldades, visto que estava um dia chuvoso quando nos deslocamos e, durante a entrevista, tivemos uma maior dificuldade para administrar o aplicativo que, constantemente, tinha que ser inspecionado para que não houvesse falhas.

Nos percursos posteriores não tivemos falhas durante o uso do aplicativo, pois compreendemos, metodologicamente, formas com que pudéssemos reverter a questão do travamento e da instabilidade durante o seu uso, sendo realizada a partir de um salvamento constante durante o uso, não somente ao iniciar e ao finalizar o percurso, mas, durante todo o percurso, fomos incisivos no registro e no salvamento dos dados, para que não houvesse a possibilidade de perdê-los.

O PERCURSO DE ISAAC

O percurso seguinte foi realizado por **Isaac**, homem branco, jovem de 26 anos, morador do Jardim Tietê, em São Mateus, que trabalha como enfermeiro no Hospital Emílio Ribas, na área central do Pacaembu, sendo seu percurso realizado a partir da mobilidade ativa, caminhada, e o uso de transporte público, ônibus e metrô, tendo o uso do aplicativo sido feito por três horas.

O PERCURSO DE HORTÊNCIA

O percurso de **Hortência**, mulher negra, adulta de 41 anos, casada e mãe de três jovens, moradora de Cidade Tiradentes há 38 anos e tendo como ocupação profissional o seu trabalho como acompanhante de idosos pelo Sistema Único de Saúde (SUS) na Unidade Básica de Saúde (UBS) Guaianases 1, na Zona Leste de São

Paulo, para o que tem formação educacional em Pedagogia e pós-graduação em Saúde Mental. Coordena trabalhos voluntários em Cidade Tiradentes, pela igreja que frequenta e pelo Instituto Vida, Emoções e Tratamento da Alma (IVETA).

Seu percurso foi a partir de transporte ativo, como a caminhada e o transporte público, a partir do ônibus com duração do uso do aplicativo de três horas; durante o manuseio do registro do percurso no aplicativo não houve instabilidade, possibilitando o uso constante e reprodução dos dados na plataforma *site web*.

O PERCURSO DE GUTA

O percurso seguinte foi o realizado com **Guta**, mulher parda, jovem de 24 anos, moradora do Barro Branco, em Cidade Tiradentes, que trabalha como secretária em uma faculdade particular na Lapa de Baixo, zona noroeste de São Paulo. Seu percurso foi de Cidade Tiradentes à Lapa, em sua ida, e da Lapa a Cidade Tiradentes na sua volta, usando a mobilidade ativa, como caminhada, e transporte público coletivo, sendo ônibus, metrô e trem; a duração de tempo do aplicativo foi de quatro horas, aproximadamente. Em seu percurso não houve instabilidade durante o uso contínuo.

O PERCURSO DE INÁCIO

O último percurso realizado foi de **Inácio**, homem negro, adulto de 49 anos, morador do Bairro Castro Alves, em Cidade Tiradentes, casado e pai de três filhos, atuante e organizador de projetos sociais voluntários esportivos em Cidade Tiradentes, além de sua atuação profissional como motorista na Fundação Getúlio Vargas, situada em Brigadeiro, na área central de São Paulo. Seu percurso foi um dos mais desafiadores e longos registrados na pesquisa; seu trajeto de ida compreendeu a saída de Cidade Tiradentes a Pirituba, onde realizava a retirada do seu veículo profissional, instrumento de trabalho, para o transporte dos estudantes e professores da universidade.

De Pirituba, já com a van da Universidade, dirigia-se até a unidade da

faculdade situada na Avenida Paulista, na altura da Brigadeiro. Sua volta para casa era marcada, a partir da sua saída da Brigadeiro, até Pirituba onde deixava sua van, e de Pirituba até a Barra Funda, percurso que foi facilitado a partir de uma carona por um colega de trabalho.

Da Barra Funda, fomos até a estação de trem da Luz para embarcarmos na linha Coral com destino a Guaianases e, de Guaianases, embarcamos no ônibus para Cidade Tiradentes, aonde fomos até a casa de sua sogra, para buscar seus filhos que ali estavam sendo cuidados por ela, para que retornássemos até o seu ponto de partida, em sua casa. O percurso foi acompanhado em conjunto com a Prof.^a Dr.^a Patrícia Maria de Jesus e com o Prof. Dr. Márcio José Veríssimo Catelan, coordenadores da Frente Metodológica de Percursos Urbanos Acompanhados e suas Representações.

Em nossa concepção, o aplicativo nos trouxe a possibilidade de avançar e compreender como a tecnologia pode ser inserida em pesquisas qualitativas e quantitativas em Ciências Humanas, o que nos proporcionou distintas possibilidades metodológicas para pesquisa, tornando-se uma ferramenta importante para a apreensão simultânea da mobilidade urbana dos sujeitos na cidade. Entretanto, ao utilizá-lo, deparamo-nos com dificuldades em relação ao seu desempenho e registro que nos levaram a enfrentar desafios na pesquisa não previstos pelo procedimento metodológico desenvolvido.

Como resultado, tivemos que criar técnicas para lidar com as falhas encontradas durante o uso do aplicativo, o que complicou o desenvolvimento da pesquisa. Desta forma, avaliamos como importante e fundamental o desenvolvimento de novas tecnologias, principalmente, no campo do registro netnográfico, de modo que consigamos integrar elementos tecnológicos móveis à pesquisa no campo da Geografia. Porém, necessitamos de maior aperfeiçoamento, para que essas ferramentas e tecnologias possam nos auxiliares de maneira que contemplem instabilidades cotidianas e os desafios no acompanhamento de percursos e manuseio de outras ferramentas conciliadas com seu uso. Acreditamos que, a partir desta

investigação, tenhamos possibilidades e avanços em metodologias voltadas para a mobilidade urbana.

1.4 SITE WEB E BANCO DE DADOS

Durante a realização dos percursos, foi sistematizado um banco de dados com os percursos realizados na forma de arquivos em formato KML; esses produtos foram disponibilizados para a equipe coordenadora das frentes metodológicas de ARS e netnografia e percursos e suas representações. Todos os arquivos em formato KML foram respectivamente testados no *software* de sistema de informação geográfica, para realização e reprodução, posteriormente, como produto cartográfico.

Durante o uso da plataforma *web* tivemos o apoio da equipe de netnografia que nos auxiliou com o manuseio dos dados, visto que todos estavam segmentados a partir dos registros de cada colaborador, sendo necessário seu *download* e extração dos documentos em KML para seu uso. Deste modo, tivemos algumas dificuldades em relação ao formato dos arquivos e devido a sua forma de *download*, mas, reiteramos a importância da formulação da plataforma intuitiva, o que nos possibilitou conglomerar todos os dados de forma simultânea, logo após a realização dos percursos, empreendida com exatidão para o desenvolvimento das pesquisas que ali estavam registradas.

Para o acesso à plataforma e, também, o uso do aplicativo era necessário um cadastro de pesquisador habilitado para o uso da plataforma e cadastro de colaboradores, visto que o aplicativo não estava disponível para o público em geral e sim para pesquisadores da temática de mobilidade vinculados ao projeto temático.

Dessa maneira, apresentamos a interface do *site web* (Figura 2), onde, para a nossa pesquisa, era necessário acessar um mapa com dados (Figura 3), posteriormente, de percurso casa trabalho, assim, abrindo os dados correspondentes a cada colaborador (Figura 4). Dentro dessa área, tínhamos acessos aos arquivos em

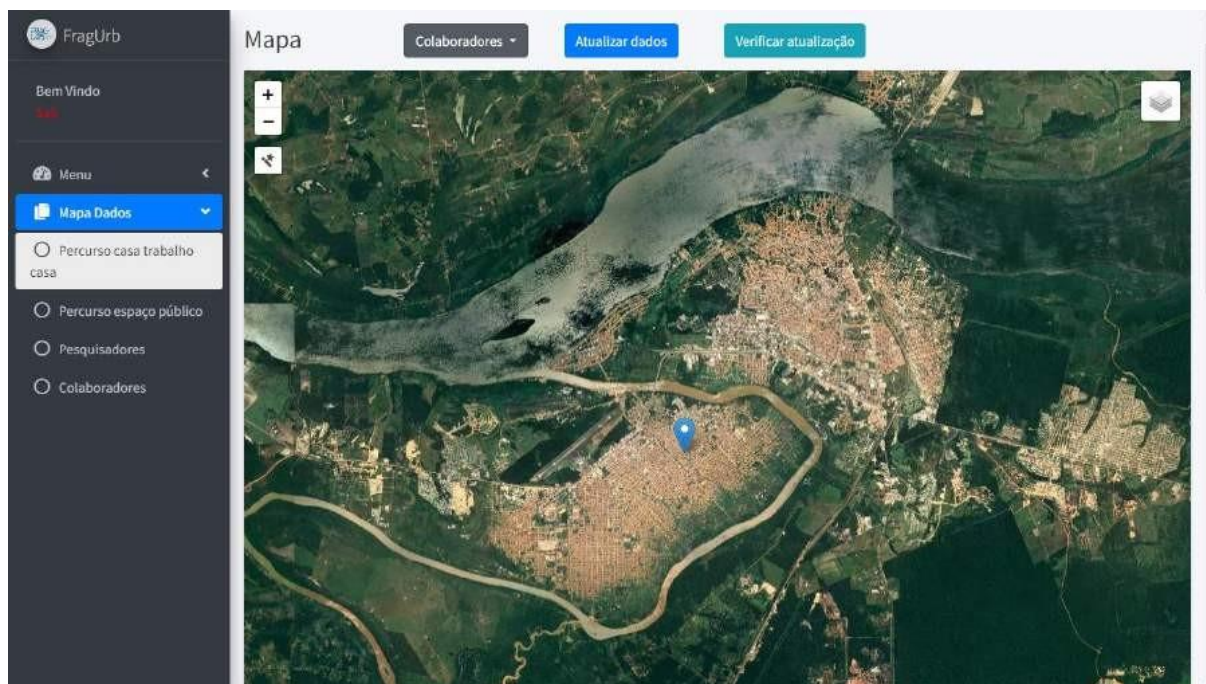
KML, coordenadas, tempo de uso do aplicativo, tempos de percurso registrado e, também, era possível inserir comentários durante o registro do percurso, o que particularmente não foi viável para a pesquisa em questão, pois, durante o percurso, a pesquisadora estava fazendo registro no aplicativo, registro fotográfico e registro por áudio, impossibilitando, assim, a escrita de comentários durante o uso do aplicativo; entendemos que não era uma função hábil durante o uso do mesmo.

FIGURA 2: INTERFACE SITE WEB FRAGURB



Figuras capturadas pela pesquisadora Karina Malachias Domingos dos Santos (2023)

FIGURA 3: VISUALIZAÇÃO SATÉLITE SITE WEB FRAGURB



Figuras capturadas pela pesquisadora Karina Malachias Domingos dos Santos (2023)

FIGURA 4: CADASTRO COLABORADORES NO SITE WEB FRAGURB

The screenshot shows the 'Cadastrar Colaboradores' (Register Collaborators) form in the FragUrb web application. The form is titled 'Novo Colaborador' and contains various input fields for user registration. The fields are organized into rows: 'Nome*' and 'Sobrenome*', 'Idade' and 'Endereço', 'Cidade*', 'Email' and 'Celular*', 'Emprego' and 'Renda', 'Nível Educativo' and 'Estado Civil', 'Filhos' and 'Tipo de Perfil', 'Anotações' and 'Descrição', and 'Aplicativo externo'. A 'Criar' button is located at the bottom left of the form. Below the form is a section titled 'Colaboradores Lista' with a search bar and buttons for 'Column visibility', 'Copy', 'CSV', 'Excel', 'PDF', and 'Print'.

Figuras capturadas pela pesquisadora Karina Malachias Domingos dos Santos (2023)

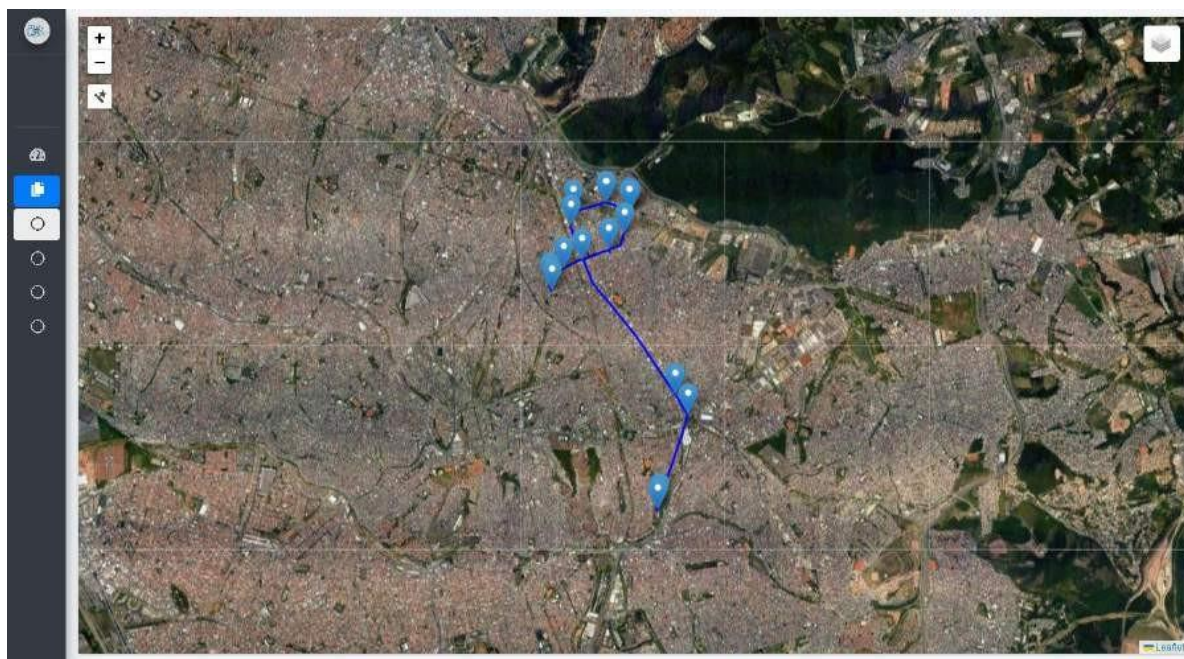
O uso dos dados a partir do download no site web foi realizada da seguinte forma: pelo salvamento das camadas KML e incorporação no projeto base cartográfico, anteriormente na plataforma, conferiu-se todos os recortes e foi realizado o download manualmente e inseridos no Qgis, assim adicionando as camadas em KML para ida e para a volta, trabalhando com transposições dos percursos no Qgis. Observar figuras 5 a 16, a seguir.

FIGURA 5: REGISTRO DE PERCURSO ACOMPANHADO “CASA-TRABALHO-CASA” NO APLICATIVO O.WAY



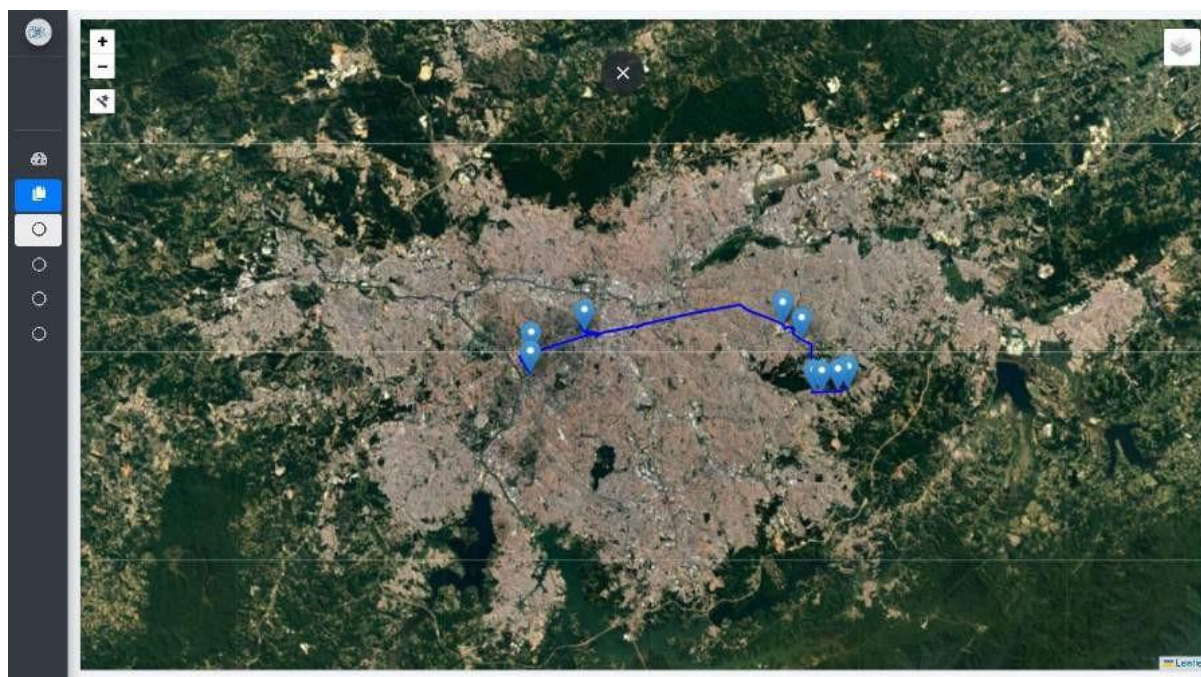
Figuras capturadas pela pesquisadora Karina Malachias Domingos dos Santos (2023)

FIGURA 6: REGISTRO DE PERCURSO ACOMPANHADO “CASA-TRABALHO-CASA” NO APLICATIVO O.WAY



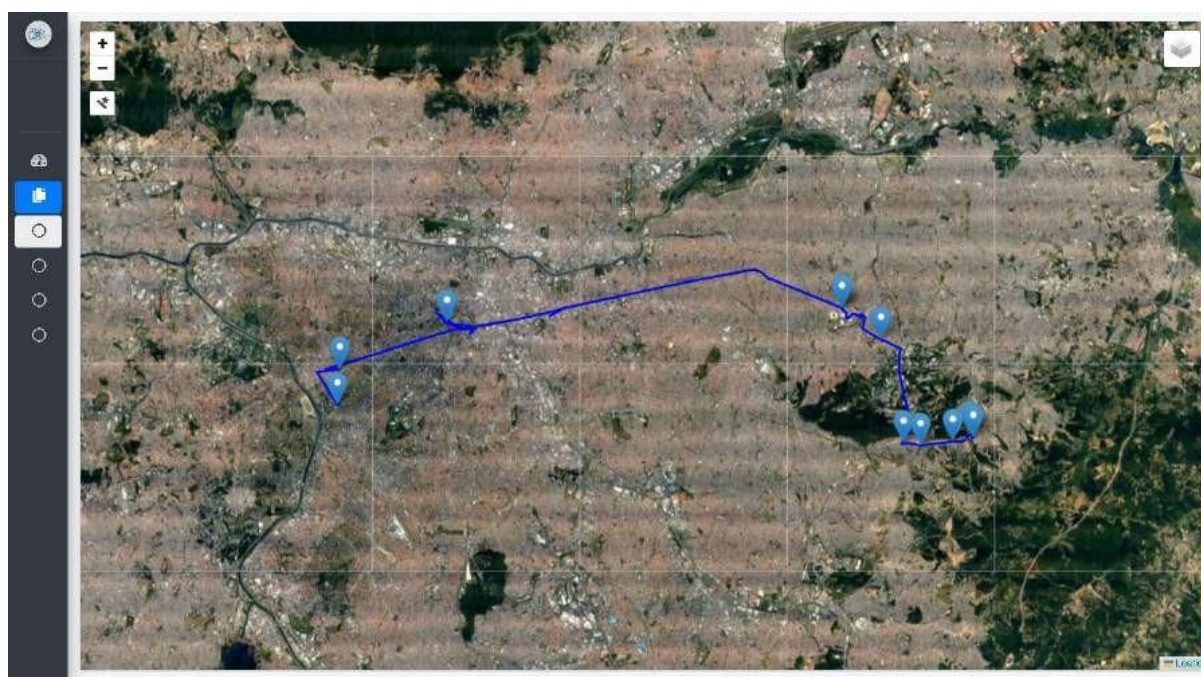
Figuras capturadas pela pesquisadora Karina Malachias Domingos dos Santos (2023)

FIGURA 7: REGISTRO DE PERCURSO ACOMPANHADO “CASA-TRABALHO-CASA”
NO APLICATIVO O.WAY, 2022



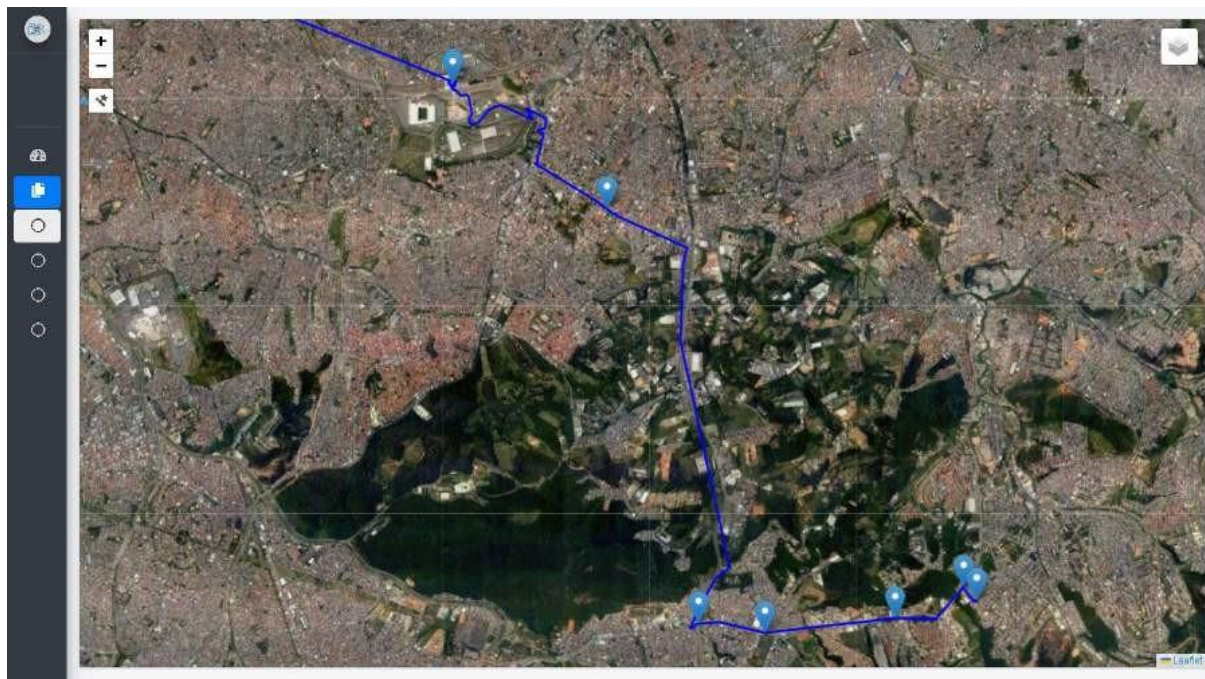
Figuras capturadas pela pesquisadora Karina Malachias Domingos dos Santos (2023)

FIGURA 8: REGISTRO DE PERCURSO ACOMPANHADO “CASA-TRABALHO-CASA”
NO APLICATIVO O.WAY, 2022



Figuras capturadas pela pesquisadora Karina Malachias Domingos dos Santos (2023)

FIGURA 9: REGISTRO DE PERCURSO ACOMPANHADO “CASA-TRABALHO-CASA” NO APLICATIVO O.WAY, 2022



Figuras capturadas pela pesquisadora Karina Malachias Domingos dos Santos (2023)

FIGURA 10: REGISTRO DE PERCURSO ACOMPANHADO “CASA-TRABALHO-CASA” NO APLICATIVO O.WAY, 2022



Figuras capturadas pela pesquisadora Karina Malachias Domingos dos Santos (2023)

FIGURA 11: REGISTRO DE PERCURSO URBANO ACOMPANHADO “CASA-TRABALHO-CASA” NO APLICATIVO O.WAY, 2022



Figuras capturadas pela pesquisadora Karina Malachias Domingos dos Santos (2023)

FIGURA 12: REGISTRO DE PERCURSO URBANO ACOMPANHADO “CASA-TRABALHO-CASA” NO APLICATIVO O.WAY, 2022



Figuras capturadas pela pesquisadora Karina Malachias Domingos dos Santos (2023)

**FIGURA 13: REGISTRO DE PERCURSO ACOMPANHADO “CASA-
TRABALHO-CASA” NO APLICATIVO O.WAY, 2022**



Figuras capturadas pela pesquisadora Karina Malachias Domingos dos Santos (2023)

**FIGURA 13: REGISTRO DE PERCURSO URBANO ACOMPANHADO “CASA-
TRABALHO-CASA” NO APLICATIVO O.WAY, 2022**



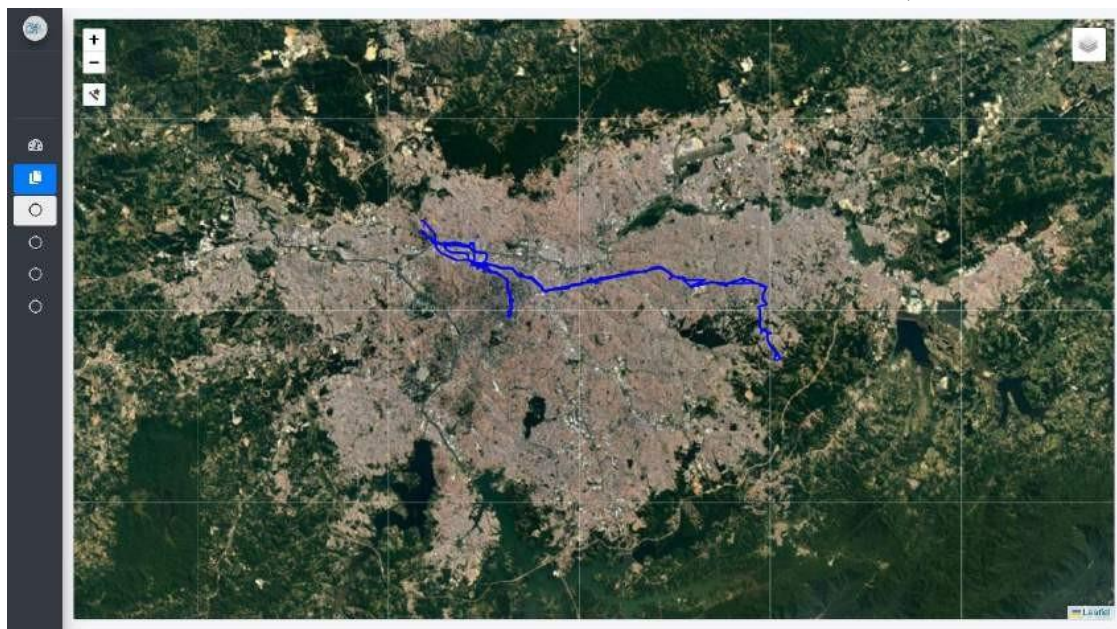
Figuras capturadas pela pesquisadora Karina Malachias Domingos dos Santos (2023)

FIGURA 14: REGISTRO DE PERCURSO URBANO ACOMPANHADO “CASA-TRABALHO-CASA” NO APLICATIVO O.WAY, 2022



Figuras capturadas pela pesquisadora Karina Malachias Domingos dos Santos (2023)

FIGURA 16: REGISTRO DE PERCURSO ACOMPANHADO “CASA-TRABALHO-CASA” NO APLICATIVO O.WAY, 2022



Registro do Percurso Urbano Acompanhado pelo aplicativo o.Way por Karina Malachias Domingos dos Santos, realizado em 17 de Maio de 2022.

Um grande avanço científico e metodológico, durante o uso e aplicação do aplicativo o.Way, foi o desenvolvimento, em conjunto com os pesquisadores vinculados à área metodológica de netnografia, do artigo “*App O.Way: plataforma de monitoramento para analisar fragmentação espacial urbana no Brasil*”, a convite do Prof. Dr. Antônio Bernardes. Foi possível explorar a metodologia, desde sua área técnica na criação do aplicativo na linguagem computacional e a criação de um *site* para o armazenamento de dados obtidos no aplicativo, até a sua aplicação refletida na pesquisa em questão, assim, podendo apresentar quadros relacionais entre o desenvolvimento do aplicativo nas pesquisas aplicadas sobre mobilidade, sendo uma oportunidade de avançar com a discussão metodológica e apresentar as possibilidades e recursos trabalhados pela perspectiva mobilidade, a partir dos sujeitos periféricos. O artigo foi submetido e selecionado para publicação no IV Workshop sobre as Implicações da Computação na Sociedade - CSBC 2023 - WICS 2023.

1.5 USO DO APLICATIVO NO AUXÍLIO DE TRABALHOS EM EQUIPE

Devido ao desenvolvimento realizado pela pesquisa na Frente Metodológica de Percursos Urbanos Acompanhados e Suas Representações, foi possível o auxílio a outras pesquisadoras em suas atividades de pesquisa mediante a mesma metodologia. A primeira atividade realizada foi na Cidade de Presidente Prudente, para a pesquisa de iniciação científica sobre mulheres moradoras na Zona Leste, em Presidente Prudente. Em agosto de 2022, foi realizado um terceiro percurso também referente a pesquisa de iniciação científica na Cidade Tiradentes, o colaborador acompanhado foi um homem adulto morador de conjuntos habitacionais. Ambos os percursos foram realizados com estudantes do curso de Arquitetura e Urbanismo, da Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente, sob a orientação dos Professores Arthur Magon Whitacker e Márcio José

Veríssimo Catelan. Durante os percursos foram testados os recursos de registro do aplicativo o.Way, mas não foram utilizados pelas pesquisadoras.

1.6 TRABALHOS DE CAMPO E OUTRAS ATIVIDADES NAS ÁREAS DE PESQUISA

Um trabalho de campo foi realizado em conjunto com a equipe do Projeto FragUrb responsável pela Cidade de São Paulo. Aconteceu entre os dias 7 de dezembro e 12 de dezembro de 2021; durante esse período foram realizadas algumas atividades de levantamento de dados na subprefeitura do distrito, registros fotográficos, observação dos espaços de moradia dos cidadãos colaboradores com a pesquisa, observação exploratória de espaços públicos, como o Parque Linear da Consciência Negra e o Parque do Rodeio, observações sistemáticas em áreas de comércio e serviços em torno da Avenida Metalúrgicos (Mercado Negreiros, Subprefeitura, Terminal Cidade Tiradentes e a obra do Shopping Center de Cidade Tiradentes). As demais atividades realizadas foram destinadas a aplicação de enquetes referentes a Mobilidade Urbana dos moradores de Cidade Tiradentes. A aplicação de cada enquete durava em torno de 5 minutos e foi realizada nos períodos da manhã, tarde e noite no terminal e em seu entorno. As entrevistas já estavam pré-determinadas com moradores e agentes bem-informados e foram realizadas na Vila Yolanda (Ocupação padre Cícero) e na Academia Carolinas (Figuras 17 e 18), que realiza um trabalho coletivo e voluntário para a comunidade de áreas em ocupação e favela, direcionado a crianças e suas famílias. Nem as enquetes, nem as entrevistas foram utilizadas nesta dissertação, mas compuseram o acervo da pesquisa maior ao qual essa investigação se eliga e foram importantes para nossa formação como pesquisadora.

FIGURA 15: CIDADE TIRADENTES. OCUPAÇÃO PADRE CÍCERO, 2021



Arquivo pessoal da pesquisadora Karina Malachias Domingos dos Santos, 2021.

FIGURA 16: CIDADE TIRADENTES ACADEMIA CAROLINAS, 2021



Arquivo pessoal da pesquisadora Karina Malachias Domingos dos Santos, 2021.

Em dezembro de 2022, foi realizado outro trabalho de campo nas áreas respectivas às pesquisas em São Mateus e Cidade Tiradentes, em conjunto ao Prof. Dr. Arthur Magon Whitacker e a pesquisadores que contemplam a mesma área de pesquisa, Gustavo Luís da Silva e Natália Okubo Terra. O objetivo para a realização dessa atividade foi a visita dessas áreas pelo orientador desta dissertação e dos demais participantes, que compreendeu:

- Reconhecimento das áreas trabalhadas pela equipe;
- Levantamentos de dados relativos à área de estudo, buscando a localização e caracterização dos equipamentos intrínsecos à mobilidade, e outros que aprofundem nossa capacidade de compreensão do contexto das áreas, em especial, dados sócio-ocupacionais e habitacionais;
- Avaliação dos deslocamentos a determinadas áreas pelo conjunto da população da área de pesquisa;
- Identificação de concentração de áreas de comércios e serviços e dos deslocamentos para estas áreas pelo uso da metodologia apresentada em Porto-Sales et al (2014), com a base de dados do Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos – CNEFE.

O primeiro dia programado para o campo foi em São Mateus. Iniciamos os nossos trabalhos na Estação do Monotrilho do Metrô São Mateus. Seguimos caminhando durante a extensão da Avenida Mateo Bei, uma das principais vias do distrito, durante sua extensão observamos seus comércios, serviços e equipamentos. Pudemos observar um grande fluxo de pessoas circulando entre idas para o trabalho ou consumo nas lojas presentes na via. Sua centralidade é essencial para as dinâmicas presentes no bairro; caminhamos em toda sua extensão. Realizamos algumas paradas determinadas para observar a tipologia das áreas de habitação.

Durante a extensão da Avenida Mateo Bei, pudemos observar uma mudança nos conteúdos e tipos de comércios estabelecidos, desde o consumo básico, com muitas lojas de vestuário, farmácia, calçados, supermercados, lanchonetes, lojas de multiuso, manutenção de carros e acessórios, móveis, lojas de departamento, como Magazine Luiza, Marisa, Casas Bahia, Caedu, Besni, dentre outras. Também foi possível observar equipamentos de serviços públicos, como Bom Prato, programa de segurança alimentar que oferece refeições de alta

qualidade a preços acessíveis à população de baixa renda e em situação de rua, Casa de acolhimento para moradores em situação de rua e Centro Integrado de Educação de Jovens e Adultos (CIEJA).

Visitamos a Casa de Cultura de São Mateus, equipamento cultural sob a responsabilidade da Prefeitura de São Paulo. A casa de cultura de São Mateus tem como parte de suas atividades e em sua estrutura física, a valorização das personalidades importantes para história e cultura do bairro, simbolizados em forma de grafite. Caminhamos e observamos a Favela da Vila Flávia e Nove de Julho, onde pudemos observar a tipologia de autoconstrução, presente no bairro como um todo.

Na segunda parte do campo, no período da tarde, utilizamos o monotrilho, presente na Zona Leste de São Paulo. O monotrilho teve inauguradas as suas estações em São Mateus em 2019, a Estação São Mateus e, em 2021, a estação Jardim Colonial. Percorremos do Jardim Colonial até o final da linha na Vila Prudente, onde é possível realizar integração com a linha verde do metrô. Com o campo, foi possível apresentar as áreas de pesquisa trabalhadas e as áreas nas quais os cidadãos colaboradores com o percurso urbano acompanhado moram para toda equipe.

O segundo dia de campo se iniciou no Terminal de ônibus de Cidade Tiradentes. A partir do ponto de encontro, seguimos em direção à área comercial da Avenida Souza Ramos, onde pudemos observar o comércio da área próxima ao terminal de ônibus. No percurso, refletimos sobre as abordagens de pesquisas sobre a periferia, acentuando a importância do destaque de suas potencialidades, mudanças e transformações. O papel dos cidadãos sujeitos periféricos, termo cunhado por outros pesquisadores, revela a narrativa do urbano a partir da periferia, o que entendemos como essencial para a análise e produção científica da pesquisa em questão. Visitamos a Casa de Cultura de Cidade Tiradentes, nomeada como Casa Hip Hop. Durante a visita, os funcionários foram receptivos e contaram

um pouco da história de Cidade Tiradentes e da sede da Casa de Cultura, com passado rural de fazenda escravista, e que, atualmente, representa um espaço de articulação cultural na área.

No período da tarde, percorremos uma ocupação em Barro Branco, demonstrando a diversidade de tipologias habitacionais presentes no distrito, ainda que tenha como principal tipologia os conjuntos habitacionais, como sendo uma das maiores áreas construídas desta modalidade de habitação. Barro Branco é uma ocupação sem infraestrutura básica, como asfalto, sistema de saneamento básico e eletricidade; pelo que pudemos observar, não se trata de uma ocupação recente, porém, ainda preserva diversas problemáticas basilares referentes aos aspectos estruturais, que não são oferecidas para a população, em sua totalidade. Posteriormente, seguimos pelos conjuntos habitacionais do Barro Branco, um dos locais onde colaboradores da pesquisa moram. O destino final do campo em Cidade Tiradentes foi o Parque da Consciência Negra, um dos três parques presentes na área, categorizado como um parque linear.

Após a detalhada descrição de nossos principais procedimentos metodológicos, no capítulo seguinte apresentaremos nossos pressupostos teóricos.



CAPÍTULO 2:

PRESSUPOSTOS TEÓRICOS



CAPÍTULO 2: PRESSUPOSTOS TEÓRICOS

2. PRESSUPOSTOS TEÓRICOS

Neste capítulo, buscamos qualificar o conceito de *periferias urbanas* a partir das complexidades e particularidades desse espaço urbano, possibilitando a compreensão de sua totalidade. No subcapítulo 2.1, "A Periferia pela Periferia: A Construção do Imaginário Periférico", partimos das narrativas e representações construídas conceitualmente e teóricas sobre a construção da concepção da *periferia* como um conceito, e sua qualificação na produção do espaço urbano. O capítulo 2.2, "A Periferia Viva e suas Concepções", aprofunda-se a identificação da teoria e das áreas de estudo, São Mateus e Cidade Tiradentes cotidianas, examinando as práticas socioespaciais e as moldam a vida na periferia. Posteriormente, em "A Condição de Mobilidade Urbana no Cotidiano Periférico" (subcapítulo 2.3), analisamos a mobilidade urbana como um fator crucial para a qualificação da periferia. A discussão centra-se nas dificuldades e limitações da condição de mobilidade urbana a partir da perspectiva das periferias urbanas, como podemos qualificar a mobilidade urbana por meio de uma conceitualização periférica.

O subcapítulo 2.4, "Grafar a Cidade pela Janela do Ônibus aos Trilhos do Metrô: Experiência Urbana e Representações do Cotidiano", explora a experiência urbana e o cotidiano, e como podemos mensurar as dimensões que influenciam a percepção e a representação da cidade. Por fim, no subcapítulo 2.5, "O Compasso da Perspectiva Periférica sob a Mobilidade e o Direito à Cidade", discutimos a mobilidade como um direito fundamental e sua relação com a justiça social na periferia, que a concepção de direito à cidade revela.

2.1 A PERIFERIA PELA PERIFERIA: A CONSTRUÇÃO DO IMAGINÁRIO PERIFÉRICO

Neste capítulo, propomo-nos a apresentar uma contribuição conceitual e analítica sobre o pensamento sobre a periferia e desde a *periferia*, sobretudo, na práxis e na produção das periferias urbanas contemporâneas, marcadas por processos, dinâmicas e transformações, a fim de qualificar o debate sobre esse tema. A periferia, trabalhada como conceito, tem sua elaboração a partir da década de 1930 e sua consolidação na década 1970, tomada por discussões advindas do entendimento sobre as novas realidades do espaço urbano. A literatura atribui à periferia novas configurações sociais afetadas pelas formulações no desenvolvimento no meio urbano.

Lefebvre (1970), explorando o processo de *reprodução do espaço* na ótica das periferias, destaca como o capitalismo influencia a produção do espaço urbano e suas consequências nas áreas periféricas. Periferia, em diversas definições, é caracterizada a partir de uma leitura, *a priori*, marcada por uma área situada nos arredores ou nos limites de um centro urbano, muitas vezes, caracterizada por condições socioeconômicas menos favoráveis em comparação com áreas mais centrais, podendo apresentar desafios em termos de infraestrutura urbana, serviços públicos e qualidade de vida. No entanto, gostaríamos de qualificar esse entendimento generalizado e prévio desde os espaços retratados em nossa pesquisa, destacando sua heterogeneidade.

As periferias urbanas são espaços fundamentais para o estudo da Geografia Urbana, uma vez que nos impõe avaliar o processo de urbanização considerando essa porção da cidade também como uma situação espacial mas também uma condição espacial. Nela ou desde ela, a periferia, ganham expressão a segregação e a desigualdade, mas não é

ela amrcada pela paragem, pois significativas transformações socioespaciais moldam e dão conteúdo a essas áreas que são de importância na configuração e para o entendimento das cidades contemporâneas.

Canettieri (2019), após amplo debate com Merrifield (2015), incentivado a pensar na periferia a partir da teoria política marxista e seu pensamento crítico, destaca-a como resíduo da urbanização, como uma crítica. O autor aciona a perspectiva de que a urbanização, em sua produção de desigualdades, institui à periferia as sombras de toda a urbanização, salientando os elementos de não efetivação das práticas periféricas, à sombra da urbanização concreta. No entanto, o autor advoga protagonismo à periferia, considerando-a, em nossa opinião, como uma antítese de uma visão dualista, como se pode depreender do trecho a seguir transcrito. Para Canettieri:

As periferias são parte constituinte fundamental para a existência do urbano como conhecemos. Sua existência como negativo é o que permite à totalidade capitalista se reproduzir no tempo. Assim, seria possível afirmar que as periferias formam uma rede de mediações tanto materiais como subjetivas que sustentam as relações sociais de produção e são produzidas por ela – assim como também é o centro. (CANETTIERI, 2019, g.163).

Quando nos debruçamos sobre a urbanização acelerada, as periferias e sua reprodução socioeconomica são um recorte evidente. Autores como Davis (2006) e Smith (1996) abordam que a expansão urbana descontrolada nas metrópoles e, conseqüentemente, a busca por moradia acessível levaram a população a ocupar áreas periféricas, resultando em aglomerações informais, falta de infraestrutura básica e condições precárias de vida. Sendo assim, como resultado dessas dinâmicas, em áreas de segregação socioespacial, que é uma característica marcante das periferias urbanas, sua análise é abordada por diversos

autores. Wilson (1987) explora a "concentração de desvantagens" em áreas periféricas, onde fatores como pobreza, desemprego e falta de acesso a serviços se acumulam, perpetuando ciclos de exclusão. Já Wacquant (2008a) discute o conceito de "gueto avançado", enfatizando como as periferias se tornam espaços segregados, onde a marginalização social se intensifica.

Santos (2007), inicialmente, em sua obra Espaço do Cidadão (SANTOS, 2007), considera questionamentos pertinentes para a análise periférica a abordagem sobre a cidadania e a configuração do ser cidadão no Brasil do início da década de 1990. Indica uma correlação entre o território e a cidadania pelo questionamento de quem constitui a cidade e para quem ela é feita. Disso, refletimos sobre a construção dos sujeitos, assim como suas atuações diante à cidade e a condição sobre o morar na periferia. Dessa forma, Santos (2007) destaca que:

“Morar na periferia é condenar-se duas vezes à pobreza. À pobreza gerada pelo modelo econômico, segmentador do mercado de trabalho e das classes sociais, superpõe-se a pobreza gerada pelo modo territorial.” (SANTOS, 2007, p. 143)

Em alguns autores, morar na periferia foi compreendido como uma atenuação de maselas maiores impostas aos mais pobres, ante a, por exemplo, não ter onde morar. Seria um atenuante em determinadas análises teóricas e conceituais sobre a periferia. Nesse sentido, podemos nos debruçar sobre a análise de Kowarick (2009) referente a sua produção social da periferia.

Em Viver em risco: sobre a vulnerabilidade socioeconômica e civil (KOWARICK, 2009), o autor, retrata a formação da periferia da cidade de São Paulo a partir de um fenômeno catalisador na consolidação das

periferias urbanas: a autoconstrução, representada nas paisagens atuais e na composição histórica do processo de expansão territorial urbana. Isso teria se dado na formação de bairros populares ou periferias de autoconstrução por três elementos: expansão das vias; mudanças no sistema de transporte; e a lei de inquilinato.

Kowarick (2009) também indica o que compreendemos como um movimento excêntrico da periferia, quer seja, um distanciamento relativo e crescente do centro, no caso estudado pelo autor, quer seja, o da cidade de São Paulo, que nos anos 1900 teriam, de fato, poucas pessoas vivendo em áreas longínquas, nos denominados arrabaldes. Atualmente, este termo é menos empregado, ainda que referenciado na bibliografia latino-americana hispanofônica, como em Hiernaux e Lidón (2004), que nos trazem a perspectiva de periferia como arrabaldes, aquilo que está na borda, com configurações espaciais de recorte rural, sobre áreas longínquas ao centro.

“Periferias sempre existiram em São Paulo. Nas primeiras décadas do período republicano, eram denominadas de arrabaldes. Contudo, poucos viviam em áreas longínquas do Centro, pois o sistema de transporte, o bonde, produzia um padrão concentrado e concêntrico de expansão urbana, marcado por altas densidades populacionais” (KOWARICK, 2009, p. 163).

Ainda na análise da cidade de São Paulo, nesse movimento, voltando à década de 1930, rememora-se uma nova condição sobre produção do espaço, acentuada pela lei do inquilinato, como abordada acima. Caracteristicamente, até hoje se perpetua na composição ou na representação sobre as periferias urbanas a produção da moradia executada pelos próprios moradores, categoricamente colocada como autoconstrução. O autor coloca que essa expansão surgiu desde o

considerado clandestino e ilegal a partir da perspectiva do Estado e do poder público, tendo uma das expressões do que se chama de padrão periférico.

“Uma nova modalidade de produção do espaço urbano esboçou-se nos anos 1930, mas só na década seguinte ele se expandiu, apoiada por lote “clandestino” ou “ilegal” por desrespeitava os regulamentos exigidos pelo poder público, e na autoconstrução da moradia, realizada pela família detentora do terreno, cuja confecção perdura anos e resulta na casa própria: é assim chamado o padrão periférico de crescimento urbano até os anos 1950, ainda situado em grande parte do território do Município.” (KOWARICK, 2009. p.164)

Acerca da construção de moradias próprias, Kowarick (2009) aponta quão penosa é a construção da casa própria, a partir da autoconstrução, visto que, as construções são realizadas por sujeitos trabalhadores que dependem do tempo e do dinheiro para investir na construção de suas casas. Ressalta, também, que a construção de vários núcleos familiares no mesmo lote, como a casa dos pais, dos filhos crescidos e casados ou outros familiares já crescidos, é uma característica das áreas periféricas, assentada na reciprocidade e cooperação. Trata-se, por fim, de uma modalidade habitacional construída pelo *sobretrabalho gratuito* por meio do *sobretrabalho remunerado*.

Neste sentido, além das condições socioespaciais e econômicas, a autoconstrução se acentua na perspectiva de seguridade aos trabalhadores, em razão das precárias condições habitacionais.

“A autoconstrução tornou-se mais difícil e dispendiosa pelo menos na Capital, o que fez o número de moradores em favelas crescer rapidamente a partir de 1980, quando passou a ocorrer sua urbanização. (...) Neste sentido, a casa própria é um abrigo que defende as pessoas contra intempéries que sobre eles podem desabar e tende a

conformar uma modalidade de vida que pode trazer maior proteção às precárias condições de existência da maioria que aciona as engrenagens produtivas.” (KOWARICK, 2009, p. 170)

Sousa (2019), na análise de documentos públicos municipais dos anos de 1950, sobre a cidade de São Paulo, avalia que “o uso da designação *periferia* [refere-se] a territórios ainda carentes de infraestrutura e serviços públicos e distantes do centro da cidade, conceituação muito usual em estudos sobre as periferias de São Paulo” (SOUSA, 2019. p. 12). Outra conformação habitacional, latente à periferia, são os conjuntos habitacionais, sendo a habitação um problema emergente já na década de 1970. Quando os conjuntos habitacionais vão permear o contexto urbano da Ditadura Militar, quando foram criados o Banco Nacional de Habitação (BNH), o Sistema Financeiro de Habitação (SFH) e, posteriormente, a Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo (COHAB), no caso de São Paulo, contextualizado por Freitas, (2021), assim aumentando o contingente populacional nas periferias. Rolnik (2017) e Maricato (2001) trazem à tona a complexa interação entre políticas urbanas, habitação e espaço, destacando como as intervenções do Estado, aliadas à especulação imobiliária, resultam em padrões desiguais de ocupação e acesso aos recursos urbanos. Neste sentido, as políticas habitacionais e a relação entre o Estado e o espaço urbano são questões centrais na formação da periferia paulistana.

2.2 A PERIFERIA VIVIDA E SUAS CONCEPÇÕES

Ao explorar a periferia urbana, Santos (1990) destaca a complexidade desse fenômeno, que não se limita apenas a aspectos geográficos, mas emerge como resultado de desigualdades sociais e

segregação socioespacial, e impõe criticidade sobre a visão tradicional da periferia como um mero espaço distante, propondo uma compreensão mais profunda das dinâmicas políticas e sociais que a moldam. A abordagem de Santos (1990a) nos convida a considerar o espaço urbano como uma tessitura complexa, influenciada por uma miríade de fatores que conferem singularidade e profundidade às nossas cidades e pluralidade das experiências urbanas.

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. Diante disso, compreendemos que o questionamento, a partir dos territórios periféricos pesquisados nesta investigação, requer aprofundamento desde o que se possa avaliar de suas potencialidades e semelhanças.

Assim, partimos do questionamento sobre quais espaços periféricos escrevemos. Por que seria importante contemplarmos a periferia não como uma conformidade única? A partir disso, traremos a exposição das áreas de pesquisa dos distritos de Cidade Tiradentes e São Mateus, áreas periféricas da Zona Leste de São Paulo, de modo que façamos uma digressão em torno do que se pode considerar singular, particular e geral.

Como primeira abordagem, sinalizamos sobre quais espaços periféricos estudamos. Como recorte analítico do debate, avaliamos a perspectiva da periferia social e geográfica (MARES, 2022). Em nosso referencial conceitual, partimos da lógica centro-periferia, para compreender a lógica periferia-periferia e, posteriormente, as lógicas fragmentárias

A formação da periferia de São Paulo, especialmente na Zona

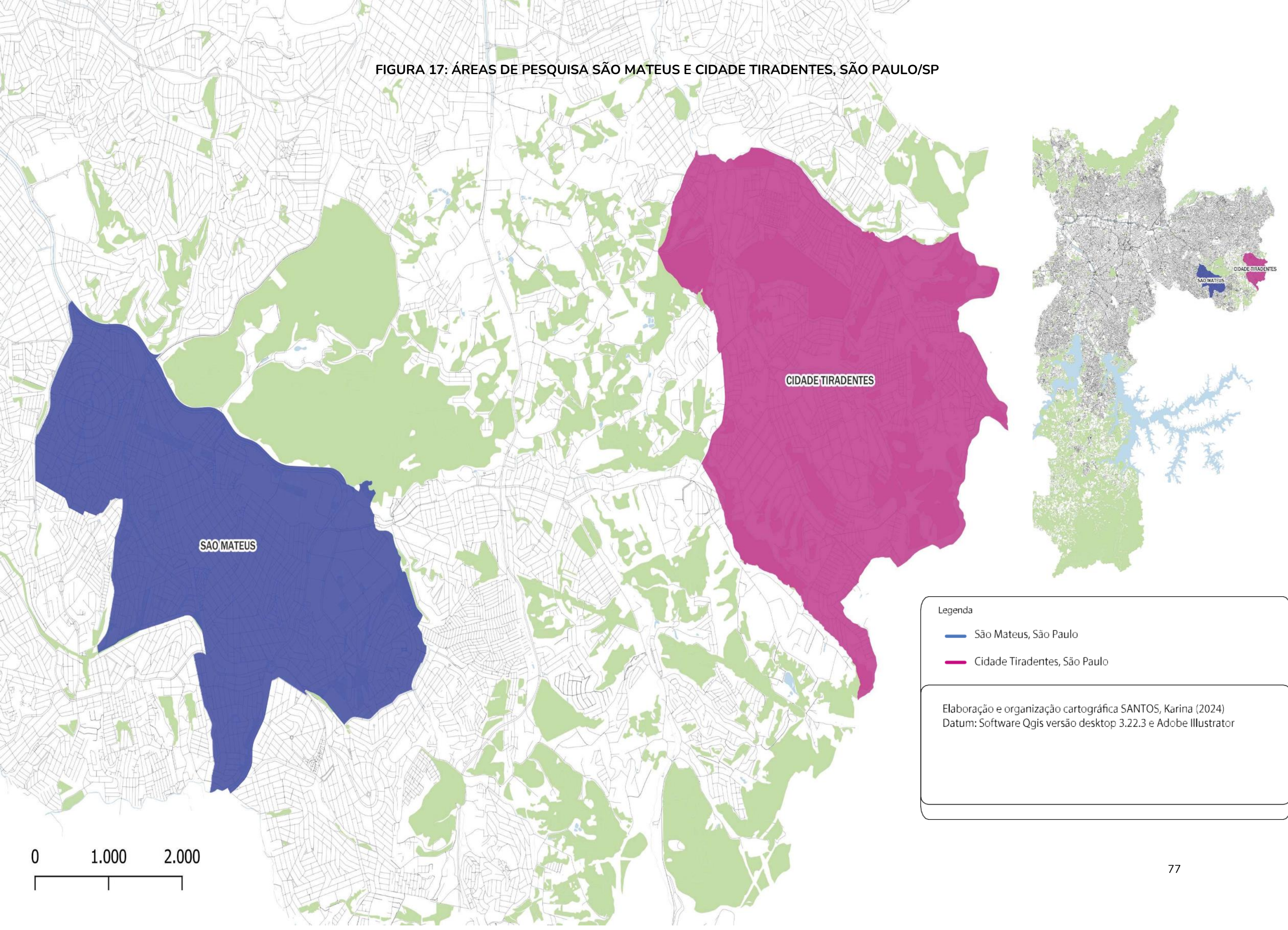
Leste, é um processo intrincado que nos revela a interseção de variáveis geográficas, sociais e históricas, conforme discutido por destacados acadêmicos. A expansão urbana desenfreada da metrópole e a migração campo-cidade, durante o século XX, foram fundamentais para a construção dessas áreas periféricas mas não podem ser tomadas como causais, já que tanto a expansão, quanto a migração são fenômenos ligados a outros processos mais amplos. Nesse contexto, a análise de Santos (1990b), destaca como a rápida urbanização e o crescimento populacional acelerado contribuíram para a configuração das periferias urbanas. Sendo assim, as políticas habitacionais e a relação entre o Estado e o espaço urbano são questões centrais na formação da periferia paulistana, principalmente, quando nos debruçarmos sobre a concretização de Cidade Tiradentes, área de estudo onde predomina a habitação de interesse social promovida nos moldes de conjuntos habitacionais e que se distingue de São Mateus, onde predomina a autoconstrução.

A periferia da Zona Leste, conforme retratada por Bonduki ([2007]1998), foi explorada para a alocação de programas habitacionais. Mesmo com os incentivos habitacionais, houve a perpetuação da segregação socioespacial e a precarização da moradia, moldando, assim, sua paisagem urbana. Devemos, no entanto, considerar o que demonstra nossa avaliação das duas áreas que compõem nosso recorte de pesquisa: os programas habitacionais materializam-se com predominância em Cidadae tiradentes, mas não em São Mateus, não sendo, assim, uma generalização a presença massiva de conjuntos habitacionais em todas as áreas periféricas que compõem a Zona Leste paulistana. Observar a Figura 19, com as duas áreas de pesquisa destacadas.

Em Kowarick (1993), o autor evidencia como a falta de acesso a

serviços públicos e a carência de infraestrutura básica na Zona Leste teriam reforçado as desigualdades sociais. A falta de empregos formais e a concentração de atividades informais, em áreas periféricas, perpetuariam o ciclo de exclusão e limitariam as oportunidades de desenvolvimento.

FIGURA 17: ÁREAS DE PESQUISA SÃO MATEUS E CIDADE TIRADENTES, SÃO PAULO/SP



No que tange a *periferia*, conforme discutido por D'Andrea (2020), a conceituação deste termo envolve pilares fundamentais que contribuíram para a evolução da compreensão da periferia como conceito e realidade. A construção e reconstrução do significado do termo "periferia" têm sido objeto de disputa teórica na academia, particularmente entre autores marxistas, como Bonduki e Kowarick, e, também, por movimentos sociais que, em determinados momentos históricos, dialogam com a academia.

Além disso, movimentos artísticos populares e a indústria do entretenimento desempenharam papéis significativos nesse processo de redefinição. Assim, em Kopper e Richmond (2020), a periferia é descrita não apenas como um espaço geográfico, mas também como uma arena de sociabilidade, expressão cultural e berço de projetos políticos de emancipação. O texto destaca a complexidade e diversidade das vivências dos habitantes das periferias, criticando tipologias conceituais simplificadoras, e, por isso, provocam novas leituras, como a nossa, que se propõe a avaliar as periferias urbanas não como um espaço de submissão, mas como uma condição socioespacial única. É por isso que nossa pesquisa se torna, também, essa busca intencional por valorizar novas dinâmicas e narrativas que constituem a complexidade da Cidade e do Urbano e que se expressam na Periferia, como já escrevemos na Introdução deste trabalho.

Ao longo dos diferentes períodos históricos, as abordagens acadêmicas foram se aprofundando, passando da visão de marginalidade para uma compreensão mais ampla das periferias como espaços de intensa exploração econômica, repressão política e mobilização social, ressaltando que "a subjetividade periférica foi, portanto, vista pela ótica de hiperexploração das classes populares e da classe trabalhadora." (KOPPER e RICHMOND, 2020).

Dentro desse contexto de ressignificação do conceito de periferia

pela própria periferia, ação que empreendemos pelo nosso ato de pesquisar e de pesquisadora periférica, destaca-se a ideia de assumir conscientemente a identidade periférica como fio condutor. É importante notar a apropriação desse conceito por parte de coletivos culturais como uma voz de denúncia, mas, também, como um esforço para qualificá-lo. A periferia não deve ser vista apenas sob a perspectiva da precariedade e da violência; ela também abriga subjetividades, resistências e a noção do sujeito-agente (WACQUANT, 2008b; DAVIS, 2006).

Nas periferias urbanas, a mobilidade frequentemente é marcada por desafios inerentes à infraestrutura deficiente e à falta de investimentos em transporte público eficiente. A escassez de opções de deslocamento pode impactar diretamente a qualidade de vida dos habitantes, limitando o acesso a oportunidades educacionais, culturais e de emprego (GUTIÉRREZ, 2015). As condições precárias das vias, a insuficiência de calçadas e a falta de ciclovias são barreiras físicas que dificultam a locomoção diária. A dependência do transporte público, muitas vezes sujeito a superlotação e atrasos, destaca a necessidade de melhorias na infraestrutura de mobilidade nas periferias.

A falta de acessibilidade e a desigualdade no acesso aos meios de transporte amplificam as disparidades sociais, tornando essencial repensar políticas públicas que promovam uma mobilidade mais inclusiva e equitativa. As relações sociais nas periferias constroem um contexto de proximidade e vizinhança, muitas vezes reforçando laços comunitários robustos.

A escassez de recursos compartilhados e a necessidade de enfrentar desafios cotidianos comuns fortalecem os vínculos sociais, resultando em redes de apoio solidárias (SANTOS, 1990a). Essas conexões comunitárias, por vezes, contrabalançam as limitações de mobilidade ao proporcionar suporte e colaboração entre os residentes. Contudo, é importante reconhecer que, em alguns casos, a carência de serviços públicos adequados e a segregação

socioespacial podem criar ambientes propícios para a marginalização e a exclusão social. As relações sociais nas periferias podem ser afetadas por desafios estruturais, evidenciando a necessidade de intervenções que promovam a coesão social e a inclusão.

Ao entrelaçar as experiências urbanas com os desafios de mobilidade e as dinâmicas sociais nas periferias, torna-se claro que a cidade é um espaço complexo, onde as vivências são moldadas por fatores interconectados. Referências provenientes da Sociologia, Etnografia e outras disciplinas afins são cruciais para a compreensão dessas experiências urbanas. Estudos sociológicos e etnográficos, como os de Bourdieu (2011) e Whyte (1943), exploram a dinâmica das comunidades urbanas, as interações sociais, estruturas de poder e a formação de identidades nos contextos urbanos periféricos. As narrativas desses estudos adicionam camadas de compreensão às experiências vivenciadas nas periferias, enriquecendo a análise e proporcionando uma visão mais holística das complexidades urbanas.

As vivências urbanas são intrínsecas à vida nas cidades, moldando interações diárias, percepções individuais e a essência coletiva que define o ambiente urbano. Santos (2008) destaca que as cidades são palcos onde diversas facetas da vida se entrelaçam, proporcionando uma riqueza de experiências, desde o cotidiano até eventos extraordinários. A diversidade de espaços urbanos é central para essas experiências, indo de praças movimentadas a vielas tranquilas, cada lugar carregando uma narrativa única construída por interações sociais, atividades culturais e a interconexão de elementos físicos e simbólicos (JACOBS, 2009). A vivacidade de um mercado, a serenidade de um parque ou a agitação de uma rua comercial contribuem para a polifonia urbana, enriquecendo as experiências dos habitantes.

A mobilidade urbana também é crucial. A qualidade do transporte público, ciclovias, calçadas acessíveis e espaços para pedestres influenciam

diretamente como as pessoas se movem e interagem com a cidade (GEHL, 2010). Uma cidade que favorece a mobilidade e acessibilidade cria experiências urbanas, mais inclusivos e funcionais, onde as dinâmicas socioespaciais e cotidianas são facilitadas e a qualidade de vida urbana é aprimorada como as que podemos avaliar no tópico seguinte.

2.3 A CONDIÇÃO DE MOBILIDADE URBANA NO COTIDIANO PERIFÉRICO

Neste item, apresentaremos o ponto focal e interseccional de nossa pesquisa: a Mobilidade Urbana. Ela expressa a principal ferramenta que utilizamos para avaliar o cotidiano urbano, em conjunto com processos decorrentes no espaço urbano, *a priori*, articulando a periferia, urgindo sobre uma necessidade de reflexão dos seus conteúdos, explorando a ideia da materialidade sobre a mobilidade nos espaços urbanos periféricos. Neste sentido, propomo-nos a, epistemologicamente, demonstrar um debate sobre a condição de mobilidade, termo caro à nossa pesquisa na leitura da cidade e dos sujeitos.

As condições de mobilidade (MARES & WHITACKER, 2019), acentuadas pela acessibilidade e a elas ligadas, revelam-nos uma dimensão crucial na compreensão das complexas relações entre espaço e sociedade nas cidades contemporâneas que diz respeito à facilidade e capacidade das pessoas de alcançarem diferentes partes da cidade e seus recursos, serviços e oportunidades, pois:

As condições de mobilidade e acessibilidade estão para além das questões puramente técnicas; são [...] apoio para outras dimensões da experiência urbana e reveladoras do movimento da e na cidade. Portanto, possuem uma significativa dimensão social e são imprescindíveis para assegurar aos cidadãos uma mobilidade irrestrita e qualificada para uma melhor condição de vida na cidade [...] (MARES & WHITACKER, 2019. p. 317)⁵.

⁵ Essa citação foi utilizada também na Introdução desta Dissertação.

Acessibilidade, como raiz etimológica do latim, *accessibilitas*, é entendida como a qualidade ou caráter do que é acessível; facilidade na apropriação ou livre acesso (HOUAISS, 1986). Em Hanson (1995), a acessibilidade é um conceito multifacetado que não abrange, apenas, aspectos físicos, como a proximidade geográfica e a conectividade de redes de transporte, mas, também, fatores socioeconômicos e culturais que influenciam a capacidade das pessoas de participarem plenamente da vida urbana, indicando, em nossa análise, a possibilidade de um local ser alcançado, ou não.

Para a análise das desigualdades espaciais e sociais nas cidades, Meijers *et al.* (2018), enfatizam que a disponibilidade e a qualidade dos sistemas de transporte e infraestruturas afetam diretamente o acesso das populações ao trabalho, educação, serviços de saúde e lazer. Em razão das barreiras impostas à acessibilidade, podem perpetuar ciclos de exclusão e marginalização, afetando desproporcionalmente grupos vulneráveis, como aqueles com baixa renda, idosos e pessoas com deficiência (CERVERO E DUNCAN, 2003; LUCAS E JONES, 2018).

Lojkin (1981 [1977]) teoriza sobre os meios de consumo coletivo, explorando as relações de produção e as estruturas socioeconômicas que intervêm no espaço, referindo-se aos bens e serviços que são destinados ao uso e benefício de toda a sociedade, em contraste com os bens de consumo privado, que são utilizados individualmente. Esses bens coletivos são geralmente aqueles que têm uma dimensão social e cujo acesso não pode ser facilmente restringido. A abordagem ao acesso a esses bens é considerada essencial para a qualidade de vida da população como um todo, refletindo a ideia de que determinados aspectos do espaço e recursos devem ser compartilhados em benefício da coletividade.

O acesso percorre o entendimento dos meios de consumo coletivos,

providos à sociedade como um todo. Esses bens caracterizam a seguridade a (re)produção do cotidiano e devem ser avaliados para além das infraestruturas. Em sua análise, faz um contraponto a partir do capital, entre o público e o privado, sendo que “a estrutura do Estado capitalista não deixa de refletir, em última instância, a evolução fundamental da estrutura de classes” (LOJKINE, 1981 [1977], p.135), não provendo e conformando as desigualdades socioespaciais.

A produção de meios de consumo coletivos como a escola ou o hospital oferece a particularidade de ser a metamorfose de uma fração do capital variável em compra de força de trabalho e de meios de trabalho que só funcionam no processo de consumo. São, portanto, despesas indispensáveis para transformar o resto do capital variável em salário, e, depois, em compra de mercadorias destinadas ao consumo final (LOJKINE, 1981 [1977], p.129.)

Podemos constatar meios de consumo coletivos nos distritos de São Mateus e Cidade Tiradentes. No caso, o recorte estabelecido por meio da identificação das áreas de influência do trem e do metrô, principalmente, em conjunto com as linhas sinalizadas, como a linha Prata do monotrilho metrô e a linha Coral, referente a CPTM., como representado nas Figuras 20, 21, 22 e 23.

FIGURA 20: ÁREAS DE INFLUÊNCIA METRÔ, 2024.

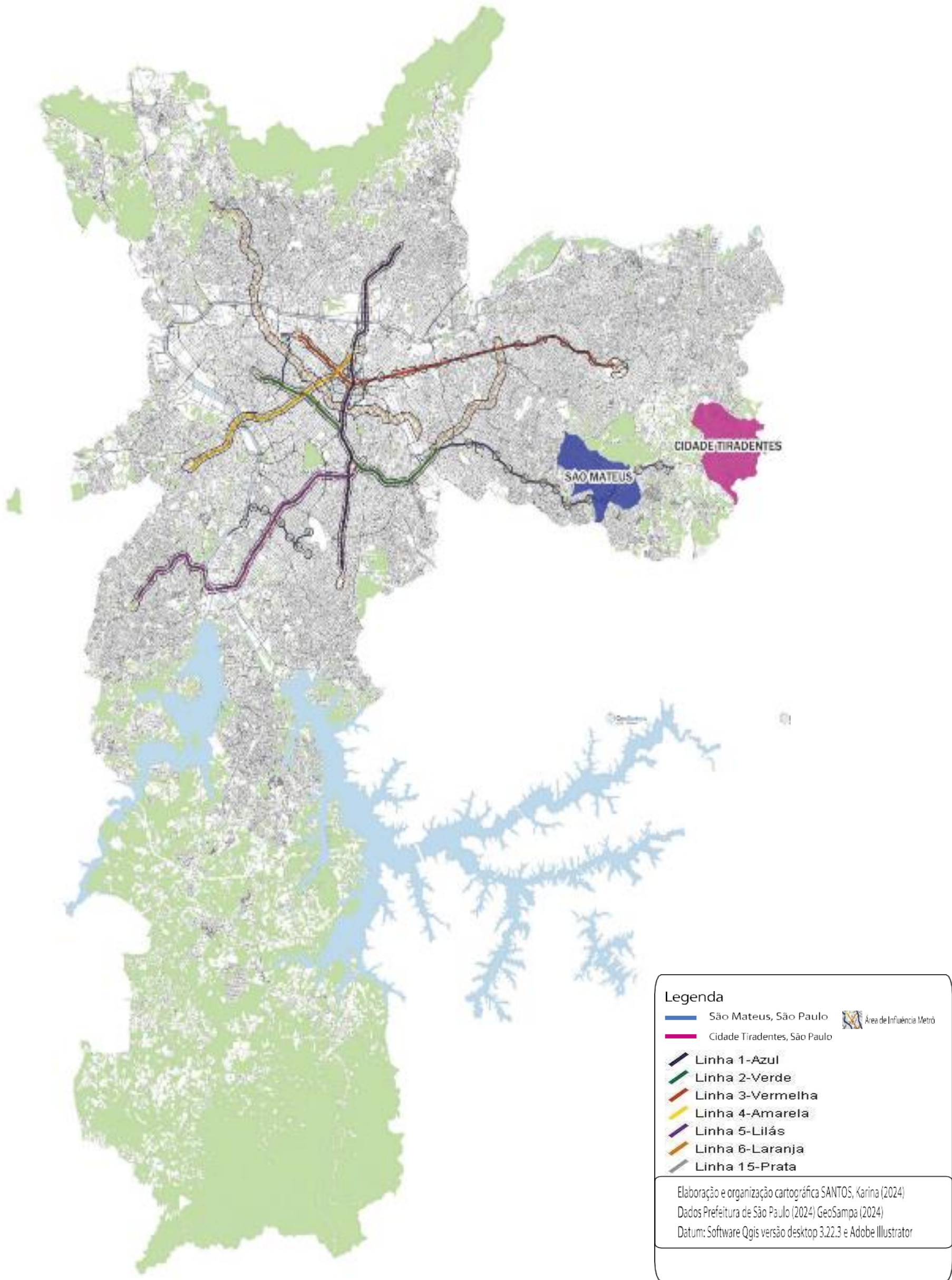


FIGURA 21: ÁREA DE INFLUÊNCIA CPTM, 2024

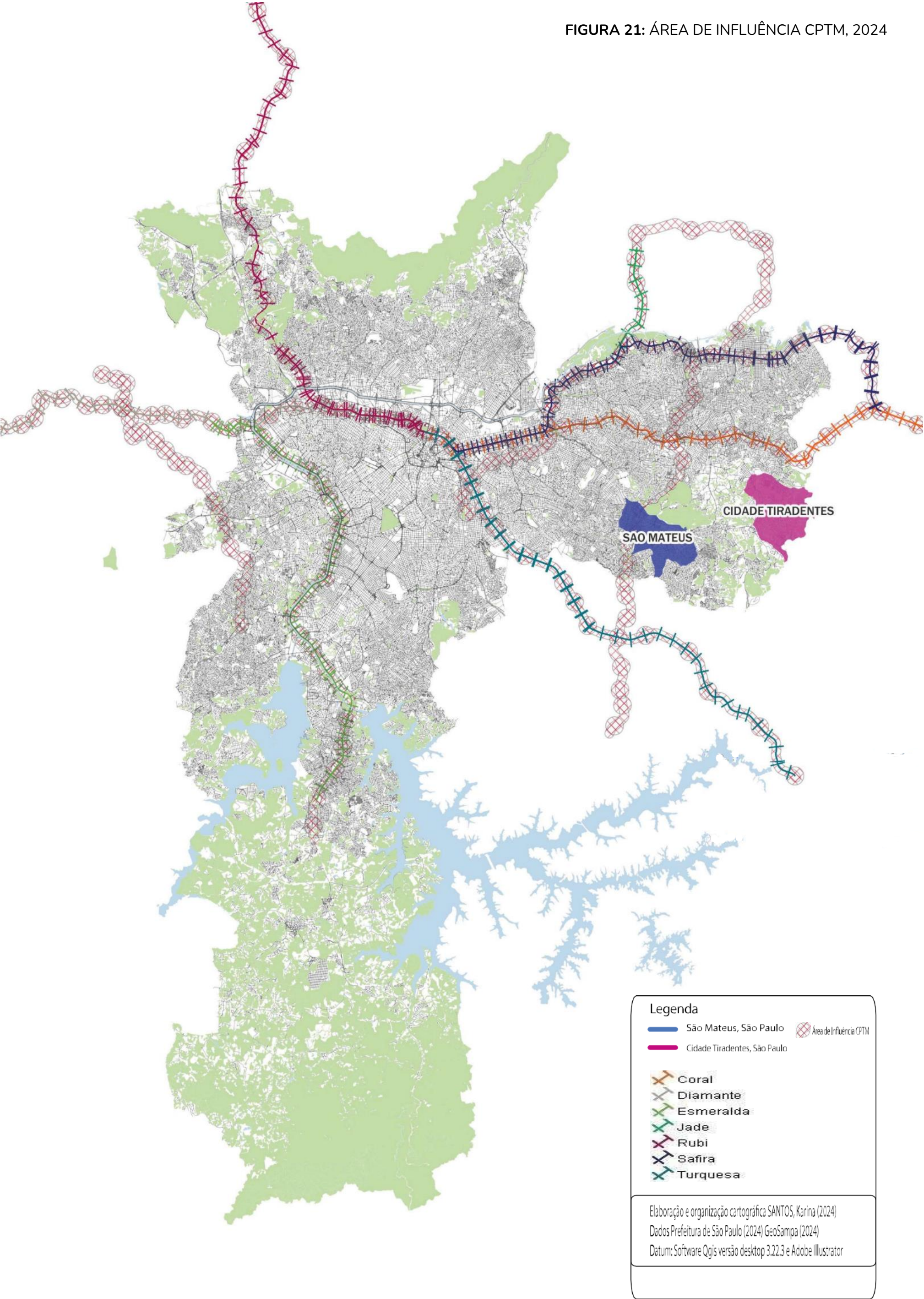


FIGURA 22: DISTRIBUIÇÃO DE TERMINAIS E FAIXAS EXCLUSIVAS PARA O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO, 2024

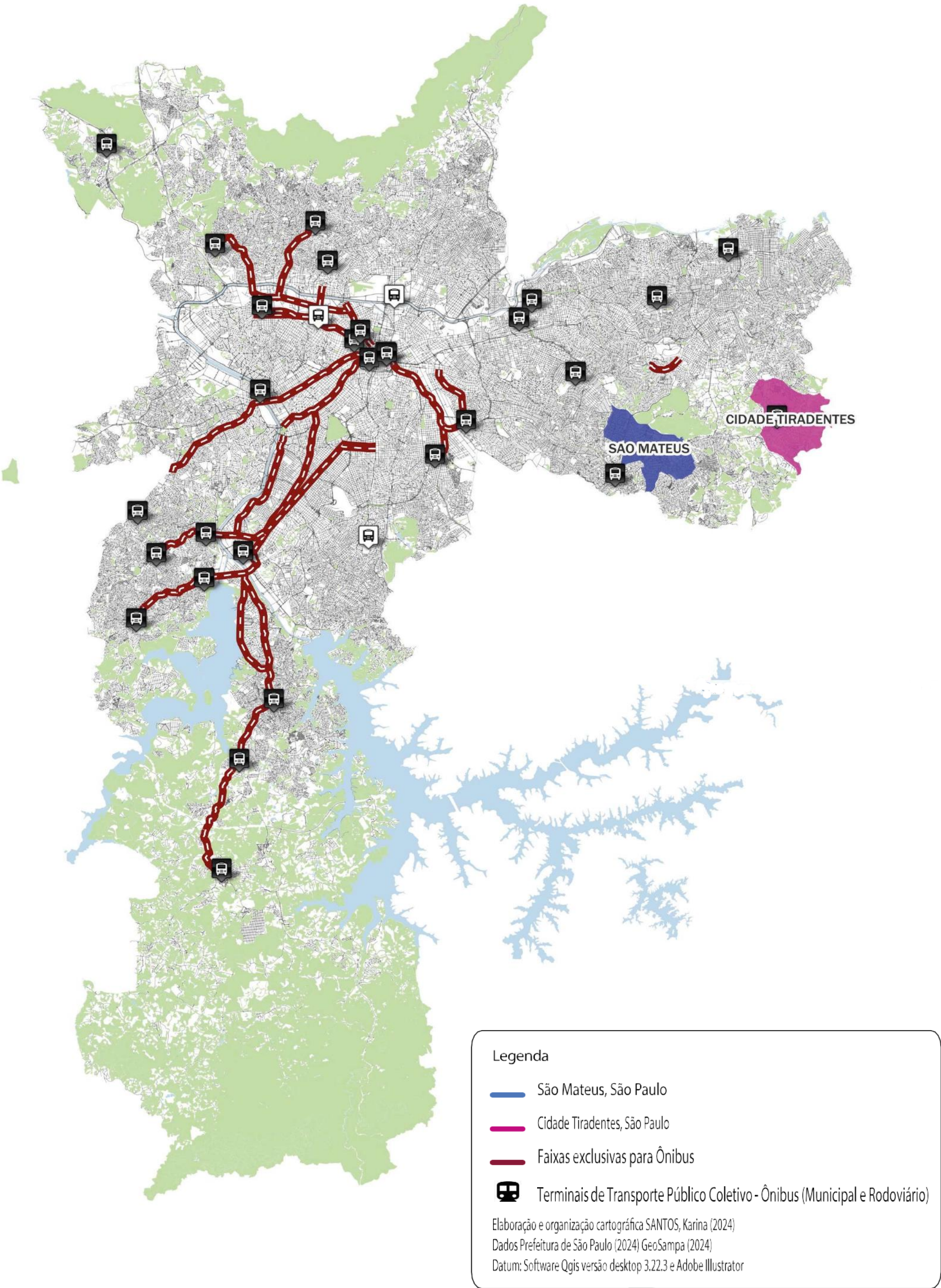
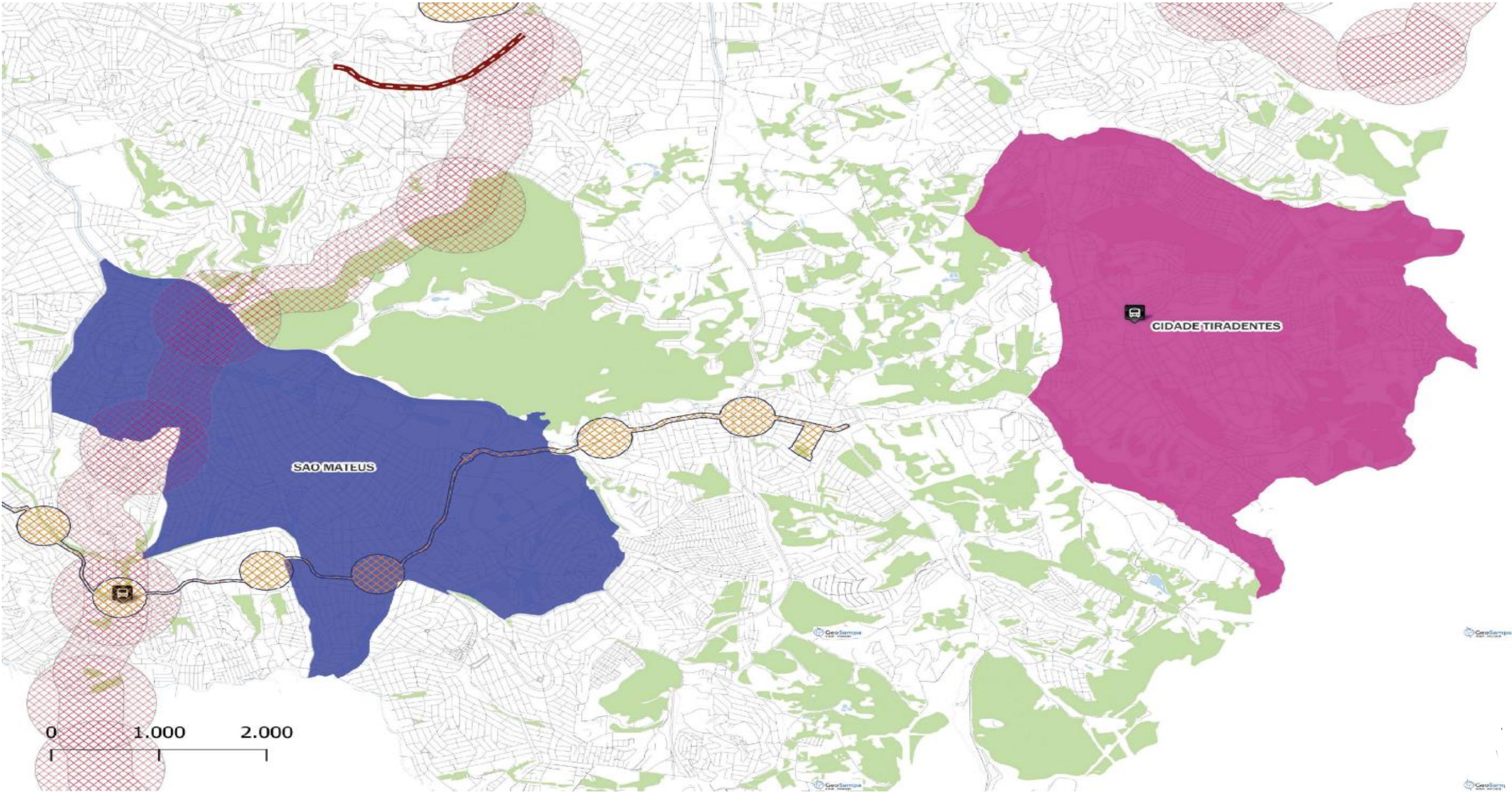


FIGURA 23: INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS PÚBLICOS DE MOBILIDADE EM SÃO MATEUS E CIDADE TIRADENTES



- Área de Influência Metrô
- Área de Influência CPTM
- Terminais de Transporte Público Coletivo - Ônibus (Municipal e Rodoviário)
- Faixas exclusivas para Ônibus

Legenda

- São Mateus, São Paulo
- Cidade Tiradentes, São Paulo

Elaboração e organização cartográfica SANTOS, Karina (2024)
Dados Prefeitura de São Paulo (2024) GeoSampa (2024)
Datum: Software Qgis versão desktop 3.22.3 e Adobe Illustrator

Para a avaliação da mobilidade na Zona Leste de São Paulo é importante destacarmos que a área abriga um total de 4,5 milhões de habitantes (Prefeitura de São Paulo, 2021a), número expressivo para a mobilidade urbana e os fluxos presentes, como se observa na Pesquisa Origem-Destino do Metrô de São Paulo (METRÔ DE SÃO PAULO, 2017).

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.

Questões de mobilidade, especialmente relacionadas à iniquidade de acesso físico e econômico, são fundamentais. Vasconcellos (2021) aponta para a necessidade de considerar não apenas a localização das pessoas, mas também sua situação econômica ao discutir políticas de transporte urbano. Ele ressalta que muitos indivíduos, principalmente os mais pobres, enfrentam dificuldades para acessar locais de trabalho, escolas e serviços de saúde devido à sua localização periférica na cidade. Em *"Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas"*, Vasconcellos (2021) destaca a influência da raça na mobilidade das pessoas, tanto pela diferenciação na localização física quanto pela diferenciação econômica. Ele ressalta que esses aspectos têm impacto significativo na capacidade das pessoas de se deslocarem dentro da cidade.

Essas reflexões sobre mobilidade urbana e equidade são consistentes com as ideias apresentadas por Vasconcellos em seu livro anterior, *"Mobilidade Urbana e Cidadania"* (2012). Nele, o autor destaca a cidade como uma produção coletiva, enfatizando a importância de políticas públicas que promovam a acessibilidade e a inclusão para todos os cidadãos.

Dessa forma, Vasconcellos (2021; 2012) oferece análises sob desafios

enfrentados pelas populações urbanas em relação à mobilidade, destacando a necessidade de políticas que considerem não apenas a eficiência do transporte, mas também a equidade no acesso aos recursos e serviços urbanos.

Conforme indica Telles (2005, p. 6), na locomoção urbana temos uma chave para compreender as dinâmicas que (re)definem as condições de acesso à cidade e seus espaços. Em uma acepção mais ampla, com a mobilidade, ou desde a mobilidade, pode-se apreender o Direito à Cidade (LEFEBVRE, 1969) e/ou sua concretização. Nesse sentido, a mobilidade, como dimensão socioespacial, é fundamental na leitura da dinâmica de produção do Espaço, assim como Tempo e Espaço são categorias cruciais para a interpretação e apreensão do cotidiano.

A relação Tempo e Espaço ganha materialidade no Sujeito e em sua suas possibilidades e realizações da mobilidade. Ambos, Sujeito e Mobilidade, são, ora emergentes, ora constituídos na lógica do Capital e do Trabalho, determinantes e componentes de diferenciação e desigualdades socioespaciais. Em Santos (2021a), a análise da desigualdade também se estabelece com os estudos referentes à mobilidade urbana, visto que, ritmo, percepção e espaço vivido, associados, possibilitam uma avaliação qualificada sobre práticas socioespaciais e narrativas do tempo e do espaço produzidas pelos sujeitos, entendendo que o movimento, a circulação e a locomoção também geram espaço, seja o concebido, seja o vivido, assinalando a referência à teoria da produção do espaço de Lefebvre (2000). Como afirma Oliveira (2021): “as experiências vividas no transporte são diversas e importantes para o entendimento do que é viver na periferia” (OLIVEIRA, p.155, 2021).

O movimento observado nas práticas socioespaciais e nas experiências urbanas que se dão desde ou com a mobilidade revela o que está incorporado, definido ou concebido na estrutura urbana. Para Silva (2022) e Ulian (2008), a mobilidade possibilita deslocamentos que refletem relações e habilidades interpessoais no espaço.

A dinâmica da mobilidade está entrelaçada no espaço-tempo do ritmo, que se torna um elemento de transgressão do cotidiano, pois contém potencialidades de fluidez, sendo assim, componentes essenciais na reprodução diária da vida urbana. As interações que ocorrem no espaço e o próprio espaço são moldados a partir dos elementos intrínsecos a ao cotidiano.

Ao analisarmos os estudos de Frehse (2016), Goffman (1967) e Lefebvre ([1974]2000), percebemos que o espaço assume significados que são perpetuados através de práticas e ritmos presentes no ambiente vivenciado. Portanto, o espaço expressa e é construído pelas dialéticas que nos instigam a desafiar a suposta uniformidade, repetição e fragmentação da vida cotidiana (FREHSE, 2016).

Também a partir das ideias de Lévy (2001), é possível estabelecer essa conexão analítica entre o cotidiano e a mobilidade e a compreensão dessa última como uma condição. O autor define a mobilidade como uma interação social, onde há a distinção e a mudança de lugares pelos sujeitos móveis, que se deslocam entre locais sucessivos ou têm essa capacidade de movimento. Além disso, a mobilidade é vista como um fenômeno social que delineia as relações sociais no espaço e a complexidade das interações, conexões e distâncias em relação aos objetos espaciais procurados.

Na perspectiva de Jirón, Lange e Bertrand (2010), a mobilidade urbana cotidiana é abordada a partir das práticas socioespaciais como um elemento central na compreensão das dinâmicas metropolitanas. Os autores enfatizam que a cidade contemporânea é caracterizada por desigualdades que se manifestam não apenas no espaço, mas também no espaço-tempo, sendo delineadas nas práticas socioespaciais, refletindo movimento, uso, ritmo e acesso às experiências da vida cotidiana.

No caso de nossa pesquisa, essas experiências da vida cotidiana, quando vivenciadas pelos sujeitos periféricos, indicaram um marcador racial que

deve ser considerado. Dessa investigação, avaliamos que aportar a periferia sem a relação dos sujeitos pela raça acoberta a realidade. Dessa maneira, a mobilidade urbana ressignifica a experiências urbanas dos sujeitos por meio do recorte racial, compreendendo que os sujeitos são socialmente racializados, seja por serem sujeitos pretos e pardos ou sujeitos brancos, que não se isentam da racialidade no âmago da leitura social diante à diferenciação dos corpos e às desigualdades às quais são submetidos.

Em complemento, Albergaria (2021) propõe uma análise sobre racismo e mobilidade compreendendo que são parte de estruturas sociais que são desiguais, justamente, pela dimensão racial, o que não condiz com um Direito à Cidade. Para (ALBERGARIA *et al.*, 2019, p. 18), as possibilidades de mobilidade de pessoas, como política pública e social, deveriam abarcar perspectivas de deslocamento corporativas, cooperativas, coletivas, inclusivas e individuais relacionadas a uma gama de construções e posições sociais que deveriam implicar em garantias democráticas. Essas garantias compreendem ou se relacionam a formas, usos e acessos ao espaço urbano e a direitos, serviços e políticas fundamentais.

A mobilidade é, portanto, matéria primordial nas relações sociais, as quais delineiam meios e possibilidades de organização da vida nas cidades, sendo importante indicador para mapeamento do desenvolvimento das populações mundiais, objeto privilegiado para desvelar as estruturas desiguais e de violências institucionais nas cidades e nos países”. (Albergaria *et al.*, 2019 p.18)

É importante destacar que a precarização dos equipamentos de transporte público que atendem aos territórios periféricos não é sempre questão de gestão. É, na verdade, um projeto organizado para impedir acesso, a continuidade da interdição de corpos pretos e não brancos, pobres, a continuidade do extermínio dessas populações. Tendo a mobilidade, em especial o transporte, como banalizador das possibilidades de movimentação pela cidade que medeiam o acesso a todos os outros serviços e políticas públicas, a indisponibilidade de equipamentos para esses descolamentos dá prosseguimento às políticas de exceção dirigidas a esses setores. (ALBERGARIA, 2021, p. 49)

Para Santarém (2021), há uma relação dialética entre a questão racial em relação à população negra e a mobilidade, entendendo que a constituição dos transportes perpassa pela colonialidade, assim como outras dimensões estruturais sociais e espaciais. Santarém destaca as *categorias de distinção racial no transporte* e indica que, para compreensão da mobilidade, é necessário analisar aspectos das diferenciações que a população negra ou não branca pode vivenciar em modais distintos. Sendo esses aspectos compostos pelas experiências que podem percorrer:

“os territórios, as distâncias, o perigo do traslado urbano, a maior ou menor vulnerabilidade a episódios racistas; valores da tarifa e suas dimensões técnicas; abordagens policiais; roubos e homicídios banais; estereótipos, autoestima e ocupação do espaço; distinção territorial de infraestrutura; propriedade de automóveis individuais e morte por causas externas envolvendo o trânsito. A população negra ocupa posições desfavoráveis na mobilidade como um todo”. (SANTARÉM, 2021, p.62).

O mesmo autor (SANTARÉM, 2021), em diálogo com Milton Santos (1990) destaca o conceito de imobilidade relativa que se consolida no forjamento de desigualdades evidenciadas nos processos de periferização e afastamento dos sujeitos negros de áreas com ampliação de mobilidade.

Estabelecendo uma relação entre questões raciais e de gênero, Augusto (2021), em sua produção *Também é pelo transporte que uma mulher negra não consegue chegar aonde ela quer: perspectiva interseccional sobre logicas a que o sistema de transporte da cidade de São Paulo está sujeito* (AUGUSTO, 2021), dialoga com Urry (2007) para quem:

“transporte é uma atividade-meio, a descrição desse cenário serve como justificativa para a urgência de reconhecê-lo enquanto fenômeno social de duplo sentido, portanto resultado da mudança social e do deslocamento pelo espaço”. (URRY, 2007 apud AUGUSTO, 2021).

A mesma autora, em uma avaliação de mobilidade, gênero e raça na cidade de São Paulo, elege a periferia como ponto focal dessas relações, compreendendo que há uma relação entre a moradia e a mobilidade ao deslocamento do trabalho, como no caso das experiências urbanas que estudamos nesta dissertação, compreendendo que essa relação se dá por meio de um desenvolvimento desigual das relações de produção, sendo esses fatores que influenciaram a produção socioespacial da cidade de São Paulo e de suas periferias.

Esse modelo estimulou a formação de hierarquia entre lugares, porque, enquanto as áreas periféricas eram praticamente deixadas à sua própria sorte ou aos interesses de alguns particulares, grandes investimentos eram realizados nas áreas centrais com o objetivo de modernizar a infraestrutura urbana. Como disse Milton Santos, em *Natureza do espaço*: “A localização das pessoas no território é, na maioria das vezes, produto de uma combinação entre forças de mercado e decisões de governo” (Santos, 2002, p.84)” (AUGUSTO, 2021, p. 319)

Ainda analisando a mesma obra de Augusto (2021)), para a autora, as periferias têm cor, e elas são pretas, e os efeitos de uma mobilidade restrita, ou imobilidade, como ela indica, não afetam apenas os deslocamentos, mas se acentuam também nas ausências presenciadas na vida cotidiana, seguindo uma hierarquia de construções sociais e de lugares. Nesse contexto, as mulheres e, conseqüentemente, as mulheres negras são primordialmente afetadas, quando pensamos na relação de gênero e raça.

2.4 GRAFAR A CIDADE PELA JANELA DO ÔNIBUS AOS TRILHOS DO METRÔ: EXPERIÊNCIA URBANA E REPRESENTAÇÕES DO COTIDIANO

A relação entre pesquisar e, como sujeita e mulher periférica, estar reproduzindo e representando o espaço periférico nos trouxe uma amplitude essencial para a investigação. Por meio de nossa identificação, a partir da vivência que compõe o contexto periférico e nossa vida, a mobilidade surgiu como mais uma dimensão para melhor compreender o espaço que já nos era comum e tacitamente

apreendido, possibilitando avaliar o movimento observado desde a práxis de como representar essa condição de mobilidade periférica.

O percurso científico que empreendemos nos possibilitou evidenciar novas formas de representação da cidade e *grafar* a mobilidade, as experiências urbanas e as representações cotidianas dos sujeitos. Em combinação com nossa própria condição periférica, portanto, intentamos cotejar tais representações desde as dimensões do geral, do particular e do singular.

Em certa medida, e considerando autores a seguir apresentados, a mobilidade urbana em questão se combina com a etnografia do pensamento sociológico com o intuito de avaliar narrativas dos sujeitos, reprodutores do espaço urbano, de modo a refletirmos e pensarmos sobre suas autoetnografias. O movimento comparativo das áreas de estudo que escolhemos, especialmente no âmbito da etnografia, mostra-se como uma ferramenta essencial para compreendermos a complexidade das interações humanas em diferentes contextos. Telles (1994) destaca a importância da comparação etnográfica e como essa abordagem pode dar visibilidade às dinâmicas sociais, à mobilidade e às experiências urbanas dos sujeitos em espaços urbanos distintos.

A mobilidade, no contexto urbano, torna-se um elemento fundamental para analisarmos as transformações sociais. A etnografia comparativa, em complemento, permite explorar os diferentes modos de mobilidade, seja ela física, social ou simbólica, e como esses se entrelaçam no urbano, o que oferece um ponto de partida sólido para se investigar como os sujeitos se movem e interagem em meio às dinâmicas estruturas urbanas.

O espaço urbano torna-se o produto, a condição e o meio (CARLOS, 2001) onde as práticas cotidianas acontecem e é a etnografia comparativa que nos permite desvendar as camadas complexas do espaço urbano, revelando como

diferentes sujeitos se apropriam, reinterpretam e transformam o espaço e sua dimensão presente no cotidiano. Telles (1994) ressalta que a análise do espaço urbano não deve ser estática, mas sim sensível às mudanças ao longo do tempo e às interações entre os sujeitos e o ambiente.

Ao direcionarmos nosso olhar para os sujeitos envolvidos nesse cenário, a etnografia comparativa destaca uma multiplicidade de vozes e experiências. A diversidade de sujeitos urbanos é explorada não apenas em termos de características demográficas, mas também em relação às suas narrativas, suas práticas culturais e suas estratégias de resistência. Telles (1994), ao adotar uma abordagem comparativa, destaca como os sujeitos urbanos podem ser agentes ativos na construção de suas próprias identidades e na reconfiguração dos espaços que ocupam.

Em síntese, a interseção entre etnografia comparativa, mobilidade, espaço urbano e sujeitos, fundamentada nas contribuições de Telles (1994), abre caminho para uma compreensão mais profunda e contextualizada das dinâmicas sociais. A complexidade dessas interações revela-se como um campo fértil para explorar não apenas as singularidades de diferentes grupos urbanos, mas também as conexões universais que permeiam as experiências humanas em contextos urbanos diversos, o que demos destaque nesta dissertação ao produzirmos uma análise geográfica deste essa etnografia comparativa, desde o espaço urbano, desde os sujeitos e desde a mobilidade.

Foi assim que, durante toda nossa investigação e a construção teórica e metodológica que a envolve, estabelecemos a necessidade de evidenciar discursos e narrativas que estão grafados sobre e pela cidade e são resultantes de experiências urbanas desde os corpos e das práticas socioespaciais. Neste caminho, não negamos nossa perspectiva de pesquisa pelo olhar pessoal de sujeita inserida na atmosfera da vida cotidiana periférica, desde uma observação

cautelosa, compreendendo os afagos dessa relação e dimensão. Assim, procuramos desenvolver uma condição que foi dialógica, porque dialogada entre a pesquisadora e os demais cidadãos investigados, e dialética, pois fomos a pesquisadora e a sujeita da investigação sem, no entanto, darmos prerrogativa a nossa visão individual de mundo, o que nos levaria a uma percepção individual, ou individualizada, do problema de pesquisa, mas a tensionarmos as realidades que, desde uma base de Método, captamos desde os sujeitos pesquisados nesta dissertação.

Em Lefebvre (2021), compreendemos que, por meio de uma dialética do espaço, é necessário confrontar a rigidez inerente ao processo de reprodução com os tempos e vidas dos sujeitos. O tempo de trabalho, presente em nossa investigação quando estabelecido entre os tempos dos percursos casa-trabalho-casa, torna-se mais abstrato à medida que a divisão do trabalho obscurece a percepção da estrutura na qual se está inserido e em quais espaços-tempos estão inseridos. O tempo se faz metamorfoseado para acomodar a extensão da leitura do cotidiano em diferentes espaços e o espaço vivenciado representa uma experiência absoluta sobre o tempo.

Ao explorar o cotidiano nas periferias urbanas, a abordagem etnográfica se revela como uma ferramenta essencial para capturar as nuances das experiências vividas pelos sujeitos nesses espaços. Lefebvre (1968), estabelece uma base teórica fundamental para compreender a interseção entre cotidiano, etnografia urbana e produção do espaço. A etnografia urbana, quando aplicada ao cotidiano nas periferias, transcende a mera observação superficial, buscando entender as práticas cotidianas como expressões ricas de significados, ritmos e movimentos. A abordagem lefebvrea considera como as práticas cotidianas não apenas refletem, mas também contribuem para a produção do espaço urbano nas periferias.

Nas periferias urbanas, a etnografia pode revelar como as comunidades negociam, subvertem ou reafirmam as estruturas dominantes em seu cotidiano, destacando-se a importância de reconhecer o papel ativo dos sujeitos na construção do espaço urbano, enfatizando a dimensão do cotidiano. A etnografia urbana, ancorada em princípios lefebvreanos, não apenas documenta as práticas cotidianas, mas também busca compreender como essas práticas contribuem para a produção de diferentes formas de espaço nas periferias. A interação entre as representações simbólicas do espaço, as relações sociais cotidianas e as experiências vividas se torna central na análise etnográfica, enriquecendo a compreensão da vida nas periferias urbanas.

Ao incorporar Henri Lefebvre nessa discussão, a pesquisa etnográfica nas periferias urbanas pode capturar a multiplicidade de vozes, narrativas e práticas que constroem o cotidiano desses espaços. Assim, abordagem lefebvreana oferece uma lente teórica valiosa para analisar como as periferias são componentes do espaço urbano e territórios de significado, luta e reinvenção constante.

Dessa maneira, ao integrar cotidiano, etnografia urbana e os conceitos lefebvreanos, temos a oportunidade de explorar de maneira mais alargada e contextualizada as dinâmicas sociais nas periferias urbanas. Essa abordagem não apenas enriquece a compreensão acadêmica, mas também destaca a atuação das comunidades que moldam seus cotidianos em meio a desafios socioespaciais complexos.

A relação estruturante entre a epistemologia da narrativa e a etnografia urbana desvenda não apenas histórias de sujeitos e suas representações, mas também a tecitura coletiva que constitui as complexas narrativas urbanas. A interação entre a experiência vivida, a experiência narrada e a situação narrativa, sob a ótica da etnografia urbana, revelam-se como uma ferramenta poderosa para

desvelar as camadas mais profundas da vida nas cidades, como nos indica Breton (2020).

Ao adotar uma abordagem que busca entender as dinâmicas urbanas por meio das narrativas dos sujeitos, a pesquisa etnográfica se enriquece, transcendendo a simples descrição dos eventos para uma compreensão mais profunda das relações sociais, das transformações espaciais e das identidades que se entrelaçam nas ruas, praças e becos urbanos. Nesse sentido, a epistemologia da narrativa oferece uma estrutura teórica robusta, destacando a importância de entender não apenas o que é narrado, mas também como essas narrativas se entrelaçam, influenciam e são influenciadas pelas condições urbanas. A complexidade da experiência narrada, conforme proposta por Breton (2020), reflete-se na riqueza e na diversidade das vozes urbanas, ampliando nossa compreensão não apenas das histórias individuais, mas também das narrativas coletivas que moldam o tecido social das cidades.

Como referência epistemológica e metodológica para a composição etnográfica dos sujeitos periféricos, temos a abordagem de Batista e Sposito (2023) sobre a pesquisa narrativa destacando a centralidade da experiência vivida como ponto de partida. A duração da narrativa está intrinsecamente ligada à experiência de referência, que se baseia na história singular do sujeito, situada em um momento específico no tempo e em um lugar preciso. A experiência de referência serve como substrato para o desenvolvimento da atividade narrativa, sendo explorada em primeira pessoa.

A experiência narrada emerge como o resultado tangível desse trabalho, manifestando-se através de uma narrativa escrita ou oral. Essa narrativa compreende dois aspectos distintos: o conteúdo experiencial, expresso em palavras pelos eventos selecionados pelo narrador, cada um com sua própria duração; e as inferências causais que conectam esses eventos, transformando a

sequência cronológica em uma história logicamente configurada. A narrativa, portanto, pode tornar-se um evento significativo na trajetória de vida do sujeito.

A situação narrativa, segundo Breton (2020) autor com quem Batista e Sposito (2023) dialogam, é o processo que revela a distância temporal entre a experiência vivida e sua expressão narrativa. Este procedimento destaca a importância do despertar da lembrança e da reflexão sobre a transformação dos eventos vivenciados em narrativa. Foi com essa abordagem (Breton, 2020; 2023) que sistematizamos, englobando o trabalho de Batista e Sposito (2023), os “processos inferenciais por relação lógica relação da experiência de referência” a partir das entrevistas e narrativas apreendidas desde os sujeitos periféricos estudados neste dissertação (observar o Quadro 3).

QUADRO 3: PROCESSOS INFERENCIAIS POR RELAÇÃO LÓGICA DA EXPERIÊNCIA DE REFERÊNCIA

TEMAS	ELEMENTOS PRESENTES NA NARRATIVA DAS ENTREVISTADAS
HABITAÇÃO	Residir em bairros periféricos, pode influenciar diretamente suas experiências de mobilidade. O local de moradia pode afetar a acessibilidade aos serviços urbanos e acentuados as dimensões destacadas pelo trabalho, consumo, lazer e as intersecções pautadas pelo gênero e raça. A busca por moradia adequada e acessível é um fator significativo nas experiências de mobilidade, especialmente em áreas urbanas periféricas. A escolha da moradia pode ser influenciada por fatores econômicos e pela disponibilidade de equipamentos e infraestrutura de mobilidade e transporte. Cris, por exemplo, sendo um estudante universitário, destaca desafios específicos relacionados à mobilidade habitacional, especialmente para jovens moradores de periferias que buscam acesso à educação superior. Os colaboradores utilizam uma variedade de modais para se deslocarem de suas residências, incluindo caminhada, transporte público coletivo e, em alguns casos, transporte individual. A escolha do modal muitas vezes está relacionada à distância entre a moradia e os destinos frequentes. A moradia tem um impacto direto e fundante no cotidiano e suas reproduções influenciando os tempos de deslocamento para o trabalho, estudo e outras atividades. Essa relação ressalta a importância de considerar a mobilidade habitacional ao planejar políticas urbanas, que disponibilizem e ofertem percursos exequíveis para as execuções de outras dimensões do cotidiano, além da reprodução do trabalho.

TRABALHO	Alguns dos colaboradores, como Dante e Inácio, deslocam-se para diferentes locais de trabalho durante o dia, envolvendo caminhadas, transporte público em alguns casos, transporte individual. Isso destaca a complexidade dos deslocamentos relacionados ao trabalho. Trabalhar em diferentes áreas, tra enfrentamentos específicos relacionados à mobilidade, especialmente quando suas atividades profissionais envolvem múltiplos deslocamentos durante o dia. As práticas socioespaciais são integradas aos colaboradores, sujeitos periféricos influenciando diretamente os deslocamentos para o trabalho. Essa integração destaca como a mobilidade está entrelaçada às responsabilidades laborais. Os deslocamentos relacionados ao trabalho muitas vezes ocorrem em diferentes momentos do dia, como ida e volta para o trabalho e possíveis deslocamentos entre locais de trabalho durante o expediente. Por exemplo, Joana e Marta, relataram enfrentamentos adicionais em dias adversos, como chuva, durante os deslocamentos para o trabalho. Essa dinâmica ressalta as vulnerabilidades e desigualdades sociais, acarretadas na experiência de mobilidade, sendo um dia chuvoso lidar com um percurso mais longo e relação ao tempo dispostos, vistos as desigualdades urbanas presentes resultantes da falta de equipamentos e infraestruturas urbanas. Relação Entre Deslocamento e Atividades Profissionais: O tipo de deslocamento escolhido muitas vezes está relacionado à natureza das atividades profissionais. Por exemplo, Dante, que atua como professor, realiza caminhadas e utiliza transporte público em suas idas a diferentes escolas.
CONSUMO	Os deslocamentos específicos para áreas comerciais, como acentuados ao bairro de residência indicam a importância da mobilidade ativa pelo bairro. A escolha de modais de transporte muitas vezes está relacionada aos propósitos de consumo. Por exemplo, o uso de transporte público pode ser preferido para acessar áreas comerciais movimentadas, em outras áreas de São Paulo, enquanto a mobilidade ativa pode ser mais adequada para locais próximos de consumo. A localização residencial pode influenciar diretamente a mobilidade de consumo determinando a proximidade de áreas comerciais e, consequentemente, afetando as escolhas de deslocamento para compras e serviços. As atividades de consumo, como compras e acesso a serviços, são integradas à rotina diária dos participantes. Essa integração ressalta como a mobilidade está entrelaçada às diversas facetas da vida cotidiana, demonstrando a centralidade dos bairros periféricos e as suas áreas de comércio.
MOBILIDADE	A mobilidade ativa, especialmente por meio da caminhada, é uma característica comum nas experiências de mobilidade nas periferias. Os colaboradores frequentemente dependem desse modo de deslocamento para superar desafios na infraestrutura e no acesso aos transportes públicos.

	O uso frequente de transporte público coletivo, como ônibus e metrô, é uma característica compartilhada. A disponibilidade e acessibilidade desses modos influenciam significativamente a mobilidade nas periferias. Condições precárias na infraestrutura, incluindo vias malconservadas e limitações nos serviços de transporte público, são desafios comuns enfrentados pelos participantes em suas experiências de mobilidade nas periferias. O tempo médio de deslocamento em torno de 3 a 4 horas destaca a extensão dos trajetos nas periferias. Essa característica reflete a distância entre as localidades periféricas, os centros urbanos e outras localidades periféricas em outras áreas de São Paulo, como no caso da zona norte e oeste onde percorremos. A dependência de transporte individual é limitada, sendo que apenas alguns colaboradores mencionaram o uso de carro. Nesse sentido destaca a importância dos modais coletivos e da mobilidade ativa. Algumas áreas periféricas enfrentam desafios de acesso, seja devido à falta de infraestrutura adequada ou à limitada oferta de transporte público. Isso influencia diretamente a mobilidade dos residentes dessas regiões. A mobilidade ativa, como a caminhada, é essencial para garantir acessibilidade em áreas periféricas, onde os participantes enfrentam restrições nos modos de transporte disponíveis.
LAZER	Os deslocamentos específicos para atividades de lazer, como visitas a museus e participação em eventos culturais e encontros sociais. A mobilidade de lazer envolve a utilização de diversos modais, incluindo mobilidade ativa, como caminhada, e transporte público coletivo, como ônibus e metrô. A escolha do modal muitas vezes está relacionada à natureza da atividade de lazer. Participantes que residem em bairros periféricos podem ter diferentes acessos a atividades de lazer em comparação com aqueles em áreas centrais. Porém, ressaltado a potência cultural encontrada na periferia, como as casas de cultura e cinemas promovidos pela comunidade ou órgãos governamentais. As atividades de lazer são integradas à rotina diária dos participantes, demonstrando como a mobilidade está relacionada não apenas ao trabalho e consumo. A mobilidade de lazer muitas vezes envolve deslocamentos para áreas distintas da cidade, como parques, museus e locais de entretenimento. Isso destaca a diversidade de opções de lazer disponíveis na cidade. Os deslocamentos para atividades de lazer geralmente ocorrem em dias específicos ou horários livres, indicando uma diferenciação nos padrões de mobilidade em relação às atividades profissionais e de consumo.

**QUESTÕES
INTERSECCIONAIS
GÊNERO E RAÇA**

As experiências de mobilidade são marcadas por umas questões raciais e de gênero entre os participantes. Isso destaca a importância de considerar as particularidades das vivências de mobilidade em contextos urbanos diversos.

Algumas colaboradoras, como Joana e Guta, enfrentaram desafios adicionais durante a mobilidade, como o receio de alguns percursos que realizam, pelas questões de assédio e abordagem violentas.

O perfil racial inclui homens e mulheres negros, destacando a importância de considerar as dimensões raciais nas políticas de mobilidade, pois a raça pode influenciar a forma como as pessoas experienciam o espaço urbano e os serviços de transporte.

Marta e Hortência, têm profissões que envolvem a prestação de serviços e diferentes localidades. Esse aspecto resalta como a mobilidade está diretamente relacionada às oportunidades de trabalho e à participação econômica evidenciando desigualdades.

A atuação de Dante como educador popular e pesquisador nas periferias sugere uma consciência racial e uma articulação de identidade que se manifestam nas escolhas de deslocamento e na atuação profissional, apontando para a importância de considerar dimensões identitárias na formulação de políticas que englobem a periferia como pauta central para a educação e outras dimensões.

Cris, como homem negro estudante de Geografia na USP, traz à tona desafios enfrentados por jovens negros no acesso à educação superior. A mobilidade para frequentar a universidade é uma parte crucial dessa jornada, destacando como a mobilidade pode ser um fator determinante para o alcance de oportunidades educacionais.

Organização baseada em Batista e Sposito (2023) a partir da documentação das entrevistas realizadas entre 2001 e 2022 pela autora desta dissertação.

Cada uma das atividades é orquestrada para seleção e produção, gerando o tempo vivido no âmbito da alienação. Existe o tempo obrigatório, juntamente com o tempo de circulação nas cidades, quando as atividades imediatas são separadas da habitação e do trabalho - um tempo compulsório. Esse tempo, aparentemente, aceita a separação e é tratado como um momento de qualidade na vida, embora, na realidade, seja tempo morto sendo gerado.

A concepção de *homem lento*, proposta por Santos (1996), critica a aceleração capitalista sobre a globalização. Ainda traçados sob a perspectiva do cotidiano, da lentidão dos homens precarizados nas relações em usufruir a própria vida, os diálogos com a cidadania mutilada transcendem a esfera puramente

temporal, estendendo-se a uma análise profunda da complexidade da mobilidade urbana no contexto da aceleração capitalista. Nesse sentido, o pensamento de Santos (1996) lança luz sobre as interações intrincadas entre a velocidade imposta pelo sistema econômico globalizado e as dinâmicas urbanas, especialmente no que se refere à mobilidade nas cidades contemporâneas.

A mobilidade urbana, sob o espectro do *homem lento*, revela-se como uma narrativa complexa e muitas vezes desigual. As disparidades no acesso aos meios de transporte, sejam eles públicos ou privados, emergem como elementos fundamentais que moldam as experiências dos *homens lentos*. A falta de acesso efetivo a esses meios não apenas restringe sua movimentação física, mas também influencia diretamente seu engajamento nas diferentes esferas urbanas. Além disso, as barreiras espaciais e sociais exacerbam a mobilidade restrita desses indivíduos. Seja devido à falta de infraestrutura adequada ou à presença de fronteiras invisíveis que segregam a cidade, os *homens lentos* encontram-se muitas vezes confinados a áreas de acesso limitado, perpetuando ciclos de desigualdade.

A exploração do espaço urbano em nome do crescimento econômico, característica da aceleração capitalista, contribui para a fragmentação socioespacial da cidade. Essa fragmentação resulta em áreas privilegiadas e marginalizadas, intensificando as desigualdades na distribuição de acesso às dimensões da vida urbana em maior plenitude. Os *homens lentos*, frequentemente, residem nas periferias, enfrentando não apenas a lentidão no deslocamento físico, mas também na superação das dimensões de reproduções sociais que limitam sua participação plena na vida urbana. Nesse contexto, emergem os longos tempos de deslocamento, decorrentes da falta de infraestrutura eficiente, que representam uma restrição significativa ao tempo disponível para atividades que transcendem as necessidades básicas de reprodução social, como apresentamos na relação com o trabalho e, conseqüentemente, relação que restringe por em razão das

desigualdades socioespaciais, impostas pela aceleração capitalista que, não apenas restringe a mobilidade física, mas também impacta a cotidianidade dos sujeitos.

Em última análise, a mobilidade urbana à luz do *homem lento* ressalta não apenas os desafios práticos enfrentados por esses sujeitos, mas também a natureza profundamente desigual das estruturas urbanas contemporâneas. Essa análise crítica serve como um chamado à reflexão e à ação, instigando a busca por políticas e práticas que visem a uma mobilidade urbana mais equitativa e inclusiva, onde a cidade seja concebida como um espaço acessível e participativo para todos.

Diferentes atividades, como o trabalho, coexistem e suas relações devem ser examinadas em relação à produção do espaço e do tempo. Em vez de, simplesmente, somar o tempo é fundamental considerar o cotidiano em si, questionando a separação entre trabalho e circulação. Essa abordagem evita a funcionalização e a subestimação dos tempos mortos. É essencial questionar o cotidiano de maneira crítica, contemplando o espaço e o tempo e como esses tempos mortos influenciam a dinâmica do cotidiano e do espaço, permitindo uma compreensão mais profunda da reprodução social e suas complexas relações.

A experiência urbana é um tema complexo que tem sido explorado por diversos autores sob diferentes perspectivas. Mongin (2009), por exemplo, enfoca a interação entre os habitantes e o ambiente urbano, destacando a importância da percepção do espaço urbano e como os aspectos sociais e culturais moldam essa experiência. Jirón & Marsilla (2013), por sua vez, abordam a experiência urbana de uma perspectiva sociológica ou antropológica, examinando como os indivíduos se relacionam com os espaços urbanos, as práticas sociais que ocorrem nesses espaços e como essas experiências influenciam a identidade e a cultura urbanas. Enquanto isso, Borsdorf (2007) oferece uma visão geográfica ou urbanística, discutindo questões como a acessibilidade aos serviços urbanos, a organização do espaço urbano e as

diferentes percepções e experiências que diferentes grupos sociais têm da cidade. Esses autores contribuem para um entendimento mais amplo da complexidade da experiência urbana, destacando sua natureza multifacetada e sua influência em diversos aspectos da vida nas cidades. Em composição, o estudo da fragmentação socioespacial em relação a experiência urbana se associa ao que Jirón & Marsilla (2013) e Borsdorf (2007) chamam de uma nova forma de separação de funções e elementos socioespaciais, não mais acentuadas em lógicas (de áreas residenciais ou socioeconômicas), mas em uma dimensão menor: a fragmentação urbana como a disposição dos núcleos de riqueza embutidos nos territórios da pobreza.

O conceito de experiência urbana deriva do cotidiano e parte de uma leitura das escolas de sociologia nas quais se enfoca a dinâmica social nas cidades e como essas dinâmicas são reproduzidas pelas pessoas. Simmel (1973), argumenta que a vida na cidade é caracterizada pela intensidade das interações sociais e pela coexistência de diversas culturas e classes sociais, destacando a influência da cidade, acentuada aqui num espaço urbano, na formação de identidades individuais e na construção e percepção delas.

Ao observar a cidade e os caminhos percorridos, torna-se evidente uma exploração da experiência urbana. Ao analisar essa abordagem, influenciada por Certeau (1980) em *A Invenção do Cotidiano*, podemos associar o cotidiano a um momento composto por múltiplos elementos. No entanto, esses elementos não são meramente dados preexistentes, mas sim produtos de construções ativas. Se considerarmos que a existência desses elementos requer uma variedade de construções interligadas, evitamos reduzir tudo à coisa em si, que tende a resultar em objetificação. É essencial desfazer a materialidade pura para compreendermos plenamente essa dinâmica.

Massey (1994), explora a relevância do cotidiano ao demonstrar como as relações espaciais têm um impacto substancial nas experiências diárias das

peessoas. Argumenta que o cotidiano transcende a visão convencional de espaço como algo estático e passivo. Em vez disso, ela destaca que o espaço é dinâmico, em constante transformação e moldado por uma rede complexa de interações sociais, culturais e econômicas. Essas interações contribuem para a formação dos lugares e ambientes onde as pessoas vivem e realizam suas atividades diárias.

Para Frehse (2016), Goffman (1967) e Lefebvre (1974), o espaço assume signos que, na vida cotidiana, são reproduzidos por práticas e ritmos presentes no espaço vivido que, portanto, expressa e é constituído das dialéticas que devem nos ajudar a tensionar a aparente dimensão homogênea, repetitiva e fragmentária da vida cotidiana (FREHSE, 2016). Para Lefebvre (2021), “o cotidiano (...) é como a linguagem, contém, implicadas, mas veladas, em e pelas funções, formas evidentes e estruturas profundas” (LEFEBVRE, p. 34, 2021).

Para corroborar essa discussão, Legroux (2021) nos apresenta a análise do cotidiano como leitura da fragmentação socioespacial e as relações que se dão no espaço e o espaço mesmo se produzem a partir dos elementos intrínsecos a ele.

A análise do cotidiano urbano para entender os processos de fragmentação socioespacial implica compreender as suas principais dimensões, isto é, o que ocupa a maioria do tempo dos indivíduos nas sociedades capitalistas: o trabalho, a moradia, o lazer, o consumo e a mobilidade. [...] A mobilidade é, à primeira vista, o nexu entre as diferentes dimensões cada vez mais fragmentadas da vida cotidiana (habitar, consumo, lazer, trabalho, relações, educação, saúde etc.) e envolve tempos (do corpo, do deslocamento, ou ainda aquele necessário para financiar os deslocamentos) e elementos espaciais (distâncias, barreiras físicas e simbólicas). (LEGROUX, 2021, p. 2).

Por está aproximação Jirón (2010) apresenta e se apropria das técnicas etnográficas de pesquisa construindo uma concepção sobre as práticas cotidianas de mobilidade que se expressam a partir do cotidiano das metrópoles, como no caso de nosso estudo. Aborda a concepção sobre a experiência urbana refletida na mobilidade enclausurada, reflexo não somente dos espaços residenciais ou de

trabalho. Demonstrando em sua análise que a mobilidade também permeia enclaves, a partir das grandes distâncias e tempos extensos no cotidiano. Tal análise nos reflete apontamentos sobre a percepção da cidade a partir de cada sujeito e a relação entre o uso do espaço durante a execução de suas práticas socioespaciais, a partir dos conceitos de *estar em túnel* e *lugar móvel*.

Questionando como categorizar o espaço de circulação, o espaço do modal, o espaço do trem do metrô do carro privado familiar, tão presentes no cotidiano dos cidadãos, Jirón nos apresenta a noção de “lugares transitórios”, compreendendo o lugar transitório como o reflexo da *experiência urbana* e parte do cotidiano dos sujeitos. Imaginário de mobilidade além da condição física podendo ser apreciada pela virtual e imaginário, de forma explorar o imaginário interseccional apontando a desigualdade a partir do que se refere aos locais representativos durante o deslocamento dos sujeitos, assim como expressado por Jirón (2010):

Most daily mobility experiences leave some form of trace behind, making it part of urban experiences. The most interesting experiences are those that gen-erate the possibility of negotiation over space and time, space and place, andwhere the possibility of encounter and interaction occur.

A maioria das experiências cotidianas de mobilidade deixam algum tipo de rastro para trás, tornando-se parte das experiências urbanas. As experiências mais interessantes são aquelas que geram a possibilidade de negociação sobre o espaço e o tempo, o espaço e o lugar, e onde ocorre a possibilidade de encontro e interação. [tradução livre]. (JIRÓN, 2010, p. 69)

O movimento *virada da mobilidade* representa uma abordagem crucial na sociologia urbana, onde a mobilidade não é apenas vista como um objeto de estudo isolado, mas sim como uma lente através da qual os fenômenos sociais são observados. Como destacado por Sheller e Urry (2006), a diferença fundamental reside na percepção da mobilidade como objeto de estudo ou como uma abordagem de observação social mais ampla.

Reconsiderar a cidade a partir das perspectivas de mobilidade implica em reconhecer as práticas cotidianas de viagem como experiências urbanas intrinsecamente ligadas às dinâmicas sociais, culturais, políticas e econômicas. Autores como Urry (2007) e Cresswell (2010) ressaltam a importância de entender a mobilidade não apenas como um processo físico, mas como uma prática social carregada de significados, moldada e moldadora do espaço urbano.

A análise da experiência de mobilidade envolve observar não apenas os modos de transporte utilizados, mas também aspectos como espera, velocidade, relações de gênero, ritmos, ideias e emoções (Cresswell, 2010). Essa abordagem destaca a interseção entre práticas materiais e representações simbólicas na construção de significados e identidades relacionados à mobilidade urbana.

Além disso, a mobilidade é compreendida como uma prática social mediada pelo tempo e influenciada por representações culturais e discursos sociais (Lefebvre, 2004). As experiências de mobilidade são vivenciadas e representadas de maneiras diversas, influenciadas por narrativas individuais e coletivas que conferem significado às práticas de deslocamento na cidade

A noção de que "mover-se é viver em movimento" (De Certeau, 1984) destaca a importância das práticas espaciais e do uso do espaço na compreensão da mobilidade urbana. Ao considerar as experiências cotidianas de mobilidade, é possível compreender como os indivíduos interagem com o espaço urbano, resignificando-o e respondendo de forma criativa às condições e restrições impostas.

“A experiência envolve observar como as pessoas se movimentam, o que acontece em suas viagens, o que essas performances expressam, quais relações sociais são tecidas” (SINGH, p. 41, 2018)

“Toda mobilidade é uma experiência vivida e representada (CRESSWELL, 2010 apud, SINGH, p. 42, 2018)

Essa abordagem amplia o escopo das análises sobre mobilidade urbana, destacando a importância das experiências vividas pelos sujeitos e sua relação com o habitar da cidade. Reconhecer a mobilidade como uma experiência permite repensar conceitos tradicionais de espaço, lugar e movimento, desafiando a visão simplista da mobilidade como mera locomoção entre pontos no espaço.

Singh (2018) nos contempla como referência ao lidar com a cidade, práticas e as representações em movimento no que diz a mobilidade como uma experiência urbana, destacando como “a mobilidade é um componente intrínseco e vital para o funcionamento da sociedade” (SINGH, 2018). Abrindo diálogos com a percepção abordada de Jirón (2010), retomando a concepção cara à nossa percepção da pesquisa em movimento retomamos a concepção de “não-lugares” introduzida por Marc Augé e, mais tarde, elaborada por outros autores, como Jensen (2009). Esses locais são caracterizados pelo anonimato, pela falta de identidade e pela sensação de alienação que muitas vezes experimentamos ao transitarmos por eles. No entanto, por nossa leitura e práxis, devemos reconhecer que esses “não-lugares” desempenham um papel importante na construção do espaço urbano e na experiência das cidades. Eles podem parecer vazios de significado, mas, na realidade, produzem espaço urbano e experiência urbana.

2.5 O COMPASSO DA PERSPECTIVA PERIFÉRICA SOB A MOBILIDADE E O DIREITO À CIDADE

Ao longo desta investigação, uma indagação incessante permeou todos os caminhos trilhados e experiências urbanas apreendidas e representadas: como

podemos representar a mobilidade e as experiências urbanas de maneira que ressoem com o ideário do direito à cidade, uma noção fundamental nesta dissertação? Buscamos desvendar não apenas o direito à cidade em si, mas qual concepção desejamos alcançar, e como podemos compreendê-lo a partir de um imaginário periférico. Este desafio se tornou essencial para decifrar as complexidades urbanas contemporâneas, explorando as dinâmicas e dimensões cotidianas intrinsecamente ligadas ao direito à cidade.

A interseção entre os imaginários do direito à cidade e as complexas experiências urbanas proporciona uma lente analítica rica para compreender não apenas a estrutura física das cidades, mas também os significados e valores que permeiam os espaços urbanos. Nessa exploração profunda, mergulhamos na interconexão entre as aspirações coletivas expressas nos imaginários do direito à cidade e as múltiplas camadas que constituem as experiências urbanas contemporâneas.

Os imaginários do direito à cidade moldam os cenários urbanos em que vivemos. As narrativas coletivas sobre justiça, inclusão e participação cidadã influenciam não apenas estruturalmente a cidade, mas também a dinâmica socioespacial que se desenrola em seus espaços. A visão de uma cidade justa nos oportuniza as narrativas que buscamos evidenciar.

A mobilidade urbana, seja a pé, de bicicleta, transporte público ou veículos particulares, é um aspecto central nas experiências urbanas. Como essas formas de mobilidade são representadas e vivenciadas ressoa diretamente no imaginário do direito à cidade. A acessibilidade aos meios de transporte, a qualidade dos deslocamentos e a equidade na distribuição dessas oportunidades tornam-se partes cruciais dessa narrativa, moldando as experiências urbanas cotidianas.

A teoria, assim como a práxis do direito à cidade, fundante em nossas reflexões, lança luz sobre a questão central: **qual direito à cidade buscamos ao considerar a mobilidade urbana?** Ao entrelaçar a acessibilidade, a participação na configuração dos espaços e a justiça na distribuição de recursos, buscamos construir um direito à cidade que transcenda a mera presença física, abrangendo a capacidade de se movimentar livre e dignamente pelos espaços urbanos.

Explorar o direito à cidade a partir de um imaginário periférico implica reconhecer as narrativas marginalizadas e as vivências muitas vezes negligenciadas. Como as comunidades periféricas experimentam a mobilidade urbana? Como suas necessidades e demandas são representadas no tecido urbano? Essas são questões cruciais para compreendermos como o direito à cidade pode ser redefinido a partir de perspectivas periféricas, desafiando narrativas hegemônicas e promovendo uma abordagem mais inclusiva. O direito à cidade, entrelaçado com o imaginário de resgatar identidades urbanas, promove a reconexão com a narrativa e a memória coletiva.

Ao longo da pesquisa, uma descoberta analítica revelou uma conexão profunda entre a ritmanálise, uma interação que nos conduziu por caminhos inexplorados de subjetividade e ritmos urbanos. Esta abordagem revelou-se fundamental para compreender as experiências dos sujeitos urbanos, destacando o movimento intrínseco à cotidianidade e provocando uma reflexão crítica sobre as reformulações necessárias ambientando o espaço urbano quanto no conceito de direito à cidade, especialmente para os sujeitos periféricos. Ao sintonizar-se com os ritmos do cotidiano, essa abordagem permite uma compreensão mais profunda das experiências vividas pelos sujeitos urbanos, destacando a importância do tempo e do movimento na construção do espaço urbano.

Autores como Harvey (2014) e Lefebvre (1991) argumentam que o movimento é intrínseco à experiência urbana, refletindo-se nos ritmos da cidade. A

ritmanálise nos proporciona a ferramenta necessária para desvelar esses movimentos, evidenciando como as práticas diárias e os fluxos urbanos revelam as complexidades das experiências vividas. O ir e vir cotidiano torna-se uma coreografia que reflete não apenas a estrutura física da cidade, mas também as relações sociais e as dinâmicas subjetivas.

No contexto das áreas periféricas, a ritmanálise lança luz sobre as experiências muitas vezes negligenciadas e marginalizadas. Referenciamos em nossa leitura, Hooks (2020), por enfatizar a importância de reconhecer as subjetividades periféricas e as formas específicas de resistência e resiliência que emergem nesses espaços, completando a análise dos ritmos urbanos em áreas periféricas, revela uma dança complexa entre a adversidade cotidiana e a busca por dignidade e reconhecimento.

Ao entrelaçar a ritmanálise com o direito à cidade, somos levados a repensar não apenas o ambiente urbano, mas também as estruturas legais e políticas que o moldam. Autores como Massey (2008) e Sassen (2008) argumentam que o direito à cidade não é apenas um direito de acesso físico, mas um direito à participação, inclusão e produção do espaço urbano. A ritmanálise nos desafia a considerar como esses elementos estão entrelaçados nos ritmos urbanos, influenciando diretamente a qualidade do direito à cidade para sujeitos periféricos. O direito a cidade está na periferia na potencialidade e complexidade que representamos a partir de seus sujeitos.

Baby-Collin (2002), analisando a realidade de áreas populares latinas, aborda as formas de existência na cidade, focalizando-se em dois aspectos principais: os motivos dos deslocamentos diários e a área geográfica desses deslocamentos. Destaca-se que a condição de sujeito exercida com cidadania não é uma condição inerente, mas sim algo que é construído, e a noção de temporalidade desempenha um papel importante nesse processo.

Para Baby-Collin (2002), os habitantes das periferias urbanas tendem a ter uma experiência temporal da cidade menos significativa do que outros cidadãos, o que inserimos como contradição visto que, em próprio diálogo com a autora, podemos considerar que as populações das periferias urbanas são caracterizadas pelo caráter relativamente excêntrico de suas áreas residenciais em relação aos centros das cidades, em uma leitura da relação centro-periferia, que não perpassa pela unida relação existente o que nos leva a compreender, bem como pela relativa fragilidade de seus recursos econômicos, independentemente da diversidade de suas atividades profissionais. Isso dificulta, *a priori*, sua locomoção para as áreas centrais, devido à distância relativa, à irregularidade dos serviços de transporte e ao alto custo dos deslocamentos em relação aos seus recursos financeiros.

A classificação das atividades diárias realizadas pelos habitantes de bairros periféricos, distinguindo entre aquelas motivadas por necessidades (como trabalho, compras de alimentos, cuidados de saúde) e aquelas relacionadas ao lazer. As atividades do primeiro grupo predominam em termos de tempo e frequência.

Em suma, as práticas espaciais e atividades cotidianas são moldadas por uma variedade de fatores, incluindo necessidades básicas, experiências locais da vida urbana e idade dos habitantes, contribuindo para a construção da identidade cidadina. Elaborando a perspectiva dos usos diários do espaço pensando nas escalas e locais de alcançáveis a autora Baby-Collin (2002) reforça a importância dos bairros de residência e das áreas circundantes nas experiências espaciais dos habitantes de bairros colocado por ela como populares e em nossa leitura periféricos, independentemente das atividades realizadas. Acentuando a rugosidade dialogada por HIERNAUX e LINDÓN (2004) com Santos (2021) de que não são apenas áreas residenciais,; são locais multifuncionais onde se trabalha, se consome, de saúde, de manifestação religiosas e de lazer. É tal como essas

atividades que exigem e fortalecem os laços comunitários e familiares. Desta forma, compreendemos que a precariedade não é um critério adequado para avaliar a intensidade das práticas espaciais. Embora a consolidação dos bairros possa diversificar a oferta local, desenvolvidas tanto nos bairros no eixo mais recentes quanto nos mais que não circundam esse eixo.

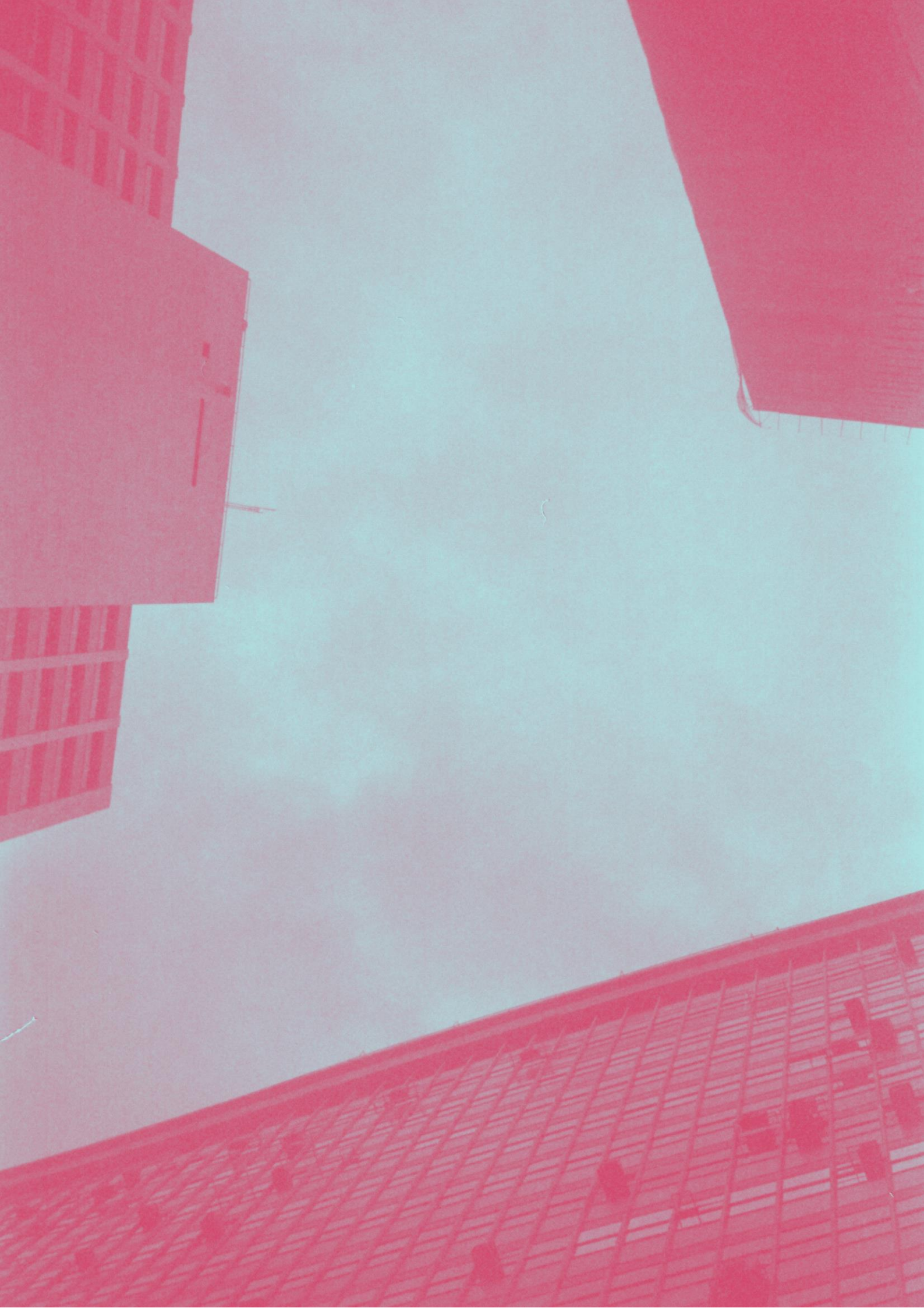
Baby-Collin (2002), traz a ideia de que cidadania é construída não apenas por meio das práticas no espaço urbano, mas também por um sentimento de pertencimento à cidade. Os sujeitos dos bairros periféricos reconhecem-se em seus espaços e identificam-se com elas, o que passa pelo apego aos lugares e grupos sociais que ocupam, ou esse pertencimento ocasiona outros olhares, podendo não ser positivos, mas que simbolicamente estão presentes no pertencimento a ideia da periferia, seja colocado como potência ou não. De forma que ser e estar na concepção de ser cidadão, um sujeito presente também se expressa por um sentimento de pertencimento à cidade. Reconhece-se em sua cidade e em suas contradições e é o que nos dá aporte à experiência urbana. Esse processo de constituição da cidade é identificável na proposição do Direito à cidade e como esses sujeitos se experienciam por meio de suas experiências urbanas, como podemos destacar em grifos de Baby-Collin (2002):

"La ciudadanía se construye no solo a través de las prácticas en el espacio urbano, sino también por un sentimiento de pertenencia a la ciudad." (BABY-COLLIN, 2002)

"A cidadania é construída não apenas por meio das práticas no espaço urbano, mas também por um sentimento de pertencimento à cidade." (BABY-COLLIN, 2002) **[tradução livre pela pesquisadora]**

Diante desse cenário, iniciaremos, no Capítulo 3, as análises sobre o cotidiano dos sujeitos periféricos baseando-nos primeiro na descrição de como se dá seu cotidiano a partir de suas perspectivas. Durante a análise e apresentação

das entrevistas salientamos que cada cotidiano obteve a sua particularidade e singularidade a partir das realidades abordadas, compreendendo nos atentarmos à fragmentação sobre o cotidiano e seus significados e totalidade.



CAPÍTULO 3:

SUJEITOS PERIFÉRICOS, SUAS REPRESENTAÇÕES E EXPERIÊNCIAS URBANAS DESDE OS SEUS PERCURSOS URBANOS ACOMPANHADOS



CAPÍTULO 3: INTERPRETAÇÃO DOS SUJEITOS A PARTIR DE SUAS REPRESENTAÇÕES E EXPERIÊNCIAS URBANAS DESDE OS SEUS PERCURSOS URBANOS ACOMPANHADOS

3. INTERPRETAÇÃO DOS SUJEITOS A PARTIR DE SUAS REPRESENTAÇÕES E EXPERIÊNCIAS URBANAS DESDE OS SEUS PERCURSOS URBANOS ACOMPANHADOS

No capítulo 3, intitulado "Interpretação dos Sujeitos a Partir de Suas Representações e Experiências Urbanas Desde os Seus Percursos Urbanos Acompanhados", nos propomos a trabalhar detalhadamente e analiticamente com as narrativas, experiências urbanas e o cotidiano dos oito sujeitos colaboradores da pesquisa, a partir dos seus percursos urbanos acompanhado. Cada subcapítulo nos permitiu qualificar as representações dos sujeitos e nos contextos das narrativas que partem das periferias urbanas.

3.1 CRIS. PERIFERIA É O CENTRO

O percurso de **Cris**, inicialmente devido a imprevistos com o transporte público coletivo entre São Mateus e Cidade Tiradentes, trajeto realizado pela pesquisadora, não teve seu início a partir da casa do colaborador, iniciando-se na Estação de Metrô Corinthians-Itaquera, localizada na Zona Leste da Cidade de São Paulo. O percurso foi realizado no período entre manhã, tarde e noite, entre os deslocamentos Casa-Trabalho-Casa. Os modais de transporte utilizados foram predominantemente a mobilidade ativa a partir da caminhada e transporte público coletivo, correspondidos pelo uso de ônibus e metrô (Figuras 24 e 25).

Os trechos identificados e percorridos correspondem às localizações entre Estação Corinthians Itaquera - Linha Vermelha do Metrô, Estação República do metrô - Linha Amarela, Estação Faria Lima - Linha Amarela, e caminhada pela Avenida Faria Lima até o Museu da Casa Brasileira, correspondente ao seu local de trabalho.

FIGURA 18: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE CRIS NO METRÔ CORINTHIANS-ITAQUERA, 2021



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2021.

FIGURA 19: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE CRIS NO TRANSPORTE COLETIVO PARA CIDADE TIRADENTES, 2021



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2021.

Sobre os trechos identificados e percorridos referentes a volta do colaborador, iniciou-se no período da tarde na frente ao Museu da Casa Brasileira, após em frente esperamos o ônibus sentido à Estação de Metrô Faria Lima - Linha Amarela do metrô, após, percorremos até a Estação República - Linha Vermelha do metrô e até a Estação Corinthians Itaquera - Linha Vermelha do metrô. Em seguida, ao Terminal de ônibus de Corinthians-Itaquera, onde embarcamos no ônibus com destino

ao Barro Branco. Ao finalizar o percurso, descemos na altura da Estrada do Iguatemi e caminhamos até sua residência.

Durante os dois trechos identificados, conversamos referente à percepção do colaborador sobre os espaços frequentados na cidade e como a mobilidade e distância influenciam suas experiências urbanas e práticas socioespaciais. Sendo enfático em destacar uma exaustão e desigualdade nos espaços no qual circula em seu cotidiano, o maior contraste se refere ao seu lugar de moradia na Cidade Tiradentes e onde trabalha na Faria Lima (Figura 26, mais adiante), identificando na fala correspondente

“Não tem calor humano, entendeu acho que lá é uma terra uma rua totalmente artificial, tudo é artificial lá a avenida é artificial porque quem construiu a avenida foi Faria Lima o prefeito, quem construiu os prédios foram aquelas pessoas as relações totalmente artificiais, tudo ali é baseado na troca, primeiro que as pessoas tem medo de andar na rua medo do desconhecido, você vê muito uber ifood por que as pessoas não querem sair de casa, do escritório na Tiradentes não, embora seja artificial em partes a relação é muito mais afetiva, as pessoas se gostam, a relação é muito mais natural, e as pessoas querem sair de casa né durante o dia, e lá artificial a baseado no dinheiro na troca e no medo, muito medo as pessoas tem medo.” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**

Durante a entrevista e o percurso realizado, o colaborador expandiu com sensibilidade as suas percepções referentes a mobilidade no qual compreende como algo fundamental em sua qualidade de vida, assim realizando outros contrapontos pertinente que o impactam diretamente em seu cotidiano. E para isso necessitamos esboçar como se dá sua mobilidade a partir das escolhas e o que é ofertado.

Sua rotina consiste no uso da mobilidade a fim de trabalho durante quatro vezes na semana; o colaborador destaca que o percurso realizado a fins de trabalho é o mesmo percurso que ele realiza para outras dimensões da vida cotidiana como estudo e lazer. Tendo uma relação direta com o Corinthians-Itaquera - Linha Vermelha e a Linha Amarela do metrô.

Em sua experiência utilizando o transporte público, relaciona ao horário em que utiliza, podendo ser um acesso amenizado por não ser horário de pico [horário de

grande fluxo de pessoas acessando e utilizando os serviços de mobilidade, desde ao transporte público coletivo ao privado]. O colaborador relata que para ter uma experiência melhor no transporte público pensando que o seu trajeto até o trabalho decorre de duas horas sendo quatro horas totalizando a ida e a volta; como opção, ele sempre busca sair 30 minutos antes do seu horário normal, tal escolha se reflete nos imprevistos proeminentes ao transporte público, como falhas, acidentes. Para o colaborador, seu horário de entrada no serviço permite uma mobilidade menor, diferentemente de sua volta, quando a sua mobilidade está totalmente restrita ao acesso ao ônibus para a cidade de Tiradentes, o que ele cita como “um sufoco”, visto que a quantidade de pessoas acessando serviços é incapacitada pela quantidade real de pessoas que poderiam estar presentes no ônibus.

Ao ser questionado sobre como que se dá a demanda de transporte público no caso do ônibus em Cidade Tiradentes a partir do terminal para o seu destino principal Corinthians- Itaquera, o colaborador coloca como uma demanda pequena para a oferta real, sendo assim, o que realmente Tiradentes necessitaria no momento para abarcar a demanda populacional e os deslocamentos seria ter um metrô no distrito, porém salienta também a problemática sobre o metrô, no caso o Monotrilho - Linha Prata

“A demanda é muito para pouca oferta, de assim o certo seria ter um metro né só que metrô tem muito problema, acho que o maior é muita desapropriação né não que o monotrilho não tenha, mas o metrô tem mais. **Em seus trechos é possível o acesso ao Monotrilho na Estação São Mateus na Linha Prata?** Já pensei em ir até São Mateus, mas acho que tenho medo de me atrasar, Guaianases também dá tudo na mesma, mas monotrilho acho que demora mais teria que ir até São Mateus, aí depois descer na vila prudente depois descer na consolação e ir para linha amarela, é muito rolê”
[recorte do texto transcrito da entrevista]

Diante dessa indagação, podemos observar anteriormente no mapa elaborado sobre a infraestrutura e serviços de mobilidades abarcadas aos Distrito de São Mateus e Cidade Tiradentes como cidade Tiradentes está a margem isolada de equipamentos que promovem a mobilidade de forma efetiva visto que a única

infraestrutura disponibilizada é o Terminal de ônibus.

Compreendendo que o tempo utilizado durante os trechos percorridos na relação casa- trabalho-casa pode ser um tempo longo, evidenciamos as atividades realizadas pelo colaborador durante esse percurso, deslocamento esse que não conta como tempo de trabalho e não é remunerado, porém, os sujeitos, principalmente moradores de áreas periféricas, tomam esse tempo em independência a outras atividades que possam ser realizadas.

O colaborador evidenciou que suas práticas durante o uso do transporte público consistem em descansar ou dormir, pelo cansaço iminente do cotidiano, ou ouvir podcasts, músicas e estudar, ler textos da faculdade. E, ao observar o veículo, sempre está atento para a possibilidade de sentar-se quando não é possível de imediato no embarque, observando quem vai levantar ou quem não vai já sabendo as estações onde o fluxo de pessoas de entrada e saída do embarque é mais presente, como a Sé.

Sobre suas vivências na cidade foi questionado que a questão do tempo no transporte público é um contraponto de como que se pode vivenciar a cidade, o seu bairro e outras partes de São Paulo; a partir disso, o colaborador mencionou um trecho do geógrafo Yves Lacoste, que evidencia que *“os trabalhadores só querem os seus lugares, a casa e o lugar que eles trabalham e esse percurso é mais prejudicial ainda quando passam por túneis”* [recorte do texto transcrito da entrevista]. Evidencia a relação extremamente particular entre a casa, o lugar de moradia, e o trabalho e como os outros espaços que não permeiam esses não são cabíveis no cotidiano do sujeito; desta forma, ainda ressaltou que de acordo com as estações que estávamos percorrendo da linha vermelha do metrô *“nunca descí na Guilhermina Esperança, Vila Matilde, nunca descí na Bresser, nunca andei na Mooca, nunca andei no Belém, entendeu nunca descí nesses lugares, nunca descí no Patriarca”* [recorte do texto transcrito da entrevista], mesmo que cotidianamente passe todo dia por esses espaços.

“Você passa por muitos lugares e só são lugares de passagem. Eu cruzo São Paulo, não tenho nem um pouco uma relação de conhecer, a única relação

que eu tenho é a janela que eu olho lá fora.” [recorte do texto transcrito da entrevista].

A partir dessa constatação o colaborador destacou a diferença na paisagem urbana e o que mais evidenciava para ele essa distinção, destacando seu olhar geográfico, eminente em suas observações. Dessa forma, ele caracteriza o extremo leste com a tipologia eminente sobre prédios, pessoas amontoadas e favela e conforme a linha de metrô vai se aprofundando mais ao centro é evidente uma estrutura onde predomina condomínios de prédios de alto padrão ou médio padrão, possível também uma infraestrutura mais evidente do que em Cidade Tiradentes.

“Observando até as estações de metrô, sendo que as estações mais ao centro vão ter mais segurança, portas que impedem que as pessoas caiam aos trilhos tendo uma seguridade ao embarque “ passou Vila Matilde e Penha é prédio muito prédio, aí Tatuapé hoje tem aquele maior prédio de São Paulo, que é muita bizarrice [...] aí você vai indo vai chegando no centro antigo Pedro II, aliás pro subúrbio Brás essas partes assim aí já é um abandono fábricas velhas, indústrias que tinha lá [...] E isso é uma coisa cara para se ver, Pedro II e Sé que era o antigo centro, tudo isso passou para cá Faria Lima onde eu tô entendeu, é bem legal de ver.” [recorte do texto transcrito da entrevista].

FIGURA 20: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE CRIS EM DESEMBARQUE NA ESTAÇÃO DE METRÔ FARIA LIMA – LINHA AMARELA, 2021



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2021.

Chegando ao destino de seu trabalho, o colaborador evidenciou as diferenças

em relação à Cidade Tiradentes e Faria Lima, locais onde contemplam sua relação casa-trabalho-casa. Nesse bloco enfatizamos as narrativas em relação a como o colaborador projeta suas experiências a partir das desigualdades marcadas pelo local de moradia e a questão racial, permeiam as experiências obtidas na cidade.

Referente às diferenças entre Cidade Tiradentes e Faria Lima, o colaborador se dedica a falar que é um espaço onde não tem “calor humano”, pois toda a conformação da Faria Lima é a partir de uma lógica artificial consequentemente ocasionando em relações artificiais sendo somente baseado na troca do capital do que o outro pode oferecer, atribuímos isso a um *status*. O colaborador evidencia que as pessoas estão em constante estado de medo, medo dos desconhecidos, propriamente dito medo do pobre. Em contraponto a isso evidencia a Cidade

Tiradentes a partir de uma afetividade, onde é possível se observar dinâmicas onde as pessoas querem se apropriar do espaço, a partir de uma relação natural.

Um ponto focal sobre a experiência urbana relatado pelo colaborador é o estigma territorial (WACQUANT, 2017) e como o medo da periferia e, assim, dos sujeitos periféricos, constituem-se sobre os espaços de circulação pública. Destacando que sua relação com a periferia, perpassa alguns aspectos, mas suas concepções sobre o estigma são muito mais latentes nesses espaços, que identifica como espaços hostis e não convidativos, pela tipologia presente de prédios e muros, na Faria Lima. Temos algumas expressões disso, como o Shopping Iguatemi (Figura 27), que se destaca pela arquitetura monumental e ostensiva destacando o colaborador essa relação em:

“Eu acho que tipo a periferia, soa muito romântico mais pra mim eu gosto muito de andar de noite, e tipo mano umas 21 horas/19 horas, a Cidade Tiradentes é um lugar que pulsa vida, você anda na rua vê gente bebendo, jogando, andando de patins, bicicleta, fazendo caminhada, e aqui na cidade pode até ter mas é uma outra relação, as pessoas andam cismadas sei lá acho que é real as pessoas pensam que na favela lá na Tiradentes, Guaianases, São Mateus as pessoas andam tudo com medo, anda com medo sim mas só que tipo não a Faria Lima é maior.” **[recorte do texto transcrito da entrevista].**

FIGURA 21: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE CRIS ENTRADA SHOPPING IGUATEMI NA FARIA LIMA - PINHEIROS, 2021



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2021.

FIGURA 22: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE CRIS. FARIA LIMA -
PINHEIROS, 2021



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2021.

Sobre pertencimento ao espaço de trabalho, Cris, acentua que

“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].

Nesse trecho conseguimos observar o posicionamento de Cris, como um sujeito periférico, que também o sentimento de repulsa sobre o espaço evidencia uma experiência, de forma que *“quando eu me distancio da periferia, eu quero voltar para ela, então ouço Rap, eu tento voltar transformar daqui no ambiente que eu me sinto pertencente”* [recorte do texto transcrito da entrevista], relevando que se sente estranho com os olhares das pessoas, visto que é um jovem negro, e muitas das violências perpassam por essa condição que permeia o racismo estrutural (ALMEIDA, 2018), no trabalho, universidade, dentro outros locais.

Ao retomar as questões sobre o racismo estrutural, iminente na sociedade, conseguimos realizar uma associação com o local de origem. Cris relatou e em uma entrevista concedida ao projeto FragUrb que Cidade Tiradentes é o seu centro, percepção advinda com a relação centro-periferia, frente ao fato de que, para ele, o

centro de São Paulo não evidencia sua existência, interferindo na sua permanência e percepção. Ao compreender a sua questão racial, Cris acentua sua identidade familiar:

“Pra mim é isso, aqui é o centro branco de São Paulo, a realidade é esse pelo menos pra mim, aqui é o centro branco eu assim, me considero pardo meio termo, minha mãe é branca meu pai é negro, então meio termo então tipo assim, o centro é na periferia a junção nossa origem, a gente vai olhar e porra uma pessoa da minha cor, com o cabelo igual o meu, tem uma origem igual a minha, meu pai não estudou, minha mãe estudou agora com 40 anos, que ela terminou o EJA sabe, e aqui não que vão ter pais que eram donos de fazendo que “escravizadão” meu pai, minha vó, aqui é o centro branco, foi construído pra ser bonito, para ter arvore.”[recorte do texto transcrito da entrevista].

“Então se existe o racismo, se existe todo esse elitismo a origem é aqui, entendeu porque é aqui que vivem as pessoas que queriam escravizar e escravizaram é aqui até hoje, então é isso meu sentimento com a cidade é esse as periferias é meu lugar, não pela questão de pobre de pobreza, mas sim minhas raízes de luta” [recorte do texto transcrito da entrevista].

Cris nos abastece de elementos identitários com a periferia e pensando se há uma identidade periférica nos revela:

“eu me identifico assim como você se identifica, eu acho a pessoa que quer voltar para periferia e fazer coisas por ela por São Mateus, né. Eu quero voltar para Tiradentes, ou São Mateus, Guaianases, mas acho que tem muitas formas, acho que tem gente na periferia que isso não é problema.” [recorte do texto transcrito da entrevista].

Os lugares frequentados a partir de sua mobilidade revelam que compreende a experiência sobre a óptica do que é mais capitalista ou não, para ele Cidade Tiradentes não depende da capital para ter lazer. Mas para se deslocar a outros espaços, é necessário ter dinheiro mesmo em espaços periféricos como Itaquera, quando quer ir ao shopping, cinema e lanchar. Outras atividades voltadas para o centro da cidade como o Anhangabaú, no Teatro Municipal, ou na Luz, na Sala São Paulo, mesmo que tenha a possibilidade de realizar atividades gratuitamente, a disponibilidade de mobilidade e os horários não favorecem o uso desse espaço por ele, como por exemplo, caso um concerto acabe 23 horas não consegue voltar para casa, pela disponibilidade do transporte público coletivo para Cidade Tiradentes.

Sobre a dimensão de mobilidade e sua infraestrutura e serviços, em relação

a sua segurança como que a depender do horário tem medo, pelos arrastões inclusive no metrô e nos ônibus, além das outras possíveis violências reverberadas na cidade, “cotidiano já é violento então a gente acaba se acostumando.” [recorte do texto transcrito da entrevista].

Durante um trecho do percurso indicou a observação da diferenciação das pessoas presentes em cada linha de metrô utilizada, algo importante destacado é como o problema público gera consequências de ordem privada, sendo parte cultural da população recorrer aos transportes privados para suprir uma demanda ilusória sobre a melhoria do espaço público e acesso a mobilidade.

“Aqui já muda o perfil das pessoas, nessa linha, na linha vermelha é mais gente como a gente aqui e mais gente mesquinha, pessoas saindo para o lazer eu não sei por que os trens são estranhos quem fica no meio não consegue pegar em nada, não é um trem para lotar. No final eu gosto de pegar transporte público, tem gente que me critica, mas eu gosto já me falaram que eu tava romantizando o transporte público, ele é eficiente só precisa ser melhorado, acho que as pessoas exageram a solução não tá em esvaziar o negócio, simplesmente abandonar o transporte público, “não vou usar o transporte público, vou ter meu carro minha moto” a solução é melhorar tornar mais democrático o acesso” [recorte do texto transcrito da entrevista].

O questionamento sobre a maioria da população não ter acesso à mobilidade ressalta que as alternativas privadas não solucionam uma problemática de cunho público assegurada por direito à população (mitigações de mobilidade urbana). Hoje o valor tarifário no município de São Paulo é R\$4,40, e o uso do transporte público coletivo pode acarretar privações a outras demandas essenciais. Desta forma, Cris destaca que em sua concepção:

“Por isso que eu falo é democratizar, porque se você tornar o bagulho caro você vai segregar as pessoas, ninguém vai querer andar, tipo trabalho vai porque a empresa paga agora tem empresa que não vai, e as pessoas acaba sendo aquela questão da fragmentação que você mercantiliza totalmente o acesso a cidade, a cidade depende totalmente da sua renda, ou você vai ter um carro ou vai ter dinheiro para pagar a passagem ou então você não sai do seu bairro, talvez a fragmentação passe por aí também” [recorte do texto transcrito da entrevista].

Continuando sobre a perspectiva dos instrumentos de mobilidade urbana, podemos evidenciar na análise a relação e percepção com o Monotrilho - Linha Prata. Cris informa que não sabe o que pensar sobre a sua eficiência, como um de seus interesses, gosta de acompanhar *blogs* de mobilidade urbana. Nesses sites há diversos comentários sobre o Monotrilho, em planejamento já há mais de 20 anos e que deveria estar ativo na Cidade Tiradentes em 2009, pontuando que:

“E mais o pessoal defende, mas eu acho muito errado porque o monotrilho em nenhum lugar do mundo é usado para transporte de massa, é usado para turismo transporte de pequenos grupos, esse monotrilho da Linha 15 Prata você deve saber mais do que eu até, vai ser o primeiro a ter uma capacidade de 80 mil pessoas no mundo, você sabe pegando ali de São Mateus já é assim, imagina quando chegar na Tiradentes com duzentas mil pessoas”
[recorte do texto transcrito da entrevista].

Articulando sobre a possível chegada em Cidade Tiradentes e as relações de transformações que já estão perceptíveis no espaço e na paisagem e a relação da via única, pensando que o Monotrilho em sua estrutura construtiva necessita de acessos e vias largas para sua construção. O que na paisagem de Cidade Tiradentes, em princípio na Estado do Iguatemi, não é possível identificar essa transformação sem que houvesse uma desapropriação em massa da população, o que abre uma discussão habitacional e de comércio.

“Não tem via, só a Ragueb Choffi que é uma via de acesso podre estreita, só faixa de carro e ônibus já ocupa a via toda, o que eu acho que vai rolar lá é o seguinte eles vão chegar vão tirar todas aquelas olarias, fábricas de tijolo, tudo ali vão tirar e vão tirar também as casinhas os comércios, vão tirar tudo e ampliar a via, pelo menos esse é o plano, colocar uma ciclofaixa no meio, colocar o corredor de ônibus e as estacas do monotrilho, só que cara aí que tá vai fazer tudo isso mas você não poderia colocar o metrô, só que eu acho que o metrô seria mais desapropriação ainda, o monotrilho ele corta a zona leste acho que deve pegar mais um milhão de pessoas” **[recorte do texto transcrito da entrevista]. [Salientando que, possivelmente, em sua perspectiva as pessoas não irão usar, de fato, o Monotrilho].**

Sobre a melhoria da mobilidade urbana, destaca a necessidade de um corredor de ônibus:

Eu acho que corredor de ônibus, metrô entendeu que não tem corredor de ônibus cara, isso é um absurdo, tem 250 mil pessoas querendo sair e só tem uma avenida, entendeu? Então o transporte único lá nem existe, não tem saída, tinha que ter uma via com corredor de ônibus para passar a milhão, se tivesse corredor de ônibus que ligasse Itaquera a Cidade Tiradentes, iria reduzir o tempo de transporte em de 50 minutos para 20 minutos, fácil [recorte do texto transcrito da entrevista].

FIGURA 23: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE CRIS NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO PARA BARRO BRANCO, CIDADE TIRADENTES, 2021



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2021.

O último tópico de análise refere-se à universidade, ponto focal da vivência de Cris, como estudante de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH) da Universidade de São Paulo. Toda essa dimensão perpassa vivências anteriores, como ressaltou que como:

“Ano de cursinho, fiz no Tatuapé é perto razoavelmente no cursinho da Poli; tinha uma bolsa muito boa 70% preço simbólico mesmo e eu saía de manhã, ali foi foda, aquela época que foi difícil cara 2019 aquela época a gente vivia na extrema pobreza naquela época a gente era muito pobre eu minha mãe e minha vó, só minha mãe trabalhava e minha vó tinha que comprar remédio pra ela, então a gente vivia do dinheiro que meus tios davam pra minha vó do da minha mãe e não sobrava pra muita coisa, por exemplo, eu saía de casa as 5 horas da manhã, e ia pro cursinho, e eu não trabalhei no cursinho porque queria muito passar na faculdade, aí eu ficava o dia inteiro sem comer, ficava das 5 horas da manhã até as 16 horas/17 horas e 30 minutos sem

comer um pão, eu emagreci quatro quilos, ia pro médico direito garganta inflamava a imunidade abaixou ai passei, foi muito difícil é cruel brutal”. **[recorte do texto transcrito da entrevista].**

“E o percurso é esse você cruzar São Paulo à São Paulo, com resistência e luta mesmo entendeu cruzar ponta a ponta para ocupar um lugar que é seu, mas que não foi feito para você, porque o campus da USP do Butantã foi planejado na ditadura militar [...] abrigar os pobres, dar moradia e onde a gente coloca eles Cidade Tiradentes, cada um num extremo foi tudo planejado não foi o destino entendeu”. **[recorte do texto transcrito da entrevista].**

“Por isso que eu falo que algumas coisas valem mais que entrar na faculdade, porque não me fazem sofrer é complicado, e o trajeto é de *fuder* tudo mesmo, entendeu é de ponta a ponta eu saio do extremo leste até o Oeste. [...] Eu morar na Tiradentes não é por acaso é programado, estar longe da minha faculdade é programado [...] você sabia que em Cidade Tiradentes a minha expectativa de vida é de 57 anos? [...] Você não perguntou, mas é por isso que eu faço geografia, para entender essas coisas”. **[recorte do texto transcrito da entrevista].**

FIGURA 30: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO CONJUNTO HABITACIONAL DE CRIS, CIDADE TIRADENTES, 2021



Elaboração Karina Malachias (2023)

Cris - Cidade Tiradentes

Homem negro de 20 anos, cursa Geografia na Universidade de São Paulo. Trabalha como Jovem Aprendiz na Faria Lima

IDA: Cidade Tiradentes ▶ Faria Lima

VOLTA: Faria Lima ▶ Cidade Tiradentes

Legenda

 Casa

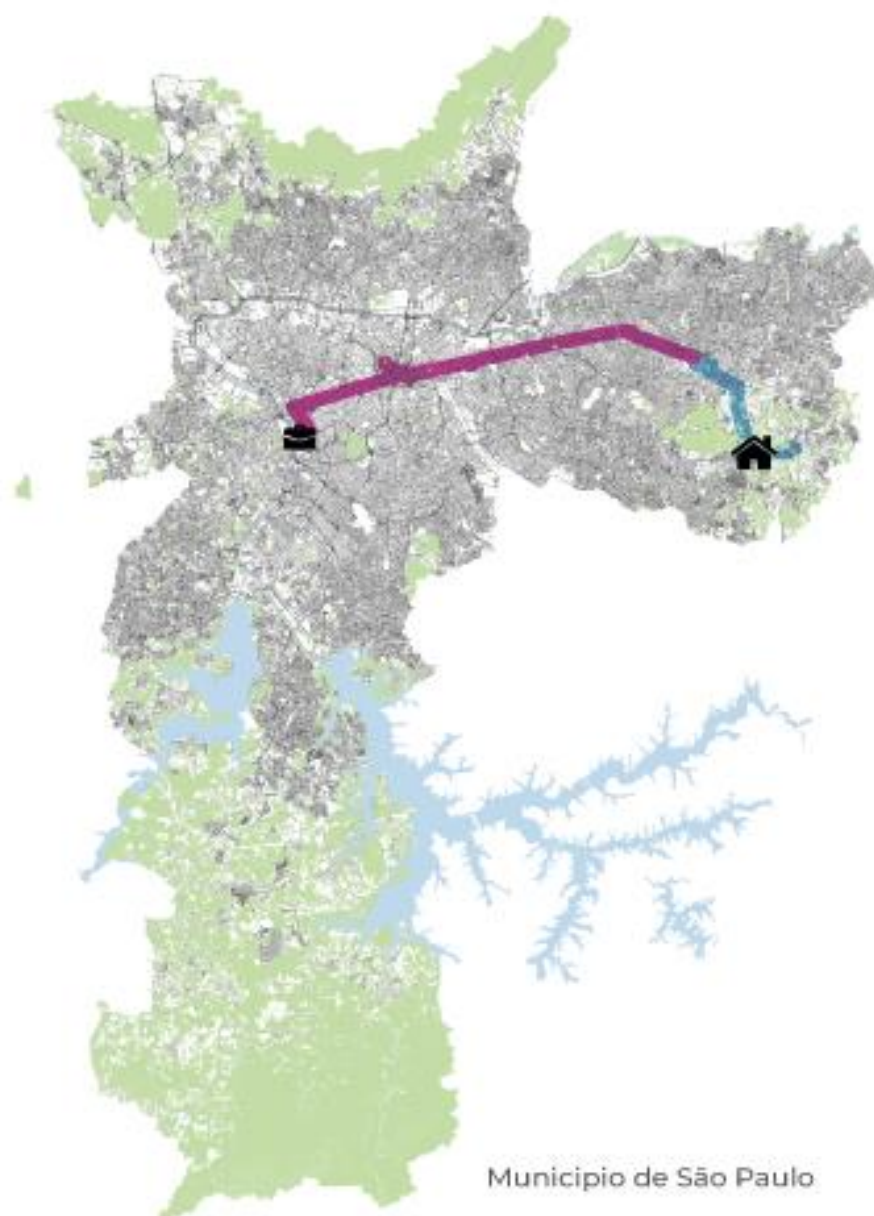
 Trabalho

 Trecho identificado

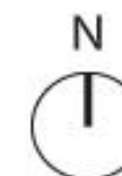
 Percurso monitorado de ida.

 Percurso monitorado de volta.

Elaboração e organização Cartográfica por SANTOS, Karina (2024)
Modelo elaborado por ZAMON, Julia Rossi (2023); Atualização SANTOS, Karina (2024)
Base para edição: ROSINI, Amanda (2020)
A partir de O'Way, Qgis (3.22.3) e Adobe Illustrator



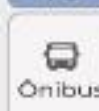
Município de São Paulo



T1 T2 T3

 Metrô  Metrô  A pé

T8 T9 T10 T11 T11 T12

 Ônibus  A pé  Metrô  Metrô  Ônibus  A pé

Distância Absoluta
de Percurso Urbano
Acompanhado
de 30,28 km

Tempo Aproximado
do Percurso Urbano
Acompanhado
de 4 horas 

"A Cidade Tiradentes
é um lugar que
pulsava vida [...] meu
centro é Tiradentes!"
[recorte do texto
transcrito na entre-
vista realizada em
2021]

"Eu cruzo São
Paulo, não tenho
nem um pouco
uma relação de
conhecer, a única
relação que eu
tenho é a janela
que eu olho lá fora."
[recorte do texto
transcrito na entre-
vista realizada em
2021]

"Eu tenho repulsa, fico com nojo
eu odeio tá aqui, quando tô aqui
minha playlist muda muito,
quando tô no ônibus ouço uma
música mais ambiente assim, e
fico na janela olhando, como Pink
Floyd, e quando eu chego aqui é
Racionais MC's e Facção Central,
essas porras pro ódio sabe, para
diluir o ódio então eu ouço muito
Rap." [recorte do texto transcrito
na entrevista realizada em 2021]

3.2 MARTA. O TEMPO

O percurso de **Marta** se iniciou em seu bairro Jardim Colonial em São Mateus. Anteriormente ao dia do percurso, foi marcado com a colaboradora o horário de sua saída para seu trabalho. Nos encontramos em sua casa às 5 horas e 30 minutos, a colaboradora pediu para que entrasse em sua casa pois estava terminando de arrumar seu filho de 6 anos para a escola, que precisava estar pronto para que pudesse ser levado pelo transporte escolar, que é contratado por não conseguirem levá-lo devido ao horário do serviço de ambos, tanto da colaboradora, como de seu esposo.

Às 6 horas da manhã iniciamos seu percurso acompanhadas de seu esposo. Como uma rotina cotidiana, ambas saem de casa para o trabalho no mesmo horário. O trecho sinalizado foi realizado com o carro particular da família. Seguimos em conjunto até a Avenida Aricanduva, próximo ao *shopping* Aricanduva, durante esse trecho relataram sobre sua rotina, a colaboradora assentou a importância de fazer parte do seu percurso de carro, pelo tempo e pelo conforto a mais que tem em relação ao transporte público que utiliza em seguida.

Ao longo do caminho observamos o trânsito diante de um ônibus quebrado em frente ao ponto de ônibus do *shopping* Aricanduva, local onde se dá um fluxo muito grande de passageiros e linhas de ônibus. Ao observar o ônibus, a colaboradora mencionou que:

“A gente costuma sair 6 horas pra gente conseguir sair pro trabalho tranquilo sem aperto, agora a gente sai 06:10 minutos, 06:15 minutos ou 06:20 minutos então aí a gente já pega trânsito daqui **[mencionando a Avenida Rio das Pedras]** até a Aricanduva e lá eu não consigo nem entrar nos ônibus, é a luta pra entrar e demora mais pra chegar, e eu entro as 8 horas.[...] **[durante o percurso vimos alguns acidentes e ônibus quebrados na Avenida Aricanduva de forma a dificultar o acesso a via]**[...] hoje tem um quebrado na Aricanduva **[mencionando o ônibus]**, então hoje não adiantou sair cedo vai pegar lotado do mesmo jeito. [recorte do texto transcrito da entrevista].

FIGURA 24: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO MARTA TRECHO NA AVENIDA ARICANDUVA, SÃO PAULO, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

Seguindo o trecho pela Avenida Aricanduva, seu esposo nos deixou alguns pontos passando pelo shopping Aricanduva, para embarcarmos no ônibus sentido Parque Dom Pedro. Especificamente, estamos no ponto de ônibus da loja Telhanorte, devido ao fluxo de pessoas, o ponto está cheio para o embarque nos ônibus, relatando que normalmente esperava em torno de a cada 10 minutos sendo necessário o controle de tempo para que não chegasse atrasada ao serviço. Descrevendo um como se dava sua mobilidade cotidiana, ressaltou as possibilidades de ônibus e sua escolha de embarcar na Avenida Aricanduva, de forma a otimizar seu tempo de deslocamento.

“Aqui agora eu pego outro ônibus daqui a gente vai direto pra firma. E faço esse trajeto com ele [seu esposo] porque eu economizo mais tempo, eu tenho duas opções aqui venho para cá justamente por isso pelas duas opções, então eu tenho o 4311 o Terminal São Mateus eu consigo pegar ele lá na Ragueb, só eu pego ele lá na Ragueb quando eu saio mais tarde lá eu consigo entrar dentro do ônibus porque até o ônibus é muito cheio lotado e aí eu pego um lá porque eu consigo entrar porque se eu sair 06:10 minutos ou 06:15 minutos de lá e vim pra cá e chegar aqui mais de 06:30 minutos eu não consigo entrar nos ônibus, aí quando eu saio muito tarde de lá passou de 06:10 minutos eu vou pra Ragueb pra mim conseguir entrar lá, porque lá eu consigo entrar.” **[recorte do texto transcrito da entrevista].**

À medida em que era aguardada a chegada do ônibus com a possibilidade de embarque, Marta descreveu sua mobilidade cotidiana, com seus filhos e nas

dimensões de trabalho e lazer evidenciando seu cotidiano é restrito ao trabalho, tendo seu tempo entre o deslocamento e o horário de trabalho restrito das 06:00 horas da manhã às 20 horas e 30 minutos da noite. Sendo toda rotina familiar permeada com os horários disponibilizados por ela e seu esposo.

“Olha, a nossa vida é muito corrida a nossa vida é mais trabalho do que lazer mas assim na [...] já é mais puxada mais corrido, aí chega em casa fica um pouquinho com as crianças e logo vai dormir porque no outro dia a gente tem que levantar cedo, aí eu já levanto cedo arrumo as crianças antes de ir pra escola eu levanto 5 horas da manhã me arrumo quando é uma 5 horas e 30 minutos eu levanto o meu filho e do banho nele tudo e arrumar ele pra escola e deixo ele pronto pra ir pra escola, quando é 6 horas antes de sair eu levanto a minha filha e deixo ela acordada e como ela tem 12 anos já se arruma sozinha, então 06:00 horas já deixo o meu filho arrumado pra escola e deixo a minha filha pra se arrumar pra ir na escola. e saio para trabalhar. E no final de semana a gente fica mais em casa, como na semana não dá tempo de fazer muita coisa em casa praticamente sábado é só cuidar de casa, limpar a casa, lavar roupa aí só fico com o domingo para descansar, de vez enquanto a gente sai quando tem condições de sair para algum lugar e a gente sai, ou fica em casa curtindo à família mesmo.” **[recorte do texto transcrito da entrevista].**

Em seu tempo livre para lazer procura fazer atividades com seus filhos, como passeio ao Aquário localizado na Avenida Jacu Pêssego em Itaquera, idas ao Parque do Carmo em Itaquera e até mesmo o *shopping* Aricanduva. Todas essas atividades eram realizadas com o carro da família, pois eram pais de duas crianças e precisavam de mais conforto para sair, comentou que algumas vezes não consegue realizar nenhuma atividade de lazer, não somente pelo custo, visto que só saem quando tem a possibilidade financeiramente de sair, mas também pelo cansaço do dia a dia.

Devido ao acidente ocorrido com o ônibus próximo ao *shopping* Aricanduva, todos os ônibus que passavam com destino ao trabalho da colaboradora não possibilitaram embarque devido a sua lotação. Observamos muitos passageiros no interior do ônibus espremidos na porta até dificultando seu fechamento. Marta, adiantou que isso ocorria diariamente e que era algo extremamente cansativo.

FIGURA 25: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE MARTA NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO PARA O TERMINAL PARQUE DOM PEDRO II, SÃO PAULO, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

Durante o tempo de espera do ônibus, observamos muitos ônibus passarem e que iriam para o destino da colaboradora, mas não tivemos a possibilidade de adentrar pois estavam lotados até a porta, onde muitos passageiros estavam espremidos quando ela se fechava. Depois de uma longa espera, conseguimos adentrar no transporte público coletivo, a colaboradora ressaltou que isso ocorre diariamente e é muito cansativo.

Ao conseguirmos adentrar no ônibus após a tentativa de embarque em outros, não conseguimos nos acomodar e se sentar nos bancos pois estava superlotado, como os demais que passaram anteriormente. O ônibus só diminui o fluxo passado pelo Terminal de ônibus do Belém, informando que era comum que muitos dos passageiros desembarcassem ali, possibilitando que pudesse se sentar e realizar a sua viagem de forma confortável.

Ao longo da conversa, destacou a mudança em relação ao antigo trabalho, onde trabalhava na mesma empresa que seu esposo e obtinha mais tempo para outras atividades, pois realizavam o percurso em 30 minutos de carro. Em seu trabalho atual

estava por volta de um ano e poucos meses, de forma em que ainda está se acostumando com a rotina entre o percurso de carro, o transporte público coletivo e o tempo levado durante o mesmo. Enfatizando como uma experiência negativa entre o tempo dedicado na sua ida e volta do trabalho. Relatando que a melhoria de sua experiência em relação a mobilidade disponibilizada e utilizado poderia decorrer a “ter mais ônibus, porque a quantidade de população que a gente tem nesse mundo aqui é muito pouco o que a gente tem mesmo que o ônibus passe de 10 em 10 minutos não é o suficiente” [recorte do texto transcrito da entrevista]. Em relação a estrutura interna do ônibus, salientou o melhoramento com a limpeza do espaço, principalmente devido à pandemia de Covid-19 “a gente sofre mais ainda, se você vê todo mundo pega no mesmo lugar, todo mundo passa a mão no mesmo lugar então eu acho que deveria que ter uma higienização mais adequada dentro de um ônibus, não basta só usar a máscara.” [recorte do texto transcrito da entrevista].

Acentua que as interações no transporte público coletivo não é nada facilitada e tranquila “sempre tem uma confusão, as pessoas não tem muita paciência e falta muito respeito com o próximo, sabe, muito.” [recorte do texto transcrito da entrevista].

Marta, aponta que a possibilidade do uso do carro para realizar o percurso é inviável devido ao trânsito, mesmo havendo as intempéries com o transporte público coletivo como o ocorrido no dia de seu percurso, ainda é a melhor opção mesmo com lotações e possibilidade de ônibus quebrados. Não considerando o carro como uma possibilidade para o trabalho, apontando os gastos e o tempo maior, fato que não compensa apenas pela comodidade ofertada no carro, como a privacidade.

Ao finalizar o trecho no ônibus, seguimos realizando uma caminhada de 5 minutos até seu trabalho, aceleramos a caminhada e Marta guardou seu *smartphone*. Chegando no estabelecimento acentuou “a rua onde a gente trabalha, aqui é considerado Brás a área dos cerealistas”, convidando ao entrar e tomar café com ela e os outros funcionários.

Devido ao tempo de percurso e o horário no qual a colaboradora iria retornar

para casa permaneci esperando em seu trabalho até a finalização do seu expediente.

FIGURA 26: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE MARTA LOCAL DE TRABALHO, BRÁS, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

Caminhamos até a Rua do Gasômetro chegando já embarcamos no ônibus para o Parque Dom Pedro. Chegando ao Terminal, atravessamos a passarela e seguimos para o terminal 2 onde embarcamos no ônibus Mercado, que faz seu trajeto até a Vila Prudente.

FIGURA 27: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE MARTA PASSARELA TERMINAL PARQUE DOM PEDRO II, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

FIGURA 28: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE MARTA NO TERMINAL VILA PRUDENTE, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

Suas escolhas para a volta permeiam a questão do tempo, destacando como o trecho mais cansativo realizado dando preferência a chegar mais rápido em casa do que optar pelo conforto, como por exemplo, ir sentada no ônibus e monotrilho.

“O percurso é cansativo bastante mesmo, porque acostumada ir de carro ir e voltar e de repente pegar um trajeto desse então assim mudou totalmente minha rotina, uma coisa que eu era acostumada a chegar e fazer alguma coisa ainda em casa eu não tenho mais pique, porque é tão cansativa a condução, eu já chego esgotada cansada mesmo” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**.

Em todos os trechos destacados na volta é possível observar a paisagem pelas janelas do ônibus ao monotrilho. Questionada sobre a percepção da paisagem, a colaboradora coloca que não tem costume de observar pelo fato de estar imersa ao celular, prática não única pois ao longo da viagem é possível observar os demais passageiros imersos em suas telas, conversando, assistindo vídeos, ou ouvindo músicas. Porém identifica uma distinção entre São Mateus e seu local de trabalho destacando a identificação com os espaços percorridos e a sensação de movimento para os mesmos espaços, na ida para o centro e na volta a São Mateus, não só por sua

parte, mas os outros passageiros presentes no transporte público coletivo.

“Eu identifico o movimento o ambiente, ambos pra mim parece um centro tanto o Brás da onde eu trabalha como ir pra São Mateus eu considero ir para o centro, porque todo mundo trabalha no Brás e parece que todo mundo mora em São Mateus, então assim da mesma forma que a gente pega trânsito pra ir pra lá a gente pega tudo cheio pra voltar, parece realmente que todo mundo mora lá, então pega ônibus cheio pra ir como pra voltar, eu considera como se fosse dois centros mesmo muito prédios poucas casas, mais prédios, comércio parece que a gente tá no mesmo lugar.” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**.

“Muitas vezes, eu tenho costume de sair correndo igual uma louca porque a vontade é tão grande de chegar em casa, pra mim chegar cedo é que nem eu falei pra você eu ainda tô me adaptando com o horário, eu ainda não estou acostumada a chegar tão tarde em casa por causa do outro serviço, então às vezes saio igual uma louca da firma, saio correndo ai vou pro ponto pego o primeiro, ai as vezes o ônibus tá lotado e eu entro no ônibus lotado porque eu quero ganhar tempo, às vezes eu consigo chegar em São Mateus 19 horas correndo que nem uma doida, mas com a língua pra fora” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**.

Sobre sua experiência com o Monotrilho - Linha Prata do metrô compreende como positiva, porém não faz seu uso constante durante todos os trechos devido à questão de estar na contramão para ir ao trabalho com ele. Principalmente no trecho do Parque Dom Pedro até o Brás, pois a via em que estávamos, a Rua do Gasômetro, é contramão sentido centro,

Acreditamos que seu acesso é facilitado devido a infraestrutura presente no Monotrilho, mesmo que anteriormente tivesse receios de utilizar por conta da altura. No período em que foi entrevistada, a última estação em funcionamento era São Mateus, a estação próxima a sua casa Jardim Colonial estava em teste para sua abertura, inaugurada em dezembro de 2021.

“[...] Tinha medo de andar nele, porque eu tenho medo de altura tinha pavor de andar nele, então eu só comecei a andar nele porque a necessidade falou maior, porque eu vi que ele é muito mais prático pra chegar em casa muito mais rápido, mesmo que demore a chegar ele é muito mais prático, e mais rápido aí eu enfrentei meu medo e agora não vou embora sem ele[...]” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**.

Devido a mudança de hábito e tempo em relação ao trabalho, deixou de realizar algumas atividades físicas como ir à academia. Chegando tarde em casa se sente cansada para fazer exercícios, porém lamenta pelo fato de ser fundamental para a saúde e porque se sente bem realizando atividades. Para substituir a falta de exercício ao descer na Estação São Mateus do Monotrilho - Linha Prata, percorre pela ciclofaixa a caminho de casa.

“como eu parei a academia eu tentei arrumar alguma coisa pra tentar substituir aí eu pego e desço andando, entendeu eu desço pela Ragueb, eu pego a pista que eles fizeram de caminhar de bicicleta aí facilitou bastante esse caminho, e às vezes é muito cansativo ficar esperando ônibus na Ragueb, porque tem um ponto que é muito cheio que é onde todo mundo pega pra descer a Ragueb, aí as vezes eu prefiro ir andando uma pra fazer um exercício mesmo, fazer uma caminhadinha pra ajudar e outro pra não ficar esperando porque às vezes a gente perde muito tempo esperando o ônibus” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**.

Mesmo sentindo receio pelo fluxo baixo de pessoas no caminho, de forma em que não utiliza seu celular ou às vezes liga para alguém para amenizar o caminho, durante este trecho apresentou as escolas de seus filhos na Avenida Ragueb Chohfi finalizando o percurso em sua casa no Jardim Colonial.

FIGURA 29: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE MARTA NA ESTAÇÃO DO MONOTRILHO JARDIM COLONIAL, SÃO MATEUS, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

FIGURA 30: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE MARTA NA SAÍDA DA
ESTAÇÃO MONOTRILHO SÃO MATEUS, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

Marta - Jardim Colonial, São Mateus

Mulher parda de 42 anos, casada e mãe de 2 crianças. Trabalha como Assistente de Vendas Centro de São Paulo

IDA: São Mateus ▶ Brás

VOLTA: Brás ▶ São Mateus

Legenda

 Casa

 Trabalho

 Tn° Trecho identificado

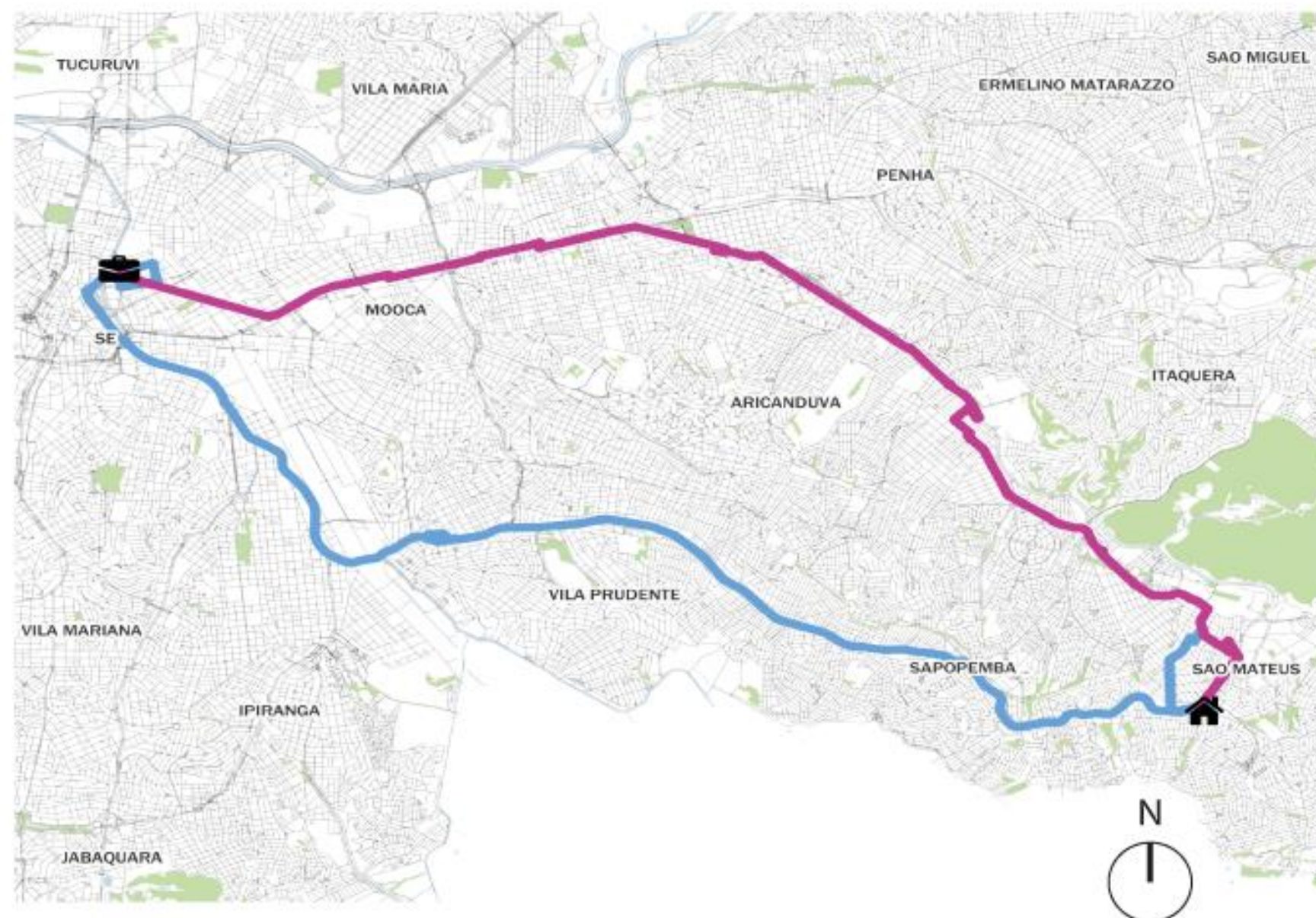
 Percurso monitorado de ida.

 Percurso monitorado de volta.

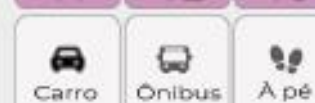
Modelo elaborado por ZAVONI, Julia Rossi (2023); Atualização SANTOS, Karina (2024)
Base para edição: ROSINI, Amanda (2020)
A partir de Q.Way, Qgis (3.22.3) e Adobe Illustrator



Município de São Paulo

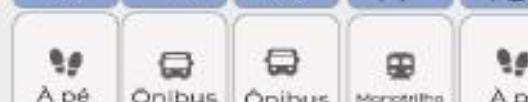


T1 T2 T3



Distância Absoluta
de Percurso Urbano
Acompanhado
de 32 km

T4 T5 T6 T7 T8



Tempo Aproximado
do Percurso Urbano
Acompanhado
de 3 horas

"Eu identifico o movimento, o ambiente, e ambos para mim parece um centro tanto o Brás de onde de trabalho, como ir para São Mateus, eu considero ir para o centro, porque todo mundo trabalha no Brás e parece que todo mundo mora em São Mateus. Eu considero como se fosse dois centros mesmo, muito prédios, poucas casas, mais prédios, comércio, parece que a gente tá no mesmo lugar". [recorte do texto transcrito na entrevista realizada em 2022]

"O percurso é cansativo, bastante mesmo porque acostumada ir de carro, ir e voltar e de repente pegar um tejeito desse então assim mudou totalmente minha rotina, uma coisa que eu era acostumada a chegar e fazer alguma coisa inda em casa eu não tenho mais pique, porque é tão cansativa a condução, eu chego esgotada cansada mesmo." [recorte do texto transcrito na entrevista realizada em 2022]

"[sobre o carro] Como temos filhos facilita até a condução para sair com os filhos, porque quando a gente não tinha carro a gente não podia sair, porque não tinha carro. Quando era para viajar, tipo para praia alguma coisa assim e a gente não tinha carro a gente acabava nem saindo, porque não dava para levar as crianças, e não cabia todo mundo e agora com carro não, a gente vai para onde quiser, se quiser viajar vai viajar." [recorte do texto transcrito na entrevista realizada em 2022]

3.3 JOANA. EDUCADORA PERIFÉRICA

O percurso acompanhado com a colaboradora **Joana** iniciou-se em sua casa às 06:30 minutos no Jardim Colonial em São Mateus. O primeiro trecho do percurso foi realizado ainda no Jardim Colonial, onde seguimos caminhando para a Escola Estadual João Camargo, escola da rede pública de São Paulo, onde realizava estágio docente como professora de Artes para jovens do ensino médio e no ensino de jovens e adultos (EJA).

“Uma das professoras falou quando eu estava estagiando ontem, ela comentou assim que as crianças tem um jeito diferente de falar com você quando você é professora delas e tá na rua, aí elas fazem questão de comentar assim, a professora não sei o que, já os adolescentes são muito mais retraídos assim, eles passam e fingem que nem te conhece e até teve um dia que eu tava descendo a rua e um deles fez a mesma coisa passou reto e nem não te conheço passou reto e nem olhou, tem umas aqui que moram aqui nessa vielinha e elas me viram e ficaram num buchicho assim “Não é a professora? É sim” aí elas gritaram “e aí, professora” e eu olhei mas fingi que não tinha visto também, aí eu olhei pra trás elas deram risada aí os outros também “nossa professora você mora aqui?” porque eu percebe que parece que a realidade pra elas, parece que o professor não é algo tão próximo.” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**.

Durante a caminhada refletiu como estava se sentindo, e como tinha sido sua jornada semanal com as crianças e adolescentes em que trabalha, neste trecho observamos bastante movimento por conta do horário escolar, muitas crianças e adolescentes com ou sem seus pais estavam seguindo o mesmo caminho que nós que durou por volta de 15 minutos, durante este período não foi necessário a espera no local nos encontrando sequentemente às 10:30 minutos, após o encerramento de suas atividades escolares.

Seguimos caminhando até a Estação São Mateus - Linha Prata modal de início de sua ida para a Fábrica de Cultura em Jova Rural, Jaçanã. As vias a serem destacadas até a estação de monotrilho foram a Avenida Mateo Bei e o Largo São

Mateus, cruzamento entre Avenida Sapopemba, Ragueb Chohfi e Avenida Mateo Bei, dando localidade à estação.

Durante o trecho a colaboradora falou sobre suas atividades e como se relaciona às atividades de trabalho voltadas para a perspectiva da metrópole de São Paulo, visto que morou durante a graduação em Bauru, interior de São Paulo, cursando Artes na Universidade Estadual Paulista. Problematisando as relações com o transporte público coletivo revela, e suas distribuições de infraestrutura e serviços nas periferias para atender a demanda da população e fluxo de acesso, acentuando pelos fluxos entre periferias e periferias, como no caso São Mateus e Cidade Tiradentes a indisponibilidade de acesso e precariedade de estrutura, remontam um cenário onde os fluxos perpassam em qual periferia comporta mais equipamentos.

“Trabalho em São Paulo é uma coisa muito louca, assim transporte a quantidade de gente e eu achei que o Monotrilho fosse até facilitar, não é que não esteja mas atender um pouco melhor esses trajetos de superlotação né essa curva precarizada e nossa meu você vê que agora eu percebi os acessos aqui do Monotrilho estão sendo usados pela galera da Cidade Tiradentes e Guaianases, Guaianases não porque teme estação lá, mas eu pensei assim que o de São Mateus ocasionalmente iria fluir melhor porque é uma outra quebrada vai direto pro outro ponto da cidade também mas aí não percebi que muitas pessoas da Cidade Tiradentes tão deixando de fazer o trajeto pra Guaianases ou pra Itaquera que era a primeira opção de transporte de Trem e Metrô pra virem pro Monotrilho, então eu saio de manhã aqui também e tem vários Cidade Tiradentes lotados, abarrotados de trabalhadores que vem pra cá a fazem essas baldeações, só que aí dependendo do local onde você vá aqui leva mais tempo porque daqui pra Cidade Tiradentes de ônibus pra cá de ônibus dura em média 40 minutos ou até um pouco mais dependendo do trânsito, e nossa tá tipo continua superlotado e é maior triste ver isso acontecendo porque parece que não supre a distribuição não alcança todo mundo não possibilita um acesso a metro a esses transporte público com mais dignidade.”
[recorte do texto transcrito da entrevista].

Diante ao contexto, sua rotina perpassa por um planejamento que abarque as demandas como trabalhadora a partir das Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, visto que anteriormente trabalhava como artista autônoma, trabalho que conseguia

realizar a partir da bolsa de auxílio que recebia da universidade, para manutenção de suas atividades e contas básicas. Desta forma obtinha sua própria rotina por meio de suas demandas de trabalho, assim como a possibilidade de se auto cuidar e frequentar espaços culturais, pelo tempo que havia disponibilizado para essas atividades. O fator dificultando era a questão da renda, onde não tinha estabilidade financeira como autônoma. Voltar para São Paulo requereu algumas questões com os valores do custo de vida, ao diferente do interior onde morava *“para que tipo não voltasse a pagar coisas absurdas e viver só pra trabalhar e pagar conta”* [recorte do texto transcrito da entrevista].

“Eu percebi que mano, meu tempo e disposição foi diminuindo sabe, disposição pra estudar, criar, gosto muito de criar sinto muita falta, trabalho como arte educadora de grafite, sempre trabalhei com grafite tipo desenhos ilustrações e de uma hora pra outra esse regime CLT mudou assim, eu tenho regras, horários, demandas, prazos, hierarquias no trabalho, compromisso também mais pautados e eu confesso que dei uma estranhada no começo, mas é isso é uma renda que eu consigo comprar material, ter o mínimo de estabilidade financeira para arcar com os gastar que eu quero ter e que eu preciso ter e seguindo assim o fluxo” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**.

Durante sua semana não consegue executar atividades em espaços distintos ao trabalho, deixando para o final de semana. Tendo a possibilidade de se reorganizar, para escolher o que pode fazer. Destaca que passou por um tempo acometida a doença, desta forma percebeu que estava vivendo um ritmo não saudável para sua saúde, desta forma iniciou a prática de Taekwondo e percebendo uma maior *“com qualidade de vida, disposição, produção de serotonina que é difícil importantíssimo, e morar sozinha é um processo muito solitário, tipo não que você somente escolha viver com sua solitude, sua própria presença é ótimo eu não tenho que dar satisfação ou comprar nada que exija muito de mim”*. [recorte do texto transcrito da entrevista]

Ao embarcarmos na estação São Mateus do Monotrilho - Linha Prata, reiteramos sobre a sua experiência no transporte público coletivo sua concepção de

Mobilidade, acentua que sua experiência é oscilante a depender do trecho e em qual modal está utilizando. No monotrilho se sente mais disposta por ser um transporte alto, conseguindo contemplar a paisagem *“eu consigo ver a cidade, consigo ver o céu, o clima como tá, apesar de às vezes me sentir um pouco incomodada irritada com esse fluxo de coisas, essa coisa massacrante que é as horas de trabalho e aí aqui eu acho que é mais tranquilo pra mim, consigo levar mais numa boa”*. [recorte do texto transcrito da entrevista]. Distinto de sua postura em relação a Linha Azul do metrô, em que se sente confortável por estar inserida num túnel, com muitos reflexos de propagandas.

“E chegando no Metrô da Linha Azul já muda assim, porque o Metrô é totalmente subterrâneo, eu não consigo ver nada tenho a sensação de tá dentro da terra caminhando, sem luz natural, você não vê nada lá fora só vê propaganda e aí isso já me causa angustia, eu percebo o quanto fico angustiada sabe emocionalmente assim do tipo parece que nunca chega, eu fico ansiosa dentro do Metrô é um espaço gelado, me irrita muito mais do que o simples fato de ter que lidar com essa precariedade do transporte” [recorte do texto transcrito da entrevista].

Continuando sobre a perspectiva das transições de modais, Joana refere-se que as mudanças afetam sua percepção e bem-estar durante seu tempo de deslocamento. Perspectiva acentuada em seu trabalho que exige mentalmente fisicamente uma vivência exaustiva por conta de diversas relações entre a realidade das crianças e dos jovens no qual trabalho e a locomoção na cidade evidencia que *“eu acho que o transporte em si me dá uma quebrada no emocional”* [recorte do texto transcrito da entrevista], facilitando as variações de sensações como o bom humor e a falta do mesmo, a partir de uma experiência que pode perpassar no transporte público coletivo, distintamente dos dias em que não precisa se deslocar de casa ou se desloca sem o sentido casa-trabalho-casa.

Para intermediar as situações desconfortáveis advindas em determinados modais Joana destacou algumas atividades como ouvir música, ler livros ou desenhar mas destaca *“já tentei desenhar mas eu me sinto um pouco retraída, mas eu fico na leitura e música mesmo e observando tudo, fazendo amizade às vezes, o pessoal senta*

do lado ai você vai trocando ideia e quando vai perceber já tá trocando ideia 1 hora de trajeto sabe.”.[recorte do texto transcrito da entrevista]. Referente a conversar com pessoas como uma forma de interação, destaca que conversando quando se sente confortável ou alguém direciona uma fala para ela e a conversa flui com as mesmas ideias, sendo um hábito tranquilo em determinados momentos.

Suas experiências com modais de mobilidade ativa refere-se a uma prática adotada no interior e que aqui em São Paulo é realizada somente no bairro, porém seu uso não é recorrente. Assim como caminhadas, é realizada quando estão perto da sua residência e é necessário se deslocar, mas reforça que quando há trajetos maiores faz o uso de ônibus e metrô. Em relação ao uso de carro ou Uber, acentua que só nas necessidades e o carro só quando realiza atividades com seus pais, sendo seu principais modais acentuados no transporte público coletivo.

As principais práticas de atividades realizadas no bairro são ir ao salão de cabeleireiro de um amigo, suas amigas, taekwondo e para o consumo uma vez por mês vai ao mercado principalmente o Atacadão Assaí. Em sua relação com o quesito de segurança, Joana destaca que se sente bem em casa sendo uma grande surpresa. Pensando no contexto em que anteriormente à sua volta para São Paulo posterior a pandemia, relembra como que se dava a sua experiência no interior de São Paulo vivência em que destaca que poderia usufruir de experiências e possibilidades que só uma classe média em uma cidade poderia obter, como por exemplo, não se sentir coagida ao andar na rua e não sente medo por ser mulher uma realidade que coloca como distinta a realidade que está presente em uma cidade como São Paulo. Revela sobre uma experiência que obtém cotidianamente, que faz com que se sinta ameaçada por homens em suas caminhadas para sua casa. Algo que traz o contraste nessa narrativa, em relação a espaços onde circula e tem pontos de prostituição se sente ameaçada diante aos assédios que é submetida cotidianamente e ao tornando um local de medo e nocivo em sua concepção. Mas, acentua que Jardim Colonial é um bairro tranquilo, e se sente *“bem acolhida pelos moradores de lá, os vizinhos as pessoas que*

trocam ideia comigo, conversam comigo aquela coisa super bairro e super afetuosa, porque a maioria desses vizinhos vizinhas são mulheres também mulheres pretas e elas sabem que eu moro sozinha e elas fazem uma manutenção de cuidado comigo mesmo”[recorte do texto transcrito da entrevista]., como em Cidade Tiradentes onde vivenciou parte de sua vida até sua mudança para universidade.

“Aqui eu me sinto um pouco mais ameaçada pelos manos que passam na rua tipo com caro e assobiam param, e aí próximo de casa virou um ponto de prostituição e aí sempre quando a gente passa ali os caras não podem ser nenhuma mulher que eles buzina encham o saco, já teve um caso que o cara passou do meu lado bem devagarinho e aí eu percebi e isso já era de madrugada e enfim passei aquele susto, mas ele foi embora, enfim em relação a momentos mais tardios 1 hora da manhã né e acho que em qualquer espaços pra mulheres acabam se tornando meio nocivo.” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**.

“É um bairro que eu me encontrei muito me sinto em casa porque é muito semelhante com **Cidade Tiradentes** onde eu conheço é bem mais tranquilo inclusive.” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**.

As semelhanças entre a o pertencimento sobre a periferia é marcante a Joana, para ela as relações entre semelhanças e diferenças consistem em dinâmicas observadas pelo fluxo de atividades presentes. Por ter nascido em Cidade Tiradentes, não se sentia tão acuada em relação a ter medo do local e ao mesmo tempo desenvolveu um estado que diz *“experiência um pouco mais ligeiro assim, eu sabia por onde andar, por onde não andar, qual horário andar ou não, qual o melhor trajeto para voltar pra casa, qual o melhor horário, eu conseguia avisar alguém que eu estava chegando e a pessoa me esperava é fora isso também”* [recorte do texto transcrito da entrevista] discutindo a relação com São Mateus. Em Cidade Tiradentes percebe-se que há movimento a todo momento, “rolês”, bailes, festas se consolidando em um “é centro cultural”.

Em São Mateus tem a sensação de que as atividades estão mais restritas como um centro comercial, que em determinado horário de noite você não vem mais

ninguém nas ruas. Em Cidade Tiradentes a qualquer horário entre o dia e a noite sempre há movimento de jovens crianças adultas nas ruas, algo que precisou se adaptar quando foi morar no interior.

Um ponto crucial que se intermedia também na fala de Cris colaborador citado acima em que a cidade Tiradentes era seu centro onde emergia sua energia, de forma que para ele irradia a luz e é seu ponto de partida e para Joana é um centro cultural. No caso de Joana temos um percurso muito particular pois a colaboradora é a da Cidade Tiradentes e moradora de São Mateus e durante o seu percurso realiza para ir a outra Periferia Jova Rural no Jaçanã, desta forma consegue presenciar distintas formas de Periferia. Joana, destaca como um ponto crucial a diferença das periferias até dentro das próprias periferias, como exemplo, *“que existe uma grande diferença, por exemplo, vamos supor nas quebradas das periferias tipo pra conhecer o Jova Rural realmente tem um aspecto rural tipo, é totalmente diferente o território do Tucuruvi e Jaçanã é muito íngreme é muita subida e descida e aí você vai perceber um pouco como é a paisagem principalmente”* que é uma parte composta por:

“É uma ocupação se eu não me engano que aconteceu em 2010/2013, mas posso tá enganada também mas é uma ocupação bem antiga já, um dos funcionários da Fábrica, que é um dos mais antigos assim ele mora aqui dentro, aqui em cima e ele comentou que ele viu o processo de construção da Fábrica né e tal, e quanto isso foi mudando e hoje ele é professor lá dentro, maior legal, ele via a construção da Fábrica da janela da

casa dele, e aí hoje ele tá aula de iniciação artística pros menorzinhos.” **[recorte do texto transcrito da entrevista].**

No trecho indicado no metrô Tucuruvi que fica interligado com o shopping Tucuruvi, foi realizada uma caminhada de minutos em seu interior, a colaboradora parou em uma loja vegana e vegetariana para comprar um lanche, revelou que tem dificuldade de comer na rua por ser vegana e que naquele espaço ela consegue comer, mas que se sente claustrofóbica tendo que percorrer o shopping para chegar ao terminal.

FIGURA 40: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE JOANA TERMINAL TUCURUVI EMBARQUE PARA JOVA RURAL, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

FIGURA 41: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE JOANA PAISAGEM MORRO JOVA RURAL, JAÇANÃ PELO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

FIGURA 32: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE JOANA MORRO JOVA RURAL, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

FIGURA 33: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE JOANA FABRICA DE CULTURA JAÇANÃ, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

Diante da longa distância que percorremos, não seria viável a volta para a casa, desta forma a colaboradora convidou para acompanhar suas aulas na Fábrica de Cultura, as aulas foram destinadas às crianças em torno de 12 a 15 anos, e neste dia estavam trabalhando na aprendizagem do grafite.

O percurso da volta iniciou-se às 17 horas período em que acaba o período de aula nos ateliês que a colaboradora coordena como educadora, ao saímos da Fábrica de Cultura caminhamos até o ponto de ônibus onde tinha alguns colegas de trabalho, ao pegar o ônibus nos sentamos facilmente diferentemente da ida onde todo o caminho percorremos em pé no ônibus. Neste percurso A colaboradora falou um pouquinho sobre a sua relação com os seus alunos, e a sua dificuldade como Educadora ao ver a realidade em que muitas das crianças ali presentes se encontravam visto que muitas das crianças estão em estado de vulnerabilidade social e psicológica, isso sensibiliza muito a colaboradora que compreende a educação de forma transformadora.

Chegando ao trecho destacado pela Linha Azul e Verde do metrô, tivemos dificuldade em prosseguir o percurso por conta de paradas técnicas do metrô, na baldeação da estação Ana Rosa Linha Verde do metrô sentido a Vila Prudente, gerando uma aglomeração de passageiros ao embarque no vagão, não foi informado qual teria

sido o problema técnico que estava ocorrendo nas estações, e só foi possível embarcar segundo vagão devido a sua lotação, esperamos por volta de quase 10 minutos para sair da estação mesmo com velocidade reduzida, o espaço do vagão estava lotado, e conseguimos encostar na porta para não sermos carregadas pelos passageiros que estavam tentando entrar no vagão já lotado. A colaboradora disse em alguns momentos que estávamos em um dia atípico, mas que esse era o sufoco que o trabalhador era sujeitado diariamente.

“Já pensou na teoria da conspiração contra o trabalhador brasileiro, nossa não aguento não quinta-feira, acho que eles deveriam avisar nas estações olha estamos com a velocidade reduzida, tem problema aqui foda que eu nunca sei o que pensar assim eu lembro que na Sé antigamente quando eu era mais nova assim, acontecia esses casos do metro para era porque sempre tinha caso de suicídio e aí sempre parar e hoje em dia quando acontece isso eu nunca sei se é problema técnico ou se é um caso desses sabe, porque infelizmente acontece muito.” [recorte do texto transcrito da entrevista].

FIGURA 34: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE JOANA PASSAGEIROS AGUARDANDO O FUNCIONAMENTO DOS TRENS NA ESTAÇÃO ANA ROSA, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

FIGURA 35: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE JOANA LOTAÇÃO DOS VAGÕES NA ESTAÇÃO DE METRÔ ANA ROSA, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

Durante o trecho em que estávamos seguindo em direção a Estação do Monotrilho de São Mateus, a colaboradora se demonstrou cansada pelo seu dia e desta forma se manteve mais introspectiva devido ao cansaço, ao chegarmos em São Mateus caminhamos até sua residência, e ao mesmo tempo em que havia um movimento o trecho em que passamos estava bem deserto, algo que a colaboradora falou que dá um pouco de receio por situações de assédio e que tem determinadas áreas ou ruas ela só caminha se vê um movimentos das mulheres que estão trabalhando na rua, que mesmo sendo uma área estigmatizada pela atividade ali exercida por elas ainda se sente mais protegida passar por lá a depender do horário.

FIGURA 36: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE JOANA PAISAGEM MONOTRILHO ENTRE ESTAÇÃO SÃO MATEUS E JARDIM COLONIAL, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

FIGURA 37: REPRESENTAÇÃO COMENTADA DO PERCURSO URBANO ACOMPANHADO JOANA, 2024

Joana - Jardim Colonial, São Mateus

Mulher negra de 24 anos. Estudante de Artes Visuais na Universidade Estadual Paulista. Educadora e Artista Visual

IDA: São Mateus ▶ Jaçanã
VOLTA: Jaçanã ▶ Cidade Tiradentes

Legenda

- Casa
- Trabalho

- Tn° Trecho identificado
- Percurso monitorado de ida.
- Percurso monitorado de volta.

Elaboração e organização Cartográfica por: SANTOS, Karina (2024)
Modelo elaborado por ZANON, Julia Russi (2023); Atualização SANTOS, Karina (2024)
Base para edição: ROSINI, Amanda (2020)
A partir de O.Way, Qgis (3.22.3) e Adobe Illustrator



Município de São Paulo



T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7
À pé	À pé	Monitrlho	Metrô	Metrô	À pé	Ônibus
T8	T9	T10	T11	T11	T12	
À pé	À pé	Ônibus	Metrô	Monitrlho	À pé	

Distância Absoluta de Percurso Urbano Acompanhado de 55 km

Tempo Aproximado do Percurso Urbano Acompanhado de 4 horas

"A relação sobre as quebradas, assim eu não sinto hostilidade lá na Jova Rural, porque eu vou de uma periferia a outra, então lá eu de frente com realidades muito próximas as minhas e com o mesmo ambiente que eu já vivo e tenho dado aula. Por exemplo, então eu não tipo assim, não sinto tanta hostilidade, por exemplo, se eu trabalhasse na Faria Lima, numa Linha Amarela". [recorte do texto transcrito na entrevista realizada em 2022]

"A minha experiência pessoal ela oscila muito, porque aqui no metrô eu me sinto um pouco mais disposta a fazer esse trajeto, porque é um sistema de transporte no alto, eu consigo ver a cidade, consigo ver o céu, o clima como tá, apesar de às vezes me sentir um pouco incomodada, irritada com esse fluxo de coisas, essa coisa massagante. E chegando no metrô da linha azul, já muda, porque o metrô é totalmente subterrâneo, eu não consigo ver nada tenho a sensação de tá dentro da terra caminhando, sem luz natural, você não vê nada lá fora só vê propaganda e aí isso me causa angústia, eu percebo o quanto fico angustiada sabe emocionalmente [...] eu fico ansiosa dentro do metrô é um espaço gelado, me irrita muito mais do que o simples fato de ter que lidar com essas precariedades do transporte". [recorte do texto transcrito na entrevista realizada em 2022]

3.4 DANTE. A PERIFERIA OBSERVADA PELAS SUAS TRANSFORMAÇÕES

Dante, de 34 anos e **morador** de Jardim Tietê, São Mateus, trabalha como professor na Rede Estadual de Ensino de São Paulo, atuando conjuntamente como pesquisador no CPDoc Guaianás e educador popular na UNEAFRO nas periferias da Zona Leste de São Paulo. Seu percurso foi realizado em São Mateus e intermediações. Sendo o primeiro bairro no Jardim Colonial e o segundo na Santa Adélia, antes situados em São Mateus.

Ao descrever sua rotina, destacou o dia escolhido para realizar o percurso como o mais cansativo, pelo período em que se desloca pelas duas escolas onde trabalha. Mesmo tendo realizado caminhos e rotas para sua rotina ser menos cansativa, desta forma a atuação nas escolas a depender do dia é a partir de uma estratégia para otimizar seu dia “*a desvantagem é o cansaço de andar embora seja um caminho curto*” [recorte do texto transcrito da entrevista]., além da questão com a disponibilidade de passagens utilizadas.

“Hoje eu acho que é um dos dois dias que é mais cansativo, porque no mesmo período da manhã como terça e sexta eu passo por duas escolas, [...] mas são caminhas que eu fiz uma estratégia para a rota fica menos cansativa né ou pra ter alguma vantagem, hoje por exemplo, mesmo que eu vá pra duas escolas eu gasto duas passagens eu não gasto três, porque o Zanelatti ele é passível de eu ir a pé, e sair dele também”[**recorte do texto transcrito da entrevista**].

Seguindo para a Escola Estadual Zanelatti a perspectiva de caminhada do colaborador é de 30 minutos para não correr riscos e imprevisto de atrasos mesmo que o trecho necessite um tempo menor ao que dispõe. Atua como professor nessa escola desde o início de 2021, anteriormente trabalhava como auxiliar administrativo na Universidade de São Paulo (USP) durante 5 anos, até entrar no mestrado na área de História e iniciar sua atuação como pesquisador e bolsista, proporcionando sua atuação na educação principalmente popular na UNEAFRO no Iguatemi, desde 2016 em conjunto ao coletivo que trabalho apoiado pelo financiamento do Projeto da Secretaria da Cultura, da Cidade de São Paulo.

FIGURA 38: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE DANTE PONTO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NO JARDIM NOVE DE JULHO, SÃO MATEUS, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

Sua rotina de deslocamento para seu trabalho como educador popular é tido como menos cansativa pela possibilidade de estar atuando em um espaço onde tem mais afinidades com as pautas e pessoas, diferentemente da escola. Exemplificando por uma situação ao qual estava pensando no dia, durante a caminhada mencionou que na noite anterior uma de suas amigas familiar passou por um acidente vascular (AVC), e sobre a impossibilidade de faltar a aula por conta de ser categoria O e não poder dedicar esse tempo em conjunto a sua esposa para dedicar o tempo a cuidar dela, *“como categoria O a gente tem esse problema ela tem esse forma de contratação tem algumas garantias que muitas outras e serviço público não tem, então ela não é 100% problemática a gente tem direitos aí que até no contexto*

que a gente tá com muita reformas trabalhistas, a gente tá aqui bem mas neste quesito falta atestado é um pouco complicado, qualquer coisa você perde o contrato se exceder um número pequeno se não me engano são 5 atestados por ano”[recorte do texto transcrito da entrevista].

No ano anterior revelou que ficou doente, afetando drasticamente sua rotina comentando que era possível também diante a esse contexto realizar uma pesquisa sobre os percursos hospitalares pois *“todo mundo com dificuldade de locomoção [...] são coisas bem loucas assim tem dia que nem ônibus você consegue pegar dependendo do lugar a gente ainda consegue ter uma renda que aberta isso, e tem gente que não e fica mais doente pra chegar no lugar.”* [recorte do texto transcrito da entrevista]. Devido às localidades onde se situam os equipamentos de saúde da cidade de acordo com suas especificações para o atendimento da população e os meios de transporte privados como o Uber acentuando o valor caro e a impossibilidade de boa parte da população ter acesso a esse serviço.

Ao chegarmos na porta da escola Dante comenta sobre o estigma dentro das escolas em relação aos alunos. Pela sinalização de possíveis violência dentro do ambiente escolar e a área que a escola está inserida. Ao encontrá-lo na saída, seguimos caminhando até a Avenida Mateo Bei, onde iremos embarcar no ônibus São Rafael com destino a Santa Adélia. Caminhando ao ponto de ônibus, relatou sobre como se dava sua mobilidade fora de circulação casa-trabalho- casa. Confidenciando que ainda nas suas atividades havia uma prospecção da vida durante a pandemia, de forma que por um tempo se restringia apenas a atividades em sua casa, ressaltando que a entrevista foi realizada ainda em um momento de transição entre o estado pandêmico e de maior circulação pela população.

FIGURA 39: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE DANTE NO FAVELA DO NOVE DE JULHO - SÃO MATEUS, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

Seu consumo era parcialmente restrito a Avenida Mateo Bei, área com centralidade de comércio em São Mateus, ainda narrando sua experiência na pandemia, coloca que ele e sua família se ateve ao básico e grande parte consumiu de forma online, como roupas, acessórios para casa, escritório e eletrônico por conta das atividades *online*.

“Lazer, a mobilidade foi por muito tempo praticamente do quarto, sala, tv e sair um pouco pro quintal ir pra casa da minha mãe de vez em quando que ela mora no Iguatemi, no Boa Esperança. Anteriormente circulava em muitos espaços de cultura, conciliando com as atividades realizadas também com o coletivo em que é atuante, espaços como a Casa de Cultura de São Mateus, São Mateus em Movimento, Sarau do Vale, Comungar, Ocupação Coragem, além das áreas que executa atividades voltada para cultura, memória e patrimônio, na Casa de Cultura Hip-Hop, Pombas Urbanas em Cidade Tiradentes, Biblioteca Solano Trindade. Antes de 2016, quando eu era estudante da USP eu frequentava muita a Avenida Paulista era o lugar que eu mais frequentava, Parque do

Ibirapuera, pra andar de bicicleta hoje eu vou mais no Parque do Carmo e no Sesc próximos, e esporadicamente eu vou na Paulista e quase nunca no Shopping Aricanduva, mas quase nunca mesmo.” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**.

Recorda de sua mobilidade a esses espaços em conjunto a práticas que permearam a sua vida, sinaliza que quando está com sua esposa costuma realizar as atividades de carro e sem ela de transporte público coletivo, por não tem habilitação. Atualmente utiliza a Monotrilho Linha -Prata do Metrô, como por exemplo, para ir a Paulista, em atividades anteriores a implementação do monotrilho e sua inauguração, ia a muitas manifestações de ônibus e metrô entre a Praça da República, Consolação e a própria Avenida Paulista, porém com a pandemia essas práticas se arrefeceram, ao sair da pandemia releva outros interesses, principalmente ligados a geografia:

“Isso que você tá vendo agora das escolas ou que eu falei do cursinho e do CPDoc, eu tô me reencontrando revendo assim quais são meus lugares prioritários e como eu chego neles, mas assim dá principalmente no período do mestrado que eu encerrei ano passado é por incrível que parece por mais que eu fosse a USP sei lá duas três vezes na semana, toda minha mobilidade de lazer e outras coisas tava por aqui diferente da graduação que foi há 10 anos atrás que eu andava muito pelo Rio Pequeno, pelo Butantã pelos bairros ali ao redor, então meu meio mudou, mudou muito tive época na vida de ensino médio que eu vivia em São Bernardo e Santo André, porque eu estudava em São Bernardo, olha lá a perua. Depois dessa época foi mais Butantã, bar no Butantã, república no Butantã de amigos e tals essas coisas.” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**.

Ao embarcarmos no ônibus Dante seguiu mencionado sobre sua mobilidade citando a descoberta do ônibus a partir do aplicativo Moovit, voltado para uso de trajetos e disponibilidades de ônibus. Detalhadamente sobre a sua experiência no transporte público coletivo, durante a pandemia por conta dos protocolos de saúde pública, uma das mudanças era que lia muito e agora prefere não ficar pegando nos livros de forma que não lê tanto mais, assim como busca pegar ônibus sem ar-condicionado pela questão da ventilação.

Mesmo realizando percursos curtos por São Mateus, e outros bairros da zona leste no fluxo centro-periferia fora de horários de grande fluxo “horário de pico”

é possível ter mais comodidade em relação a aglomerações. De forma em que consegue observar a paisagem e os espaços, algo que tem interesse por conta de seu mestrado e atuação no coletivo CPDoc Guaianás.

“Eu comecei a observar mais o que a gente tem em cada espaço em cada território, então eu tô muito observador no ônibus assim, ou quando eu tô no monotrilho quando tô num lugar mais alto, fico tendo aquela visão de mapa, porque eu pesquisei muita planta no mestrado, quando te mandar dissertação você vai ver que eu peguei bastante planta, então assim eu tô observando muito o espaço de várias formas, o que há no espaço, como ele é ocupado então meio que a distração no transporte mudou pra outra coisa.” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**.

A partir da sua leitura sobre os espaços pela perspectiva acadêmica durante o percurso trouxe para o contexto do percurso algumas informações sobre a mudança e dinâmicas do espaço em São Mateus. Salientando que pela paisagem e o espaço procura evidenciar coisas que ninguém vê, no exemplo de sua pesquisa constatou a aproximação da estrada do Oratório de São Mateus até as proximidades de Santo André, em uma linha que se direcionava a Santa Adélia ainda numa espacialização rural, que hoje não conseguimos observar com maior exatidão sobre uma historicidade apagada nas formas urbanas presentes no bairro. Assim como outras dinâmicas espaciais presentes na mesma avenida, no caso na Mateo Bei.

“Eu peguei esse ônibus quase na parte mais baixa da Mateo Bei, ali você tem mais coisas de mecânica é de autopeças enfim, é uma área mais digamos menos dinâmica, entre aspas e tem lá os bordéis a igrejas tudo junto que é até engraçado, um bordel um bordel, uma casa de DST/AIDS enfim que é interessante e a igreja evangélica coisas assim que são meio, que você fica pensando nos valores na moral que tá envolvida naquilo ali e na questão da saúde também é mas do Jardim Tiete pra cima você começa a ter mais concentração de lojas de serviços, de tudo que você possa imaginar é onde essa Avenida fica parecida com o centrinho de São Miguel, Itaquera e até um pouco com a Celso Garcia em alguns momentos lojas de roupas, de eletrônicos.” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**.

Durante o percurso percebe a mudança entre as tipologias de habitação, já chegando na Santa Adélia percebe que é um bairro mais próximo às antigas vilas

operárias, como a Mooca, Vila Prudente e Vila Alpina, com casas mais baixas, com portões baixos e telhados de lajotinha onde a maioria dos moradores são pessoas idosas. Distinto ao local onde dá aulas outros dias da semana, com a configuração de tipologia a partir da COHAB e CDHU, predominante nas localizações do Teotônio Vilela, Fazenda da Juta, dentre outras áreas periféricas em que circula. Apesar da predominância tipológica, é possível observar atores de construção realizada por mutirões. No caso da Escola Nicarágua evidencia uma *“perto do Monotrilho [Fazenda da Juta] então tem essa junção perto do Monotrilho, Fábrica de Cultura, ETEC então ali já tá quase é uma centralidade cultural e de mobilidade se você for olhar, não sei se tem esse termo área central de mobilidade né que é uns conceitos que vocês e urbanistas podem trabalhar”* [recorte do texto transcrito da entrevista].

Em destaque as observações referentes à implementação do Monotrilho Linha-Prata, foi questionado sobre as mudanças perceptíveis por ele no bairro, e como entende as mudanças

de sua implementação. Dante destaca que em avaliações de especialistas a área deveria ter um meio de transporte coletivo de massa, de forma que o Monotrilho representa isso, concordando com a demanda. A perspectiva de chegada a Jacu Pêssego e possivelmente em Cidade Tiradentes, é necessário para o contingente da população um meio de transporte de alta capacidade.

“Mas, ainda assim esse formato eu já acha que ele possibilita deslocamentos difíceis de você fazer de outra forma com metrô e ônibus, ontem mesmo eu fui pro Hospital do Servidor lá na Aclimação e eu cheguei aqui dentro de 1 hora pegando Linha Azul, depois Linha Verde e o Monotrilho então assim ele facilita muito a chegada em mais de uma centralidade, eu brinco, eu brinco não eu falo que pra chegar na Paulista é um grande atalho que ele dá, mas ele é possibilita também essa circulação com a Linha Azul, um pouco desse eixo Norte-Sul também, é um caminho que eu não experimentei mas estou planejando é experimentar porque eu vou fazer uma formação para professor na Prefeitura lá em Capão Redondo, então eu devo fazer a integração da Chácara Klabin com a Linha Lilás e isso já abriu uma outra perspectiva, talvez eu nem aceitasse fazer a formação por causa dos meus horários de escola e a dificuldade de chegar lá, mas como eu sei que tem essa possibilidade de integrar com a Linha Lilás a partir do Monotrilho da Linha Verde, eu assim já consigo ter esse planejamento de fazer atividades na Zona Sul porque pra mim também que trabalha com grupo cultural é essencial, porque na Zona Sul é onde tem muito

possibilidade de intercâmbio cultural, então é esse é um caminho que nesse volta de pandemia eu vá colocar nas minhas rotas assim.” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**.

Ao questionar sobre a experiência de expansão do Monotrilho o acesso a novos espaços ou mesmo havendo uma dificuldade no acesso sempre foi uma possibilidade frequentar espaços distintos. Para exemplificar seu acesso deu um exemplo referente ao Arquivo Municipal de São Paulo.

“Um exemplo que é interessante e recomendo que você vá ao Arquivo Municipal, e pegue os livros de história dos bairros que tem lá são gratuitos, tem online, mas você pode pegar os físicos que tem lá, e ontem eu fiz isso eu estava no Hospital do Servidor era tarde eu saí do Hospital do Servidor andei umas seis estações cheguei na Tiradentes peguei os livros que não tinha ainda e voltei. E assim, provavelmente se não tivesse o Monotrilho talvez eu não fizesse isso naquele dia, ontem no caso, eu não fazia isso mas como tinha eu falei cara eu vou, falei qual é o tempo que eu vou gastar mais uns 15 minutos? depois eu vou chegar em 1 hora em São Mateus mesmo, então deu pra fazer esse atalho e quer dizer ele aumenta as possibilidades de estar em lugares que antes eu poderia até estar, mas que eu iria tá com uma frequência muito menor, eu já fazia pesquisa no Arquivo Municipal para o mestrado, mas era uma dificuldade grande assim eu demorava pra ir porque demandava muito mais tempo ir até o Carrão, ter que pegar a Linha Vermelha depois pegar a linha Azul até chegar no Carrão é muito trânsito essas coisas.” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**

Uma observação associada ao Monotrilho também foi referente a um exercício que sempre faz, embaixo da estrutura do Monotrilho havia o antigo Terminal da CMTc, Dante relatou que tirou uma foto dos restantes resquícios da via ainda na construção do Monotrilho, e agora no presente toda a marcas existentes nas vias e do terminal foram apagadas, restante somente uma placa informando sua existência, mesmo sendo uma área de patrimônio histórico como ele acentua.

“E eu vejo uma grande área que eu falei que tem um certo potencial comercial e poderia ser mais, nessa rua aqui uns quiosques ambulantes aqui nesta calçada aí nessa rua ela é quase um estacionamento vindo a pé, mas eu vejo uma possibilidade grande de, por exemplo, ali é Patrimônio Histórico, se der eu vou fazer uma placa de memória da Padaria Esquina do PDH se der enfim, porque a tendência é varrer aquilo ali fazer uma outra coisa de prédio por conta do monotrilho, e tem mais de 60 anos aquele prédio ali.” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**.

Durante essa reflexão é importante evidenciar como novos serviços e infraestruturas, como o Monotrilho é instaurado uma lógica de “reestruturação” dos bairros periféricos é presente desde as dinâmicas da paisagem antes comuns a população. como as novas tipologias de moradia pensando nos empreendimentos realizados por grandes empreendedoras como, MRV a partir do discurso das novas infraestruturas. Dante, coloca que essas mudanças são presentes principalmente perto das estações, mudança a dinâmica e introduzindo comércios com estéticas “gourmet”, sendo alguns desses comércios inaugurados anteriormente a inauguração do monotrilho, mas já se apropriando das possibilidades de centralidade que iam ser acarretadas. Dando exemplos da Avenida Professor Luiz Ignácio Anhaia Mello, e aos arredores de Estação Sapopemba Linha Prata do Monotrilho, com a chegada de grandes franquias farmacêuticas, ao qual não era comum ver nas áreas periféricas, como um “efeito gráfico modernista” nas periferias.

No trecho de volta da Escola Adelino caminhamos até o Terminal São Mateus, para embarcarmos no ônibus elétrico para percorrer o percurso da Avenida Mateo Bei. Durante foi conversado sobre sua pesquisa da História, e referências periferias na composição de sua dissertação e os materiais utilizados na sala de aula. ao desembarcamos do ônibus, caminhamos sentido a sua residência e no trecho mostrando alguns pontos interessantes, como os escadões presentes na paisagem do Jardim Tietê e alternativa de caminho para moradores, diferente de outras áreas de São Mateus e a praça do Pôr do Sol.

“Olha o escadão enorme que tem aqui no bairro inteiro, a você entende melhor do que eu isso é um fundo de vale né não sei se é um vale, mas ele chega lá no riacho dos machados, se fosse mais bem cuidado o lá embaixo dá pra fazer fica um matão enorme” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**.

FIGURA 50: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DANTE TERMINAL TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO SÃO MATEUS, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

FIGURA 40: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO ENCOSTAS NO JARDIM TIETE, SÃO MATEUS, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

FIGURA 41: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DANTE ESCADARIAS JARDIM TIETÊ, SÃO MATEUS, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

**FIGURA 42: REPRESENTAÇÃO COMENTADA DO PERCURSO URBANO
ACOMPANHADO DANTE, 2024**

Dante - Jardim Tiête, São Mateus

Homem negro de 34 anos. Educador popular e na Rede Estadual de Ensino. Atua como pesquisador no CPDoc Guaianás.

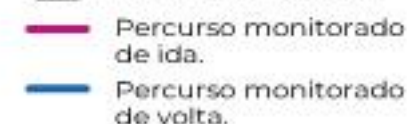
IDA: Jardim Tiête, São Mateus ▶ Jardim Nove de Julho, São Mateus ▶ Santa Adélia, São Mateus | São Rafael

VOLTA: Santa Adélia, São Mateus | São Rafael ▶ Jardim Tiête, São Mateus

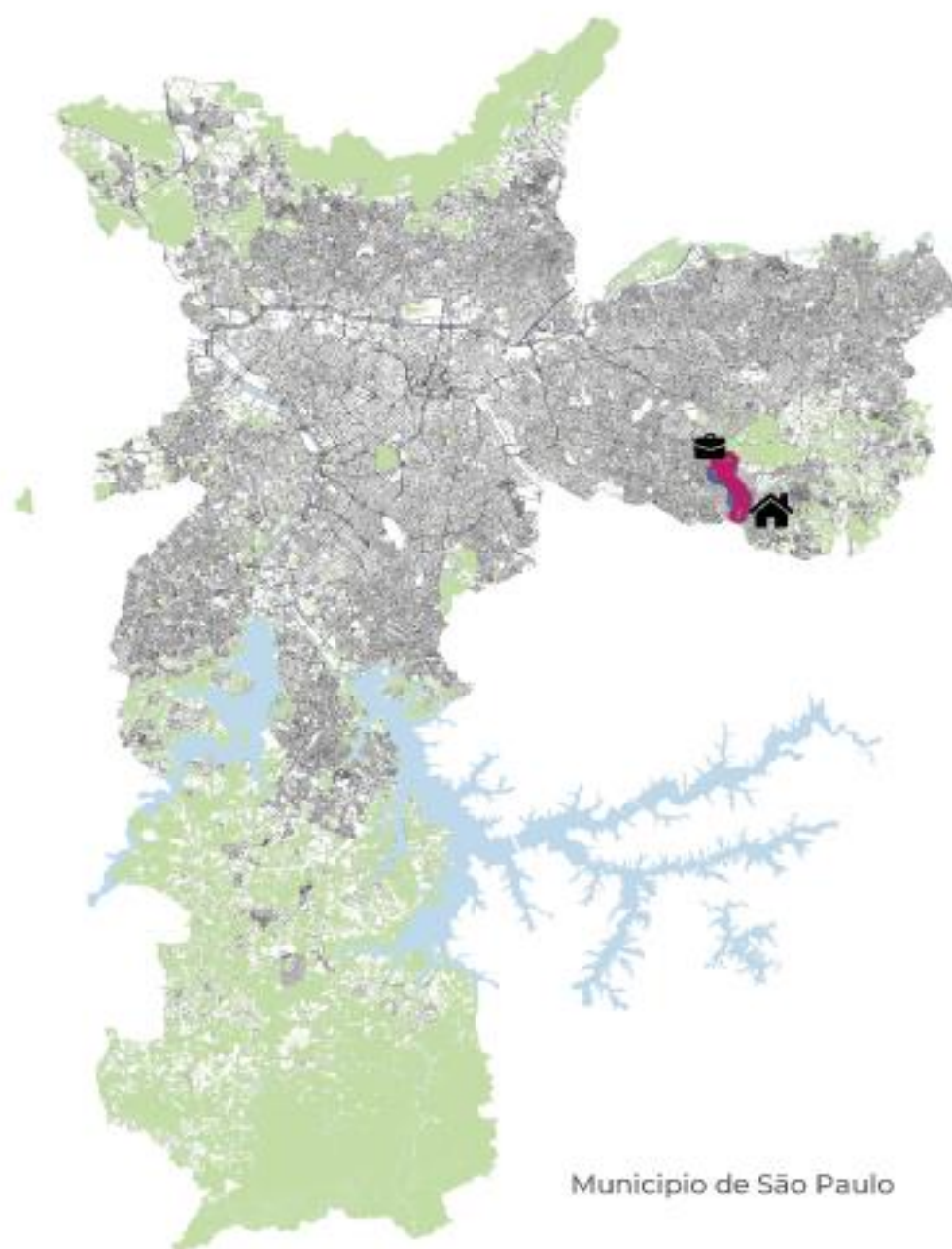
Legenda



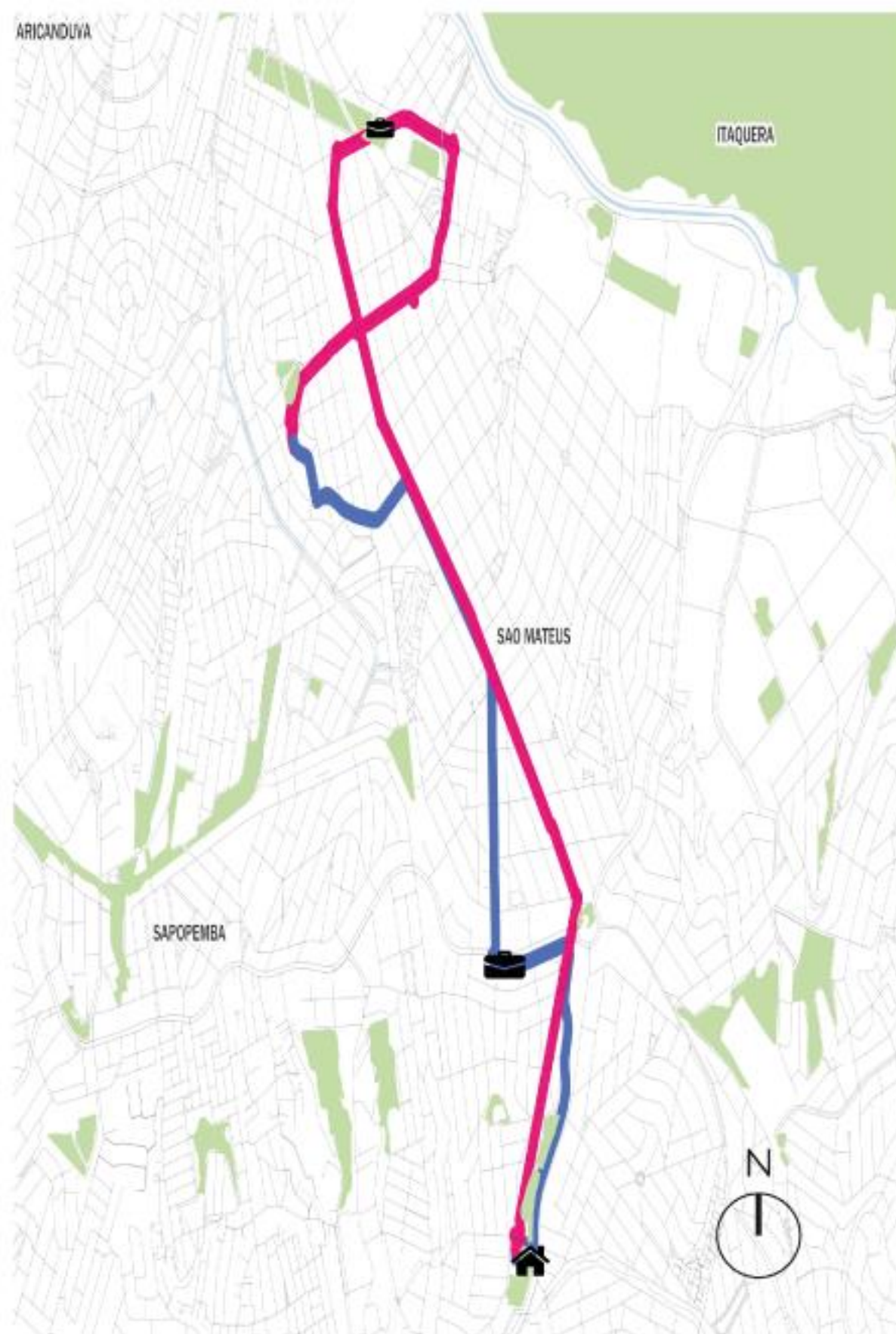
Tn° Trecho identificado



Elaboração e organização Cartográfica por SANTOS, Karina (2024)
Modelo elaborado por ZANON, Júlia Russi (2023), Atualização SANTOS, Karina (2024)
Base para edição ROSIN, Amanda (2020)
A partir de O.Way, Qgis (3.22.3) e Adobe Illustrator



Município de São Paulo



"Eu comecei a observar mais o que a gente tem em cada espaço em cada território, então eu tô muito observador no ônibus assim, ou quando eu tô no Monotrilho quando tô num lugar mais alto, fico tendo aquela visão de mapa, porque eu pesquisei muita planta no mestrado, quando te mandar a dissertação você vai ver que eu peguei bastante planta, então assim eu tô observando muito o espaço de várias formas, o que há no espaço, como ele é ocupado então meio que a distração no transporte mudou para outra coisa". [recorte do texto transcrito da entrevista realizada em 2022]

"A mobilidade foi por muito tempo praticamente do quarto, sala, TV e sair um pouco pro quintal, ir na casa da minha mãe de vez em quando que ela mora ni Iguatemi, no Boa Esperança, antes disso eu tava com uma experiência de ir em lugares como ali na Casa de Cultura, é de São Mateus, São Mateus em Movimento, [...] os Saraus do território, Sarau do Vale, o Comungar, a Ocupação Coragem em Itaquera, [...], os próprios espaços que eu considero trabalho mas também lazer ao mesmo tempo, a centralidade de Guaianases, que o CPDoc fez roteiros fotográfico, e que partilha de memórias e patrimônio. Cidade Tiradentes, a Casa de Cultura do Hip Hop, a Biblioteca Solano Trindade, o espaço Artes em Construção do Pompas Urbanas mas tem outros grupos de teatros". [recorte do texto transcrito da entrevista realizada em 2022]

"Eu peguei esse ônibus quase na parte mais baixa da Mateo Bei, ali você tem mais coisas de mecânica é de autopeças enfim, é uma área mais digamos menos dinâmica, entre aspas e tem lá os bordéis a igrejas tudo junto que é até engraçado, um bordel, uma casa de DST/AIDS enfim que é interessante e a igreja evangélica coisas assim que são meio, que você fica pensando nos valores na moral que tá envolvida naquilo ali e na questão da saúde também é mas do Jardim Tiete pra cima você começa a ter mais concentração de lojas de serviços, de tudo que você possa imaginar é onde essa avenida fica parecida com o centrinho de São Miguel, Itaquera e até um pouco com a Celso Garcia em alguns momentos lojas de roupas, de eletrônicos". [recorte do texto transcrito da entrevista realizada em 2022]

T1 T2 T3



Distância Absoluta de Percurso Urbano Acompanhado de 8 km

T4 T5 T6



Tempo Aproximado de Percurso Urbano Acompanhado de 2 horas

3.5 GUTA. NÃO PERTENCIAMENTO

Augusta (Guta) iniciou em seu bairro Barro Branco, Cidade Tiradentes. Ao chegar em residência vou um convite para esperá-la dentro de sua residência a pois ainda estava em processo de se arrumar trabalho sair ao trabalho, quem recepcionou primeiramente foi sua mãe, no qual ficou muito preocupada por estar na rua naquele horário às 06:30 minutos e pedindo para que entrasse na casa em segurança. Os percursos apresentados irão corresponder aos trechos entre Cidade Tiradentes, Guaianases, Barra Funda e Lapa em dia ida para o trabalho. Na volta é acrescentado Itaquera, sendo os trechos todos realizados por transporte público coletivo e mobilidade ativa por caminhada.

Sendo de fato iniciado às 7 horas, a partir do trecho em que caminhamos por 5 minutos para o ponto de ônibus. Anteriormente ao início em sua casa a mãe da colaboradora falou um pouco como se dava a rotina das duas e conjunto com o outro filho, dizendo que elas não ficavam muito em casa, e que sempre acompanhava a filha e posteriormente seguia para seu trabalho em sua loja de alimentos e produtos diversos, próximo à Estação de Trem José Bonifácio.

Como Guta estava com o tempo restrito para chegada ao trabalho propõe a sair e não pegamos o transporte público na praça paralela a sua rua onde tem um ponto de ônibus, subimos três quarteirões além de sua residência, durante o percurso revelou que preferia pegar o ônibus ali pois tinha mais movimento na rua assim como mais opções de ônibus que iriam para o Terminal de Cidade Tiradentes, próximo trecho no percurso.

Durante a caminhada, ela e sua mãe fizeram relatos sobre uma violência que sofreu em seu trecho para embarcar no ônibus, em que foi abordada com sua mãe e agredida por um homem para roubar seus pertences, sendo um fato que a traumatizou ressaltando sua falta de pertencimento com o bairro no qual nasceu e cresceu.

“Eu uma vez saindo com ela só que indo pela outra rua aqui de baixo meu que só subir a rua uma rua acima da minha, aí a gente fomos abordadas por um

cara assim fingindo que tava armado e ele não tava armado mesmo foi um terror sabe, até eu fiquei com trauma porque ele me bateu ainda, foi no final do ano passado ou foi esse ano? não foi final do ano passado mesmo, aí me bateu aí a gente costuma pegar esse caminho agora não vai pela outra rua porque a outra rua ela só é uma saída né, duas no caso não tem outras saídas e como é uma rua muito extensão acaba que ninguém fica ninguém é deserto, ocorre mesmo essas coisas, já daqui não, passa várias pessoas por causa da escola e tem outras ruas também.” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**.

FIGURA 4: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE GUTA PARA O PONTO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO BARRO BRANCO, CIDADE TIRADENTES, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

Durante muitos diálogos com a colaboradora e sua mãe, explicitamente se descreveram como pessoas que não são iguais às demais moradores de Cidade Tiradentes, por compreenderem que não terem um vínculo com o lugar e as pessoas em uma das falas foi dito “parece que as pessoas aqui sempre seguem o mesmo caminho” [recorte do texto transcrito da entrevista], como uma forma de associação ao estigma de violência. Sendo evidente a demonstração de insatisfação e falta de pertencimento à Cidade Tiradentes, Guta revela que sua mãe sempre prezou pelo afastamento dela e de seu irmão na vivência no bairro, mesmo morando há anos na mesma residência que é própria da família, como por exemplo, nas escolas em que frequentavam ao longo da infância e adolescência, assim como as relações interpessoais de amizades.

Logo em que chegamos no ponto de ônibus que está localizado em frente de algumas escolas e creches, embarcamos e nos despedimos de sua mãe que voltaria para a casa e posteriormente iria para seu trabalho na José Bonifácio, Itaquera. O percurso do ônibus durou em torno de 15 minutos, e próximo ao Terminal de Cidade Tiradentes a colaboradora informou que iríamos descer antes do ônibus contornar a

rotatória do terminal para ganharmos tempo e assim seguimos para não perder o próximo ônibus que necessita embarcar para Guaianases,

“O ônibus que eu costumo pegar pra ir pra Guaianases é o Guilhermina e eu vi que ele tá aqui na frente, só que como ele ainda tem que dar a volta pra entrar no terminal você se importa da gente descer aqui e ir andando, porque é mais rápido a gente chegar do que o ônibus, porque aí é mais garantido de pegar ele. A maioria das pessoas fazem isso porque é mais rápido, eles não podem entrar direto dá essa volta mesmo.” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**

Caminhamos menos de 2 minutos, passamos a catraca de controle de passageiros no Terminal Cidade Tiradentes e embarcamos no ônibus, que estava cheio tanto de forma em que permanecemos antes da catraca o trecho inteiro o ônibus apenas esvaziou no ponto final já em Guaianases.

FIGURA 43: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO GUTA NO TERMINAL CIDADE TIRADENTES, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

Enquanto Guta falou sobre sua rotina, a colaboradora se desculpou por não conseguir me responder com tanta frequência de forma online, ainda quando estávamos conversando sobre a possibilidade do percurso. Seu cotidiano é completado pelo seu tempo no transporte público coletivo para o trabalho, o período do trabalho em que trabalha na secretaria de uma faculdade particular, e as

atividades como as aulas da faculdade ao qual cursa em formato a distância de Marketing Digital.

“Geralmente não é cheio assim não [em relação ao ônibus em que estávamos] tem a outra opção que vou pra Itaquera que de vez de pegar o trem pegou o metrô e vou até a Barra Funda, e da Barra Funda vou pra Lapa, só que esse daqui é bem mais rápido e mais prático.[...] A única coisa que incomoda é isso de tá lotado, mas eu já acostumei com essa viagem de ficar duas horas para chegar até o trabalho, mas já tô acostumada só a questão de tá cheio ou trânsito a única coisa que incomoda, mas eu acho que o trajeto cansa mais que o trabalho de verdade, cansa muito mais, principalmente na volta parece que demora mais é o mesmo tempo mas parece que demora mais”. **[recorte do texto transcrito da entrevista]**

Continuando a relação com o tempo que tem disponibilizado em seu dia a dia, que em alguns momentos muito frequentes tem que trabalhar até mais tarde, fora de seu expediente de trabalho, fazendo que não consiga ter controle sobre o tempo e dar atenção a outras dimensões de sua vida durante a semana, algo perceptível mesmo antes de seu horário de trabalhar estava respondendo mensagens em seu *smartphone* de trabalho durante o trecho destacado até Guaianases.

FIGURA 44: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE GUTA PAISAGEM CIDADE TIRADENTES E GUAIANASES NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

Chegando a Estação da CPTM de Guaianases Linha Coral, embarcamos no trem que também estava cheio não conseguimos nos sentar e passamos o percurso como um todo em pé, conversando, algo que chamou atenção foi uma passageira que estava sentada no chão do trem com uma criança de colo, aparentemente estava muito cansada, e também não era possível estar em pé com uma criança de colo, durante grande parte do percurso ela permaneceu no mesmo lugar, observando não houve ninguém que cedeu lugar normal ou prioritário.

FIGURA 45: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE GUTA ESTAÇÃO DE GUAIANASES DA COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS (CPTM), 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

FIGURA 46: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE GUTA PLATAFORMA CPTM, GUAIANASES, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

Neste momento foi possível observar uma introspecção da colaboradora, assim como o movimento entre as estações, e dos passageiros, na composição da paisagem do vagão era possível ver pessoas de distintas formas, variadas idades, gênero, e faixa etária, muitas pessoas conectadas em seus celulares e conversando paralelamente, então o ambiente sonoro estava alto com trabalhadores ambulantes oferecendo seus produtos ou até mesmo pessoas em situações de vulnerabilidade pedindo ajuda para sobreviver, essa paisagem foi muito presente durante esse percurso e compõe o as sensações dos passageiros.

Referente a Linha Coral a colaboradora demonstrou que “essa linha é um pouco demorada mesmo, às vezes dá um pouco de dor de cabeça. Que nem agora eu vou entrar no primeiro que passar porque eu estou um pouco atrasada, mas ele vai ta um pouco mais cheio só que às vezes chega no Brás até a Luz ele demora, dá aquelas paradas longas, e só isso que dá dor de cabeça mesmo e agora vamos pegar ele cheio.” [recorte do texto transcrito da entrevista]

Sobre seu cotidiano com práticas de lazer e consumo, destaca que não costuma sair com tanta frequência pois a correria do dia a dia é cansativa. Porém, quando tem atividades de lazer costuma frequentar cinema, visitar familiares utilizando o mesmo trajeto de ônibus e trem para ir até o centro da cidade. Já nas atividades de

consumo, frequenta Atacadão e Assaí, na Avenida Jacu-Pêssego e para ir ao *shopping*, no caso Itaquera, segue o mesmo percurso de ônibus. Sendo as estações e centros comerciais que mais frequenta Itaquera, Guaianases e José Bonifácio por conta da loja de sua mãe. As áreas centrais que mais frequenta são a República e Paulista para atividades essencialmente aos sábados, como:

“É que assim na República tem alguns lugares vegetarianos que eu gosto de ir, tem também meu cinema favorito que é o Marabá próximo à estação mesmo, é vazio, não é shopping, e é bem legal lá. E na Paulista andar mesmo na avenida, ir em certas lojas, também eu adoro ir ao Parque do Belém, mas é na Linha Vermelha e tem que pegar Itaquera, mas é sempre parque, shopping, cinema.” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**

“Final de semana é mais no sábado, porque no domingo eu deixo para descansar sabe é bem raro eu sair no domingo, mais de sábado ou sair de sexta para sábado, e no sábado voltando um pouco antes, mas no domingo é bem difícil eu sair mesmo.” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**

Ao avaliar as linhas que percorrem em seus percursos e estão perto de sua casa sobre a questão de facilitar seu deslocamento, acentua que não facilita “se tivesse pelo menos um trem uma linha que fosse até ali Tiradentes facilitaria muito mais pra mim, mas não facilita porque olha o tempo que eu levo até chegar em Guaianases e não é longe da minha casa”, como uma opção para a otimização dos trechos percorridos

“Se tivesse um trem ali até Tiradentes, eu chegaria mais rápido, opções de ônibus também o ponto é bem longe, assim eu não precisaria ir até o terminal eu poderia pegar um ônibus direto, ou pra Guaianases ou pra Itaquera, mas o ponto ali é bem não tenho muitas opções, sabe. Teria bastante tempo sobrando se tivesse outras opções como trem ou metrô.” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**

Ao chegarmos no final da Linha Coral, estação da Luz caminhamos para realizar a baldeação para a Linha Rubi com destino a Lapa, o trecho na Linha Rubi foi curto pois passamos em 3 estações Barra Funda, Água Branca e Lapa, o fluxo estava tranquilo pois conseguimos sentar-se até a chegada da estação. Já na Estação CPTM da Lapa.

FIGURA 47: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO GUTA NA PLATAFORMA DA ESTAÇÃO LUZ DA CPTM, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

FIGURA 60: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO GUTA TREM ESTAÇÃO LUZ DA CPTM, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

FIGURA 48: PERCURSOS URBANOS ACOMPANHADO DE GUTA PLATAFORMA
ESTAÇÃO LAPA DA CPTM, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

Ao chegar na área da Lapa de Baixo, realizamos uma caminhada em torno de 5 a 10 minutos, pela rua principal 12 de outubro em uma área rodeada por comércios até o seu local de trabalho. “Ela é bem movimentada mesmo, agora na parte da manhã nem tanto, mas daqui a pouco ela começa e fica até meio complicadinho de andar na rua, mas próximo tem o *shopping*, tem a Lapa de Cima e a Lapa de Baixo, essa é a Lapa de baixo.” [recorte do texto transcrito da entrevista]

FIGURA 49: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE GUTA NA RUA DOZE DE
OUTUBRO LAPA DE BAIXO, LAPA, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

FIGURA 50: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE GUTA NA RUA DE SEU TRABALHO EM LAPA DE BAIXO, LAPA, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

Por trabalhar a 1 ano e 4 meses na Lapa, conhecendo alguns locais como a rua em que circulamos 12 de outubro e as proximidades do shopping, pois não tem tempo no horário de almoço para conhecer melhor outras localidades. Anteriormente não conhecia a Lapa, relatou que só havia ido uma vez para ir em uma loja específica, em nossa caminhada disse “5 minutos que eu saio atrasada faz muita diferença pra mim, só que como eu trabalhei até mais tarde ontem eles não ligam” conforme aumentamos os passos. Destacando que sempre ocorre imprevisto em Cidade Tiradentes, que por qualquer motivo e com ocorrências de acidentes algo comum para o bairro.

“A maioria das vezes eu não consigo completar 1 hora por opção mesmo, tá? Eu acabo voltando um pouquinho antes, mas quando as coisas estão mais tranquilas aí eu ando mas é por aqui, no máximo é até o shopping não saio muito longe não conheço muito mesmo só essa região mesmo, eu só passo aqui na Lapa pra trabalhar.” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**

“Semana passada foram dois acidentes, um que acabou quebrando um poste e ficou a semana inteira trânsito, aí o que eu tive que fazer mudei esse percurso de ir até Guaianases, e fui até Itaquera porque ele muda um pouco é aí sai bem mais cedo porque poderia ter imprevistos no ônibus de Itaquera, mas Cidade Tiradentes tem muitos acidentes. ai que acaba ocasionando trânsito, ou as vezes ônibus que para do nada ou às vezes o trem não sei se você já ouviu o

trem principalmente da Linha Coral e essa Rubi, sempre tem algum problema, ou problema técnico na eletricidade não sei, mas sempre tem. E fica uma semana sabe, e isso acaba dificultando um pouco porque tenho que mudar o trajeto tenho que sair 1 hora mais cedo acabo chegando 1 hora mais tarde ou até mais. **[recorte do texto transcrito da entrevista]**

Durante a caminhada a colaboradora falou como se sentia em relação a área no qual estávamos no seu local de origem em Cidade Tiradentes, e enfatizou que não iria mentir que não se sentia bem em Cidade Tiradentes e que não gostava de lá, e se sentia melhor na área no qual trabalhava.

“Cidade Tiradentes é muito mais poluído, é claro que principalmente ali onde eu moro tem árvores mais árvores e parece ser mais bonito em alguns pontos, mas é muito mais poluído não é um lugar legal sabe, não é um lugar legal aqui eu acho mais tranquilo acho que pela tranquilidade de não ser um lugar perigoso já me deixa melhor sabe, lá em Tiradentes de certos pontos assim que são mais bonitos pela natureza que tem bastante, não sei se já viu a parte de trás da minha casa é uma floresta mesmo, só que é super perigosos não é um lugar legal, eu me sinto bem melhor aqui do que lá.” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**

Durante o período de trabalho da colaboradora e pela distância em relação a área em que residiam, a possibilidade de voltar ao local de início do percurso era nulo, desta forma, foi optado por continuar e esperar no entorno das 09:00 horas da manhã às 18:00 horas, horário informado que encerra seu expediente.

Às 18:00 horas iniciou a espera da colaboradora no estabelecimento no qual trabalhava, porém, devido a algumas demandas o percurso iniciou de fato às 19:30 minutos, ocorrendo um atraso de 01:30 minutos em seu percurso. Ao iniciarmos o percurso de volta, o comércio local ainda estava presente na área da Lapa de Baixo, a colaboradora falou que ali era bem movimentado até nos finais de semana, pois tinha a presença de uma feira livre, que ela gostava bastante e sempre consumia e almoçava por ali no período de suas atividades. Caminhando a colaboradora convidou para comer um pastel de um *foodtruck* em que sempre comia, falou que estava com fome e que não conseguiu almoçar direto devido ao tempo de trabalho que estava corrido, neste

momento conversamos e ela contou um pouco como era a rotina de sua família, os locais em que estudou sempre muito distante da Cidade Tiradentes, por opção de sua família, não caso sua mãe que sempre viu como uma possibilidade de um futuro melhor o afastamento de seus filhos do seu bairro, por conta da violência dentro outras dimensões negativas do bairro, segundo sua perspectiva.

FIGURA 51: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE GUTA NA RUA DOZE DE OUTUBRO LAPA DE BAIXO NO PERÍODO DA NOITE SAÍDA DE SEU TRABALHO, LAPA, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

Durante o período no qual foi necessário aguardar sua saída a partir da reflexão com a fala sobre a diferença do seu bairro com o local onde trabalha, Guta dissertou sobre a sua experiência, marcada pelo que acena como perigoso ressaltando novamente que não gosta de morar em Cidade Tiradentes, somente de sua casa

“Porque não conhecemos ninguém assim no máximo o vizinho do lado, mas eu não tenho amigos eu nunca estudei por lá é sempre estudei aqui pro lado da Barra Funda até a 6ª série e depois estudei lá pra José Bonifácio que são meus amigos mesmo, assim eu acho um lugar muito perigoso.” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**

“Ao ser questionada sobre o uso e frequentemente em espaços públicos e culturais do bairro sinaliza que não conhece, ao dizer que “não fico, não faço nada de lazer por lá sempre José Bonifácio e o Centro, Jose Bonifácio tem meus

amigos mesmo, mas é um lugar muito perigoso.” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**

“Porque ela sempre achou perigoso o pessoal sempre segue o mesmo rumo lá sabe, e minha mãe optou vocês vão estudar longe não vão estudar aqui não.” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**

Seguimos posteriormente para a Estação Lapa da CPTM, no qual pegamos o trem que estava com um fluxo cheio devido ao horário no qual estávamos embarcando, seguimos para a Estação Barra Funda da CPTM e posteriormente realizamos baldeação para o metrô, a colaboradora informou que iríamos mudar a rota do percurso realizado anteriormente na ida, pois já estava tarde e o fluxo do trem na Linha Coral da CPTM é muito grande, desta forma seria melhor voltar de metrô a partir da Estação Barra Funda da Linha Vermelho, que é a última estação para conseguirmos nos deslocar sentadas descansando, e assim foi feito. Chegando na Barra Funda embarcamos no vagão e já sentamos para seguir viagem, durante nosso

deslocamento no metrô a Guta sinalizou que estava muito cansada, desta forma não conversamos muito para respeitar seu momento de cansaço, que até dormiu em alguns momentos durante as paradas de uma estação para outra, desta forma foi possível observar o fluxo de pessoas no metrô, em determinadas estação o vagão obtinha uma lotação, e em outras o fluxo era menor ao momento em que estávamos nos aproximando das estações mais para o extremo leste ou em estação com ligação direta no terminal de ônibus para estas áreas.

Já na Estação Corinthians-Itaquera linha vermelha do metrô, caminhamos para o terminal de ônibus e embarcamos na lotação Barro Branco/Cidade Tiradentes, durante este percurso a colaboradora continuou introspectiva por conta do cansaço, seguimos por volta de 40 minutos no ônibus com destino à Cidade Tiradentes, no qual finalizamos o percurso às 21 horas e 30 minutos.

FIGURA 52: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE GUTA NA ESTAÇÃO DE METRÔ BARRA FUNDA, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

FIGURA 53: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO GUTA NO TERMINAL CORINTHIANS-ITAQUERA PLATAFORMA DE EMBARQUE, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

FIGURA 67: PASSAGEIROS NO ÔNIBUS BARRO BRANCO, CIDADE TIRADENTES, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

**FIGURA 54: REPRESENTAÇÃO COMENTADA DO PERCURSO URBANO
ACOMPANHADO GUTA**

Elaboração Karina Malachias (2023)

Guta - Barro Branco, Cidade Tiradentes

Mulher parda de 24 anos. Trabalha como Secretária em uma Faculdade Particular

IDA: Cidade Tiradentes ▶ Lapa

VOLTA: Lapa ▶ Cidade Tiradentes

Legenda

 Casa

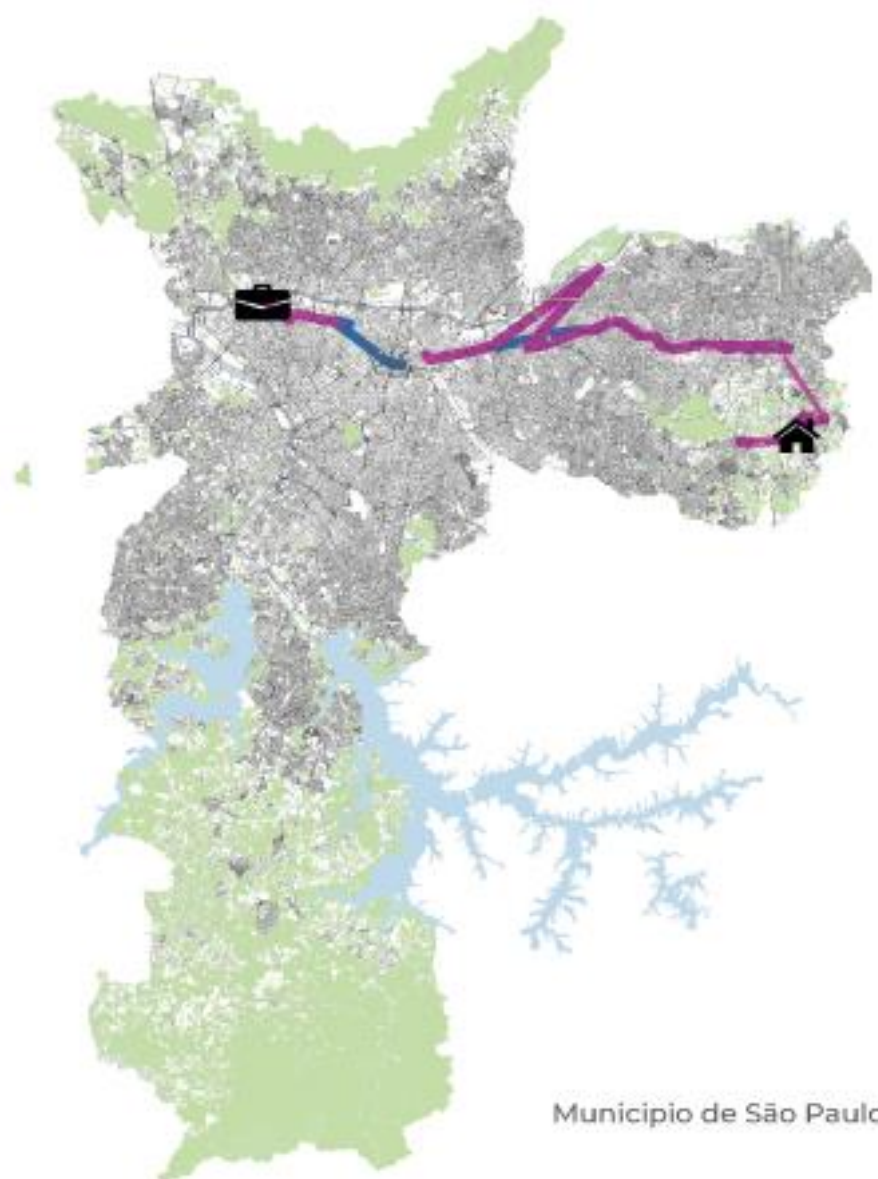
 Trabalho

 Trecho identificado

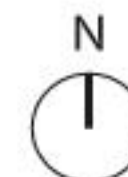
 Percurso monitorado de ida.

 Percurso monitorado de volta.

Elaboração e organização Cartográfica por SANTOS, Karina (2024)
Modelo elaborado por ZANONI, Júlia Russi (2023); Atualização SANTOS, Karina (2024)
Base para edição: ROSIN, Amanda (2020)
A partir de Q.Way, Qgis (3.22.3) e Adobe Illustrator



Município de São Paulo



T1 T2 T3 T4 T5 T6

 A pé  Ônibus  Ônibus  Trem  Trem  A pé

Distância Absoluta
de Percurso Urbano
Acompanhado
de 80 km

T7 T8 T9 T10 T11

 A pé  Trem  Metrô  Ônibus  A pé

Tempo Aproximado
do Percurso Urbano
Acompanhado
de 4 horas 

"Fomos abordadas por um cara, assim fingindo que estava armado e ele não tava armado mesmo, foi um terror sabe, até eu fiquei com truma porque ele me bateu ainda [...] a gente costuma pegar esse caminho agora, não vai pela outra rua porque a outra rua ela só é uma saída né, duas no caso não tem outras saídas e como é uma rua muito extensa acaba que ninguém fica é deserto, ocorre mesmo essas coisas, já daqui não passa várias pessoas por causa da escola e tem outras ruas também". [recorte do texto transcrito na entrevista realizada em 2022]

"Eu não vou mentir para você, eu não gosto de morar lá, gosto da minha casa, mas não gosto de morar lá, porque não conhecemos ninguém assim no máximo o vizinho do lado, mas eu não tenho amigos, eu nunca estudei por lá, eu sempre estudei pro lado da Barra Funda até a 6ª série e depois estudei lá no José Bonifácio que são meus amigos mesmo, assim eu acho um lugar muito perigoso [referindo-se à Cidade Tiradentes]". [recorte do texto transcrito na entrevista realizada em 2022]

3.6 INÁCIO. MULTIDESLOCAMENTOS

A análise mais aprofundada do percurso diário de Inácio, residente em Castro Alves/Cidade Tiradentes, São Paulo, apresenta uma visão crítica sobre as complexidades inerentes ao contexto urbano e às condições laborais enfrentadas por trabalhadores como ele. Sob a supervisão dos acadêmicos Jesus, Catelan e Santos, os diferentes aspectos de sua rotina foram examinados em profundidade, oferecendo colocações valiosas sobre as interações entre trabalho, deslocamento e condições socioeconômicas na metrópole paulistana.

A multiplicidade de trechos e modais que compõem o percurso de Inácio destaca a intrincada rede de infraestrutura urbana que caracteriza São Paulo, uma das maiores cidades do mundo. Sua necessidade de transitar entre áreas centrais e periféricas evidencia não apenas a complexidade do sistema de transporte público, mas também as disparidades socioeconômicas que permeiam o tecido urbano. A dependência de diferentes modais de transporte ressalta a interconexão entre os diversos serviços de mobilidade, indicando a necessidade de uma abordagem integrada para melhorar a acessibilidade e eficiência do transporte urbano.

Além disso, a fragmentação da jornada de trabalho de Inácio, causada pela busca e devolução da Van em outras regiões da cidade, levanta questões sobre a natureza fluida e precária do trabalho na contemporaneidade. Essa fragmentação não apenas afeta sua eficiência e produtividade, mas também sua qualidade de vida e bem-estar psicológico, evidenciando a necessidade de políticas trabalhistas que abordem as condições precárias de trabalho e a falta de estabilidade empregatícia.

A resignação aparente de Inácio em relação às condições de seu trabalho sugere uma adaptação às limitações impostas pela estrutura socioeconômica em que está inserido. Essa resignação destaca a importância de uma análise crítica das relações de poder no local de trabalho e da necessidade de uma maior proteção dos direitos trabalhistas.

O impacto do recesso universitário no tempo de deslocamento de Inácio ressalta as complexas interações entre diferentes setores da sociedade e os efeitos colaterais das políticas e eventos externos. Isso também destaca a importância de considerar as necessidades dos trabalhadores urbanos em políticas de planejamento urbano e transporte.

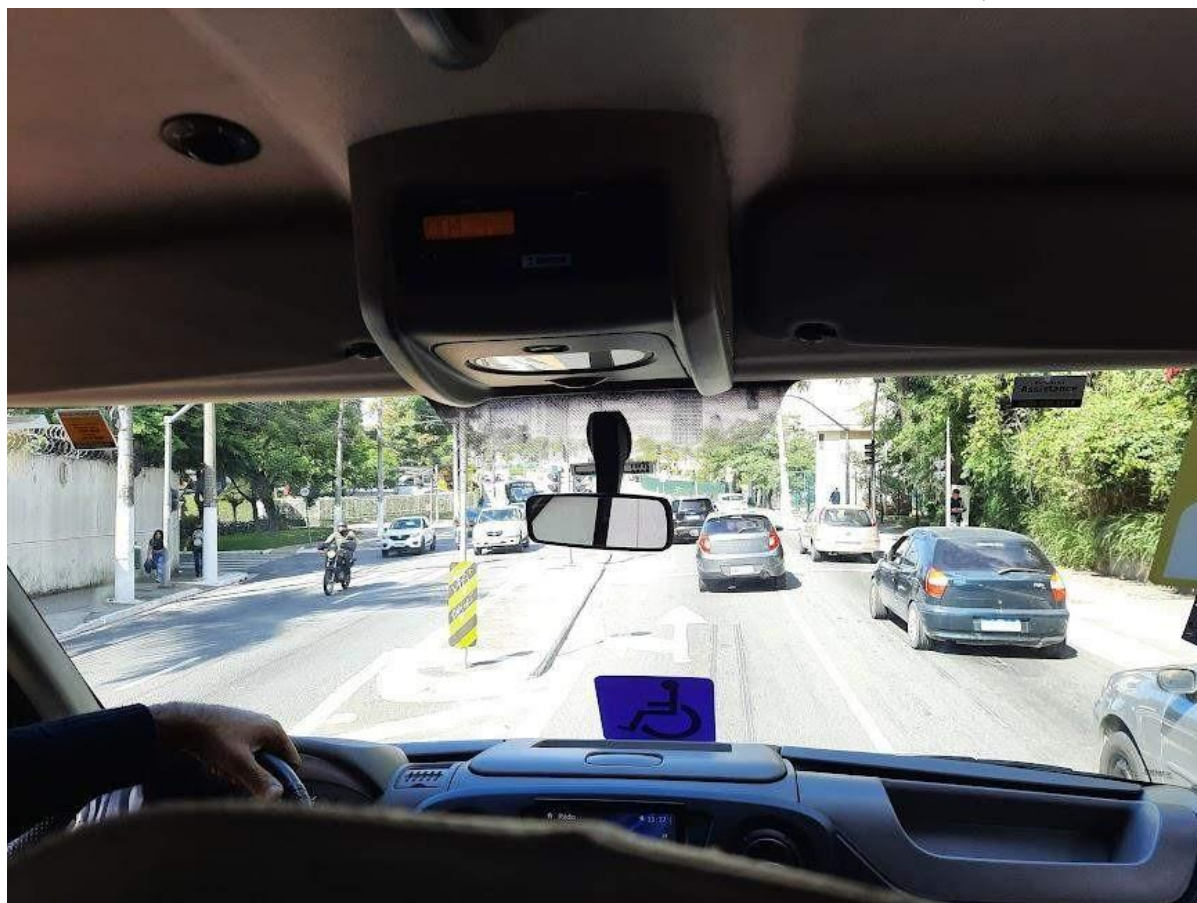
Finalmente, a análise das considerações de Inácio sobre a mudança de residência oferece leitura sobre as dinâmicas de escolha e pertencimento social na cidade. Sua decisão de permanecer em Cidade Tiradentes destaca a importância dos laços sociais e comunitários na formação da identidade e no bem-estar individual, apontando para a necessidade de políticas que promovam a coesão social e o desenvolvimento equitativo das diversas regiões urbanas.

FIGURA 55: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO INÁCIO CONVERSA COM OS PESQUISADORES PROF. DR. PATRÍCIA E MARCIO NA ESTAÇÃO LUZ DA CPTM, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

FIGURA 70: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO INÁCIO TRECHO DE VAN EM SEU DESLOCAMENTO PIRITUBA A AVENIDA PAULISTA, 2022



1. Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

FIGURA 71: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO INÁCIO AVENIDA PAULISTA COM CRUZAMENTO DA BRIGADEIRO LUIZ ANTÔNIO, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

FIGURA 56: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO INÁCIO PASSAGEIROS NO VAGÃO DE TREM DA CPTM, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

FIGURA 57: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO INÁCIO PASSAGEIROS VAGÃO TREM DA CPTM, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

FIGURA 58: REPRESENTAÇÃO COMENTADA DO PERCURSO URBANO ACOMPANHADO INÁCIO, 2024

2. Elaboração Karina Malachias (2023)

Inácio - Castro Alves, Cidade Tiradentes

Homem negro de 49 anos, casado e pai de 3 jovens. Motorista Particular em uma Faculdade na Avenida Paulista.

IDA: Cidade Tiradentes ▶ Pirituba | Avenida Paulista

VOLTA: Brigadeiro Luís Antônio | Pirituba ▶ Cidade Tiradentes

Legenda

 Casa

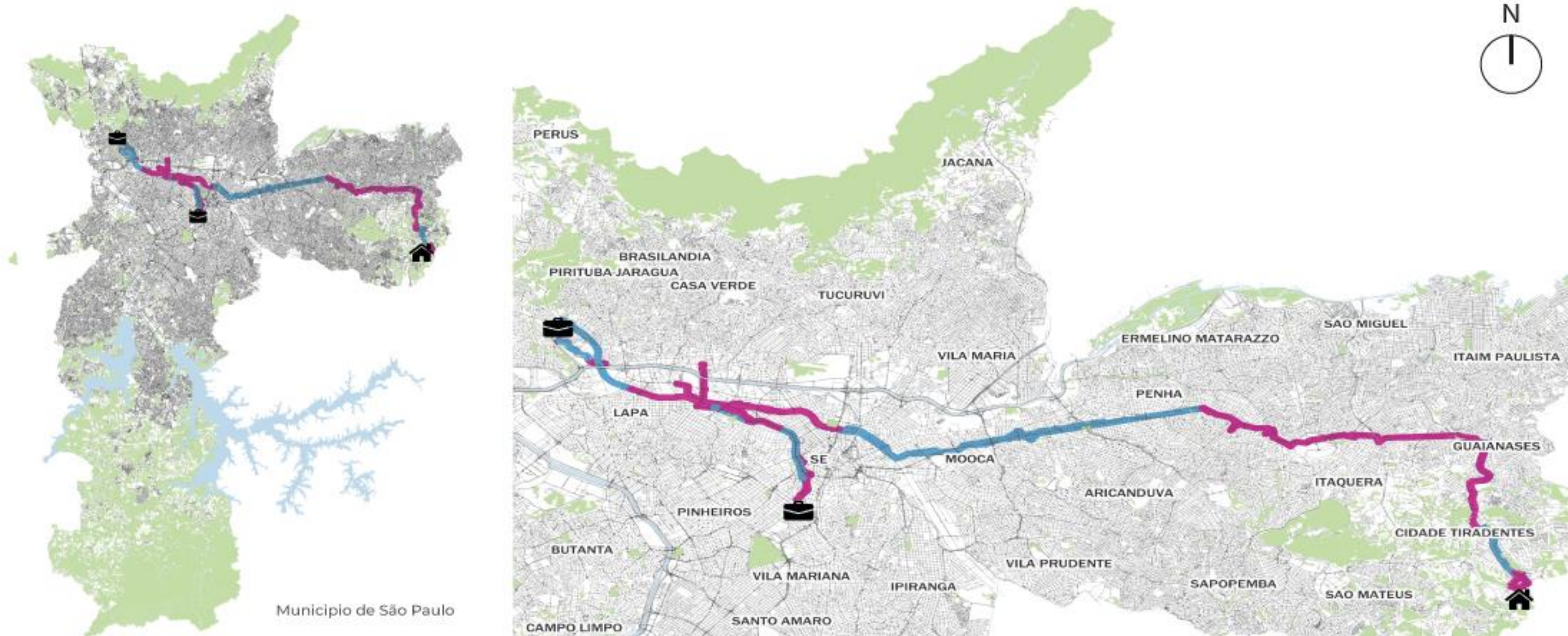
 Trabalho

 Trecho identificado

 Percurso monitorado de ida.

 Percurso monitorado de volta.

Elaboração e organização Cartográfica por SANTOS, Karina (2024)
Modelo elaborado por ZAVON, Jéila Russi (2023); Atualização SANTOS, Karina (2024)
Base para edição: PCN, Amanda (2020)
A partir de O.Way, Qgis (3.22.3) e Adobe Illustrator



Município de São Paulo

T1 T2 T3 T4 T5 T6 T7

 A pé  Ônibus  Trem  Trem  Trem  A pé  Van

T8 T9 T10 T11 T11 T12

 Van  Van  Trem  Trem  Ônibus  A pé

Distância Absoluta
de Percurso Urbano
Acompanhado
de 137 km

Tempo Aproximado
do Percurso Urbano
Acompanhado
de 5 horas

"Acho o transporte coletivo cansativo, demora muito, estressante [...] Gosto mais do meu trabalho como motorista do que de ser usuário do transporte coletivo." [recorte do texto transcrito da entrevista realizada em 2022]

"Eu não tenho vontade de sair de Cidade Tiradentes, de verdade, mas o deslocamento é realmente complicado". [recorte do texto transcrito da entrevista realizada em 2022]

"A condução me estressa bem mais que o meu trabalho. Meu trabalho é tranquilo [...] Hoje foi um dia que gastei mais tempo na mobilidade do que no trabalho". [recorte do texto transcrito da entrevista realizada em 2022]

"Sinceramente? Se não fosse tão longe eu viria de bike. Tranquilamente!" [recorte do texto transcrito da entrevista realizada em 2022]

"São Paulo é muito imprevisível, então antes de sair eu sempre olho as sugestões de caminho do Waze. Agora ele está considerando o mesmo caminho da vinda como melhor [...] Nesses últimos dias, eu estou passando mais tempo no transporte coletivo do que trabalhando". [recorte do texto transcrito da entrevista realizada em 2022]

3.7 HORTÊNCIA. VIVÊNCIAS E COMUNIDADE

O percurso urbano acompanhado da colaboradora **Hortência (nome fictício)** iniciou na frente do conjunto habitacional em que mora com a família, seu esposo e 2 filhos em Santa Etelvina, Cidade Tiradentes. O horário para o início do percurso era das 06:00 horas da manhã, às 05:58 minutos, foi informado a chegada ao local de sua residência e por volta das 06:10 minutos foi iniciado o percurso.

A colaboradora inicialmente se apresentou e ao seu esposo e seguimos caminhando para o ponto de ônibus a 2 minutos de sua casa, em uma das ruas paralelas a sua ainda não havia amanhecido então o caminho para o ponto de ônibus estava bem escuro, caminhamos rápido por conta desse fator e para a colaboradora e seu esposo não perderem o ônibus, assim que chegamos no ponto de ônibus o ônibus com destino ao Terminal Cidade Tiradentes.

Hortência, se apresentou dizendo *“eu moro aqui na Cidade Tiradentes a 38 anos, eu faço 41 anos esse ano é na verdade faz 39 anos aqui na Cidade Tiradentes, eu sou Acompanhante de Idosos pelo SUS eu trabalho pelo Santa Marcelina há 4 anos, desenvolvo um trabalho de ressocialização e cuidado de saúde física e mental do paciente, então eu tenho 12 pacientes nesse trâmite e aí faço esse trabalho na casa de cada um, eu não trabalho na UBS apesar do meu posto ser a UBS eu trabalho na casa dos pacientes em todo o território de Guaianases, então além desses ônibus que eu pego aqui dentro de Guaianases eu ainda utilizo as conduções também dentro do dia-a-dia. Eu tenho três filhos, sou formada em Pedagogia e logo menos em Saúde Mental, [...] também tenho a organização social, que é o Instituto IVETA, então ele tá retomando agora [...] um pouco da questão espiritual que a gente precisa cuidar, física também tem toda essa questão que hora a gente é envolvido num ciclo total de espiritual e mental, e as essas amizades também que não podem acabar, vai visitar um volta a visitar outro então como nós temos muito tempo na Cidade Tiradentes, conhecemos muita gente então é isso essa loucura que eu gosto é um rotina que eu gosto pra mim.”*[recorte do texto transcrito da entrevista].

FIGURA 59: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE HORTÊNCIA PONTO DE ÔNIBUS BARRO BRANCO CIDADE TIRADENTES, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

Dentro do ônibus sentamos e iniciamos a entrevista, iniciamos com detalhes de sua mobilidade cotidiana o percurso até o Terminal de Cidade Tiradentes. Que rotineiramente pega o mesmo ônibus, quando não consegue embarcar no tempo exato por conta de atrasos, tem que se deslocar até o ponto de ônibus abaixo para embarcar em outro *“ele passa em menor tempo ele é um ônibus que passa em menor tempo e tem maior quantidade na linha, mas esse ainda acaba sendo mais rápido, porque o outro dá a volta em todo contorno do Setor G”*, [recorte do texto transcrito da entrevista]. trecho que dura por volta de 30 minutos sem acidentes ou trânsito caso tenha não consegue chegar ao Terminal Cidade Tiradentes em menos de 40 minutos.

Decorreu sinteticamente sobre o trecho posterior para Guaianases, onde

apontou que tem alguns territórios como por exemplo, Jardim Etelvina, Lajeado, Chabilândia, Bandeirantes, Banguarielo, Robru e trabalha nas imediações próximas ao Mercado Municipal de Guaianases. Durante o período de trabalho circula dentro de Guaianases para realização dos atendimentos de saúde, ressaltando que os deslocamentos internos são tranquilos porém em algumas vias que são necessário acesso e mobilidade, como transporte público coletivo não tem disponibilidade *“porque tem esses entraves de vielas, que foram construídas pela população que o ônibus não acessa mas ainda é tranquilo, a gente gasta por dia assim em média se a gente fosse fazer umas três visitas em locais diferentes eu gastaria aproximadamente uma 6 conduções, entre pago e a integração”* [recorte do texto transcrito da entrevista]. Esses trechos algumas vezes são realizados com o transporte público coletivo ou particular da empresa de saúde, sendo um carro para o deslocamento com a equipe que trabalha e os pacientes que precisam de assistência.

FIGURA 60: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO HORTÊNCIA PASSAGEM NAS CATRACAS TERMINAL CIDADE TIRADENTES, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

Já o percurso realizado para o trabalho em sua maioria é realizado com transporte coletivo, os momentos em que necessita de auxílio do carro familiar é quando realiza doações e quando se atrasa. Mas acentua que por mais que seja próximo Cidade Tiradentes e Guaianases, no dia a dia não compensa o uso do carro, pelos possíveis desgastes e o preço da gasolina. Sendo o transporte público coletivo rentável financeiramente *“mas se for olhar na questão financeira mesmo com esses enclaves o ônibus é a melhor opção R\$ 4,40 reais para você pegar três conduções, e a gasolina no valor de R\$ 7 reais o litro nem precisamos pensar muito no cálculo, ainda o ônibus é a melhor opção “[recorte do texto transcrito da entrevista].*

Mesmo o seu esposo trabalhando 12 por 36, em determinados dias conseguem seguir parte do percurso em conjunto. Seu esposo trabalha como serviço de atendimento no Belém. Devido ao horário em que sai para o trabalho sente-se mais segura saindo em sua companhia *“também pela saída do meu prédio, nunca me aconteceu nada eu não posso dizer sobre isso, mas eu prefiro me policiar dessa forma e saio com ele.”* [recorte do texto transcrito da entrevista]. Foi possível observar a rua deserta no período em que nos encontramos em seu prédio.

Chegando próximo ao Terminal Cidade Tiradentes entre as vias Castro Alves e Metalúrgicos a colaboradora informou que aquele trecho é demorado e faz com que dependendo do dia a população que utiliza o transporte público passa perder os ônibus no horário determinado, porque o farol sempre está quebrado ou com algum acidente, algo comum em Cidade Tiradentes segundo a Hortência, *“não tem nenhum ônibus que saia da Cidade Tiradentes que não passe por aqui”* [recorte do texto transcrito da entrevista].

FIGURA 61: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO HORTÊNCIA FLUXO DE PASSAGEIROS NO ÔNIBUS COM DESTINO A GUAIANASES, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

No segundo ônibus utilizado não conseguimos sentar-se, somente o esposo da colaboradora que iria seguir o destino além de nossa parada em Guaianases, visto que seu trabalho é próximo ao Bresser, também Zona Leste de São Paulo e próximo à área Central. O ônibus seguia o itinerário para o Tatuapé, estava cheio, porém para a colaboradora não seria um problema tão grande a questão do conforto, pois compreendia que seu percurso era rápido em relação ao de outras pessoas ali presente, e até de seu esposo *“então pode dizer que o destino dele seja um pouco mais oneroso”* [recorte do texto transcrito da entrevista].

Sobre a mobilidade de seus filhos a colaboradora, uma de suas filhas já é casada e mora em Itaquera, um dos fatores segundo Hortência para sua escolha na

localização e não continuar em Cidade Tiradentes é a possibilidade próxima do trem e metrô disponibilizados na estação Corinthians-Itaquera.

“Hoje eu tenho uma filha que é casada, então ele já não mora mais aqui no bairro ela mora no bairro de Itaquera e não pensa em retornar para Cidade Tiradentes exatamente por conta desse deslocamento, então o que nós estamos fazendo aqui hoje se eu tivesse na casa dela eu pegaria literalmente uma condução que daria aproximadamente o mesmo tempo por conta do percurso que o ônibus faz no bairro, mas no contexto geral ele é mais próximo e quando a gente fala de trabalho no centro ela tá 1 hora e meia mais próxima do centro que eu então por esse contexto ela prefere não morar aqui.”**[recorte do texto transcrito da entrevista].**

Seu filho no momento não tem mobilidade para trabalhar, assim como sua filha mais nova de 14 anos que só se desloca para a escola que fica próxima de casa e para sair com seus pais. Hortência destaca que tem medo de que ela circule para fora do bairro por conta da violência.

“Eu preferi não abrir mão no contexto social hoje que era de tirar ela do bairro pra estudar pra mim dentro do que a gente entende como violência hoje no caso dela pra gente não compensa então tem uma escola atrás da minha casa, que não é a melhor escola mas é o que nós temos e dentro no que nós temos eu procuro melhorar com ela no contexto de casa mesmo, e aí pra nós nesse momento tudo bem, porque saí 12 horas da escola 12 horas e 5 minutos ela tá em casa no máximo e isso me tranquiliza, e nesse contexto de ônibus dessa questão de não saber muito onde está eu ainda prefiro deixá-la estudando aqui na Cidade Tiradentes o que não é um contexto normal, não é natural do bairro que as crianças estudem aqui” **[recorte do texto transcrito da entrevista].**

Em partes de sua experiência do transporte público coletivo, Hortência cita que é estranho agradecer por tão pouco, mas que estávamos em um cenário político em 2022 terrível, e isso se acentua principalmente quando falamos sobre transporte e saúde. mas que já esteve em outros contextos em que sua mobilidade era marcada por grandes distâncias e maior precariedade no transporte público coletivo, como por exemplo, quando trabalhou em Cardeal Arco Verde.

“então ele era oneroso para mim um terror mesmo são coisas que eu não gosto nem de trazer muito a memória porque é bastante constrangedor e

principalmente para nós que somos mulheres né tem todo esse contexto então eu tinha 3 horas ou 3 horas e meia de viagem daqui pra lá pegando Linha Amarela, Linha Azul, Linha Lilás pegando todas as linhas possíveis e imagináveis pra tentar chegar no horário que seja confortável para empresa ou combinado com a empresa.” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**

Ou seja, por mais que hoje ainda se compreenda com criticidade a relação de sua experiência, ele busca agradecer esse contexto, principalmente pensando que tem pessoas em situação de mais precária em Cidade Tiradentes. Enfatiza que “quando a gente fala de trabalhar em Guaianases trabalhar aqui no Iguatemi a gente já até olhar diferente para as pessoas, porque parece que elas são beneficiadas onde todas as pessoas deveriam ser beneficiadas a gente acaba se fragmentando entendendo que é um benefício pra nós onde deveria ser um benefício para todos, então eu fico vendo agora pela manhã existem senhoras olhas senhoras em pé outras não, mas alguns homens nem sabem que horas vão chegar no serviço tentando chegar tentando fazer o que de fato é necessário que é trabalhar pra trazer um sustento para família”. Sendo dentro desse contexto se sente privilegiada: “Todo esse cansaço essa que a gente também tem essa mania de se engalfinhar um pouquinho dentro do ônibus, essa questão da falta de gentileza também isso vai causando em nós um transtorno de chegar emocionalmente cansado” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**

Durante este tópico, sinalizou sobre o shopping na Cidade Tiradentes e o possível ônus que irá fornecer ao bairro na perspectiva de mais demanda de empregos para os moradores. Voltando para mobilidade destacou sobre a via em que se localiza o shopping, sendo uma via pequena e estreita que constantemente trava por conta do trânsito para a demanda de um *shopping*, porém considera como um acontecimento ao bairro e uma possível projeção para o restante da cidade. Enfim destacou “*aqui você vê que eles já estão alargando um pouquinho a rua, mas não é o suficiente porque com esse alargamento hoje da rua a gente já tem as arestas ali pra alinhar então eu fico pensando bom isso daqui funcionando dia e noite não sei o que vai virar isso aqui não, bem complexo*” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**

As vias de Cidade Tiradentes são uma grande questão para o dia a dia dos moradores. Reforçando a narrativa presente nos demais percursos apresentados, a via evidencia uma dificuldade no acesso para a saída e entrada com o transporte público

coletivo. Para Hortência o fato de ter apenas uma via de acesso principal é complexo, apesar de existir outras vias alternativas. Reitera que na via está presente a presença de faixas disponíveis para o fluxo de carro de passeio e o transporte público em ambas as direções, como sentido centro e bairro, o que não acontece.

“Na quantidade de moradores que nós temos na Cidade Tiradentes a quantidade de ônibus que são necessários para esse bairro no contexto não dá muito certo não, e o trânsito ele se forma por pequenas coisas então se você olhar pra trás a gente já tem um fila, aí tem os bois que é uma coisa que a gente não são poucos que é uma coisa natural aqui apesar de não ser uma zona rural e ser uma zona rural porque ainda existem chácaras aqui mas todo esse contexto é bastante turbulento.” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**

Muitas situações passadas em Cidade Tiradentes a situações de gladição das pessoas, seja os motoristas que não respeitam os outros, a questão da sinalização constantemente em falhas e por vezes fiações roubadas. Sendo que a mobilidade deveria ser boa para todos.

FIGURA 62: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO HORTÊNCIA PAISAGEM OBSERVADA DO ÔNIBUS ENTRE O CAMINHO DE CIDADE TIRADENTES E GUAIANASES, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

Em sua mobilidade associada às questões como lazer e consumo, a entrevistadora foi questionada sobre a forma em que se locomovia e sua relação. Como resposta disse que não tem muita paciência para utilizar ônibus aos finais de semana, pois as esperas temporais são maiores causando inquietações.

“Por exemplo, o trem no domingo todo domingo tá em manutenção então o trem acaba saindo de 30 em 30 minutos e aí a gente precisa entender que nós estamos em São Paulo e na Grande São Paulo, dentro desse contexto aonde a gente sempre observa a grande São Paulo como uma metrópole ou a grande metrópole a gente vai entender que domingo a cidade também não para, as pessoas ainda continuam trabalhando no domingo não é só a questão do lazer e aí também tem essa questão que entra, pessoas indo passear e pessoas indo trabalhar então essa utilização ela também não é tão tranquila, ela acaba sendo menos utilizada isso é fato porque as pessoas acabam procurando coisas no seu bairro” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**

De forma em que prefere utilizar o cinema presente em Cidade Tiradentes, além da questão da localidade é também um serviço gratuito para a população. Como exemplo, citou o filme Medida Provisória que assistiu um dia depois de ser lançado nos cinemas comerciais do Brasil. Geralmente costuma frequentar para assistir espetáculos de circo no espaço do Pombas Urbanas, ir ao Parque Consciência Negra. Além da questão da exaustão do dia a dia, vê como importante o uso do que é disponibilizado em Cidade Tiradentes, pelo lazer e cultura.

“Eu procuro acessar a cidade como um todo o centro são poucas vezes que eu procuro sair as minhas coisas são bem colocadas aqui mesmo, mas isso já é um critério meu por conta desse cansaço porque eu acho que estamos na era da saúde mental e isso conta muito, esse nervoso de esperar o ônibus de muitas vezes ir em pé é meio trocado com as pessoas porque tá todo mundo mesmo cansado fisicamente e mentalmente, então eu procuro utilizar mais o que há dentro do meu bairro e procuro inclusive conhecer o meu bairro muito bem para o que eu posso utilizar o que tem dentro dele” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**

Mesmo tendo seu lazer restrito ao bairro ainda sim constata a dificuldade

em relação ao transporte público coletivo disponibilizado para a circulação de bairro-bairro, no caso os ônibus circulares, destacando a dimensão territorial de Cidade Tiradentes como uma das maiores áreas de Cohab da América Latina, de forma a questionar

“Cidade Tiradentes a gente tem que pagar condução para se deslocar, por exemplo, quando eu falo do Centro de Formação Cultural eu consigo ir a pé? eu consigo né, como diz o povo chega até na Bahia a pé, mas eu vou levar uns 40 minutos andando já chego cansada suada então é muito desconfortável, então para que nós tenhamos um conforto mesmo dentro do bairro a gente acaba pagando condução então se eu for, por exemplo, pro Pombas Urbanas que não é tão longe da minha casa mas eu levo duas conduções não tem como fazer só uma condução só que eu chegue até lá eu posso pegar uma condução descer no meio do caminha e fazer o outro percurso a pé mas se eu for de ônibus são duas conduções dentro do bairro então é bem relativo essa questão de condução de querer fazer o lazer fora ou dentro que também tem seus percalços de condução dentro do bairro que são menos mas existem” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**

O nosso percurso de ônibus finalizou no centro de Guaianases, próximo ao Mercado Municipal de Guaianases, assim fomos caminhando por volta de 5 minutos até a UBS Guaianases I, durante a caminhada a colaboradora me mostrou bastante indignada em relação a acessibilidade da rua, calçadas de seu local de trabalho, comentando que seria inviável alguém PDC se locomover pelas calçadas, e muito menos pela rua pois tem um fluxo grande de carros, motos e ônibus. Após chegar em sua unidade de trabalho, me apresentou o local e me acompanhou até o ponto de ônibus para que fosse possível seguir para a casa, nesse percurso passamos por uma praça e passarela onde se encontrava moradores em situação de rua, posteriormente nos despedimos.

FIGURA 63: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE HORTÊNCIA NA PASSARELA CENTRO DE GUAIANASES COM DESTINO A UBS GUAIANASES I, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

O percurso da volta para casa iniciou-se às 17:00 horas na Unidade Básica de Saúde de Guaianases I, seguimos para o ponto de ônibus e durante esse trecho de 5 minutos, ao chegar no ponto de ônibus a colaboradora encontrou algumas colegas de serviço e conversaram até a chegada do nosso ônibus, no qual era o mesmo da ida para o trabalho com o itinerário para o Tatuapé.

FIGURA 80: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE HORTÊNCIA EMBARQUE GUAIANASES NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO COM DESTINO À CIDADE TIRADENTES, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

FIGURA 81: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE HORTÊNCIA EMBARQUE COM VISTA PARA A PASSARELA DA UBS GUAIANASES I, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

No ambiente do ônibus, ficamos alguns minutos em pé, pois todos os lugares estavam ocupados. A colaboradora mencionou que naquele horário era normal o fluxo de passageiros, que só era possível se sentar na metade de seu percurso com este ônibus. Apesar do ônibus estar com sua lotação mediana seguimos o percurso tranquilamente, até o momento em que nos sentamos. O ônibus estava fazendo bastante barulho, devido ao seu próprio ruído e conversas paralelas dos outros passageiros, durante esse trecho conversamos sobre Cidade Tiradentes e outros lugares no qual a mesma tinha vivências, familiares, de trabalho ou somente por sua mobilidade cotidiana ao longo de sua vida.

Ao ser questionada sobre experiências ruins durante o transporte público relatou um assédio sofrido por sua filha mais velha na Linha Vermelha do metrô, durante o período que estava indo para o trabalho essa foi uma situação que a mobilidade foi extremamente dificultosa e penosa para a colaboradora e sua filha ao qual estava na delegacia esperando a mãe chegar de Cidade Tiradentes. Essa foi uma situação no qual a colaboradora necessitou da mobilidade e não se sentiu em segurança no próprio espaço público.

“Olha, eu tive uma situação há alguns anos atras eu tô meio perdida por conta da pandemia então quando eu falo um tempo atrás é sempre antes, e aconteceu uma situação que minha filha foi assediada no metrô ela estava no percurso entre o Parque Dom Pedro e Sé,[...] quando a gente fala de Cidade Tiradentes para Se claro geograficamente ele é distante mas ele já foi muito mais distante em outros contextos, [...] então foi um dia que eu precisei muito do transporte e foi bastante desgastante pra mim parecia que todo momento, parece que quando você tá desconfortável parece que tudo vai favorecendo para que aquilo dê errado quando você quer chegar muito em um lugar e aí foi um dia bastante desconfortável para nós, porque, passar por onde ela passou pelo metrô trazê-la de lá pra cá, esperar o pai dela chegar, foi toda uma situação bastante desconfortável acho que foi o dia que me causou muito desconforto porque eu não conseguia chegar [...]mas que com certeza todas as vezes que ela passa por lá, deve acender uma luzinha e como também a gente não tem segurança no metrô, no ônibus, com esse tipo de situação tanto com furto, com assédio e essas brigas porque ainda existem essas brigas de mão, então é bem desconfortável essa falta de segurança nessa condução no transporte, ainda precisa melhorar.”
[recorte do texto transcrito da entrevista]

Seguimos para o Terminal de Cidade Tiradentes, lá pegamos o mesmo ônibus no qual utilizamos na ida do percurso e durante o momento em que nos encontrávamos circulando com ele disse sobre algumas transformações de Cidade Tiradentes e os fluxos que existem lá e como essas atividades interferem na mobilidade urbana do bairro. Algo a ser destacado é que antigamente a colaboradora mencionou que em Cidade Tiradentes havia ônibus circulares no qual a população não necessitava fazer o pagamento da passagem de ônibus, mas que devido a implementação do bilhete único pela SPTrans e a Prefeitura de São Paulo passou a ser cobrado, durante

este trecho a colaboradora encontrou uma colega no ônibus e seguimos juntas até a sua casa.

FIGURA 64: REPRESENTAÇÃO COMENTADA DO PERCURSO URBANO
ACOMPANHADO HORTÊNCIA, 2024

Hortência - Barro Branco, Cidade Tiradentes

Mulher negra de 41 anos, casada e mãe de 3 jovens. Trabalha como acompanhante de idosos pelo Sistema Único de Saúde

IDA: Cidade Tiradentes ▶ Guaianases

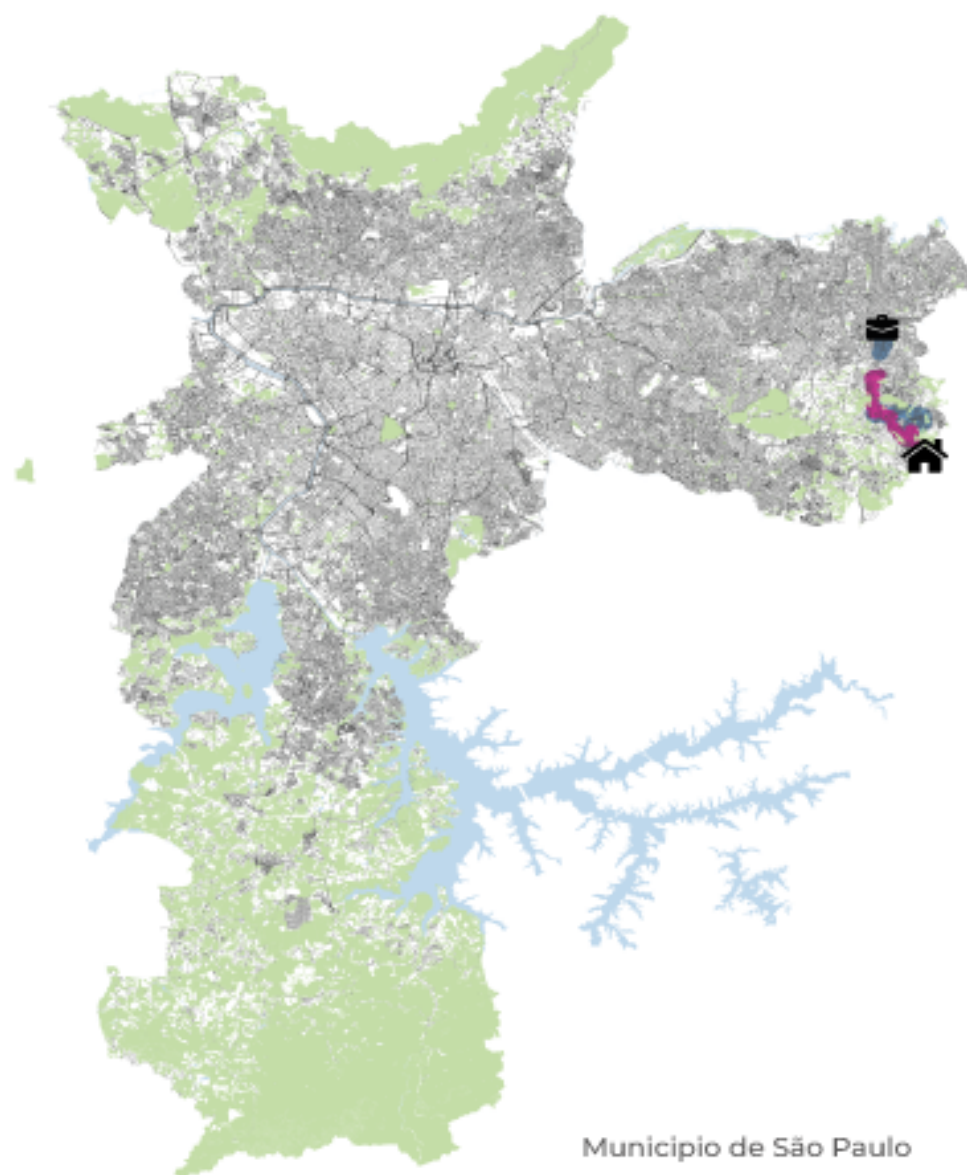
VOLTA: Guaianases ▶ Cidade Tiradentes

Legenda

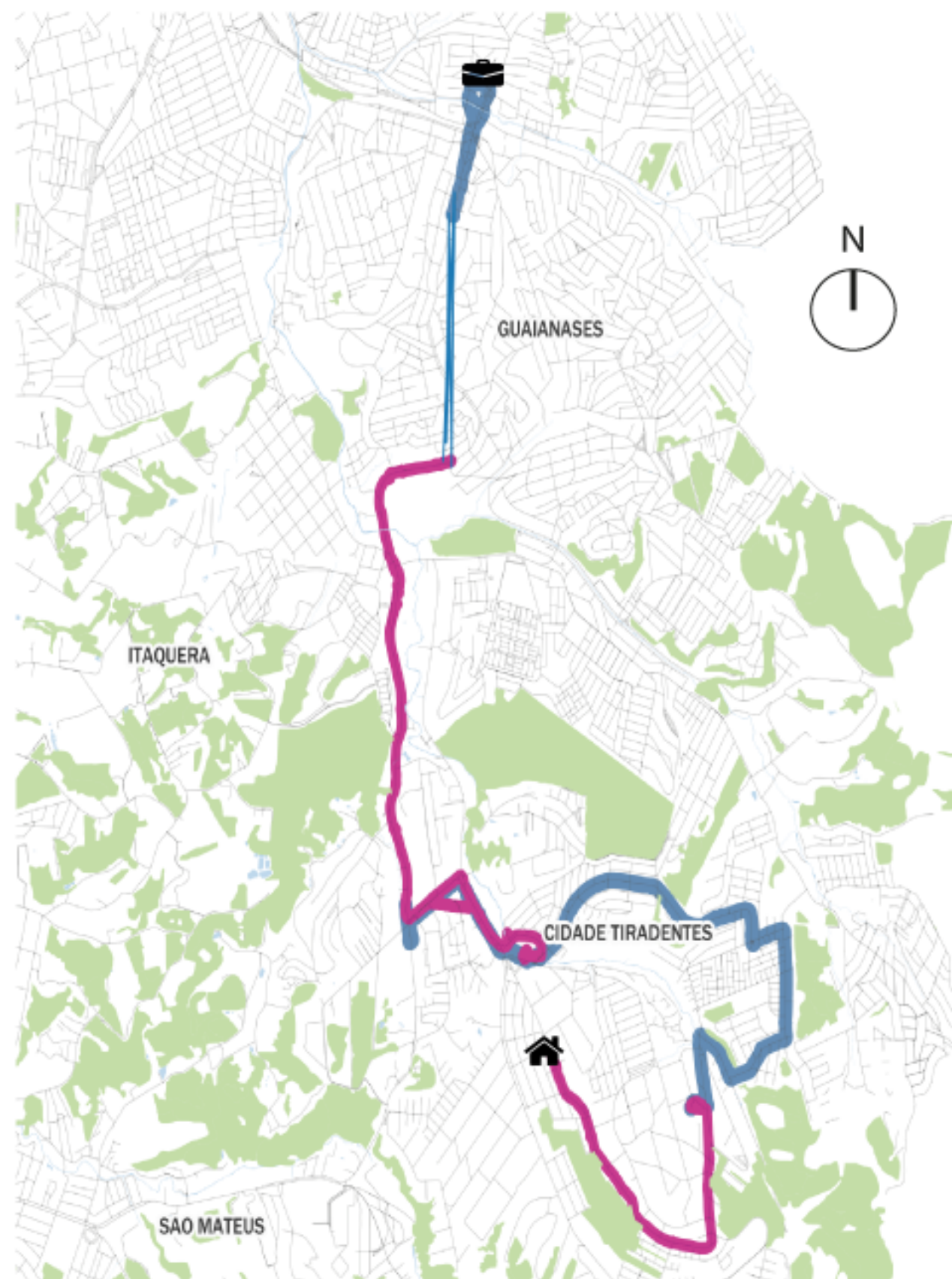
- Casa
- Trabalho

- Trecho identificado
- Percurso monitorado de ida.
- Percurso monitorado de volta.

Elaboração e organização Cartográfica por SANTOS, Karina (2024)
Modelo elaborado por ZAMON, Júlia Rossi (2023); Atualização SANTOS, Karina (2024)
Base para edição: ICOSM, Amanda (2020)
A partir de O.Way, Qgis (3.22.3) e Adobe Illustrator



Município de São Paulo



"Hoje eu tenho uma filha que é casada, então ela já não mora mais aqui no bairro, ela mora no bairro de Itaquerá e não pensa em retornar para Cidade Tiradentes, exatamente por conta desse deslocamento." [recorte do texto transcrito na entrevista realizada em 2022]

"Olha, eu tive uma situação há alguns anos atrás [...] e aconteceu uma situação com minha filha foi assediada no metrô, ela estava no percurso entre o Parque Dom Pedro e Sé [...] Quando eu soube, eu tinha que me deslocar daqui [Cidade Tiradentes] para lá, além de já ser o trajeto muito cansativo com essa informação parecia que ele era muito mais pesado [...] foi um trajeto que eu fiz mais de 1 hora e meia, então isso deixou bastante desconfortável porque era um socorro que eu precisava prestar, quando a gente fala Cidade Tiradentes para Sé, claro geograficamente ele é distante, mas ele já foi muito mais distante em outro contexto." [recorte do texto transcrito na entrevista realizada em 2022]

"E antigamente os curculares aqui na Cidade Tiradentes eram gratuitos, então você conseguia se deslocar para qualquer setor gratuitamente, por mais que tivesse que pegar mais de um ônibus, mas hoje por conta do bilhete único já não. Eu acho que é uma coisa que a gente perdeu muito, porque andar dentro desse bairro é uma coisa de louco [...] eu mesma morando aqui há 39 anos posso dizer que tem rua que nunca entrei." [recorte do texto transcrito na entrevista realizada em 2022]

T1 T2 T3 T4 T5

A pé Ônibus A pé Ônibus A pé

T6 T7 T8 T9 T10

A pé Ônibus A pé Ônibus A pé

Distância Absoluta de Percurso Urbano Acompanhado de 10 km

Tempo Aproximado do Percurso Urbano Acompanhado de 2 horas

3.8 ISAAC. ESTRATÉGIAS

Isaac (nome fictício) iniciou seu percurso em sua residência no Jardim Tietê em São Mateus, bairro em que mora com sua família, mãe, pai e sua irmã mais nova. O horário marcado para o início do percurso foi às 10:50 minutos no qual iniciamos o percurso às 11:00 horas. Os trechos indicados durante todo o percurso foram Jardim Tietê, São Mateus, Sapopemba, Vila Prudente, Clínicas, Consolação, República, Carrão.

Ao iniciar o percurso, caminhamos em torno de um minuto para o ponto de ônibus localizado poucos passos à frente da sua casa, durante o período em que esperamos o ônibus com destino ao Terminal Sapopemba, Isaac, contou como é sua rotina e quais atividades realiza cotidianamente, além das linhas de ônibus que tem a possibilidade de pegar no ponto de ônibus ao qual estávamos mostrando o tempo de chegada pelo aplicativo que usa diariamente do Google Maps para localizar os ônibus. Aos finais de semana ou feriados opta por sair mais cedo devido ao aumento no tempo de deslocamento no transporte público coletivo.

No dia a dia costuma ir à academia no período da manhã antes do trabalho, que é o único horário possível visto seus horários de trabalho no qual trabalha 6 dias e folga 1 dia, durante a semana. Sua academia é no antigo bairro em que residia, na Vila Flávia, em São

Mateus, para realizar seu deslocamento tem como modal seu carro próprio, no qual varia entre 5 e 8 minutos.

“Eu costumo ir pra academia logo cedo por volta das 9 horas e meio ou 10 horas, só que eu faço na Castelinho lá na Maria Cursi ai pra ir pra lá eu prefiro ir de carro, é um percurso que eu gasto 5 a 8 minutos é bem rápido só subir aqui e descer aí eu chego em casa por volta de 11 horas e meia que é hora que eu me arrumo pra sair pro trabalho, aqui normalmente eu pego ônibus meio dia, normalmente ele passa esse horário daqui a pouco passa, aí desço no Terminal Sapopemba e pego lá na estação do Monotrilho e vou até o final dela na Vila Prudente que é a última estação. Na Vila Prudente eu faço baldeação pro metrô a Linha Verde e vou até a estação das clínicas que é a antepenúltima, se não me engano e quando eu desço na Estação das Clínicas

ainda tenho um percurso que é no caso 5 minutos de caminhada.” [recorte do texto transcrito da entrevista].

FIGURA 65: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO ISAAC PONTO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO NO JARDIM TIETE, SÃO MATEUS, 2024



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

Ao esperarmos o ônibus falou de sua escolha em chegar mais cedo ao trabalho, foi preciso chegar com tranquilidade para se trocar como trabalha em uma ala de risco no hospital necessita o uso de roupas privativas, como enfermeiro sempre é necessário pegar o plantão mais cedo e consequentemente muitas vezes sair mais tarde. Na época em que foi entrevistado acentua mais tranquilo de se trabalhar, pois já houve momentos em que saía do hospital às 21:00 horas, foi havia muitos pacientes com intercorrências graves por conta da pandemia, atualmente com a pandemia de covid-19 controlada a UTI em que trabalha dos 20 leitos somente 7 estão ocupados, e apenas 1 era paciente que contraiu o vírus da covid-19. Ao chegar mais cedo no trabalho consegui fazer o controle e adiantar a questão administrativa para que seu horário de plantão fosse somente dedicado às ocorrências do dia a dia.

Ao embarcarmos no ônibus com destino ao Terminal Sapopemba, conversamos sobre o bairro no qual ele mora se ele conhecia com plenitude, o colaborador informou que não conhecia muito só as principais vias que ele observava

durante o trajeto realizado no ônibus, e que realmente o ônibus que a ele pegava passava adentrando em todo bairro e isso fazia com que ele observasse, mas não conhecia com plenitude.

Pela janela do ônibus Isaac apresenta um pouco do bairro e sua paisagem, sendo dividido por dois riachos no Tietê I e Tietê II, fala que conhece por conta do transporte público coletivo que pega o interior do bairro. Questionado se conheceu o bairro a partir de caminhada ou com o sua do seu carro, revelou que não pelo menos essa área que o ônibus passa, mas perto da sua casa costuma ir de carro para igreja evangélica que frequenta na sua de cima de sua casa, acentua que como é músico e precisa levar instrumentos utiliza o carro para o trecho de no mínimo 3 minutos. Destaca que pelo fator de horários não consegue frequentar com tanta frequência como gostaria.

“Ultimamente eu tô indo uma vez por mês por conta do serviço né e meu horário de trabalho é no horário dos cultos então eu não consigo tá presente, antigamente eu ia uma vez por semana agora tô indo uma vez por mês e quando dá tem mês que eu não vou. É que esse horário da tarde ele consome grande parte do seu tempo, se fosse de manhã 6 horas de manhã aí eu ia ter o dia livre depois, mas a tarde não tem como ter o dia livre” [recorte do texto transcrito da entrevista].

Ainda sobre atividades o colaborador ressalta que ainda está tentando voltar a academia com frequência, mas que sente dificuldade em ir de manhã, articulando que se conseguisse acordar um horário bem cedo teria mais oportunidades de realizar atividade como ir à academia, dentre outras, sua academia fica em outra área de São Mateus na Vila Flávia, onde morava anteriormente sendo para ele a mais próxima que pode ir de carro.

FIGURA 66: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO ISAAC DESLOCAMENTO DE ÔNIBUS PELO JARDIM TIETE I E II, SÃO MATEUS, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

Sobre as linhas de ônibus que pegava, avaliou como boas, mas que geralmente por pegar o ônibus em horário de saída escolar poderia ser um pouco cheio, mas não ao ponto de lotação máxima, como em horários de maior fluxo “pico”, além de que o ônibus em que estávamos “*é maior também, às vezes aparece uns menores na linha aí fica mais sufocante*” [recorte do texto transcrito da entrevista]. Observamos crianças, e seus responsáveis entrando no ônibus sendo a maioria pontos principais localizados na frente de escola e creches além de ter como ponto o Hospital Sapopemba, ponto de referência antes do Terminal Sapopemba.

FIGURA 67: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO ISAAC NA PLATAFORMA DO TERMINAL DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO SAPOPEMBA, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

FIGURA 68: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO ISAAC ENTRADA ESTAÇÃO SAPOPEMBA LINHA PRATA DO MONOTRILHO DENTRO DO TERMINAL DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO SAPOPEMBA, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

Referente ao uso do Monotrilho observa que está continuamente ficando com mais fluxo de pessoas em seus embarques, destacando possíveis justificativas como horário escolar e de faculdade. Para ele agora está ficando normalizando, que entendo como normal o fluxo aumentar no transporte público coletivo falando principalmente em relação a pandemia de covid-19. Para Isaac o Monotrilho é pequeno, não sendo igual o metrô que tende a ser mais amplo em suas dimensões de

extensão de forma em que o fluxo e a lotação são mais rápidos.

Em uma de suas táticas para a realização neste trecho é

“O que eu costumo fazer pra vir mais confortável pro trabalho é pegar ele na Sapopemba sentido São Mateus que aí eu vou sentindo e quando chego em São Mateus eu já tô sentado, então vou até o final dele sentado [...] porque se eu pegar ele na Sapopemba sentido Vila Prudente já tá cheio aí as vezes eu pego pra voltar eu acho mais tranquilo, como eu sempre saio no horário.”
[recorte do texto transcrito da entrevista].

Isaac, contou que gosta de ler durante seus deslocamentos e sempre tem um livro, sendo 3 horas de percurso cotidiano, usa o tempo para ler bastante. Aos finais de semana com o fluxo mais tranquilo consegue observar mais o transporte e o fluxo, na semana como tem um tempo mais corrido e geralmente há muitas pessoas prefere ler, acentuando que ler pois não dá para aproveitar a paisagem dizendo que “tinha um professor da faculdade que falava sobre isso que os jovens hoje em dia passam muito tempo no celular no livro e não observam o relevo da cidade a infraestrutura, arquitetura eu gosto de observar”[recorte do texto transcrito da entrevista].Referente a paisagem urbana que presencia durante seu deslocamento, observar algumas relações como a distinção entre a periferia e outras áreas de São Paulo. Atribuindo mudanças a urbanização e segurança.

“À medida que vamos chegando na Vila Prudente os bairros vão ficando mais urbanizados digamos assim, mas sei lá aparentam ser mais seguros também [...] **Isso é uma percepção de algo que você ouviu, vivências ou só observação da paisagem?** Por observar e por ouvir também, o pessoal costuma falar que essa região do Sapopemba é muito violenta né, eu nunca presenciei nada, nunca fui assaltado nem nada, mas já ouvi muitos relatos de pessoas próximas também, em questão de assaltos até mesmo assédio também já ouvi.” **[recorte do texto transcrito da entrevista].**

Por meio dessa constatação, referente ao seu local de trabalho, foi questionado em relação ao conhecimento do entorno e como se dava sua experiência no local, ressaltou que não conhece muitos lugares, com exceção da Avenida Paulista

que está próxima. Em relação ao horário que sai às 20 horas do trabalho, coloca como um local perigoso atribuindo ao viaduto próximo onde acrescenta que há um grande fluxo de pessoas em condição de saúde vulnerabilizada por dependência química por drogas, muitos de seus colegas relatam assaltos na rua do hospital Emílio Ribas. Isaac revela que nunca foi abordado e assaltado, mas que é algo comum na região. As ocorrências são geralmente no período da noite, durante manhã e tarde tem um certo movimento devido aos polos hospitalares presente como o próprio hospital Emílio Ribas, Hospital do Câncer de São Paulo, Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo e Hospital das Clínicas.

Ao chegarmos ao Terminal Sapopemba, embarcamos na Estação de Monotrilho do metrô sentido São Mateus, o colaborador fala que prefere fazer o movimento de voltar a uma estação antes pelo conforto de ir para o trabalho sentado, o que possivelmente seguindo a partir da Estação Sapopemba não conseguiria pois, ao chegar na estação o monotrilho já encontra cheio desta forma seguimos para a Estação São Mateus, no qual não saímos do trem e já conseguimos seguir sentados até as próximas estação de destino até a Vila Prudente.

FIGURA 69: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO PLATAFORMA ESTAÇÃO SAPOPEMBA LINHA PRATA DO MONOTRILHO, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

Isaac, foi mencionado que alguns elementos da paisagem de São Mateus que conseguia identificar a partir das janelas do monotrilho, como a Igreja do Relógio. A semana que realizamos o percurso era uma semana de feriado prolongado no qual identificamos um fluxo menor, comentando que é bom pois consegue observar mais o transporte público e seu funcionamento, porque quando está lotado não consegue, pois, a única sensação é o estresse, *“a gente não consegue enxergar as qualidades”* [recorte do texto transcrito da entrevista], sendo que para ele o transporte público coletivo em São Paulo é bom. Destacando a limpeza dos ônibus em que pega, comportamento de passageiros, ar-condicionado, para ele a questão ao monotrilho também compartilha das mesmas impressões. Mas, que em sua visão não comporta toda a população em que o serviço é fornecido, pensando em sua expansão para Cidade Tiradentes.

“Eu digo isso porque quando eu pegava ele quando eu trabalhava no outro serviço e saía no horário de pico para pegar ele e vir pra cá a Estação Vila Prudente você não conseguia espaço na plataforma pra ficar de tão lotada que estava [...] Tinha dia que você ficava parado na escada, eles até desligaram a escada rolante porque não tinha condições” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**.

Isaac, em seus relatos, menciona que sempre opta pelo uso dos serviços do transporte público coletivo, como o ônibus, metrô e monotrilho em relação ao uso do carro para realizar seus trechos. Pela questão de comodidade e o trânsito que realizando os percursos de carro teria que enfrentar no dia a dia, já os ônibus têm as faixas exclusivas facilitando trânsito e engarrafamentos. Desta forma suas atividades com o seu carro correspondem a práticas de lazer, quando se desloca de São Paulo para o litoral ou interior, mas para o trabalho exclusivamente usa o transporte público coletivo.

A opção percorre das possibilidades e opções de linhas tanto de metrô e ônibus para ir trabalhar, como as opções da Linha Vermelha do metrô a partir do acesso no ônibus na Avenida Mateo Bei, ou o ônibus elétrico para o Terminal Parque Dom

Pedro ao qual tem algumas opções para o hospital, sendo um percurso mais longo, porém acrescenta como uma das opções disponíveis quando há greves no metrô. Sobre experiências relacionadas a imprevistos detalhou um referente a inauguração da estação Jardim Colonial, por conta dos horários de testes e reduzidos que finalizam às 14 horas não era possível embarcar no monotrilho, tendo que realizar a mudança e ir até a Estação Carrão da Linha Vermelho de Metrô, *“ano passado que teve greve em uma das estações e não lembro qual ai eu usei a opção de ônibus, aí eu peguei Parque Dom Pedro desci lá e peguei outro que me deixou em frente ao hospital”* [recorte do texto transcrito da entrevista].

Caso suas opções fossem somente a partir do ônibus seu percurso tempo de deslocamento seria maior acometido pelo grande fluxo presentes nas vias de acesso nesses deslocamentos, como por exemplo, a Avenida Aricanduva, mas não ocorre de ter a demanda de restrições às vias principais do bairro. Mesmo com uma demanda relativamente grande do modal no Terminal São Mateus com tempo de espera a cada 15 minutos, acentua que infelizmente algumas das infraestruturas estão concentradas no centro da cidade o que não comporta a população como um todo para seus deslocamentos *“as pessoas têm que se deslocar muito para poder trabalhar e essa região é muito populosa, a região de São Mateus, Tiradentes”* [recorte do texto transcrito da entrevista].

Neste sentido, sua experiência com o monotrilho é positiva apenas ressaltando que é demorado em relação a sua velocidade. Pela questão situada como sua infraestrutura, Isaac espera que com a tecnologia o modal possa ter uma velocidade mais rápida, apesar de levar 25 minutos em seu deslocamento.

“Antigamente era muito pior porque não tinha ele e as lotações iam superlotadas até a Vila Prudente, então desafogou muito essa questão dos ônibus. [...] Eu lembro uma época que eu fazia estágio e ele não tava funcionando por completo ainda só algumas estações e eu ia de ônibus até a Vila Prudente, pegava ali em São Mateus o ônibus lotado já, pra entrar algum

“... tinha que sair outro então essa questão melhorou bastante” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**.

Isaac, sempre residiu em São Mateus e observa as mudanças presentes no bairro em relação a mobilidade e a chegada do monotrilho no bairro. Observa que as avenidas circundantes de São Mateus, como a Avenida Aricanduva, Ragueb Chohfi, Rio das Pedras possibilitam várias alternativas para ir ao centro. A partir de sua experiência para ir ao trabalho, observou sobre os polos hospitalares em São Mateus e suas proximidades, e a maioria dos hospitais estão no centro os únicos presentes são o São Mateus e Sapopemba, particulares somente o Santa Izildinha que é uma maternidade, então seu atendimento é restrito e especializado. De forma em que a demanda de transporte também está interligada a outros serviços, dando um exemplo simbólico que sua mãe passou na noite anterior a seu percurso acompanhado.

“Ontem a minha mãe ela ta passando mal desde ontem muita dor na coluna e ânsia de vômito a gente levou ela no pronto atendimento ali próximo do mercado Comercial Esperança sabe, e tava lotado lá isso por volta de 23 horas e meia da noite e ela pegou a senha pra ser atendida só que ela não quis ficar porque tava muito lotado e o pessoal que já tava na espera tava falando que tava desde 20 horas e meia da noite para ser atendido e não chamavam então ela preferiu ir pra casa aí eu fui ver se tinha alguma clínica particular aqui por perto e nenhuma” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**.

Questionado sobre a possibilidade de trabalho perto de sua casa, como uma opção diante a serviços disponibilizados em São Mateus e mediações, o colaborador não vê como uma possibilidade. Seguindo detalhando sua experiência como morador de São Mateus, caso passe mal durante a noite e madrugada revela que as únicas opções de atendimento não comportam a população atendida.

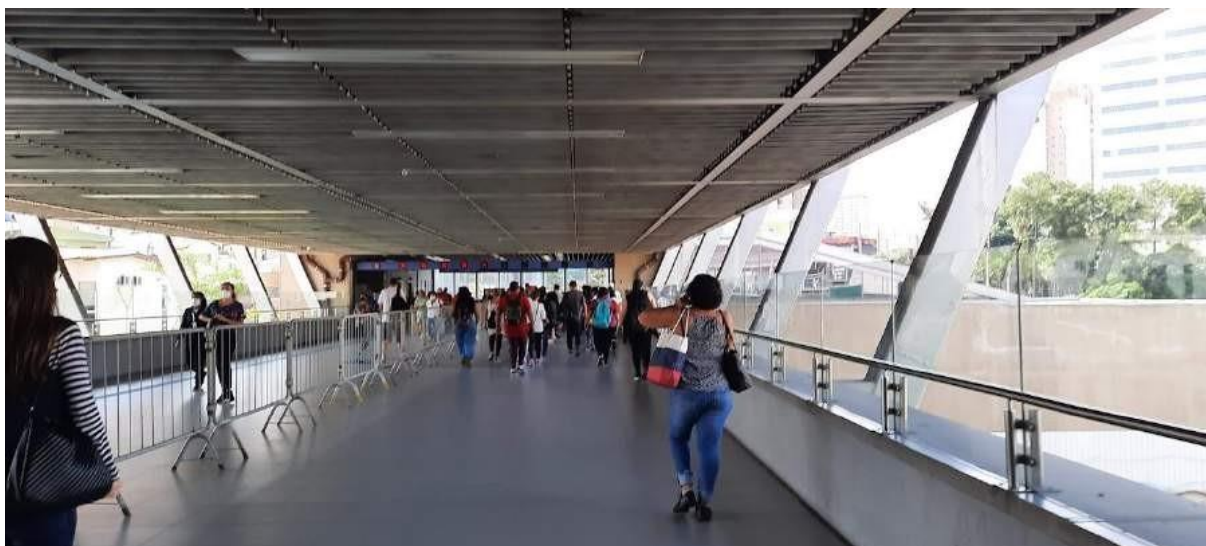
“E o Hospital São Mateus pra ser atendido ali você tem que chegar pelo menos sem um braço, sem a perna, com um olho pra fora só assim pra conseguir atendimento né porque não é um hospital referência eles mandam sentido para PS Pronto Socorro Pronto atendimento, nossa não é um hospital portas abertas se você chega lá com uma queixa como dá minha mãe que era vômito e dor na coluna eles vão mandar você pro pronto atendimento que eram onde a gente tava” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**.

Relembrando de uma situação ao qual presenciou com seu grupo voluntário da igreja em que distribuem comida em marmitex para a população com situação de rua na Avenida Mateo Bei.

“Teve uma situação uma vez que eu tenho um que a gente entrega marmitas para morador de rua a noite, e teve uma situação que a gente encontrou um morador muito mal com muita dor parecia cálculo renal pedra nos rins de tanta dor que ele falava na região da coluna, e a gente levou no Hospital São Mateus e não aceitaram a gente teve que levar no pronto atendimento encaminharam a gente pra lá” **[recorte do texto transcrito da entrevista]**.

Chegando a Estação Vila Prudente da Linha Verde do metrô, o colaborador comentou que gosta de evitar o fluxo da multidão, então caminha mais devagar e utiliza outras escalas além da principal, pois já saiu alguns minutos adiantado para não ter que correr com o fluxo de pessoas, pelo menos segue esse comportamento no período da ida. Desta forma, caminhamos de acordo com o ritmo de sua escolha, ao chegar na plataforma da Linha Verde observamos que estava vazia, comentando que normalmente não tem muitas pessoas utilizando neste horário mesmo, fazendo com que as plataformas de embarque estejam vazias, geralmente o colaborador gosta de embarcar nos últimos vagões por estarem mais vazios e caso esteja cheio espera o próximo trem.

FIGURA 70: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO ISAAC INTEGRAÇÃO ENTRE A LINHA PRATA DO MONOTRILHO PARA LINHA VERDE DE METRÔ, ESTAÇÃO VILA PRUDENTE, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022.

Ao ser questionado sobre ir ao mesmo fluxo dos outros passageiros possivelmente iria otimizar seu tempo no trecho destacado, Isaac se coloca *“se a gente tivesse pegado o Monotrilho na Sapopemba e vindo direto pra Vila Prudente, tivesse descido a escada se a gente tivesse pegado o que já estava aqui a gente iria ta bem mais adiantado, como eu tô no horário não tô com pressa normalmente eu nem faço isso”* [recorte do texto transcrito da entrevista]. Mas por conta do seu horário ser mais tranquilo não vê necessidade, mas caso fosse de manhã acordaria muito cedo e estaria suscetível ao cansaço e exposição a *“muvuca”* e lotação, como situa *“tem que ir no metro lotado se pendurando muito estressante”* [recorte do texto transcrito da entrevista].

Em seu horário possibilidade descanso e uma maior qualidade de vida na questão do transporte, durante o ano anterior trabalhava de madrugada lembrando que a questão entre suas locomoções era mais facilitada pois utilizava o transporte público coletivo contrafluxo centro-periferia. Pois não teve uma adaptação boa com os horários trocados do dia pela noite. Após as duas próximas figuras, considerando todo nosso referencial, os objetivos e resultados obtidos, apresentaremos nossas considerações finais sobre nossa pesquisa.

FIGURA 71: PERCURSO URBANO ACOMPANHADO ISAAC PLATAFORMA DA ESTAÇÃO VILA PRUDENTE SENTIDO VILA MADALENA LINHA VERDE DO METRÔ, 2022



Arquivo pessoal da pesquisadora, 2022. .

FIGURA 90: REPRESENTAÇÃO COMENTADA DO PERCURSO URBANO ACOMPANHADO ISAAC, 2024

"Essa linha é uma das melhores [linha amarela], ela e a lilás que é privado também, por isso que eu acho que às vezes é bom a privatização sabe, tipo quando tem grave essas coisas são as únicas linhas que continuam atendendo o povo"
[recorte do texto transcrito na entrevista realizada em 2022]



CONSIDERAÇÕES FINAIS



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo desta dissertação, mergulhamos em uma análise objetivando a avaliação da possível ocorrência da **fragmentação socioespacial** na cidade de São Paulo, pela análise das práticas socioespaciais que se ligam à mobilidade de cidadãos periféricos moradores dos distritos de São Mateus e de Cidade Tiradentes, assim como a interpretação de suas experiências urbanas. Dado a esse retorno, como considerações finais iremos qualificar tal processo resultante nesta dissertação. Desta forma, podemos dissertar as considerações a nossa leitura sobre o espaço urbanos, e indagações realizadas durante a produção da dissertação.

Partimos da mobilidade urbana, sendo esta uma dimensão que traz a leitura da produção do espaço urbano. Quando pensamos em evidenciar a fragmentação socioespacial a partir da leitura da mobilidade, concebemos a relação tempo-espaço acentuada pela existência do cotidiano. Tempo e Espaço como categorias fundamentais na leitura dos espaços urbanos contemporâneos, possibilitam-nos transitar por outros conceitos primordiais para entender o cotidiano urbano. Tempo e Espaço funcionaram como nivelamento e/ou com a mobilidade, que está no espaço, na circulação e na reprodução da vida urbana. Desvelamos a fragmentação socioespacial no movimento em suas contradições e reproduções. Esse movimento foi por nós destacado a partir dos ritmos que a leitura sobre ritmanálise nos possibilitou ao longo da construção desta pesquisa.

A mobilidade urbana também foi encarada a partir de sua relação com a dimensão do trabalho; as narrativas relacionadas a esse deslocamento casa-trabalho-casa nos possibilitaram uma maior compreensão do cotidiano e de suas dimensões e das práticas socioespaciais a eles associadas. No entanto, é importante ressaltar que o par mobilidade e trabalho implicou numa leitura da

reprodução social, que conjuga uma condição urbana. Aqui, trabalhamos com o geral e o específico: o que está no cotidiano, no tempo e nas suas interações. Quando analisamos a periferia, avaliamos quais são os tempos e os ritmos que podemos identificar a partir dessa dimensão da reprodução social e dessa condição cotidiana dos sujeitos que investigamos, abarcando suas estruturas.

A mobilidade urbana emergiu como ponto nodal de nossa investigação, revelando-se uma lente fundamental para compreender não apenas o movimento físico dos sujeitos nos espaços urbanos, mas também as relações sociais, culturais e políticas que moldam suas experiências urbanas. Ao entrelaçar a mobilidade urbana com a experiência urbana na busca de compreender o direito à cidade e de dar protagonismo às narrativas periféricas, buscamos construir uma compreensão contextualizada das narrativas de quem constitui o cotidiano periférico, destacando a importância dessa abordagem para a análise dos espaços urbanos contemporâneos.

A mobilidade urbana surgiu como a ligação de complexas interações no e entre o Espaço. A acessibilidade, como discurso e não apenas técnica, tornou-se questões-chave na compreensão das experiências de mobilidade urbana, destacando a importância de garantir que todos os cidadãos tenham acesso igualitário aos recursos, serviços e oportunidades das cidades. Ao explorar as dimensões diversas da mobilidade urbana, fomos levados a repensar não apenas os sistemas de transporte e infraestrutura, mas também as estruturas de poder e desigualdade que moldam as experiências de mobilidade.

Trabalhar com a narrativa e a representação dos sujeitos periféricos, acentuados pelos termos cunhados por (D'Andrea), trouxe-nos a possibilidade de entender a periferia em suas contradições e estruturas. Podemos experimentar além de uma subjetividade, percebendo a reprodução social à qual esses sujeitos estão condicionados no espaço urbano em sua totalidade.

Dessa maneira, foi fundamental para nosso trabalho acentuar as representações periféricas e as espacialidades que as narrativas periféricas representam no cotidiano. A materialização do cotidiano desses sujeitos, a partir de suas experiências urbanas, demonstraram-nos subjetividades que vão além da estrutura social, mas que também são condicionadas por ela. Pensando na periferia e suas desigualdades socioespaciais, compreendemos que a experiência urbana pode revelar muito dessas condições. Todas as experiências urbanas representadas partem de uma condição socioespacial e de uma estrutura social determinante para esses sujeitos. A dimensão da mobilidade nos possibilitou essa leitura, com as percepções das situações narradas e as experiências acumuladas, acentuando uma prática socioespacial nos espaços urbanos.

As experiências urbanas como narrativas periféricas emergiram como um elemento essencial de nossa análise, pois representam uma perspectiva muitas vezes subdimensionada na pesquisa urbana. Ao investigar as experiências dos sujeitos nas áreas periféricas, fomos confrontados com as desigualdades socioespaciais que permeiam esses espaços, bem como as manifestações, constructos e vivências que emergem em resposta a essas condições. O direito à cidade, enquanto conceito fundamental em nossa análise, convida-nos a repensar não apenas a distribuição física dos meios de consumo coletivos, mas também a participação cidadã, a inclusão social e a produção social do espaço urbano. Ao entrelaçar as narrativas periféricas com o direito à cidade, buscamos ampliar o escopo de nossa análise, destacando a importância de reconhecer e valorizar as experiências dos sujeitos que habitam as margens das cidades.

As experiências urbanas são marcadas por uma multiplicidade de fatores que se entrelaçam para moldar a vida cotidiana dos habitantes das cidades. Desde as atividades diárias até as interações sociais, essas experiências refletem não apenas a estrutura urbana, mas também as relações sociais, culturais e

emocionais que as definem. Ao explorar a complexidade das experiências urbanas, somos desafiados a repensar não apenas a forma como os espaços urbanos são planejados e geridos, mas também as formas como os sujeitos se relacionam e se identificam com esses espaços. A diversidade de perspectivas e experiências nos convida a adotar uma abordagem inclusiva e sensível às nuances das narrativas urbanas, reconhecendo que não há uma única experiência urbana, mas sim uma multiplicidade de experiências que coexistem e se entrelaçam nos espaços urbanos contemporâneos.

Ao longo desta dissertação, adotamos uma abordagem interdisciplinar e reflexiva, que nos permitiu explorar as complexidades das experiências urbanas a partir de uma variedade de perspectivas teóricas e metodológicas, ao integrar conceitos e métodos das ciências sociais, urbanismo, geografia e estudos culturais. A epistemologia da narrativa, a etnografia urbana e a ritmanálise emergem como ferramentas fundamentais para desvendar as complexidades das experiências urbanas, destacando a importância de compreender não apenas o que é narrado, mas também como essas narrativas se entrelaçam e influenciam as condições urbanas.

Esperamos que esta dissertação possa servir como um ponto de partida para futuras pesquisas e reflexões sobre as cidades contemporâneas, contribuindo para uma compreensão mais profunda e contextualizada das dinâmicas urbanas em todo o mundo, destacadamente, sobre e com os sujeitos periféricos e seus espaços de vida.

São desdobramentos a serem enfrentados a partir dessa pesquisa aqueles que nos impelem a pensar a periferia e a questionar: Como pensá-la sem os recortes raciais e de gênero, evidenciados ao longo das entrevistas? O que essas dimensões, evidenciadas e consolidadas no cotidiano e no espaço, indicam-nos? Tais questões emergiram em e de nossa pesquisa e nos

aproximaram de novos desafios, fundantes para se pensar e repensar as pesquisas urbanas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBERGARIA, Rafaela. **Mobilidade dos corpos racializados: entre liberdade e interdição**. Mobilidade antirracista / Organização Daniel Santini, Rafaela Albergaria, Paique Duques Santarém. – São Paulo, SP: Autonomia Literária, 2021. p. 38-56.

ALBERGARIA, Rafaela; NUNES, João P.M.; MIHESSEN, Vitor. **Não foi em vão: mobilidade, desigualdade e segurança nos trens metropolitanos do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich böll, 2019.

ALMEIDA, Silvio Luiz de. **O que é racismo estrutural?** Belo Horizonte (MG): Letramento, 2018.

AUGÉ, Marc. **Los no lugares**. Barcelona, Gedisa, 2000.

AUGÉ, Marc. **El metro revisitado: el viajero subterráneo veinte años después**. Barcelona, Paidós. 2010.

AUGUSTO, Kelly Cristina Fernandes. **Também é pelo transporte que uma mulher negra não consegue chegar aonde ela quer: perspectiva interseccional sobre logicas a que o sistema de transporte da cidade de São Paulo está sujeito**. Mobilidade antirracista / Organização Daniel Santini, Rafaela Albergaria, Paique Duques Santarém. – São Paulo, SP: Autonomia Literária, 2021. P. 308-328.

BABY-COLLIN, Virginie. Estar en la ciudad y ser de la ciudad : convertirse en citadino en los barrios populares de Caracas y La Paz. **Trace**, no 42, 2002, pp. 38-53.

BARROSO OLMEDO, Erandi Paula. **Accesibilidad y cuidados: Un análisis desde la movilidad cotidiana de trabajadoras del hogar habitantes de Vivienda Masiva de Interés Social en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México**. 2022. Disponível em <https://hdl.handle.net/20.500.14330/TES01000825188>. Acesso em 6 de março de 2024.

BARROSO OLMEDO, Erandi Paula. **Accesibilidad y exclusión social en la periferia pobre de la Ciudad de México. La movilidad cotidiana en los pueblos conurbados de Milpa Alta**. 2016. Disponível em <https://hdl.handle.net/20.500.14330/TES01000751406>. Acesso em 6 de março de 2024.

BATISTA, Selma Paula Maciel. SPOSITO, Maria Encarnação Beltão. A pesquisa narrativa nos estudos urbanos: uma análise das práticas espaciais cotidianas

para compreensão da lógica socioespacial fragmentária. **GeoTextos**, [S. l.], v. 19, n. 2, 2023. DOI: 10.9771/geo.v0i2.56090. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/geotextos/article/view/56090>. Acesso em: 6 mar. 2024.

BONDUKI, Nabil. **Origens da habitação social no Brasil: Arquitetura moderna, Lei do Inquilinato e difusão da casa própria**. Editora Estação Liberdade, ([2007] 1998).

BOURDIEU, Pierre. **A Distinção: Crítica Social do Julgamento do Gosto**. São Paulo: Edição. 2ª Editora. Zouk, 2011.

BORSODORF, Alfredo. Hacia la ciudad fragmentada. Tempranas estructuras segregadas en la ciudad latinoamericana. Scripta Nova. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, 7(146/122), 2007.

BRETON, Hervé. **Investigação narrativa em ciências humanas e sociais**. São Paulo: Fundação Carlos Chagas, 2023

BRETON, Hervé. Pesquisa narrativa: entre descrição da experiência vivida e configuração biográfica. **Cadernos de Pesquisa**, v. 50, p. 1138-1158, 2020.

CANETTIERI, Thiago. **A condição periférica: uma crítica da economia política do espaço em paralaxe**. Belo Horizonte, UFMG, 2019.

CANETTIERI, Thiago. O DEVIR-PERIFERIA DO MUNDO: CRISE DO CAPITAL E A CONDIÇÃO PERIFÉRICA. **GEOgraphia**, v. 24, n. 52, 30 mar. 2022.

CARLOS, Ana Fani Alessandrini. Novas contradições do espaço. DAMIANI, A. L.; CARLOS, A. F. A.; SEABRA, O. C. de L. (Orgs.) **O espaço no fim do século: a nova raridade**. São Paulo: Contexto, 2001, p. 62-80.

CARLOS, Ana Fani Alessandrini. **Novas contradições do espaço**. DAMIANI, A. L.; CARLOS, A. F. A.; SEABRA, O. C. de L. (Orgs.) **O espaço no fim do século: a nova raridade**. São Paulo: Contexto, 2001, p. 62-80.

CASTRO, Paula Almeida de. SOUSA ALVES, Cleidiane de Oliveira. Formação Docente e Práticas Pedagógicas Inclusivas. **E-Mosaicos**, V. 7, P. 3-25, 2019.

CERVERO, Robert. DUNCAN, Michael. Walking, bicycling, and urban landscapes: evidence from the San. Francisco Bay Area. *Am. J. Public Health*, 93,1478–1483, September 2003.

CRESWELL, Tim. Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28: 17-31, 2010.

CORRÊA, Roberto Lobato. Diferenciação sócio-espacial, escala e práticas espaciais. **Revista Cidades**, v.4, n. 6, 2007.

CORRÊA, Roberto Lobato. Formas simbólicas e espaço: algumas considerações. **GEOgraphia**, v. 9, n. 17, 2007.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Organização do Espaço: dimensões, processo, forma e significados**. Geografia, Rio Claro, v. 36, p. 7-16, 2011.

DE CERTEAU, Michel. **The practice of everyday life**. Berkeley, University of California Press. Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento,. 1984, pp. 35-54

D'ANDREA, Tiaraju Pablo. **A formação dos sujeitos periféricos: cultura e política na periferia de São Paulo**. Tese (doutorado em sociologia). São Paulo, Universidade de São Paulo, 2013.

D'ANDREA, Tiaraju Pablo. Contribuições para a definição dos conceitos periferia e sujeitas e sujeitos periféricos. **Novos estudos CEBRAP**, v. 39, p. 19-36, 2020.

DAL POZZO, Cristiano Facanha. Fragmentação socioespacial: Práticas espaciais do consumo segmentado em Ribeirão Preto e Presidente Prudente. **Revista da ANPEGE**, v. 11, n. 16, p. 279-324, 2015.

DAVIS, Mike. **Ecologia do Medo: Los Angeles e a Imaginação do Desastre**. Vintage, 1996.

DAVIS, Mike. **Planeta das Favelas**. Editora: Verso, 2006.

DOULET, Jean-François. **La mobilité urbaine: un nouveau cadre conceptuel**. Institut pour la ville en, 2001.

DUHAU, Emilio. y GIGLIA, Ángela. **Las Reglas del Desorden: Habitar la Metrópoli (Introducción: "Orden urbano experiencias metropolitanas")**. Mexico City: UAM-A/Siglo XXI. 2008 disponível em: <https://leerlaciudadblog.files.wordpress.com/2016/05/duhau-y-giglia-las-reglas-del-deorden-habitar-la-metrc3b3poli.pdf>

FLORES, Iago; PIRES, Barbara; COELHO, Marlon; REDON, Sergio; SANTOS, Karina; BERNARDES, Antônio; COUTO, Danielle. **App O.Way: plataforma de monitoramento para analisar fragmentação espacial urbana no Brasil**. In: WORKSHOP SOBRE AS IMPLICAÇÕES DA COMPUTAÇÃO NA SOCIEDADE (WICS), 4. , 2023, João Pessoa/PB. Anais [...]. Porto Alegre: Sociedade Brasileira de Computação, 2023 . p. 195-202. ISSN 2763-8707. DOI: <https://doi.org/10.5753/wics.2023.229871>.

FREHSE, Fraya. Quando os ritmos corporais dos pedestres nos espaços públicos urbanos revelam ritmos da urbanização. **Civitas - Revista de Ciências Sociais [online]**. 2016, v. 16, n. 1, pp. 100-118. Disponível em: <<https://doi.org/10.15448/1984-7289.2016.1.22234>>. ISSN 1984-7289. Acesso em 15 maio de 2023.

FREHSE, Fraya. ERVING GOFFMAN, SOCIÓLOGO DO ESPAÇO. Revista Brasileira de Ciências Sociais; Sao Paulo Tomo 23, N.º 68, (2008): 155-166. DOI:10.1590/S0102- 69092008000300014

FREITAS, Ana Carolina Oliveira. **Mulheres e periferias como fronteiras: o tempo-espaço das moradoras do Conjunto Habitacional José Bonifácio** / Carolina Alvim de Oliveira Freitas – São Paulo : FAUUSP, 2021. (Coleção Caramelo) 258 p.

GEHL, Jan. **Cidades para Pessoas**. Editora: Island Press, 2010.

GOFFMAN. Erving. **Interaction ritual**. Garden City: Anchor Books, 1967.

GOMES, Paulo César da Costa. **A condição urbana. Ensaios de geopolítica da cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002. p. 169-191.

GUTIÉRREZ, José Manuel. Mobilidade Urbana e Desigualdade Socioespacial: Reflexões a Partir do Caso Brasileiro. **Revista de Administração Pública**, 49(6), 2015.

HANSON, Susan. **A Geografia do Transporte Urbano**. The Guilford Press, 1995

HARVEY, David. **Spaces of Global Capitalism:towards a theory of uneven geographical development**. London/New York: Verso, 2006.

HIERNAUX, D., & LINDÓN, Alicia. (2004). La periferia: voz y sentido en los estudios urbanos. **Papeles de población**, 10(42), 101-123.

HOOKS, Bell. **Tudo sobre o amor: novas perspectivas**. São Paulo: Elefante, 2020, p. 129.

HOUAISS, Antônio. **Dicionário Houaiss da língua portuguesa**. Objetiva Instituto Antônio Houaiss de Lexicografia, 1986.

JACOBS, Jane. **Morte e vida das grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2009

JENSEN, Ole. Flows of meaning, cultures of movements: urban mobility as meaningful everyday life practice. **Mobilities**, 4 (1): 139-158. 2019.

JESUS, Patrícia Maria; CATELAN, Márcio José Veríssimo; CALIXTO, Maria José Martinelli Silva. **Percursos acompanhados casa-trabalho-casa**. Perspectivas e construção metodológica. In: GÓES, Eda Maria; MELAZZO, Everaldo Santos (orgs.). Metodologia de pesquisa em estudos urbanos: procedimentos, instrumentos e operacionalização. Rio de Janeiro: Consequência editora: 2022.

JIRÓN, Paola; IMILAN, Walter Alejandro; ITURRA, Luis. Relearning to travel in Santiago: the importance of mobile place-making and travelling know-how. **cultural geographies**, v. 23, n. 4, p. 599-614, 2016.

JIRÓN, Paola; LANGE V, Carlos; BERTRAND S, María. Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana. **Invi**, 68 (25): 15-57, 2010.

JIRÓN, Paola. Mobile borders in urban daily mobility practices in Santiago de Chile. *International Political Sociology*, v. 4, n. 1, p. 66-79, 2010.

KAUFFMANN, Vicent. Mobilités et réversibilités: verbs des sociétés plus fluides - **Cahiers internationaux de sociologie**, n. 118, p. 119-135, 2005.

KOPPER, Moisés. RICHMOND, Matthew. Apresentacao: situando o sujeito das periferias urbanas. **Novos Estudos CEBRAP**, 39 (1), 2020. pp. 9-17. ISSN 0101-3300

KOWARICK, Lúcio. **Viver em risco: sobre a vulnerabilidade socioeconômica e civil**. São Paulo/SP. Editora 34. 2009.

LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. University of Minnesota Press, 1970.

LEFEBVRE, Henri. **Elementos de ritmoanálise: e outros ensaios sobre temporalidade**. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2021, p.47-134]

LEFEBVRE, Henri. La production de l'espace. Paris, Anthropos, ([1974] 2000).

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Documentos, 1969.

LEGROUX, Jean. A triplicidade do espaço e das práticas cotidianas de mobilidade para o estudo da fragmentação socioespacial. **GEOgraphia**, v. 23, n. 51, 19 jul. 2021.

LÉVY, Jean. Os novos espaços da mobilidade. **Revista GEOgraphia**, v.3, n. 6, p.7-17, 2001.

LOJKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

LUCAS, Karen, JONES, Peter. Social impacts and equity issues in transport: an

introduction. **Journal of Transport Geography**. Elsevier, v. 21, p. 1-3, mar. 2012. Disponível em <<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.032>>. Acesso em 14 nov. 2023.

MARCUSE, Peter. **Urbanização e Políticas Urbanas nas Cidades da Ásia Pacífico**. Review of International Political Economy, 4(2), 1997.

MARES, Rizia Mendes. **Fragmentação socioespacial e práticas espaciais do viver: Experiências e Representações Urbanas em Cidades Medianas da Bahia**. 374f. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-graduação em Geografia - Faculdade de Ciências e Tecnologia - Campus de Presidente Prudente, 2022.

MARES, Rizia Mendes. **Fragmentação socioespacial e práticas espaciais do viver: Experiências e Representações Urbanas em Cidades Medianas da Bahia**. 374f. Tese (Doutorado) - Programa de Pós-graduação em Geografia - Faculdade de Ciências e Tecnologia - Campus de Presidente Prudente, 2022.

MARES, Rizia Mendes. WHITACKER, Arthur Magon. Fragmentação socioespacial, mobilidade urbana e cotidiano na Bahia, Brasil. **Papeles de Coyuntura** 46, 304-327. Recuperado de: <http://repository.unipiloto.edu.co/handle/20.500.12277/9009>, 2019.

MARICATO, Erminia. **Brasil, Cidades: Alternativas para a Crise Urbana**. Editora: Vozes, 2001.

MASSEY, Doreen. **Pelo espaço – uma nova política da espacialidade**. Bertrand do Brasil Editora, Rio de Janeiro, 2008

MASSEY, Doreen. **Um sentido Global do lugar**. In: Arantes, A. (org.). **O Espaço da Diferença**. Campinas: Ed.Papirus, (2002 (1994)).

MEIJERS, Erik., KORTHALS Altes Wilem. K., & WEGENER, Martin. **Acessibilidade e Desenvolvimento Espacial**. Edward Elgar Publishing. 2018

MERRIFIELD, A. A Nova Questão Urbana. Editora: Pluto Press, 2015.

METRÔ DE SÃO PAULO. **PESQUISA ORIGEM/DESTINO**. São Paulo, 2017. Disponível em: <http://www.Metrô.sp.gov.br/Metrô/numeros-pesquisa/pesquisa-mobilidade-urbana>.

MIRALLES-GUASCH, Carme. **Ciudad Y Transporte: El binômio imperfecto**. Barcelona: Ed. Ariel, 2002.

MONGIN, Oliver. **A condição urbana: a cidade na era da globalização**. tradução Letícia Martins de Andrade – São Paulo, Estação Liberdade, 2009.

NASCIMENTO, Maria Beatriz. [1942-95]. **O negro visto por ele mesmo**/ Maria Beatriz Nascimento, Ebu Editora, 2022, 240p.

NETO, Nécio Turra. **Pesquisa Qualitativa Em Geografia** 1.2015

OLIVEIRA, Sandro Barbosa de. **Transporte e mobilidade na periferia de São Paulo: uma condição socioespacial da desigualdade urbana**. In: D'ANDREA, Tiaraju (Orgs). Reflexões Periféricas: propostas em movimento para a reinvenção das quebradas. São Paulo : Editora Dandara : Centro de Estudos Periféricos, 2021.

PEREIRA, Sílvia Regina. **Percursos urbanos: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade**. 2006. 323 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2006.

PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO. **Cadernos das Subprefeituras. Subprefeitura São Mateus: Plano Analítico - PA. 2014. Gestão Urbana SP**. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/planos-regionais/arquivos/> . Acesso em: 08 jan. 2021a.

PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO. **Cadernos das Subprefeituras. Subprefeitura São Mateus: Quadro Analítico - QA. 2014. Gestão Urbana SP**. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/planos-regionais/arquivos/> . Acesso em: 08 jan. 2021b.

PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO. Sistema de Consulta do Mapa Digital da Cidade de São Paulo (GEOSAMPA):. Sp.gov.br. Disponível em: <https://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_S BC.aspx>. Acesso em: 08 jan. 2021c.

PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO. **ObservaSampa - Observatório de Indicadores da Cidade de São Paulo**. Coordenadoria de Produção e Análise da Informação (GEOINFO) e Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU). Disponível em: <https://observasampa.prefeitura.sp.gov.br/> . Acesso em: 08 jan. 2021d.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. Sociabilidade hoje: leituras da experiência urbana. **Cadernos CRH (Salvador)**, v. 18, n. 45, p. 411-422, 2005.

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos Lugares: A Colonização da Terra e da Moradia na Era das Finanças**. Boitempo Editorial, 2017.

SANTARÉM, Paique Duques. **Ensaio sobre a mobilidade racista**. Mobilidade antirracista / Organização Daniel Santini, Rafaela Albergaria, Paique Duques Santarém. – São Paulo, SP: Autonomia Literária, 2021. P. 56-79.

SANTARÉM, Paulo Henrique da Silva. **A cidade de Brasília (DEE): conflitos sociais e espaciais significados na raça**. Brasília, 2013. 153f. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Instituto de Ciências Sociais, Departamento de Antropologia, Universidade de Brasília (UnB).

SANTOS, Karina Malachias Domingos dos. **Fragmentação Socioespacial e Experiências Urbanas no Distrito de São Mateus, Cidade de São Paulo – SP**. Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, UNESP, Monografia de Bacharelado em Geografia. Orientador: Arthur Magon Whitacker. Bolsista do(a): Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo, FAPESP, Brasil. 2021a.

SANTOS, Karina Malachias Domingos. **O uso de técnicas netnográficas para representações de percursos urbanos periféricos em São Mateus, cidade de São Paulo SP**. In: XXI Semana de Geografia da FCT/UNESP: Outras Geografia e (a)diversidades: experiências e potencialidades; VII Seminário Nacional de Integração da Graduação e Pós-Graduação em Geografia, 2021, Presidente Prudente. 2021b. v. 1. p. 1-916.

SANTOS, Karina Malachias Domingos. **A Condição De Mobilidade No Cotidiano Periférico Na Cidade de São Paulo - SP**. Anais do XVII Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 11 a 15 de novembro de 2022. Curitiba [recurso eletrônico]: geografia urbana, estudos urbanos/organizado por Departamento de Geografia/UFPR. [realização DEGEO/UFPR: ESC, 2022. ISSN: 2275-5143.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. Edusp, 2007.

SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova: Da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica**. Editora Hucitec, 1978.

SANTOS, Milton. **Por uma nova Geografia**, Espasa Universidad, Madrid, 1990a.

SANTOS, Milton. **Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo**. São Paulo: Nobel, Secretaria de Estado da Cultura, 1990b.

SÃO PAULO. Cadernos das Subprefeituras. Subprefeitura Cidade Tiradentes. São Paulo, 2014.

SÃO PAULO. Cadernos das Subprefeituras. Subprefeitura São Mateus. São Paulo, 2014.

SHELLER, Mimi & URRY, John. **The city and the car**. International Journal of Urban and Regional Research, 24 (4): 737-757. 2000.

SHELLER, Mimi & URRY, John. **The new mobilities paradigm**. Environment

and Planning A, 38:207–226, 2006.

SILVA, Ricardo Barbosa da. Mobilidade precária na metrópole de São Paulo. **Caderno de Geografia**. v.32, n.68 ISSN 2318-2962 DOI 10.5752/p.2318-2962.2022 v.32 n.68 p.289, 2022.

SIMMEL, Georg. **Las grandes urbes y la vida del espíritu**. In: Simmel, Georg. *El individuo y la libertad: ensayos de crítica de la cultura*. Barcelona, Península, pp. 247-262, 1986.

SIMMEL, Georg. **A metrópole e a vida mental**. In: VELHO, Otávio Guilherme (org.). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar Editores. 1973 [1903].

SINGH, Dhan Zunino. Cidades, práticas e representações em movimento: notas para uma análise cultural da mobilidade como experiência urbana. **Tempo Social**, [S. l.], v. 30, n. 2, p. 35-54, 2018. DOI: 10.11606/0103-2070.ts.2018.142171. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/ts/article/view/142171>. Acesso em: 22 nov. 2023.

SMITH, Neil. **A Nova Fronteira Urbana: Gentrificação e a Cidade Revanchista**. Routledge. 1996.

SPOSITO, Eliseu Severo; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Fragmentação Socioespacial**. Mercator, Fortaleza, v.19 , e19015, 2020.

SOUSA, Adriano José de. *A Cidade de São Paulo chega a São Mateus: o processo histórico do rural, do suburbano e da periferia (1948-1970)*. Recife, ANPUH, 2019.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Novos conteúdos das periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil. **Investigaciones geográficas**. México D.F.:UNAM, n.54, p.114-139, 2004.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Diferenças e desigualdades em cidades médias no Brasil: da segregação à fragmentação socioespacial**. XXXVII LATIN AMERICA STUDIES ASSOCIATION, 2019, Boston: LASA2019 Congress Papers, 2019, v. 1. p. 1-25.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos (FragUrb)**. São Paulo, Fapesp, 2018 [projeto de pesquisa temático].

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos (FragUrb)**. São Paulo, Fapesp, 2018 [projeto de pesquisa temático].

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. GOES, Edá Maria. **Espaços fechados e cidades. Insegurança urbana e fragmentação socioespacial.** São Paulo: UNESP, 2013.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Segregação socioespacial e centralidade urbana.** In: Pedro de Almeida Vasconcelos; Roberto Lobato Corrêa; Silvana Maria Pintaudi. (Org.). A cidade contemporânea. Segregação Espacial. São Paulo: Contexto, 2013.

TELLES, Vera da Silva. Pontos e linhas II Trajetórias urbanas: fios de uma descrição da cidade. In: Vera da Silva Telles e Robert Cabanes (orgs.). **Nas tramas da cidade: trajetórias urbanas e seus territórios.** São Paulo: Humanitas, ([2005] 2006).

TELLES, Vera da Silva. The 1979 'S: Political Experiences, Practices And Spaces. In: KOWARICK, Lucio. (Org.). **Social struggles and the city: the case of São Paulo.** New York: Monthly Review, 1994, p. 174-201.

ULIAN, Flavia. **Sistemas de Transportes Terrestres de Passageiros em tempos de Reestruturação Produtiva na Região Metropolitana de São Paulo.** 2008. 320 p.Tese (Doutorado), - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008.

URRY, John. **Mobilities.** Cambridge, Polity. 2007.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas. Capítulo 7: Transporte, espaço e mobilidade. Em Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas.** [Local de publicação não fornecido]: [Editora não fornecida]. 2021.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Mobilidade Urbana e Cidadania.** [Local de publicação não fornecido]: [Editora não fornecida]. 2012.

WACQUANT, Loïc. A estigmatização territorial na idade da marginalidade avançada. **Sociologia: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto**, v. 16, 2017.

WACQUANT, Loïc. **As duas faces do gueto.** São Paulo: Boitempo, 2008a.

WACQUANT, Loïc. **Marginais Urbanos: Uma Sociologia Comparativa da Marginalidade Avançada.** Polity. 2008b.

WHITACKER, Arthur Magon. **Expansão, Dispersão, Complexificação e Fragmentação. Formas e Processos Espaciais em Câmbio no Brasil Não-Metropolitano.** Brasília, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e

Tecnológico (CNPq). 2019. [Projeto Bolsa de Produtividade em Pesquisa].

WHITACKER, Arthur Magon. SOUSA, Marcos Timóteo Rodrigues de. Mobilidade e acessibilidade às áreas de concentração de atividades de comércio e serviços: apontamentos metodológicos a partir de Presidente Prudente-SP. **13º Seminário Internacional da Rede Ibero-americana de Investigadores sobre Globalização e Território**, Salvador, Brasil. 2014.

WILSON, William Julius. **Os Verdadeiramente Desfavorecidos: A Cidade Interna, a Subclasse e a Política Pública**. University of Chicago Press, 1987.

WHYTE, William Foote. **Street Corner Society: A Estrutura Social de uma Favela Italiana**. Zahar; 1ª edição ([2005] 1943).

ANEXOS

QUADRO 4: ANEXO DAS TRANSCRIÇÕES ENTREVISTAS COM OS SUJEITOS MORADORES DE SÃO MATEUS E CIDADE TIRADENTES, REALIZADAS EM 2021 E 2022

ENTREVISTA REALIZADA EM 17 DE DEZEMBRO DE 2021

CRIS, JOVEM ADULTO NEGRO DE 20 ANOS, MORADOR DE CIDADE TIRADENTES

Entrevistadora: Todo dia você faz esse trajeto?

Entrevistado: Faço 4 vezes por semana, um dia eu fico em casa e de quarta, quinta, sexta e sábado esse trajeto na real é o que eu faço para qualquer lugar, qualquer lugar na real então Tiradentes, pego o Itaquera e venho para cá aí quando eu vou pra USP (Universidade de São Paulo) a única diferença é que eu desço na República e não no Butantã pego a Linha Amarela.

Entrevistadora: Você já tem alguma previsão de quando volta presencialmente para a USP?

Entrevistado: Dizem que ano que vem (2022), mas acho que não

Entrevistadora: E quando você pega o Metrô nesse horário é cheio, por que neste horário está vazio?

Entrevistado: Então, geralmente, está assim porque a ida é bem tranquila devido a esse horário. Às vezes, vou até sentado no ônibus. O problema é que, quando ocorre algum imprevisto, a situação muda. Então, o que eu faço? Qual é a minha estratégia? Minha estratégia é a seguinte: demoro duas horas da minha casa para o trabalho, exatamente duas horas. Saio sempre meia hora antes, em vez de sair às 8 horas (quando entro às 10 horas), saio às 7 horas e 30 minutos. Essas meias horas são reservadas para imprevistos. Por exemplo, teve uma vez que houve uma greve. A gente acorda sem rumo, foi uma greve de trem, e o metrô estava parado da Bresser à Itaquera. Tive que descer, pegar outro ônibus, desci no Belém, peguei o Parque Dom Pedro e fiz o caminho normal. No entanto, essas meias horas são descontadas, então cheguei lá por volta das 10 horas e 10 minutos.

Entrevistado: Então, por exemplo, teve outra vez que houve um assalto na Ragueb. Um assalto, o carro bateu e tudo parou. Aí, tive que mudar meu trajeto e ir de trem, indo para Guaianases, de lá para Guaianases para a Luz e, então, da Luz para lá. Aí compensa.

Entrevistadora: Então, tem a possibilidade de sair às 8h, mas você prefere sair às 7h30. E a que horas você entra?

Entrevistado: Entro às 10 horas. Fica a uns 20 minutos do metrô, como saio mais cedo ou caminhando. Saio às 16 horas.

Entrevistadora: O que você acha do transporte público no horário que você pega?

Entrevistado: Esse horário é bom, porque não é cheio. Não é lotado, tipo antes quando eu estudava e saía de casa às 5 horas. Mano, ali era difícil, era complicado. Para o horário das 5 horas da manhã às 6 horas/7 horas é horrível. Agora, esse horário aqui é mais tranquilo. Às vezes vou até sentado. Se a gente tivesse vindo nos últimos vagões, estaríamos sentados, então é tranquilo. Só que na hora de voltar, é meio sufoco no ônibus. Aqui em Itaquera, mano, é meio complicado. Espero que hoje não, mas geralmente é bem complicado.

Entrevistadora: E no terminal Cidade Tiradentes, tem bastante ônibus que vão para Itaquera, mas ainda assim a demanda é pouca.

Entrevistado: A demanda é muito para pouca oferta. O certo seria ter um metrô, né? Só que o metrô tem muitos problemas. Acho que o maior é muita desapropriação, né? Não que o monotrilho não tenha, mas o metrô tem mais. Questionaram sobre outros percursos, como no Monotrilho São Mateus. Já pensei em ir até São Mateus, mas acho que tenho medo de me atrasar. Guaianases também dá tudo na mesma, mas o monotrilho acho que demora mais. Teria que ir até São Mateus, aí depois descer na Vila Prudente, depois descer na Consolação e ir para a linha amarela. É muito rolê.

Entrevistadora: E assim, quando você está utilizando o transporte público, o que você faz para passar o tempo? Lê, ouve música?

Entrevistado: Depende. Se eu tiver com muito sono (risada, pois não converso com ninguém no transporte), eu durmo, ou então fico ouvindo podcast, música. Aí, se eu tiver coisa da faculdade, fico lendo, fico tempo, sei lá, encostado lendo. É que assim, na volta, pra dar, você ver quando a pessoa vai levantar. Principalmente quando estou voltando, você entra no metrô e você vê quando a pessoa está mais inquieta, a pessoa vai levantar logo. Tipo, na Sé, sempre dá pra saber que a pessoa vai levantar, então eu já fico perto daquela pessoa, entende? E várias vezes ela levanta, e eu sento. Aí, fico lendo, ouvindo podcast, dormindo. Mas eu não converso, não. Fico de fone no ouvido.

Entrevistadora: Querendo ou não, é muito tempo que passamos no transporte público. E quando você está andando, acho que consegue vivenciar tudo que o seu bairro tem, mas outras partes de São Paulo, pelo transporte público?

Entrevistado: Não, nossa, não mesmo. Isso me lembrou um trecho do Lacoste. Ele fala tipo assim: "Os trabalhadores só querem seus lugares, a casa e o lugar em que eles trabalham". E esse percurso é mais prejudicial ainda quando passam por túneis. E ele fala: "Eu acho que é isso". Eu, particularmente, nunca desci na Guilhermina Esperança, Vila Matilde. Nunca desci na Bresser, nunca andei na Mooca, nunca andei no Belém, entendeu? Nunca desci nesses lugares, nunca desci no Patriarca.

Entrevistadora: Você passa por muitos lugares, e são apenas lugares de passagem.

Entrevistado: Eu cruzo São Paulo. Não tenho nem um pouco uma relação de conhecer. A única relação que eu tenho é a janela que eu olho lá fora.

Entrevistadora: E você vê alguma diferença na paisagem? O que mais te choca?

Entrevistado: Mais para o fundo da zona leste, onde estamos, tem mais prédios, mais gente amontoadada, favela. Quanto mais a gente vai subindo para cá, mais é autoconstrução. Parece que agora você já vê alguns predinhos, condomínios. Se vê uma infraestrutura melhor, tipo mais antenas de internet. O próprio metrô, as estações, tipo estações mais para o centro vão ter mais seguranças, vão ter portas para impedir que as pessoas se joguem. Aí, quando mais para o centro, passou Vila Matilde e Penha, é muito prédio. O Tatuapé hoje tem aquele maior prédio de São Paulo, que é muita bizarrice e feio. Aí, você vai indo, vai chegando no centro antigo Pedro II, aliás, pro subúrbio Brás, essas partes assim, aí já é um abandono, fábricas velhas, indústrias que tinham lá, tipo um galpão. Aí você chega em Pedro II e Sé, na Sé nem tanto porque é túnel, em Pedro II você começa a ver um centro mais largadão. E isso é uma coisa cara para se ver. Tipo, Pedro II, Sé, que era o antigo centro, tudo isso passou para cá Faria Lima, onde eu tô, entendeu? É bem legal de ver.

Entrevistadora: E na linha amarela não dá para ver nada por que é túnel, não tem contato com paisagem nenhuma (tem contato com paisagem sim, os sons, as movimentações).

Entrevistadora: E na Faria Lima, o que mais você acha que tem de diferente em relação ao seu bairro Cidade Tiradentes?

Entrevistado: Ah, lá não tem calor humano, entendeu? Acho que lá é uma terra, uma rua totalmente artificial. Tudo é artificial lá, a avenida é artificial porque quem construiu a avenida foi Faria Lima, o prefeito. Quem construiu os prédios foram aquelas pessoas. As relações são totalmente artificiais. Tudo ali é baseado na troca. Primeiro que as pessoas têm medo de andar na rua, medo do desconhecido. Você vê muito Uber, iFood, porque as pessoas não querem sair de casa, do escritório na Tiradentes não. Embora seja artificial em partes, a relação é muito mais afetiva, as pessoas se gostam. A relação é muito mais natural, e as pessoas querem sair de casa durante o dia. E lá é artificial, baseado no dinheiro, na troca e no medo. Muito medo, as pessoas têm medo.

Entrevistadora: E algo interessante que você falou sobre o medo. Geralmente, há um estigma muito grande sobre a periferia, ter medo de ir até a periferia. Como você vê isso? Porque pelo que você falou, as pessoas na Faria Lima têm medo de vivenciar a cidade, a rua?

Entrevistado: Eu acho que, tipo, a periferia soa muito romântica, mas para mim, eu gosto muito de andar de noite, e tipo, umas 21 horas, 19 horas, a Cidade Tiradentes é um lugar que pulsa vida. Você anda na rua, vê gente bebendo, jogando, andando de patins, bicicleta, fazendo caminhada. E aqui na cidade pode até ter, mas é uma outra relação. As pessoas andam cismadas, sei lá, acho que é real as pessoas pensarem

que na favela, lá na Tiradentes, Guaianases, São Mateus, as pessoas andam todas com medo. Anda com medo sim, mas só que tipo não, a Faria Lima é maior.

Entrevistadora: Acho que esses espaços centrais, por terem muitos prédios, são muito hostis.

Entrevistado: Não são convidativos.

Entrevistadora: Na periferia, você não tem tanta hostilidade na forma urbana; você tem a hostilidade da violência e não prédios todos fechados, fachadas de vidro, condomínios.

Entrevistado: Muros grandes. E lá na Faria Lima é assim, você anda e tem várias seguranças nas portas dos prédios. Demonstram o medo, entendeu? É o medo.

Entrevistadora: Como você definiria a sua experiência urbana no seu bairro, na cidade, os lugares que você gosta de frequentar a partir da mobilidade?

Entrevistado: Geralmente, eu não sei. Acho que, tipo, Tiradentes é uma experiência menos capitalista. Não depende do meu dinheiro, não depende do que eu posso pagar. Agora, se eu quero pagar pelo lazer, tenho que me deslocar. Primeiro ponto, Itaquera. Vou no shopping, ir no cinema, comer alguma coisa. Se eu quero ir pro teatro, tenho que me deslocar para mais longe. Tenho que ir até o Anhangabaú, Teatro Municipal, ou pra Luz, para a Sala São Paulo, ou para a Paulista. Então é mais ou menos assim. Eu acho que na periferia, na Cidade Tiradentes, na minha casa, são relações mais reais. Aí, relações pagas, não sei. Você pensa várias coisas, como vou para o Teatro Municipal. Aí eu tenho que pensar: "Qual o horário do show? Será que consigo voltar para casa? Porque se for 23 horas eu não consigo voltar para casa lá na Luz. Se for 21 horas, será que é seguro para eu voltar? Quanto mais longe, mais problema. É dinheiro, tempo, o percurso."

Entrevistadora: Tem vários fatores. E em relação à segurança, você se sente seguro no trem, metrô, ônibus, ou em todas as linhas que você usa?

Entrevistado: Ah, depende do horário. Se for muito tarde, não acho não. Tenho maior medo de ter arrastão. Tem muito arrastão, inclusive na linha 7 teve. Agora, se for mais seguro, eu não me sinto muito inseguro não. Claro que a gente fica com pé atrás. Tipo, tem umas bizarrices que acontecem. Esses tempos, uma mulher morreu na Sé. Uma mulher estava na Sé na Linha Azul e deram uma marretada na cabeça dela de graça e ela morreu. Então tem essas paradas, mas o cotidiano já é violento, então a gente acaba se acostumando.

Entrevistadora: No seu bairro, você falou que sente vida, e você costuma utilizar outro meio de transporte modal, como a caminhada, de bicicleta?

Entrevistado: Eu ando a pé, de ônibus. Não gosto de andar de bicicleta porque quase fui atropelado duas vezes, de patins pior ainda e de carro não.

Entrevistadora: E você acha tranquilo andar a pé/caminhada?

Entrevistado: Sim, só não pode ficar bombeando com o celular na mão.

Entrevistadora: E no período que você está trabalhando (10 meses), você se sentiu um pouco limitado para fazer as atividades no seu bairro?

Entrevistado: Senti, eu senti bastante, principalmente andar de patins. Muitas coisas eu tenho uns amigos que foram fazer trilha na cantadeira no domingo. Eu não fui porque estava exausto do trabalho no sábado, e domingo é meu dia de descanso. Então, sei lá, chego em casa às 18 horas e 30 minutos, aí eu tenho aula às 19 horas e os caras vão andar de patins às 19 horas e 30 minutos. Eu não posso ir, tenho aula, ou então eu acabei de chegar. É foda, às vezes fico muito triste porque tem muita coisa que queria fazer/ou fazia e não posso fazer.

Entrevistadora: Seu dia a dia, praticamente é seu trabalho e estudo?

Entrevistado: É, e isso é uma merda. Na quarta-feira eu tinha aula às 16 horas, e tipo eu bati o ponto já com a call no telefone e a aula ia das 16 horas até as 18 horas e depois 19 horas e 30 minutos começava outra aula. Então é o dia inteiro, lazer zero durante a semana.

Entrevistadora: E a sua família, o que eles utilizam de transporte no dia a dia?

Entrevistado: Minha mãe tem a sorte de trabalhar perto de casa em Tiradentes, numa creche. Minha avó usa normalmente ônibus, trem e metrô para ir ao médico, e meu irmão faz o mesmo trajeto que o meu,

mas ele não mora comigo. Só que ele desce em Pinheiros, e como não temos carro, usamos Uber bem às vezes.

Entrevistadora: E para quais fins vocês utilizam Uber?

Entrevistado: Quando compensa, eu fiz duas cirurgias esse ano e eu não poderia voltar de ônibus, da vesícula e do nariz. Aí eu tive que pegar o Uber, só que mano é uma paulada, eu fiz lá no centro em Higienópolis e na lá no Jardins pelo convênio do trabalho, então eu fui obrigado a pagar 100 reais. Às vezes, uso Uber quando é mais barato e eu tenho medo, tipo minha namorada mora no Iguatemi e quando eu saio da casa dela tenho muito medo e eu pego Uber, mas é tipo 10 reais.

Entrevistado: Às vezes, quando eu tô no ônibus, eu coloco meu fone de ouvido e me isolo do mundo, então eu esqueço tudo.

Entrevistadora: O que mais te cansa no transporte?

Entrevistado: O barulho não me estressa, o que me estressa são as pessoas e o tempo. É que assim eu sempre falo não trocaria o transporte público, eu só melhoraria, mas eu não trocaria. Vejo as pessoas falando “ai tem que ter carro e moto”. É meu, pra que? E olha que eu me fodo muito às vezes. Eu gasto 5 horas, teve dia que eu gastei 6 horas, 2 horas e 30 minutos para ir p trabalho e quase 4 horas para chegar em casa por tava maior trânsito na Radial, e eu levei 4 horas para chegar então gastei 6 horas, mas mesmo assim não trocaria.

Entrevistadora: 4 horas é metade de um turno no trabalho.

Entrevistado: E esse é o ponto, meu trabalho não me remunera para esse tempo né, e não trocaria, eu melhoraria.

Entrevistado: Tenho o vale transporte, e também tenho as minhas cotas da faculdade e coloco no mesmo bilhete e fica descontando lá, acho que é uns 300 reais o vale transporte, o que me salva pra eu não gastar mais são as cotas, mas uma outra coisa que sinto diferença na Faria Lima é que as pessoas são muito elitistas, é surreal, extremamente cada coisa que ouvimos no trabalho. Trabalho como jovem aprendiz no Museu da Casa Brasileira, orientando os visitantes. E a temperatura também, ninguém vai lá pelo museu e sim pelo restaurante chique que vai famosos.

Entrevistado: Aqui já muda o perfil das pessoas, nessa linha, na linha vermelha é mais gente como a gente aqui e mais gente mesquinha, pessoas saindo para o lazer eu não sei por que os trens são estranhos quem fica no meio não consegue pegar em nada, não é um trem para lotar. No final eu gosto de pegar transporte público, tem gente me crítica, mas eu gosto já me falaram que eu tava romantizando o transporte público, ele é eficiente só precisa ser melhorado, acho que as pessoas exageram a solução não tá em esvaziar o negócio, simplesmente abandonar o transporte público, “não vou usar o transporte público, vou ter meu carro minha moto” a solução é melhorar tornar mais democrático o acesso.

Entrevistadora: Até a maioria das pessoas em São Paulo, e ao mesmo tempo muitas pessoas não conseguem ter o acesso ônibus e metrô quase 8 reais é muito pra você ir e voltar sem vale transporte, passe.

Entrevistado: Por isso que eu falo é democratizar, porque se você tornar o bagulho caro você vai segregar as pessoas, ninguém vai querer andar, tipo trabalho vai porque a empresa paga agora tem empresa que não vai, e as pessoas acabam sendo aquela questão da fragmentação que você mercantiliza totalmente o acesso a cidade, a cidade depende totalmente da sua renda, ou você vai ter um carro ou vai ter dinheiro para pagar a passagem ou então você não sai do seu bairro, talvez a fragmentação passe por aí também.

Entrevistadora: E tem algum lugar na cidade que você já foi ou quer ir e é muito difícil?

Entrevistado: Pico do Jaraguá, parece que é muito longe, mó preguiça.

Entrevistadora: É um local que a partir de onde você mora é difícil o acesso?

Entrevistado: O percurso teria que descer na Luz, pegar sentido Jundiaí e é muito longe, outro lugar que eu gosto e só foi uma vez é a Serra da Cantareira, nossa é muito legal lá, só que é muito longe, eu fiz o mesmo percurso fui para Itaquerá, metrô desci na Parada Inglesa e peguei um ônibus. No rolê outro lugar que queria conhecer por curiosidade mesmo é o Capão Redondo, eu nunca fui na Zona Sul então tipo mano eu não sei como é a periferia da Zona Sul, Zona Oeste eu conheço por causa da USP. Outro lugar que eu nunca fui e queria ir e é perto é a USP Leste, porque para a gente ir, tem que descer no Tatuapé, e pegar

o trem que demora um pouco pra subir e é muito contramão, não deveria ser poderia ter um ônibus, por exemplo ali de São Mateus, para São Miguel, Itaim é difícil, é coisa que de carro demoraria 20 minutos no máximo 1 hora, e de ônibus é 1 hora 30 minutos. Outro lugar que gostaria de ir é Mauá, Santo André, tudo certo, e Cidade Tiradentes é divisa com Mauá, só que pra ir para Mauá é caro hein, uma passagem é 7 conto, então assim a Metrópole é totalmente desligada pelo menos para mim que não tenho carro.

Entrevistado: Eu não sei o que pensar do monotrilho porque ele é ineficaz, é um projeto que já nasceu errado. Eu gosto de acompanhar um blog/fórum Sky algumas coisa que tem post de 2009 falando do monotrilho, os cara lá acho que são tudo engenheiros da SPTrans e fico postando coisa lá. E mais o pessoal defende, mas eu acho muito errado porque o monotrilho em nenhum lugar do mundo é usado para transporte de massa, é usado para turismo transporte de pequenos grupos, esse monotrilho da Linha 15 Prata você deve saber mais do que eu até, vai ser o primeiro a ter uma capacidade de 80 mil pessoas no mundo, você sabe pegando ali de São Mateus já é assim, imagina quando chegar na Tiradentes com duzentas mil pessoas.

Entrevistadora: Algo que gostaria de perguntar a perspectiva é chegar em Cidade Tiradentes, mas para chegar em Cidade Tiradentes vai ter muita remoção e se você for pensar no caminho, nas vias de acesso só tem uma via.

Entrevistado: Sim não tem via, só a Ragueb Choffi que é uma via de acesso podre estreita, só faixa de carro e ônibus já ocupa a via toda, o que eu acho que vai rolar lá é o seguinte eles vão chegar vão tirar todas aquelas olarias, fábricas de tijolo, tudo ali vão tirar e vão tirar também as casinhas os comércios, vão tirar tudo e ampliar a via pelo menos esse é o plano, colocar uma ciclofaixa no meio, colocar o corredor de ônibus e as estacas do monotrilho, só que cara aí que tá vai fazer tudo isso mas você não poderia colocar o metrô, só que eu acho que o metrô seria mais desapropriação ainda, o monotrilho ele corta a zona leste acho que deve pegar mais um milhão de pessoas.

Entrevistadora: Falamos das linhas e estações do monotrilho e como são áreas populosas entorno do monotrilho, e a demanda é grande ainda mais quando chegar em Cidade Tiradentes.

Entrevistado: E eu acho que vai chegar daqui uns anos, porque até sair todas as licitações, remoção, desapropriação vai demorar eu nem sei se eu espero tá lá na Tiradentes quando chegar, eu acho que as pessoas nem vão usar direito o Monotrilho.

Entrevistadora: Você acha que não melhoraria a questão do acesso, a outras partes da cidade?

Entrevistado: Quem sou eu para falar o que eles deveriam fazer lá, mas eu acho que corredor de ônibus, metrô entendeu que não tem corredor de ônibus cara, isso é um absurdo, tem 250 mil pessoas querendo sair e só tem uma avenida, entendeu? Então o transporte único lá nem existe, não tem saída, tinha que ter uma via com corredor de ônibus para passar a milhão, se tivesse corredor de ônibus que ligasse Itaquera a Cidade Tiradentes, iria reduzir o tempo de transporte em de 50 minutos para 20 minutos, fácil.

Chegando na Faria Lima:

Entrevistado: Ah, a Faria Lima é um lugar muito elitizado é o novo centro financeiro e eu não gosto de trabalhar aqui, me sinto muito mal, eu não gosto das pessoas, e da cabeça delas. Mano, tinha uma estátua do Paulo Guedes aqui, pelo amor de deus.

Entrevistadora: Então, é um lugar que você só vem trabalhar, não sente nada de pertencimento ou que você queira estar aqui?

Entrevistado: Eu tenho repulsa, fico com nojo eu odeio ta aqui, quando to 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.

Entrevistadora: Isso faz parte da experiência que você tem com a cidade?

Entrevistado: Eu acho que quando eu me distancio da periferia, eu quero voltar para ela, então ouço Rap, eu tento voltar transformar daqui no ambiente que eu me sinto pertencente.

Entrevistadora: É interessante que mesmo não estando no espaço no qual se sente acolhido, você usa outras formas para não se sentir tanta hostilidade nesses espaços.

Entrevistado: A gente sente o olhar das pessoas, as vezes entro nas lojas e me sinto mal tratado é esquisito.

Entrevistadora: E você não tem essa mesma percepção e sensação em Cidade Tiradentes?

Entrevistado: Eu até tenho, porque eu tenho cara de moleque aí o pessoal dá uma maltratado, mas lá eu até entendo são pessoas que são oprimidas sabe só que aqui são os opressores, eles são quem cria o opressão, então tudo bem alguém da Tiradentes ser meio assim, porque você é um fudido, eu não tolero pessoas daqui sabe, aqui eu não tolero.

Entrevistado: Sabe, na USP eu já ouvi cada merda, tipo no trabalho eu não brigo, muita merda aí eu não brigo porque é meu trabalho não tenho opção, tenho que atuar. Eu tolero pessoas lindas, que moram na Tiradentes, na periferia como eu falando merda muitas vezes a pessoa não tem culpa, ela reproduz o que ele vê o que ela sente, meu pai ele teve uma vida muito triste, ele é mais ou menos da sua cor assim nasceu na favela, lá perto de Santana aí a mãe dele não tinha condições de alimentar ele e mandou ele pro orfanato, e lá no orfanato um padre tentou estuprar ele e o que ele fez foi tentar matar o padre, e nessa ele deu uma facada e foi pra Febem, ele ficou dos 8 anos até 18 anos na cadeira levando porrada, milícia, então eu entendo ele porque olha a violência que ele viveu, agora uma pessoa daqui velho, não sabe o que é violência. Então, sei lá eu tô aqui eu sinto revolta, porque esse espaço não foi feito p mim sabe, na verdade foi pra eu trabalhar como jovem aprendiz, que é como eu trabalho, pra ser humilhado pelo RH. E na entrevista eu falei meu centro é Tiradentes.

Entrevistadora: É interessante o que você falou porque a gente sempre tem a perspectiva do centro de São Paulo, Sé, República, Paulista só que é interessante porque o nosso ponto de origem é da onde temos toda percepção do resto.

Entrevistado: Pra mim é isso, aqui é o centro branco de São Paulo, a realidade é esse pelo menos pra mim, aqui é o centro branco eu assim, me considero pardo meio termo, minha mãe é branca meu pai é negro, então meio termo então tipo assim, o centro é na periferia a junção nossa origem, a gente vai olhar e porra uma pessoa da minha cor, com o cabelo igual o meu, tem uma origem igual a minha, meu pai não estudou, minha mãe estudou agora com 40 anos, que ela terminou o EJA sabe, e aqui não que vão ter pais que eram donos de fazendo que escravizavam meu pai, minha vó, aqui é o centro branco, foi construído pra ser bonito, para ter arvore.

Entrevistadora: É interessante que na paisagem de Tiradentes temos muita mata, mato e não é uma arborização.

Entrevistado: É surreal essa aqui é Pau Terra, não é Eucalipto é madeira nobre, aqui tem Jacarandás lá tem as árvores nativas, tem mais elas ficam pra lá o resto é mato, aqui não foi planejado.

Entrevistado: Então se existe o racismo, se existe todo esse elitismo a origem é aqui, entendeu por que é aqui que vivem as pessoas que queriam escravizar e escravizaram é aqui até hoje, então é isso meu sentimento com a cidade é esse as periferias é meu lugar, não pela questão de pobre de pobreza, mas sim minhas raízes de luta.

Entrevistadora: E como você caracteriza e se coloca como uma identidade periférica, se a gente pode pensar que existe uma identidade periferias que eu acredito que exista várias, assim como várias formas de periferia, e como você se identifica.

Entrevistado: A eu me identifico assim como você se identifica, eu acho a pessoa que quer voltar para periferia e fazer coisas por ela por São Mateus, né. Eu quero voltar para Tiradentes, ou São Mateus, Guaianases, mas acho que tem muitas formas, acho que tem gente na periferia que isso não é problema né.

Entrevistado: Esse shopping, uma vez entrei nele e puta merda velho, entre para você sentir angústia no Shopping Iguatemi, Tiffany 's, Louis Vuitton.

Entrevistado: Eu acho que assim o pobre da periferia tem várias percepções, têm o cara que não quer saber de nada e só ver viver, e tem gente que quer sei lá mudar alguma coisa.

Entrevistado: O Clube Pinheiros

Entrevistadora: Interessante porque eu nunca tinha feito esses trajetos, eu só conheço por nome, mas não sabia que ficava aqui.

Entrevistado: Tudo é muito bonito, aqueles prédios.

Entrevistado: Eu gosto muito dessa paisagem da periferia, a composição das casas sem reboco uma em cima da outra, tijolo baiano.

Entrevistado: Ela era do ex-prefeito de São Paulo Caio Prado que fez a Rebouças.

Entrevistadora: Eu nunca fui pra lá, só faço o percurso até meu trabalho e até o metrô se eu for mais pra lá eu chego muito tarde em casa, sabe, entendeu.

TRANSCRIÇÃO PERCURSO VOLTA PARA A CASA

Entrevistado: Geralmente eu sempre pego, porque eu quero chegar mais cedo em casa pra voltar eu vou o mais rápido possível.

Entrevistadora: E como foi o trabalho?

Entrevistado: Cansativo, porque lá as pessoas já estão acabando esvaziando as coisas mo funeral da porra, mas é bom tá acabando.

Entrevistadora: E agora vai ser o fluxo para voltar?

Entrevistado: Não muito, só um pouco, acho que às 18 horas é muito pior, eu tenho a sorte de quando começa o fluxo eu tô indo, agora 18 horas é ruim, mas a gente ainda vai pegar um pouco cheio.

Entrevistado: Uma fronteira invisível, o córrego do Aricanduva faz toda uma fronteira, ele nasceu ali em Tiradentes aí vai fazendo a fronteira do Iguatemi, depois a fronteira da Cohab José Bonifácio com o Iguatemi, depois vai do Aricanduva pro São Mateus, aí depois Parque do Carmo e Iguatemi.

Entrevistadora: E quando você sai do serviço o que você faz quando chega em casa?

Entrevistado: Eu tomo banho, como aí chego em casa deito no sofá e vou jogar alguma coisa, pra relaxar, qualquer coisa jogo de tiro, de futebol, em casa no apartamento pequeno é o que sobra, mas de sábado eu gosto de sair, andar de patins, sair com o pessoal, andar de patins, comer uma esfiha, porque eu não vou ter outro dia, mas hoje eu tenho amanhã e eu não quero me cansar, eu sou muito chato com o horário, sempre durmo 22 horas preciso ter minhas 8 horas de sono, nem com 8 horas eu funciono, imagina com 6 horas.

Entrevistadora: E você acorda que horas?

Entrevistado: Acordo umas 7 horas e 50 minutos.

DESCIDA NO PONTO ÔNIBUS NA FARIA LIMA, EM DIREÇÃO A ESTAÇÃO DE METRÔ DA LINHA AMARELA DA FARIA LIMA

Entrevistadora: E o ônibus que você pega na sua casa sempre passa no mesmo horário?

Entrevistado: Depende, porque tipo, nem sempre. Às vezes ele passa, às vezes não passa, varia bastante. Por isso, quando eu vou, eu desço minha rua e vou olhando pra trás pra ver se não vem o ônibus. Se o ônibus não vir, eu desço e vou para a Avenida. E se eu estou andando na rua e o ônibus está vindo, ou eu corro atrás do ônibus, ou eu tento dar a sorte do ônibus parar na rua e abrir a porta, porque nem sempre acontece.

Entrevistadora: Então você tem duas vias de acesso ao ônibus?

Entrevistado: Sim, dois pontos. Vai da sorte de eu conseguir pegar lá perto de casa ou ter que descer na avenida, mas o ponto da avenida é horrível, mano do céu na Ragueb é um ponto que é horrível, caótico. Porque primeiro, às vezes o farol não funciona, e ali é a entrada da Tiradentes, então passa ônibus, aqui passa carro que desce daqui, entra casa aqui e entre carro para lá. Não tem farol e tem três carros, um para cá e para lá, então a gente tem que atravessar, arriscar mesmo, mete a cara e dar sorte. É beleza, você passa por esse problema, mas o ponto é de terra, barranco mesmo e com a chuva fica erodido e aí fica tudo sujo de barro, de terra.

Entrevistadora: Nesse ponto não tem cobertura, banco?

Entrevistado: Sim, tem cobertura e tem banco, mas ele não tem asfalto. Até tem, mas é coberto pelo barro da erosão do barranco.

Entrevistadora: E é movimentado?

Entrevistado: Ali é, porque ali é onde passam todos os ônibus. Vai para São Mateus, passa ali, vai pra Itaquera, Bresser, passa ali, acho que mais de 8 ônibus, porque é a única saída né.

Entrevistado: Essa parte aqui é a mais pobre da Faria Lima, tem bastante comércio de bairro, circuito inferior. É coisa pobre, sapato de 50 reais, diferente lá do Iguatemi que tem um sapato de 12 mil. Olha esse prédio, maluco né? Eu acho que vai ser um prédio comercial da Vale Refeição.

Entrevistadora: E aqui tem uma história, aqui era o Largo da Batata com grande presença de nordestinos e do nada, começou a virar o novo centro comercial de São Paulo e algumas partes culturais, enfim, do centro antigo foi sendo ofuscado.

Entrevistadora: O trajeto está tranquilo né? Você acha que o trajeto de volta é mais rápido do que a ida?

Entrevistado: Acho que não, a ida é mais rápida, a volta é demorada, ainda mais quando você chega lá em Itaquera, a gente vai pegar o ônibus, é bem mais trânsito. Mas é tranquilo, vai demorar só mais um pouquinho, e hoje é sexta, o pessoal vai de carro para o trabalho.

Entrevistado: Quando eu estou com muito sono, gosto de comer aqui, no Monster. Mas quando estou com muita fome mesmo, porque não gosto de gastar dinheiro, eu levo marmita e almoço cedo, umas 11 horas. Aí eu fico sem comer até chegar em casa, porque eu não gosto de gastar dinheiro, que já é tão pouco, sendo que quando chegar em casa já vou comer, mas dá uma fome às vezes.

Entrevistado: Quando chega na Sé fica mais cheio, mas geralmente não é tão cheio assim, não neste horário. Geralmente ainda dá pra sentar, sexta-feira, fim de ano.

Entrevistado: Mas mesmo assim, eu não trocaria transporte público por um carro. Fico pensando se tivesse um carro, teria que colocar gasolina, procurar um lugar para estacionar, pagar seguro, pagar manutenção. Tem o motorista para dirigir para mim, cara. E fora o estresse que você passa no carro, né? Pessoal fala do estresse do transporte público, mas passa também.

Entrevistadora: Aqui em São Paulo, você vê a possibilidade de trabalhar de carro?

Entrevistado: Não, você demora mais ainda da Faria Lima para Tiradentes de carro. Muito mais demorado do que de transporte público.

Entrevistado: É cansativo, 2 horas e 30 minutos é muita coisa. E fora as merdas que acontecem, como alguém se jogar no trilho, o trem vai ficar parado, cai a energia, nossa, o trem fica parado. Tá com problema no trem da frente, nossa, vai ficar parado também. Ou quando está chovendo muito e eles operam em velocidade reduzida. Então, tem vários problemas.

Entrevistadora: E no final de semana?

Entrevistado: Sábado mais vazio que isso aqui. Sábado dá até para ir sentado no meu ônibus lá. De domingo que é ruim, que ele fecha da Patriarca, acho que até a Penha, eles fecham, não funciona da Penha, e funciona da Penha até Itaquera. Às vezes, quando tem um canto, eu sento no chão.

Conversamos sobre a dificuldade que será a volta às aulas presenciais, pela distância do percurso que leva entre a Universidade de São Paulo e Cidade Tiradentes, principalmente no período noturno. E sobre ir morar no CRUSP pelas condições precárias.

Entrevistado: Fiz um ano de cursinho, fiz no Tatuapé, é perto razoavelmente. No cursinho da Poli, tinha uma bolsa muito boa, 70% de desconto, preço simbólico mesmo, e eu saía de manhã. Ali foi foda, naquela época, foi difícil, cara, 2019. A gente vivia na extrema pobreza. Naquela época, a gente era muito pobre, eu, minha mãe e minha vó. Só minha mãe trabalhava, e minha vó tinha que comprar remédio pra ela. Então, a gente vivia do dinheiro que meus tios davam para minha vó, da minha mãe, e não sobrava pra muita coisa. Por exemplo, eu saía de casa às 5 horas da manhã, ia pro cursinho. Eu não trabalhava no cursinho porque queria muito passar na faculdade. Aí, eu ficava o dia inteiro sem comer, das 5 horas da manhã até as 16h/17h30 sem comer um pão. Eu emagreci 4 quilos. Ia pro médico direito, garganta inflamava, a imunidade abaixou. Aí passei, foi muito difícil, é cruel, brutal. Por isso que eu falo que algumas coisas valem mais que entrar na faculdade, porque não me fazem sofrer, é complicado, e o trajeto é de fuder tudo mesmo, entendeu? É de ponta a ponta, eu saio do extremo Leste até o Oeste.

(Conversamos sobre Universidade)

Entrevistado: E o percurso é esse, você cruza São Paulo à São Paulo, com resistência e luta mesmo, entendeu? Cruzar ponta a ponta para ocupar um lugar que é seu, mas que não foi feito para você. Porque o campus da USP do Butantã foi planejado na ditadura militar, entendeu? Teve aquela treta lá da rua da

Mackenzie, Maria Antônia, que os estudantes saíram no tiro e tal, e a vamos concentrar todos os cursos numa área só, onde que era distante naquela época, Butantã, lugar distante, vazio, vamos botar lá. Puta, temos que abrigar os pobres, dar moradia, e onde a gente coloca eles? Cidade Tiradentes, cada um num extremo, foi tudo planejado, não foi o destino, entendeu? Eu morar na Tiradentes não é por acaso, é programado, estar longe da minha faculdade é programado.

Entrevistado: Eu acompanho todo ano os dados (Mapa da desigualdade, Instituto Inova), que gosto de falar pra todo mundo. Você sabia que em Cidade Tiradentes a minha expectativa de vida é de 57 anos? Que é similar com a da Somália, e você pega Moema, que tem 80 anos, e é similar a Noruega, é surreal. Você não perguntou, mas é por isso que eu faço geografia, para entender essas coisas.

Entrevistado: E podemos pegar coisas pequenas. Eu amo jogar, sei lá, comprei um Xbox, nossa, fiquei tão feliz. Aí fico me alienando, né? Mas às vezes, aquele cara que falou aquilo pra mim (homem idoso) faz valer a pena, porque aquele cara vai chegar no filho dele e vai falar tudo que ele ouviu e vai falar: eu também posso.

Entrevistadora: Ou ele teve uma experiência vivenciando isso.

Entrevistado: É isso que faz você olhar e pensar, é isso. O transporte público tem dessas, sabe.

Terminal Corinthians-Itaquera (ponto de referência do áudio)

Entrevistado: Com esse ônibus, vamos parar perto de casa, ou a gente pode pegar outros ônibus que param perto de casa, aí a gente vai andando.

Entrevistadora: E qual você costuma pegar?

Entrevistado: Eu pego o que tiver primeiro lá no ponto. Se não estiver chovendo, se tiver chorando, eu pego o 87. Aqui parece formigueiro.

Entrevistadora: Tem o metrô, shopping, poupa tempo, então tem uma centralidade.

Entrevistado: Tem o estágio também que tem jogo, e aí a gente pode ir sentado ou em pé, mas tem uma fila, né, e você sabe demora. Mas geralmente vou em pé mesmo, porque se eu for sentado, eu vou levar mais 30 minutos, sabe, e vou chegar em casa 18 horas e 30 minutos, vou levar mais meia hora para chegar em casa.

Entrevistadora: E você come alguma coisa aqui no terminal?

Entrevistado: Não, porque eu não gasto dinheiro, mesmo se pudesse, e também faz mal. (Embarcamos na perua/lotação 3735 Cid. Tiradentes).

Entrevistado: É então, tem o que gente que se fode uma galera que sei lá mora na Vila Yolanda, aí tem que descer no terminal, pegar ônibus Vila Yolanda e ir pra casa. São setores, né, e tem setores que são muito mais isolados, tipo Vila Yolanda, Inácio Monteiro. Para quem mora em Vila Yolanda, eu sinto dó dessas pessoas, porque elas têm que pegar descer no terminal e esperar mais uns 20 minutos para os ônibus descer e ir pra Vila Yolanda, que tem essa também. Às vezes a gente demora porque o tempo de deslocamento é o tempo de espera, às vezes não é nem deslocamento, é tempo de espera/deslocamento, espera do ônibus, do trem.

Entrevistadora: E esse ônibus que pegamos demora quanto tempo pra sair?

Entrevistado: Uns 10 minutos, depende, quando ele chega é 10 minutos, mas pra vir outro demora 30 minutos, e fica uma puta fila, às vezes essa fila vai lá pra onde a gente entrou.

Entrevistado: E aqui quando eu chego em Itaquera, me sinto melhor, mais acolhido.

Entrevistadora: Por estar perto de casa?

Entrevistado: Sinto mais pertencimento, sabe. Normalmente vai demorar uns 40 minutos, 50 minutos até chegar lá, a gente chega umas 18 horas pouquinho, 18 horas e 12 minutos/18 horas e 5 minutos, se o ônibus for rápido, se tiver trânsito, a gente chega lá em 50 minutos, vamos ver. (Falando da paisagem ETEC ITAQUERA sem nenhum acabamento) em alguns trechos, o ônibus ficou um bom tempo parado, por conta da via única de acesso.

Entrevistado: É umas ruas muito estreitas, uma via só para passar todos os ônibus que vêm de Itaquera para Cidade Tiradentes. Não só Cidade Tiradentes, mas todo lugar, mas pra Tiradentes especificamente todos passam por aqui, uma vazão muita pequena para um fluxo muito grande de gente.

Entrevistado: Aí quando eu tô atrasado, preciso ler algum texto da faculdade eu fico aqui segurando o PDF.

Entrevistadora: Você usa o tempo no transporte pra fazer outras atividades?

Entrevistado: Geralmente sempre tempo usar. Ou fico lendo texto, geralmente vejo aula, porque dá muita preguiça. Aí já é demais ver aula no ônibus, vou, fico ouvindo podcast. Eu ouço muito podcast. Eu gosto de um que chama Xadrez Verbal, que é sobre política internacional. Eu ouço há muito tempo, inclusive ele é bem longo, um episódio dele dura 4 horas, o tempo certinho, e Medo e delírio em Brasília. E ouço música, eu amo música, ela que dita o humor, o clima.

Entrevistado: Só uma via para passar todos esses ônibus aí. Esse vem da Tiradentes, todo vem da Tiradentes, menos o Tatuapé, é o único que não passa aqui, ele vai por Guaianases, depois ele volta por trás pelo parque e vai para o Tatuapé, dá uma volta, tanto que ele não passa naquele ponto. Naquele ponto só não passa ele, o Guilhermina e Guaianases, só não passa esses três naquele ponto lá, todo o resto passa. A também não passa o Vila Yolanda porque é circular, né, e os circulares, agora todos que saem da Tiradentes passam por lá. Esse aqui ele faz esse trajeto, passa pelo Terminal Cidade Tiradentes Novo, aí ele sobe uma avenida, depois ele desce e faz ponto final no Terminal Velho. E tem isso do Terminal Velho, o Terminal novo não é bem um terminal para alguns ônibus, mas mano, é muito mal distribuído os ônibus em Tiradentes, acho que o pior mesmo é os ônibus intermunicipais, tipo para Ferraz. E quem tá na Vila Yolanda, ali atravessou a rua já é Ferraz, ali é terra de ninguém. Ainda bem que eu não moro nessas divisas.

Entrevistadora: Mas o pessoal usa mais o transporte de São Paulo?

Entrevistado: Sim, o de Ferraz é mais caro, é R\$7,50, eu acho, porque é tipo uma passagem R\$7 reais, mano, pelo amor de Deus.

Entrevistado: Aqui é outro lugar chato, via São Teodoro.

Entrevistadora: E ele passa por muitas vias?

Entrevistado: Ele saiu aí veio fez assim, agora retão, aí ele vai cair na Jacu Pêssego para subir e virar para cá. Aí no ônibus, eu tenho que ficar pelo menos eu três lugares, ou fico sentado ou aqui onde estou porque ninguém me incomoda (perto da última porta) ou onde fica a cadeira de rodas onde tá o cara de boné. Até porque aqui é mais fácil de sentar porque se qualquer pessoa daqui levantar eu sento e também a mais fácil de descer. E supondo que o ônibus tivesse vazio, eu escolheria os assentos perto da porta.

Entrevistadora: Conforme vai chegando mais para a Cidade Tiradentes o ônibus vai esvaziando?

Entrevistado: Eu acho que não vai esvaziar muito não, porque assim até que vai um pouquinho quando vai chegando ali no Iguatemi, vai descendo um pessoalzinho, mas não é nada tipo esvaziou total, só algumas pessoas. Mas vai esvaziar lá quando chegar perto do meu ponto ali no outro, e no outro vai esvaziando, chegando no terminal mais vazio ainda agora aqui ainda vai pegar mais gente. Essa parte aqui é chatinha também (perto da Dom Bosco), mais ou menos perto, seguindo mais para lá é a Dom Bosco, aí tem esse Atacadão, casa de Show, aqui laranjão é uma Escola Jesus Cristo é o Senhor de Itaquera.

Entrevistado: Esse é um lugar interessante (Atacadão) onde a gente vem comprar coisinhas pequenas, miúdas, porque a gente não tem carro. Quando meu vale caia, eu vinha, né, agora vai ser menos ainda o vale alimentação. Aí vinha uma vez, duas, três, mas é ruim né ter que vir aqui descer atravessar. Você vem de Tiradentes tem que descer atravessar e se eu venho do trabalho tenho que descer aqui e pegar esse ônibus cheio de novo. Hoje eu tô sossegado, mas ter que descer.

Entrevistado: Tem um lugar legal, mas a gente não vai passar por ele, não vou bastante, mas eu vou às vezes, acho que umas três vezes, é um lugar legal da minha casa é umas meias horas.

Entrevistado: Esse aqui é outro ponto importante, o Carrefour é o maior mercado da região, tipo eu vou comer soja, proteína só aqui que tem, e essa área aqui vai virar meio que um centro, Burger King olha, ontem nem tinha isso quando eu passei, nada disso semana passada não tinha. Aí tem o Aquário, o legal que tem o Petshop que é muito grande e a Floricultura.

Entrevistado: A UNIFESP tá pra lá, a gente vai passar na frente dela, ali sim foi uma faculdade pensada pra gente, quando eles construíram o campus o concurso foi com pessoas que eram ativas nos movimentos sociais, uma galera que luta muito. O mercado imobiliário tá muito sedento.

Entrevistado: Essa parte aqui é embasada, toda a Ragueb e no dia que caiu uma árvore ali no Tobogã mano que ódio que eu fiquei, eu sai fui de Uber por uma árvore caiu e atravessou o Tobogã e aí eu desci quando eu tinha visto no Facebook e peguei um Uber, aí o Uber deu uma volta assustadora de um lugar que eu nunca tinha ido, aquela favela que tem ali atrás eu nunca tinha ido nem aí começou a me levar pros buracos aí pensei fudeu, mas ele só tava cortando caminho pra você ver que não tem nenhuma via de reserva de acesso, é só uma mesmo, aí ele cortou ali por trás numa comunidade Carolina Maria de Jesus.

Entrevistado: Aqui tem muita casa de olaria, acho que porque a demanda é autoconstrução aqui é o point. Eu quero ver quando estiver construindo o Monotrilho aqui o esse trecho.

ENTREVISTA REALIZADA EM 30 DE MARÇO DE 2022

AUGUSTA (GUTA), JOVEM ADULTA PARDA DE 26 ANOS, MORADORA DE CIDADE TIRADENTES

Entrevistadora: Guta, você pode falar um pouco como é sua rotina em relação à mobilidade, quais ônibus você pega, as linhas de metrô e trem?

Entrevistada: Agora eu vou pegar o ônibus que vai até o terminal, né, o Terminal Tiradentes. Aí depois eu pego outro, que tem duas opções: um que vai para Guaianases e o outro para Itaquera. Mas hoje, como eu tô um pouquinho atrasada, eu vou pegar o ônibus para Guaianases. Só que tem que pegar esse, no caso aqui, e outro para Guaianases, mas leva mais ou menos uns 20 minutos daqui do Terminal de Tiradentes até Guaianases, porque ele dá um pouquinho de volta, né, e é isso.

Entrevistadora: Depois você pega o trem para ir até a Lapa?

Entrevistada: Aí depois eu pego o trem lá em Guaianases, sentido Luz. E da Luz, pego sentido Lapa, que é sentido Jundiaí na verdade. Aí eu desço na Lapa, e da Lapa eu tenho que andar mais ou menos no máximo 7 minutos até meu trabalho.

Entrevistadora: O ponto de ônibus é aqui?

Entrevistada: Sim, só que como eu perdi, eu tenho que subir pra pegar um outro que é mesmo que vai pro Terminal, só que outro ônibus. Como esse vai demorar um pouquinho, eu não gosto de esperar aqui no ponto, sabe, quando não tem gente.

Entrevistadora: E o ônibus sempre passa em torno do horário que você sai às 7 horas da manhã?

Entrevistada: Isso, ele passa mais ou menos, às vezes de 15 em 15 minutos. Às vezes, eles demoram um pouco mais, o intervalo de um pro outro, mas eu costumo pegar no outro ponto porque tem outras opções que vão pro terminal. Aqui só passa esse mesmo, mas no outro ponto lá em cima tem três opções, às vezes até mais.

Entrevistadora: O nome do seu bairro aqui é Barro Branco?

Entrevistada: Sim, aqui é Barro Branco.

Entrevistadora: A senhora acompanha ela todo dia? [pergunta direcionada à mãe da colaboradora que estava acompanhando nós até o ponto de ônibus]

Mãe da entrevistada: Todo dia, até Guaianases é garantido. [por conta que trabalha próximo em sua loja na Estação Dom Bosco, em Itaquera]

Entrevistada: Aí é assim eu saio 7 horas, tenho que sair no máximo 7 horas porque tenho que chegar no serviço 9 horas, aí se eu sair 7 horas e não tiver nenhum imprevisto no caminho eu chego um pouquinho antes até ou talvez em cima da hora até.

Entrevistadora: Mas esse tempo é umas 2 horas de percursos, nesse tempo você já sai 7 horas pra caso aconteça algum imprevisto ou é o tempo cravado?

Entrevistada: Sim, já pensando nos imprevistos mesmo geralmente se não tiver imprevisto eu chego mais cedo mesmo, chego mais ou menos uns 20 minutos mais cedo.

Entrevistada: Porque a minha mãe não adianta, eu falo pra ele não precisa subir né quando acontece isso mas ela vem.

Entrevistadora: Ela te acompanha porque é muito deserto de manhã, é perigoso?

Entrevistada: É, eu uma vez saindo com ela só que indo pela outra rua aqui de baixo meu que só subir a rua uma rua acima da minha, aí a gente fomos abordadas por um cara assim fingindo que tava armado e ele não tava armado mesmo foi um terror sabe, até eu fiquei com trauma porque ele me bateu ainda, foi no final do ano passado ou foi esse ano? não foi final do ano passado mesmo, aí me bateu aí a gente costuma pegar esse caminho agora não vai pela outra rua porque a outra rua ela só é uma saída né, duas no caso não tem outras saídas e como é uma rua muito extensão acaba que ninguém fica ninguém é deserto, ocorre mesmo essas coisas, já daqui não, passa várias pessoas por causa da escola e tem outras ruas também.

EMBARCANDO NO ÔNIBUS PARA O TERMINAL CIDADE TIRADENTES

Entrevistada: O ponto no caso seria aqui, aí tem a opção e eu pego um ônibus que vai direto pra Guaianases, mas não vou ter que descer no terminal e pegar um outro e agora aqui no caso a aqui a gente pegou o Terminal Tiradentes mesmo, o Barro Branco é que ele vem como Barro Branco e volta como Terminal Tiradentes

Entrevistadora: Sempre que você pega o ônibus nesse horário, como é que é? Tranquilo? Movimentado?

Entrevistada: Esse horário é mais tranquilo do que mais cedo, é o outro que vamos pegar é um pouco mais cedo, mas depende do dia também é que nem agora eu estou um pouquinho atrasada, atrasada assim, no horário que eu costumo sair e provavelmente vai tá um pouco mais vazio, e é bem pertinho mesmo daqui até o terminal é uns 10 minutos

Entrevistadora: Então você faz uma caminhada de até 5 minutos até o ponto, e uns 15 minutos dependendo do ônibus que você pegar.

Entrevistadora: Acho que nem perguntei a hora que você estava falando que sempre quando sai vai acompanhada com alguém, ou depende muito do horário? Independente do serviço, para Lazer ou alguma compra no bairro.

Entrevistada: Ah, geralmente só com minha mãe mesmo, mas assim final de semana sozinha

Entrevistadora: E você acha mais tranquilo, quando está fazendo algum percurso de final de semana e vai sozinha para o ponto de ônibus, como é?

Entrevistada: É mais tranquilo porque tem mais movimento, geralmente os pontos estão com mais pessoas, porque na semana durante a manhã é mais vazio mesmo, mas final de semana é bem mais tranquilo, aí eu

não tenho medo não vou sozinha mesmo, mas aí é sempre esse percurso mesmo, de qualquer forma tenho que ir pra Guaianases e Itaquera, é sempre esse percurso.

Entrevistada: O ônibus que eu costumo pegar para ir pra Guaianases é o Guilhermina e eu vi que ele tá aqui na frente, só que como ele ainda tem que dar a volta pra entrar no terminal você se importa da gente descer aqui e ir andando, porque é mais rápido a gente chegar do que o ônibus, porque aí é mais garantido de pegar ele. A maioria das pessoas fazem isso porque é mais rápido, eles não podem entrar direto dá essa volta mesmo.

TERMINAL CIDADE TIRADENTES

Entrevistada: Geralmente não é cheio assim não. [mencionando o ônibus]

Entrevistadora: Geralmente você consegue ir sentada?

Entrevistada: Sentada não, só minha mãe mas sempre tá vazia aí eu fico nos cantinhos da porta, eu acho que hora demorou pra passar.

Entrevistadora: Esse caminho que você faz é o único que consegue ir até o seu trabalho? Ou o que você acha mais prático mais fácil?

Entrevistada: É, tem a outra opção que vou pra Itaquera que de vez de pegar o trem pegou o metrô e vou até a Barra Funda, e da Barra Funda vou pra Lapa, só que esse daqui é bem mais rápido e mais prático.

Entrevistadora: Como é esse tempo que você passa do Terminal Cidade Tiradentes até Guaianases no ônibus, como você se sente, é tranquilo, tem algo que te incomoda?

Entrevistada: A única coisa que incomoda é isso de tá lotado, mas eu já acostumei com essa viagem de ficar duas horas para chegar até o trabalho, mas já tô acostumada só a questão de tá cheio ou trânsito a única coisa que incomoda, mas eu acho que o trajeto cansa mais que o trabalho de verdade, cansa muito mais, principalmente na volta parece que demora mais é o mesmo tempo mas parece que demora mais.

Entrevistadora: Nesse tempo que você leva da sua casa até o trabalho, costuma fazer algo no transporte público, ouvir música, ler um livro, como você passa esse tempo?

Entrevistada: Ouvindo música geralmente, ou quando estou muito atrasada com alguma atividade da faculdade vou estudando no meio do caminho, mas geralmente ouvindo música.

Entrevistadora: Conversar com alguém no transporte público, não?

Entrevistada: Bem difícil, porque eu já estou de fone difícil mesmo eu vou quietinha seguindo até o trabalho

Entrevistadora: Você faz faculdade do que mesmo?

Entrevistada: Marketing Digital, acho que nem te falei, mas eu trabalho na secretaria eu trabalho em faculdade nem sei se te falei isso, mas lá uma faculdade nova até aí eu ganhei uma bolsa lá, eu não trabalho na área, trabalho na secretaria como secretária júnior mesmo, atendendo os alunos porque lá é 100% EAD, então eu fico fazendo as solicitações dos alunos, desde documentos, emissão de diploma, troca de cursos solicitações mesmo, mas não é na área ainda não.

Entrevistadora: E aí, você faz no período noturno depois do trabalho?

Entrevistada: Geralmente eu chego em casa no máximo 20 horas e 30 minutos, saio as 18 horas e chego 20 horas e 30 minutos, e eu tomo banho rapidinho e começo a estudar e vou até umas 23 horas, mas todos os dias isso, às vezes como eu não consigo estudar a noite dependendo do meu cansaço eu deixo pra estudar no percurso mesmo porque não dá.

Entrevistadora: Você tem uma rotina muito puxada

Entrevistada: É muito puxada, e antes eu não trabalhava de sábado, era de segunda a sexta, aí começou a trabalhar no sábado e eu fico muito cansada, e só começou a trabalhar mesmo por conta das demandas porque eu só trabalho de segunda a sexta mesmo.

DURANTE O PERCURSO, OBSERVAMOS UM ACIDENTE QUE ESTAVA OCASIONANDO TRÂNSITO

Entrevistadora: Aqui vindo para Guaianases todos os ônibus passam por essa mesma Via?

Entrevistada: Sim, eles mudam ali no meio, mas sempre passam nela. (Saturnino Pereira - Guaianases). E já está próximo da estação, só virar aqui e ir reto, é bem próximo.

ESTAÇÃO GUAIANASES

Entrevistadora: Como é seu percurso pelo trem?

Entrevistada: Essa linha é um pouco demorada mesmo, às vezes dá um pouco de dor de cabeça. Que nem agora, vou entrar no primeiro que passar porque estou um pouco atrasada, mas ele vai estar um pouco mais cheio. Só que às vezes, chega no Brás até a Luz, ele demora, dá aquelas paradas longas, e só isso que dá dor de cabeça mesmo, e agora vamos pegar ele cheio.

Entrevistadora: Como é sua rotina e da sua família? Vocês saem para Lazer, Consumo, como vocês se locomovem, de ônibus?

Entrevistada: Não costumamos sair muito, porque a correria do dia a dia é bem cansativa mesmo. Mas, geralmente quando a gente sai é pra ir no cinema ou na casa de alguém da família e sempre o mesmo trajeto, pegar o ônibus até Guaianases, pegar pro centro, enfim. Agora mercado pra fazer compra essas coisas é sempre no Atacado ou no Assaí, na Avenida Jacu-Pêssego também de ônibus o mesmo percurso ou se for assim shopping o mais próximo é o de Itaquera, é o que eu frequento mais, aí eu só mudo o ônibus mesmo de Guaianases, pego o Itaquera direto, o percurso é um pouquinho mais longo mas é isso.

Entrevistadora: As estações que você mais usa, né?

Entrevistada: Sim, Guaianases e Itaquera, e José Bonifácio que é a lojinha da minha mãe são as que eu mais uso.

Entrevistadora: No final de semana costuma ir na loja da sua mãe ficar com ela?

Entrevistada: São poucas vezes, eu saia mais, é porque minha mãe trabalha até de domingos às vezes por opção dela mesmo, só que eu não passo muitas vezes lá não, é mais pra outros lugares mais pro centro sabe, então eu sempre pego daqui de Guaianases até a Luz e por lá vou pra outros caminhos, mas esse é sempre o mesmo.

Entrevistadora: Onde você costuma ir no centro com mais frequência?

Entrevistada: República e Paulista, onde eu mais frequento.

Entrevistadora: E você vai fazer quais atividades?

Entrevistada: É que assim, na República tem alguns lugares vegetarianos que eu gosto de ir, tem também meu cinema favorito que é o Marabá próximo à estação mesmo, é vazio, não é shopping, e é bem legal lá. E na Paulista andar mesmo na avenida, ir em certas lojas, também eu adoro ir no Parque do Belém, mas é na Linha Vermelha e tem que pegar Itaquera, mas é sempre parque, shopping, cinema.

Entrevistadora: Só final de semana que você consegue se deslocar para isso, a semana é reservada exatamente para trabalho e estudo?

Entrevistada: Final de semana é mais no sábado, porque no domingo eu deixo para descansar, é bem raro eu sair no domingo, mais de sábado ou sair de sexta para sábado, e no sábado voltando um pouco antes, mas no domingo é bem difícil eu sair mesmo.

Entrevistadora: Como você avalia, as linhas que passam perto da sua casa, as opções facilitam com que você se desloque mais ou menos, pelo tempo?

Entrevistada: Não facilita, se tivesse pelo menos um trem uma linha que fosse até ali Tiradentes facilitaria muito mais pra mim, mas não facilita porque olha o tempo que eu levo até chegar em Guaianases e não é longe da minha casa, entendeu. Se tivesse um trem ali até Tiradentes, eu chegaria mais rápido, opções de ônibus também o ponto é bem longe, assim eu não precisaria ir até o terminal eu poderia pegar um ônibus direto, ou pra Guaianases ou pra Itaquera, mas o ponto ali é bem não tenho muitas opções, sabe. Teria bastante tempo sobrando se tivesse outras opções como trem ou metrô.

ESTAÇÃO DE TEM LUZ - LINHA RUBI

Entrevistadora: Como é essa linha pra você?

Entrevistada: Eu acho mais tranquila que a Coral, é bem mais rápida até porque são duas estações até a Lapa, é mais vazio também.

Entrevistadora: Demora muito para ele passar?

Entrevistada: É rapidinho, ele passa de 5 em 5 minutos. O outro demora, mas esse é mais rápido.

Entrevistada: Essa que estamos chegando agora a Barra Funda demora mais, agora Água Branca e Lapa é rapidinho, só Barra Funda mesmo que demora.

ESTAÇÃO DE TREM DA CPTM - LAPA

Entrevistada: E agora, aqui é rapidinho da estação até o trabalho. Tem bastante comércio aqui, é uma rua bem movimentada porque essa rua principal é a Doze de Outubro. Então, ela é bem movimentada mesmo. Agora, na parte da manhã, nem tanto, mas daqui a pouco ela começa e fica até meio complicadinho de andar na rua. Mas próximo tem o shopping. Tenho que te mostrar o caminho porque ele fica próximo da outra Lapa. Tem a Lapa de cima e a Lapa de baixo. Essa é a Lapa de baixo.

Entrevistada: Essa daqui é a Doze de Outubro, tá? Aqui é bem movimentado porque tem várias lojas, a Marisa, o Lojão do Brás, a Caedu. Então, são lojas que o pessoal procura bastante.

Entrevistadora: Aqui nesta estação tem terminal de ônibus?

Entrevistada: Tem aqui do lado. E tem na Lapa de cima também, um pouquinho antes da estação tem o terminal de ônibus. Ele é grandinho até. É que eu não conheço ônibus assim no terminal porque eu nunca precisei, mas acho que tem muita opção.

Entrevistadora: E você trabalha quanto tempo aqui na Lapa?

Entrevistada: Já fez um ano e quatro meses.

Entrevistadora: Você conhece bem a área?

Entrevistada: Não, eu só conheço essa rua até o shopping porque eu não tenho tempo assim no horário de almoço. A maioria das vezes eu não consigo completar 1 hora, por opção mesmo. Eu acabo voltando um pouquinho antes. Mas quando as coisas estão mais tranquilas, aí eu ando, mas é por aqui. No máximo, é até o shopping. Não saio muito longe. Não conheço muito mesmo, só essa região mesmo. Eu só passo aqui na Lapa para trabalhar.

Entrevistadora: Antes você já havia conhecido ou só em função do seu trabalho mesmo?

Entrevistada: Não, eu já andei uma vez aqui. Foi para vir em certa loja, mas uma vez só, para nunca mais. Então, foi só direcionado ao trabalho.

Entrevistada: 5 minutos que eu saio atrasada faz muita diferença para mim. Só que como eu trabalhei até mais tarde ontem, eles não ligam.

Entrevistadora: E costuma acontecer situações bastante imprevistas assim?

Entrevistada: Sim, porque ali em Tiradentes sempre tem muitos acidentes. Semana passada foram dois acidentes, um que acabou quebrando um poste e ficou a semana inteira com trânsito. Aí o que eu tive que fazer, mudei esse percurso de ir até Guaianases e fui até Itaquera. Porque ele muda um pouco. Aí saí bem mais cedo, porque poderia ter imprevistos no ônibus de Itaquera. Mas Cidade Tiradentes tem muitos acidentes. Aí acaba ocasionando trânsito. Ou às vezes, o ônibus para do nada. Ou às vezes o trem, não sei se você já ouviu, o trem, principalmente da Linha Coral e essa Rubi, sempre tem algum problema. Problema técnico na eletricidade, não sei, mas sempre tem. E fica uma semana, sabe. E isso acaba dificultando um pouco porque tenho que mudar o trajeto. Tenho que sair 1 hora mais cedo. Acabo chegando 1 hora mais tarde ou até mais.

Entrevistadora: Você sempre vê diferença na paisagem e no movimento aqui na Lapa, onde você trabalha?

Entrevistada: Cidade Tiradentes é muito mais poluído. É claro que, principalmente, ali onde eu moro, tem árvores. Mais árvores e parece ser mais bonito em alguns pontos. Mas é muito mais poluído. Não é um lugar legal. Sabe, não é um lugar legal. Aqui, eu acho mais tranquilo. Acho que pela tranquilidade de não ser um lugar perigoso já me deixa melhor. Sabe, lá em Tiradentes, de certos pontos assim que são mais bonitos pela natureza que tem bastante. Não sei se já viu a parte de trás da minha casa. É uma floresta mesmo. Só que é super perigoso. Não é um lugar legal. Eu me sinto bem melhor aqui do que lá.

TRANSCRIÇÃO PERCURSO URBANO ACOMPANHADO VOLTA PARA CASA

Ao iniciar a colaboradora falou que o trabalho foi bem cansativo. Paramos para comer um pastel porque fazia bastante tempo que ambas já tinham se alimentado. Comemos em uma barraquinha na mesma rua da Estação Lapa, Rua Doze de Outubro.

Entrevistadora: Nesse horário ainda é bem movimentado por aqui, né? [mencionado a Rua Doze de Outubro na Lapa]

Entrevistada: É. Você tem que ver de sábado. A gente prefere até ir pela outra rua porque não dá pra andar aqui. Eles até fecham essa rua porque não dá para muita gente.

Entrevistadora: Eu fiquei pensando. Mais cedo você falou da diferença do seu bairro com o local onde trabalha, e como você vê seu bairro, como é sua experiência?

Entrevistada: Olha, eu acho muito perigoso. Eu não vou mentir para você. Eu não gosto de morar lá. Gosto da minha casa, mas não gosto de morar lá. Porque não conhecemos ninguém. Assim, no máximo, o vizinho do lado. Mas eu não tenho amigos. Eu nunca estudei por lá. É sempre estudei aqui para o lado da Barra Funda até a 6ª série. E depois, estudei lá pra José Bonifácio, que são meus amigos mesmo. Assim, eu acho um lugar muito perigoso [referindo-se a Cidade Tiradentes].

Entrevistadora: Mas, então, você acaba não frequentando o bairro, usando os espaços públicos, culturais?

Entrevistada: Se eu te falar, não conheço nada. Nada, nada por lá. Eu não fico, não faço nada de lazer por lá. Sempre José Bonifácio e o Centro. José Bonifácio tem meus amigos mesmo, mas é um lugar muito perigoso.

Entrevistadora: Foi uma opção da sua mãe você estudar fora de Cidade Tiradentes?

Entrevistada: Sim, porque ela sempre achou perigoso. O pessoal sempre segue o mesmo rumo lá, sabe. E minha mãe optou. Vocês vão estudar longe, não vão estudar aqui não.

Entrevistadora: Sua família sempre morou em Cidade Tiradentes, como vocês chegaram até lá?

Entrevistada: Eu tenho aquela casa desde que eu nasci. Minha mãe sempre morou lá, mas assim nunca trabalhou perto. Sempre para cá, no centro. E meu pai, na época, nunca morou lá. Aí começou a conhecer minha mãe, foi, mas não durou muito tempo. Mas minha mãe desde então ela mora lá, mas sempre distanciando, sabe. É que nem ela falou, "é só pra dormir mesmo". Sabe, final de semana que eu fico dando atenção para os cachorros e tal e só.

Entrevistadora: Você não tem interesse ou vontade de frequentar mais o bairro, se tiver algo que você ache interessante?

Entrevistada: Pior que não, porque eu não conheço ninguém, né. Não tenho amigos assim. E meu irmão sai com o mesmo povo que eu não conheço ninguém por lá. Não pratica nada por lá. Então, acho que quando não tem amigos assim, fica bem difícil de frequentar. Sabe, e eu não tenho vontade. Não vou mentir.

Entrevistadora: Você pensa em um dia sair de lá? [mencionando Cidade Tiradentes]

Entrevistada: Desde sempre. Mas aí não é fácil, porque lá, nossa casa é própria mesmo.

Entrevistadora: E você iria para onde assim, continuaria na zona leste ou em outra área da cidade?

Entrevistada: Não, pela zona leste. Mas a partir dali da rua José Bonifácio que eu sei que é bom de morar. E ali na zona leste mesmo, sabe. Que são o que, três estações depois da minha, duas. Não, só uma, Guaianases e José Bonifácio.

Entrevistadora: Como é o fluxo agora na volta para casa?

Entrevistada: Agora, esse horário ainda vai tá cheio. Esse nem tanto que é o primeiro até a Luz. Mas o da Luz até Guaianases é bem cheio. E o que eu faço, ia até te perguntar se isso prejudica um pouco no seu trabalho de mudarmos o trajeto, porque como eu tô indo mais tarde é teria que andar um ponto, quatro pontos dali pro ponto que para o Guaianases e é muito perigoso nesse horário e geralmente eu faço vou pra Itaquera aí de Itaquera pego um ônibus que me deixa lá no último ponto e a gente só vai atravessar a pracinha aí é muito mais seguro e eu acho mais confortável. Isso é por conta do perigo mesmo. O de Guaianases fica quatro pontos antes, então tem que andar e é muito perigoso. E minha mãe geralmente me busca. E eu acho perigoso para ela, duas vezes, ir sozinha e me encontrar e nós duas descendo.

Entrevistadora: Hoje ela não vai te buscar?

Entrevistada: Não, porque é na minha rua mesmo. Só atravessar a pracinha. Quer dizer, eu falo não, mas quando eu tô no terminal ela já tá no ponto. Mas não teria necessidade. Ele parece demorar mais porque como são poucos ônibus é muito tempo. Mas acaba levando o mesmo tempo em Itaquera no ônibus.

Entrevistadora: Em Itaquera você pega qual ônibus? Ele passa no Terminal Cidade Tiradentes?

Entrevistada: Ele passa também, mas aí não vamos precisar descer no terminal. Vamos seguir adiante, entendeu? Mas ele passa no terminal.

Entrevistada: Quando eu falo para as meninas **[colaboradora menciona contatos em comum]** aí gente não dá para sair estou muito cansada, elas não entendem. Agora tem você para provar. Karina, tem sábado que eu não quero fazer nada, só ficar o dia inteiro deitada nossa e assim quando eu chego daqui do meu trabalho.

Entrevistada: Agora vamos pro metrô, não vamos descer na Luz, vamos pra Barra Funda e da Barra Funda vamos descer em Itaquera, de ponta a ponta.

Entrevistadora: Leva uns 50 minutos o trajeto, né?

Entrevistada: É, que agora é bem mais rápido de metrô. Mas é mais ou menos isso mesmo.

Entrevistadora: Guta, e no período mais severo da pandemia, você continuou a trabalhar presencialmente?

Entrevistada: Não, eu fiquei 4 meses trabalhando híbrido. Acho que voltei em maio. Não foi quase em julho, foi no finalzinho de junho. Voltei mesmo direto assim. Aí antes, ficamos intercalando. Segunda a quarta presencial e quarta a sexta EAD.

Entrevistadora: Como foi a experiência de pegar transporte público neste período?

Entrevistada: Medo, muito medo. Porque assim, depois que o pessoal foi retornando a trabalhar presencial, estava tudo muito cheio. E aí o pessoal às vezes tossindo, dava muito medo. Eu não tirava a máscara pra nada, só pra comer mesmo. O pessoal do serviço também, tudo assim. Eu fiquei, ônibus e metrô.

Entrevistadora: O bom é que você pega a Linha Vermelha no final, então tem a possibilidade de ir sentada.

Entrevistada: O metrô eu prefiro por causa disso, sabia? Porque provavelmente no ônibus não vamos conseguir ir sentada, mas aí agora sim.

Entrevistadora: Para você conseguir ir sentada no ônibus vai ter que esperar.

Entrevistada: Ter que esperar outro, sabe? Demora um pouquinho mais.

Entrevistadora: O ônibus que você pega é grande ou a perua?

Entrevistada: É a perua.

Entrevistada: Vou até marcar o tempo que vamos levar, são 19:32 minutos agora.

Entrevistadora: Como é para você os equipamentos e serviços de transporte que utiliza?

Entrevistada: O metrô para mim é ok. Agora, o trem e ônibus deixam a desejar, sabe? Porque são muitas pessoas pra poucos ônibus. Às vezes, o ar-condicionado não funciona, e assim, querendo ou não, ainda estamos em pandemia, né? Mas ônibus mesmo, o que piora para mim é isso que poderia ser uma viagem bem mais rápida. Às vezes, fico quarenta minutos na fila porque eles não têm ônibus suficientes para a quantidade de pessoas. Aí não importa o horário, toda hora o ônibus lotado, principalmente em Guaianases.

Entrevistadora: Tem algo no caminho que faz com que você se sinta irritada, desconfortável, alguma situação que já aconteceu ou que enfim seja constante?

Entrevistada: Não, na ida não. Na ida é super tranquilo, sério. No máximo é um ônibus que às vezes quebra, aí tem que descer e esperar outro, mas acontece mesmo às vezes. Na ida, é aquilo que te falei, trânsito é acidentes, enfim, só vai por uma via e atrapalha tudo. Às vezes, quando acontece um acidente, que nem semana passada, é pouco de você ficar 1 hora no trânsito, de não sair do lugar mesmo. Aí acaba, eu cheguei, acho que foi na quinta ou na sexta, eu achei, acho que 1 hora não, 2 horas e meia de atraso, muito tempo.

Entrevistada: Essa é a estação que entra a maior quantidade de pessoas. Aqui na República, às vezes na Sé, mas nesse horário nem tanto, só que no trem é muito diferente, e vai assim até Itaquera. Não enche muito mais que isso. Agora, o trem não, ali na Luz é terrível mesmo em qualquer horário. Não tem mais esse negócio de horário de pico agora.

Entrevistada: Sé, tá cheio aqui.

Entrevistadora: Ficou bem cheio, mas ainda não está no nível lotado, dá pra entrar tranquilamente.

Entrevistada: E logo o pessoal já desce. Geralmente, o trem é sempre lotado em dois pontos: em Itaquera desce bastante ou nas últimas estações, Suzano Estudantes mesmo.

ESTAÇÃO DE METRÔ, CPTM E TERMINAL DE ONIBUS CORINTHIANS-ITAQUERA

Entrevistada: Esse é o ônibus Cohab Barro Branco.

Entrevistadora: Ele demora mais ou menos quantos minutos para chegar até Cidade Tiradentes?

Entrevistada: Aí, no máximo, 40 minutos. Mas geralmente, nesse horário é mais rápido, depende do motorista também. O ruim é isso, que ele demora um pouquinho para sair, geralmente só sai quando chega outro. Nesse horário já era para estar chegando lá em casa, eu saindo às 18 horas, né? Esse horário é o que eu estou chegando lá no ponto.

Entrevistadora: E a hora que você saiu foi 15 para as 19 horas, né?

Entrevistada: Sim.

Entrevistadora: Que horas saímos do metrô? 20 horas e 20 minutos.

Entrevistada: É bem movimentado a pracinha nesse horário.

Entrevistadora: Sim, colocaram recentemente aqueles brinquedos ali, faz nem três semanas. As crianças ficam até umas 22 horas. Uma vez, eu cheguei umas 22 horas tarde, e as crianças estavam ali ainda.

Logo depois que chegamos, sua mãe chegou. Durante o caminho, estava ligando bastante para a filha, pois estava preocupada por não ter conseguido vir no mesmo tempo e caminho que a mesma. A colaboradora relatou que sua mãe é muito preocupada em relação ao percurso da filha até chegar em casa e como ela saiu mais tarde, não foi uma opção voltar por Guaianases e sim por Itaquera.

ENTREVISTA REALIZADA EM 3 DE MAIO DE 2022

HORTÊNCIA, MULHER ADULTA NEGRA DE 41 ANOS, MORADORA DE CIDADE TIRADENTES

Entrevistada: Já tinha vindo para cá?

Entrevistadora: Já algumas vezes, fazendo alguns percursos.

Entrevistada: Chega dentro da Cidade Tiradentes começa a expandir, e aí aqui fica um pouquinho longe. Aqui, por exemplo, de ônibus para o centro, pra fora do bairro, a gente só tem linha lá embaixo, aqui é tudo circular.

Entrevistadora: Aqui o bairro é Barro Branco ou Santa Etelvina?

Entrevistada: Aqui ainda é Santa Etelvina, e a gente denomina como Setor G. Aí quando você acaba de descer a rua, quando você atravessa, é Barro Branco.

Entrevistada: Vou acelerar um pouquinho, porque quando chega ali não consigo ver o ônibus que vai passar, quase nunca dá certo.

Entrevistadora: Você sempre pega esse ônibus?

Entrevistada: Sempre pego. Quando eu perco ele, eu tenho que correr até o de baixo pra pegar outro circular, caso eu esteja muito atrasada. Aí ele passa em menor tempo, é um ônibus que passa em menor tempo e tem maior quantidade na linha, mas esse ainda acaba sendo mais rápido, porque o outro dá a volta em todo contorno do Setor G e esse só vai por fora pelo (CEPE?). Então ele é mais rápido, porém a quantidade é maior no outro.

Entrevistadora: E você utiliza quantos meios de transporte/modais pro serviço?

Entrevistada: Eu ainda vou pegar outro ônibus, mesmo que seja pertinho. A gente tá falando daqui de Guaianases e de carro vai contabilizar no máximo 25 minutos com um pouquinho de trânsito. A gente faz de 20 a 25 minutos. Mas de ônibus, aí menos de 40, ele não chega de jeito nenhum se não tiver nada. Não pode ter trânsito da escola, acidente, nada.

Entrevistadora: E pode falar um pouco de você? O que faz? Como é sua rotina na semana?

Entrevistada: Minha rotina é bem louca, mas eu, meu nome é **Hortência (nome fictício)**, eu moro aqui na Cidade Tiradentes há 38 anos. Eu faço 41 anos esse ano, e na verdade, faz 39 anos aqui na Cidade Tiradentes. Eu sou Acompanhante de Idosos pelo SUS, eu trabalho pelo Santa Marcelina há 4 anos. Desenvolvo um trabalho de ressocialização e cuidado de saúde física e mental do paciente. Então, eu tenho 12 pacientes nesse trâmite, e faço esse trabalho na casa de cada um. Eu não trabalho na UBS, apesar do meu posto ser a UBS, eu trabalho na casa dos pacientes em todo o território de Guaianases. Então, além desses ônibus que eu pego aqui dentro de Guaianases, eu ainda utilizo as conduções também dentro do dia-a-dia. Eu tenho três filhos, sou formada em Pedagogia e logo menos em Saúde Mental. Logo menos, aliás, esse mês eu me formo em uma Pós em Saúde Mental. Brevemente atuarei no CAPS, passei em um processo seletivo. Espero ir com rapidez, e minha rotina dentro da Cidade Tiradentes é bem corrida, porque eu saio daqui nesse horário, volto, e dentro dos meus afazeres todos os dias da semana, eu tenho algo para fazer. Então, de segunda a quinta, meus dias são completos. De segunda pelo Meet, então para mim está tranquilo. Terça eu vou à igreja, quarta eu vou à igreja, quinta eu vou para a célula, de sexta, às vezes a gente tem algum movimento na igreja, e aí eu também tenho a organização social, que é o Instituto IVETA. Então, ele está retomando agora pós pandemia. A gente está tentando se mudar para um espaço físico. Aqui, acho que semana que vem nós vamos para esse espaço físico. Política, um pouco de politicagem, um pouco da questão espiritual que a gente precisa cuidar, física também. Tem toda essa questão que hora a gente é envolvido num ciclo total de espiritual e mental, e as essas amizades também que não podem acabar. Vai visitar um, volta a visitar outro. Como nós temos muito tempo na Cidade Tiradentes, conhecemos muita gente. Então, é isso. Essa loucura que eu gosto, é uma rotina que eu gosto para mim.

Entrevistadora: Você pode falar sobre seu deslocamento até Guaianases para o seu trabalho?

Entrevistada: Olha, esse deslocamento dentro de Guaianases, eu trabalho com todo o território. Então, Guaianases tem Jardim Etelvina, Lajeado, Chabilândia, Bandeirantes, Banguarielo, Robru. Então, dentro de Guaianases, eu trabalho muito próximo ao Mercado de Guaianases. Dali é nosso ponto de partida para todos os lugares pra dentro de Guaianases. Eu acho ele bem tranquilo de condução. São conduções que a gente não vai lidar com mais de 10 ou 15 minutos dentro da condução, porque o nosso território é amplo, mas ele não fica tão distante falando de ônibus. De a pé, ele seria bem exigente, mas de ônibus, 10/15 minutos. E aí, às vezes, eu teria que descer do ônibus, andar um pouquinho, porque tem esses entraves de vielas, que foram construídas pela população que o ônibus não acessa, mas ainda é tranquilo. A gente gasta por dia, assim, em média, se a gente fosse fazer umas três visitas em locais diferentes, eu gastaria aproximadamente umas 6 conduções, entre pago e a integração.

Entrevistadora: E sempre é realizado por meio do transporte público?

Entrevistada: Sempre. Tem situações que nós utilizamos o transporte da empresa, mas esse caso de transporte da empresa é só se o paciente estiver junto. Como, por exemplo, o que aconteceu comigo ontem, havia necessidade de visitas domiciliares com a médica, e como são uma quantidade grande de visitas, a gente utiliza o carro. E aí fica um carro para 120 pacientes e a equipe técnica, é de 7 lugares sim, mas no contexto quando tem uma demanda no Santa Marcelina, a médica já não compõe, já não é tão interessante como deveria.

Entrevistadora: E esse percurso realizado por trabalho sempre faz por transporte público?

Entrevistada: Sempre. Algumas vezes eu faço ele de carro, porque às vezes existem algumas doações, às vezes o atraso do dia mesmo que ocorre, mas no dia de hoje não compensa o preço da gasolina, o desgaste do carro. Por mais próximo que seja, ele ainda não compensa pra nós. O transporte público, no custo

financeiro, é a melhor opção. No custo benefício, seria o carro mesmo, mas se for olhar na questão financeira, mesmo com esses enclaves, o ônibus é a melhor opção.

Entrevistadora: Você sabe quanto tempo leva o percurso com a troca de ônibus que você faz?

Entrevistada: Eu acredito que levo uns 10 a 15 minutos. Se tiver um ônibus parado lá no ponto, a gente já embarca e vai direto, porque o meu percurso ele não é tão longo. Então, eu não me importo às vezes de ir em pé. Mas se eu tiver esse critério de estar muito longe e ter que ir sentada, aí ele levaria por volta de uns 30 minutos, porque eu teria que esperar o próximo ônibus, uma fila ou às vezes duas. O tempo do dia da semana, ele também é mais burocrático também, um pouquinho mais cheio.

Entrevistada: Nossa ONG vai ser aqui, atrás da universidade.

Entrevistadora: E você faz diariamente esse percurso com o seu esposo?

Entrevistada: Na verdade, ele trabalha hoje 12 por 36, e às vezes nossos horários se encaixam, como o serviço dele é por atendimento e, principalmente, na área da saúde, então tem demandas que eu preciso fazer e tenho que sair mais cedo. Já houve necessidade de ir pro serviço, por exemplo, às 5 horas e meio da manhã. Então é relativo, mas normalmente ele ocorre também pela saída do meu prédio. Nunca me aconteceu nada. Eu não posso dizer sobre isso, mas eu prefiro me policiar dessa forma e saio com ele. Às vezes as pessoas, às vezes não, na maioria das vezes, tá vendo aquelas pessoas indo pra praça um pouquinho mais pra trás de você tem um grupo de pessoas que descem aqui e preferem atravessar a praça por conta desse farol, parece que não, mas ele nos demanda quase 5 minutos. E aí, esse pequeno atraso que acontece aqui às vezes você perde o ônibus. Então hoje nós vamos pelo terminal para que você possa entender esse percurso aqui que é um farol que às vezes atrapalha a gente. Claro que ele tem sim sua necessidade, mas nesse contexto ele atrapalha um pouco.

Entrevistadora: O nome dessa via é qual?

Entrevistada: Nós descemos nos Têxteis, e agora estamos na Souza Ramos. Na verdade, esse aqui é o finalzinho do Metalúrgicos e daqui para lá começa o Souza Ramos.

Entrevistada: Aí aqui é o Terminal Cidade Tiradentes, não é o único terminal da Cidade Tiradentes. Existe um outro terminal que a gente chama de Terminal Antigo e este é Terminal Novo. Aí são esses dois terminais que comportam ou suportam o bairro. Aqui tem muito mais ônibus que o primeiro terminal, que na verdade, tudo que sai do primeiro terminal passa por aqui. Então nesse contexto aqui tá bem interessante por conta disso. Tudo passa por aqui. Não tem nenhum ônibus que saia da Cidade Tiradentes que não passe por aqui.

Entrevistadora: O terminal antigo fica próximo à Metalúrgicos?

Entrevistada: Sim, ele fica literalmente no final Metalúrgicos. Depois do hospital, quando passa já o hospital, tem o sacolão e aí já é o terminal. Daqui pra lá em média, acho que dá menos de 10 minutos de ônibus, acho, não, nesse horário é menos de 10 minutos. Esse deslocamento que não fizemos de lá pra cá, aí o ônibus saiu. Então essa intercorrência dessa descidinha de um ponto antes é muito diferente. Quando eu estou tranquila de horário para mim tudo bem hoje, mas se é um dia eu tô bem atrasada, um dia que tem mais trânsito, ele já faz toda diferença esses 5 minutos pra mim e aí o ponto já tá com duas/três filas.

Entrevistada: Eu poderia pleitear pegar o próximo, mas como eu entro às 7 horas e já são 6 horas e 25 minutos, aí eu já não posso me dar esse luxo.

Entrevistadora: E o fluxo dele pela manhã é mais ou menos esse aqui?

Entrevistada: Hoje está um pouquinho mais tranquilo, mas também não estamos literalmente dentro do horário escolar. Como as escolas, as pessoas pegam ônibus para a escola próximo. Elas vão pegar o próximo ainda conseguem pegar o próximo pegar mais um depois desse, na verdade depois desse. Então tá bem tranquilo. São ônibus grandes o que favorece bastante, mas nem todas as linhas têm essa utilização de ônibus grandes né, esse tem, o Penha tem, Parque Dom Pedro e os demais já nem tanto os que vão mais sentido centro, eles são sanfonados, mas não é uma regra. Não sai todo dia nesse contexto não.

Entrevistadora: Esse está indo com destino final para?

Entrevistada: Tatuapé, e aí por exemplo, eu vou entrar às 7 horas no serviço e meu marido pega esse mesmo ônibus para entrar às 8 horas e meia no Belém. Então é uma viagensinha boa, e no contexto dele ainda pra tentar não acontecer nada, por exemplo, agora no jornal apareceu uma pequena paralisação em Itaquera, então pode dizer que o destino dele seja um pouco mais oneroso e tenha que descer e pegar o trem. E nesse contexto fica um pouco até mais caro né, porque parece muito tranquilo, mas essa mudança que houve de integração também ficou bastante agressivo para nós moradores da periferia, porque eram quatro conduções em 3 horas e agora são somente três conduções né, e isso parece que não causa um impacto olhando assim. Você faz uma conta por cima e quando você não utiliza o serviço realmente ele não tem causa impacto, mas no contexto geral, onde os melhores empregos estão no centro da cidade, aí ele causa um impacto direto e bastante oneroso. Porque aí são R\$ 4,40 a mais do que você já utiliza, e tem pessoas que acabam tirando a condução do bolso pra poder chegar no horário.

Entrevistadora: No caso do seu esposo, ele trabalha em qual área?

Entrevistada: Ele trabalha na Bresser, ele trabalha num centro de acolhida e aí para ele é bastante desconfortável. Eu ainda me arrisco a ir em pé, no caso dele já não dá porque ele vai trabalhar às 12 horas em pé, então já é mais oneroso. A gente tem esse contexto, já houveram os tempos que a gente falava que as mulheres iriam sentadas e os homens em pé, mas as mulheres trabalhavam menos naquele contexto e no contexto atual a gente se olha como ser humano mesmo, respeita as diferenças e limitações sim, mas a realidade da gente é essa. Eu ainda vou chegar, vou sentar, tomar um café, né relaxar com uma boa conversa, ele já não é um pouco mais complicado pra ele.

Entrevistadora: E seus filhos também têm uma rotina de se mover pela cidade ou bairro?

Entrevistada: Hoje eu tenho uma filha que é casada, então ela já não mora mais aqui no bairro. Ela mora no bairro de Itaquera e não pensa em retornar para Cidade Tiradentes exatamente por conta desse deslocamento. Então o que nós estamos fazendo aqui hoje, se eu estivesse na casa dela, eu pegaria literalmente uma condução que daria aproximadamente o mesmo tempo por conta do percurso que o ônibus faz no bairro. Mas no contexto geral ele é mais próximo e quando a gente fala de trabalho no centro, ela tá 1 hora e meia mais próximos do centro que eu. Então, por esse contexto, ela prefere não morar aqui. E aí meu filho nesse momento tá em casa, mas outra hora ele trabalhava em Atibaia e aí como não compensava na questão de condução de lá pra cá, então ele só vinha uma vez por semana. E aí pra nós nesse momento tudo bem, porque saí 12 horas da escola 12 horas e 5 minutos ela tá em casa no máximo e isso me tranquiliza, e nesse contexto de ônibus dessa questão de não saber muito onde está, eu ainda prefiro deixá-la estudando aqui na Cidade Tiradentes, o que não é um contexto normal, não é natural do bairro que as crianças estudem aqui. E mais esse meu caso mesmo ou de mães que não têm mesmo essa autonomia, mães que têm essa preocupação e outras pessoas que não querem mesmo porque o que tem está bom. Mas dentro do contexto estudantil, eu gostaria que ela estudasse fora, mas dentro de uma realidade como um todo, para mim ali está bom.

Entrevistadora: Quantos anos ela tem?

Entrevistada: Ela tem 14 anos.

Entrevistadora: E como é para você sua experiência no transporte público, referente ao que utiliza todo dia a infraestrutura dele, as experiências com as outras pessoas que estão no mesmo espaço?

Entrevistada: Olha, hoje é muito estranho a gente agradecer por pouca coisa, e o que a gente tem que não é bom, a gente tem um cenário político terrível principalmente quando a gente fala de dessas questões de transporte e de saúde é bem crítico, mas eu ainda posso agradecer. Eu me sinto grata e bastante nesse contexto porque eu, por exemplo, já trabalhei outrora acho no serviço mais longe que eu já tive foi no final da Cardeal Arco Verde, então ele era oneroso para mim, um terror mesmo são coisas que eu não gosto nem de trazer muito a memória porque é bastante constrangedor e principalmente para nós que somos mulheres né, tem todo esse contexto. Então eu tinha 3 horas ou 3 horas e meia de viagem daqui pra lá pegando Linha Amarela, Linha Azul, Linha Lilás pegando todas as linhas possíveis e imagináveis pra tentar chegar no horário que seja confortável para empresa ou combinado com a empresa. Então hoje por mais crítico que seja a questão para mim como com o transporte, ela ainda é um fato de agradecer diante o fato de tantas outras pessoas que existem no meu bairro. Então quando a gente fala de trabalhar em Guaianases, trabalhar aqui no Iguatemi, a gente já até olha diferente para as pessoas porque parece que elas são beneficiadas, onde todas as pessoas deveriam ser beneficiadas, a gente acaba se fragmentando entendendo que é um benefício pra nós onde deveria ser um benefício para todos. Então eu fico vendo agora pela manhã existem senhoras, olha senhoras em pé, outras não, mas alguns homens nem sabem que horas vão chegar no serviço tentando chegar tentando fazer o que de fato é necessário que é trabalhar pra trazer um sustento pra família mas que a gente chega no final do dia ou no final de semana que a gente gostaria de ser contemplado, por exemplo, de dar o melhor pra nossa família no contexto pessoal mesmo de ter um tempo de qualidade com nossa família e às vezes não é o serviço que te cansa é a condução que te cansa tanto que você acaba abrindo mão de outras coisas. Então eu não chego tão tarde, não considero que eu chegue tarde do meu serviço, eu chego aqui às 18 horas, saindo do meu serviço às 17 horas e o ônibus passando no horário eu chego em casa às 18 horas. Mas todo esse cansaço, essa que a gente também tem essa mania de se engalfinhar um pouquinho dentro do ônibus, essa questão da falta de gentileza também, isso vai causando em nós um transtorno de chegar emocionalmente cansado. Então, dentro do meu contexto, eu ainda me considero privilegiada porque é um percurso não tão longo e bom né.

Entrevistada: Vamos ver o que vai acontecer, vai abrir um shopping aqui na Cidade Tiradentes. Eu acredito que daqui uns dois três meses ele venha com seu funcionamento e aí eu não sei o que vai acontecer, porque essa via é super pequena, estreita demais para esse tipo de acontecimento. Porém, também a Cidade Tiradentes necessita dele né na questão de emprego, de infraestrutura, até de amostragem também do nosso bairro pra cidade como um todo, mas vamos ver lá o que vai acontecer porque já no seu contexto normal trava então com um shopping funcionando aqui eu fico pensando nessa pequena reforma que já deveria estar acontecendo aqui. Você vê que eles já estão alargando um pouquinho a rua, mas não é o suficiente porque com esse alargamento hoje da rua a gente já tem as arestas ali para alinhar então eu fico pensando bom isso daqui funcionando dia e noite não sei o que vai virar isso aqui não, bem complexo.

Entrevistadora: Isso me fez lembrar agora as falas de outros colaboradores sobre só ter uma via principal de saída e entrada o que pode dificultar muito o acesso.

Entrevistada: É, a via principal né é essa, mas nós temos uma saída aqui que vai dar em Ferraz, temos uma saída aqui a gente consegue cortar pela Inácio Monteiro, mas a via principal onde o ônibus mesmo adentra é essa que também é uma outra coisa que precisa de uma discussão, porque como todos os ônibus passam ou pra sua direita ou sua esquerda no caso saindo da Cidade Tiradentes e aí esse uma via de ônibus que é necessário e a outra via que é pra carro de passeio, mas na quantidade de moradores que nós temos na

Cidade Tiradentes a quantidade de ônibus que são necessários para esse bairro no contexto não dá muito certo não, e o trânsito ele se forma por pequenas coisas então se você olhar pra trás a gente já tem um fila, aí tem os bois que é uma coisa que a gente não são poucos que é uma coisa natural aqui apesar de não ser uma zona rural e ser uma zona rural porque ainda existem chácaras aqui mas todo esse contexto é bastante turbulento, o hoje a gente tá passando aqui e ainda tá um pouquinho tranquilo mas quando a gente entra aqui e atravessa essa aqui ele ainda continua em Cidade Tiradentes e desse lado é Itaquera então nosso mapa ele faz uma montanhazinha mas essa travesse esse cruzamento normalmente ele dá ruim e aí a intransigência humana do motorista nesse contexto aqui porque é uma saída que corta um caminho bom, então daqui pra lá uns 20 minutos você já sai em Itaquera é um bom corte de trânsito que você faz, mas nessa agonia do horário né de a gente vai literalmente se digladiando pra chegar e deveria ser bom pra todo mundo e a gente manifesta o que é bom só pra nós e nesse contexto do individualista a gente acaba criando algumas situações desnecessárias e o trânsito ali é uma delas também, a falta de sinalização porque não tem sinalização nenhuma ali e não sei também se tivesse se seria realmente bom porque ainda tem esse contexto do farol funcionar ou roubarem o fio do farol.

Entrevistadora: Em relação à sua mobilidade, como você lida com questões de lazer ou consumo? Você realiza essas atividades aqui mesmo em Cidade Tiradentes ou se locomove para outros lugares? Como é essa relação para você?

Entrevistada: Eu não tenho muita paciência para pegar ônibus nos finais de semana, pois o tempo de espera é maior. Isso me causa uma inquietação que me faz preferir não utilizar o ônibus ou o trem aos fins de semana. Por exemplo, o trem no domingo está sempre em manutenção, e acaba saindo de 30 em 30 minutos. Nós estamos em São Paulo e na Grande São Paulo, onde sempre observamos essa região como uma metrópole em constante movimento. A cidade não para no domingo, as pessoas continuam trabalhando, não se trata apenas de lazer. Há pessoas indo passear e outras indo trabalhar, o que torna a utilização do transporte público menos tranquila nesses dias. As pessoas acabam procurando opções no próprio bairro. Atualmente, temos um cinema aqui dentro do Centro de Formação Cultural, e eu prefiro utilizar esse cinema, pois oferece gratuidade e é mais atrativo. Por exemplo, o filme "Medida Provisória" estreou no Cinemark no dia 14, e aqui foi exibido no mesmo dia. Isso foi muito gratificante para nós, e utilizamos o serviço. O grupo Pombas Urbanas também estava realizando um espetáculo de circo até o final de semana, então aproveitamos essas opções de lazer. O Parque da Consciência Negra também é uma escolha, e por questões financeiras, procuro utilizar mais o que tenho dentro do bairro.

Entrevistada: Em algumas outras situações, mas não de forma tão frequente, procuro acessar a cidade como um todo, o centro. São raras as vezes que busco sair, pois consigo resolver minhas coisas aqui mesmo, mas isso é uma escolha minha devido ao cansaço. Estamos na era da saúde mental, e o estresse de esperar o ônibus, muitas vezes viajar em pé, acaba sendo desgastante para todos, física e mentalmente. Então, prefiro aproveitar o que está disponível dentro do meu bairro e conhecer bem as opções locais. Cidade Tiradentes é uma das maiores COHABs da América Latina, não consigo lembrar se está em primeiro ou segundo lugar, mas dentro desse contexto, precisamos pagar condução para nos deslocar. Por exemplo, em relação ao Centro de Formação Cultural, eu poderia ir a pé? Sim, conseguiria, como diz o ditado "chega até na Bahia a pé", mas levaria cerca de 40 minutos, ficaria cansada e suada, o que não é confortável. Portanto, para ter mais conforto dentro do bairro, optamos por pagar condução. Se eu fosse, por exemplo, para o Pombas Urbanas, que não é tão longe da minha casa, precisaria pegar duas conduções. Não seria possível fazer todo o percurso em uma única condução. Se eu fosse de ônibus, seriam duas conduções dentro do bairro. Portanto, a questão de usar transporte para lazer dentro ou fora do bairro é relativa, e existem alguns percalços mesmo dentro do bairro.

Entrevistadora: Em relação aos tipos de transporte, você utiliza carro particular ou Uber?

Entrevistada: Sim, já utilizei bastante o Uber, principalmente por questões financeiras, acabamos abrindo mão de algumas coisas relacionadas ao Uber. No entanto, ainda o utilizamos em certas situações. Quanto ao transporte particular, também utilizamos nos fins de semana. Como eu não dirijo, dependendo do meu marido, que está em casa nos dias em que utilizamos o carro. No entanto, há questões relacionadas ao estado das ruas, buracos, sinalizações, e o trânsito problemático do bairro. Neste final de semana, ocorreram dois acidentes de carro, algo que pode acontecer em qualquer lugar, mas dentro do contexto em que as pessoas se alcoolizam com facilidade, preferimos evitar o uso do carro. Além disso, as vias não são tão boas para circular de carro, e o meu carro não é considerado um carro de boa qualidade. Qualquer problema, como um furo de pneu, seria uma despesa desnecessária. Por isso, planejamos nossos trajetos, geralmente ida e volta, de maneira pontual, não utilizando o carro para passeios dentro do bairro.

Entrevistadora: Quais seriam esses caminhos e para onde vocês vão utilizando o carro?

Entrevistada: Como a gente tem a ONG, essas questões de buscar doação, às vezes tem alguns lugares que dá para chegar, outros lugares que a gente literalmente tem que deixar o carro no meio do caminho e ir até porque a Cidade Tiradentes hoje também é feita de invasão. Então, também tem esse contexto de lugares que não estão asfaltados, não tem saneamento básico, e a gente precisa entrar nesses lugares tanto para retirar doações como para entregar as doações. Alguns lugares dá pra chegar, outros não, e a gente também conta com a sorte com a população que está vendo que a gente está tentando fazer uma benfeitoria pro bairro, porque ainda existe essa questão do excesso de roubo de carro no bairro. Então, tudo isso você também tem que fazer essa medição para você entender se é realmente conveniente que você saia de carro ou não, mas no nosso caso, como a gente trabalha com um grande volume de coisas, muitas vezes a gente não tem muita opção, é o carro mesmo.

Entrevistada: Olha, eu já não chego no serviço às 7 horas, para mim já está impossível porque eu teria que ter passado já esse farol para chegar às 7 horas e tentar descer na pegada na corridinha mesmo. E ainda nós não estamos literalmente em horário escolar, quer dizer, olha o trânsito lá atrás. Então, literalmente, quer dizer, dá uma piorada daqui para a frente. Por exemplo, aquele ônibus que a gente perdeu naquele meio tempo é o que fez a diferença desse farol. Naquele eu chegaria às 7 horas, nesse eu já não chego.

Entrevistadora: E seu horário fixo é às 7 horas da manhã?

Entrevistada: Meu horário fixo é às 8 horas, esse é meu horário fixo das 8 horas às 17 horas. Porém, como a gente está pagando horas, às vezes tem uma demanda pra resolver mais cedo. Nós estamos pagando ainda os feriados e eu preciso entrar um pouco mais cedo, e eu só posso pagar uma hora por dia. Então, eu entro às 7 horas, o que não é uma regra, mas para que não haja desconto aí a gente faz dessa forma. Mas com uma hora saindo de casa, num contexto que eu de carro levo 20 minutos, de ônibus muitas vezes não dá.

Entrevistadora: E você sente diferença na paisagem entre a área da sua casa e seu trabalho?

Entrevistada: Não, são contextos sociais muito diferentes. A única coisa é que a gente vê bastante diferença é na questão da construção civil mesmo porque Cidade Tiradentes, na sua grande maioria, mesmo poderia considerar 80% prédio, e aí Guaianases eu não daria 10% de prédios no seu contexto geral. Então, essa pequena modificação de paisagem eu significaria dessa forma, mas no demais, não, os contextos sociais são muito próximos, muito. Não posso falar idêntico porque cada bairro existe sua especificidade, mas eles são bastante parecidos. A gente parece que São Paulo e Rio de Janeiro têm uma diferenciada quando a gente fala de Cidade Tiradentes e Guaianases, mas no final, no seu contexto social, é bem próximo, mesmo. Então, nessa questão do que a gente vê, não é tão diferente, além dessa questão de prédio, Cidade Tiradentes é mais verticalizada. E as paisagens que a gente vê é esse olha aqui um posto de gasolina, ali uma escola, aí você vê um centro de formação cultural, uma creche, então no contexto geral são os

mesmos. Claro que de equipamento da prefeitura, eu acredito não, em Guaianases os equipamentos são maiores em sua quantidade. Existem muito mais equipamentos em Guaianases do que na Cidade Tiradentes. Então, suposto Delegacia de Ensino, Cidade Tiradentes não tem uma Delegacia de Ensino, a Delegacia de Ensino de Tiradentes é em Guaianases. Então, nesse contexto, eu acho Guaianases muito mais rico em equipamentos, dentre outros, mas eu acho muito mais rico e muito melhor comunicado. Eles se comunicam melhor do que na Cidade Tiradentes. Nós temos aqui alguns equipamentos que a maioria da população desconhece. Então, temos aqui o Centro de Práticas Naturais em Guaianases, que ele é bastante utilizado. O Centro de Práticas Naturais aqui em Cidade Tiradentes deve ter um pouco mais de quatro mesmo. Então, além de ser novo, como ele é feito e o que fica grande é as siglas. Quando você lê Centro de Práticas Naturais, você não consegue entender, até por conta do que a prefeitura faz com essa questão de ficar mudando os nomes, as siglas, muda-se muito os nomes é muito inconstante essa mudança de nome, então dificulta o uso da população nesses serviços. A gente sabe o que é UBS, UPA, e o que é AMA, a partir disso, a gente desconhece.

Entrevistadora: Como é o nome do bairro onde você trabalha em Guaianases?

Entrevistada: É centro mesmo, Guaianases. Carrinho pegando fogo para amenizar o trânsito. Você vê que o próprio Google já dá de chegar no meu trabalho de carro em 22 minutos, e nós já estamos o dobro do tempo de ônibus, então é bastante dentro do meu contexto, seja um pouco desgastante porque você sabe que todos, inclusive, poderiam ser contemplados com isso, mas na realidade é impossível. E que nesse horário que não podemos pegar, se tivéssemos um ônibus menor, nós já estaríamos amassadinhas aqui no fundo, porque com um ônibus bem grande ele já está bem cheio.

Entrevistada: Essa é nossa paisagem, só paisagem cimentada. Agora, daqui para cá, contaremos com nossa sorte de fato, porque aqui são três pistas, e aí vem indo para duas e para descer só uma, então é um bairro que não foi pensado com progresso. Então, nessa mesma via, são ônibus, carros, são motos, e aí fica bem complexo por vezes. Então aqui nós temos uma creche de crianças, então já faz um certo trânsito, e mais abaixo temos uma creche de idosos, então também tem um certo trânsito. Tudo para você entrar numa garagem aqui você vai atrapalhar o trânsito, é automático que você atrapalhe e os faróis aqui também são um pouco mais demorados e pelos faróis ainda dá para justificar, mas essa quantidade de via expressiva que tem lá em cima e diminui de três para uma, então às vezes o trânsito aqui se dá bastante por conta disso.

Entrevistadora: E nenhuma dessas vias que estamos passando tem faixa exclusiva?

Entrevistada: Não, nenhuma. Ele só vai começar a pegar a exclusiva de Itaquera para a frente, quando você sai da Cidade Tiradentes sentido ao contrário, que é sentido Iguatemi, aí sim ele já começa com uma faixa exclusiva. Minto, num momento específico ele tem uma faixa exclusiva, mas aqui pra Guaianases não, não tem condições de ter uma faixa exclusiva aqui. Você teria que desapropriar muita gente, muito comércio, e isso mexeria bastante com o contexto do bairro e também da história do bairro, porque temos casas por aqui que são patrimônio tombados. Então, não dá para mexer, de fato não dá. Deveria ter pensado em sua construção. Hoje, pensar em uma reconstrução, uma reforma, eu vejo dentro do contexto no qual eu trabalho bem impossibilitado de tal forma para fazer isso, então é contar com a sorte mesmo. Não tem o que fazer.

Entrevistada: Aqui já é o Mercado de Guaianases, e aqui é o que eles consideram a região central de Guaianases.

Entrevistadora: E daqui você vai caminhar até o serviço em quantos minutos?

Entrevistada: 5 minutos, para menos. É bem pertinho, por isso que eu falo que literalmente eu me sinto privilegiada porque é tudo muito tranquilo nesse contexto de proximidade. Às vezes esse percalço para vir

ainda sim hoje foi tranquilo para vir. Existem vias que são bem piores. E aqui tem essa questão dessa calçada que é apropriada para nada, nem para pedestre que a gente considera normal, quem dirá para um cadeirante. Dentro dessa loucura toda, ela é bem estreita, quase não cabe uma pessoa. Aqui nós vamos passar rapidinho porque às vezes o pessoal dá um banho na gente, então assim para uma pessoa com redução de mobilidade é impensável aqui como um cadeirante, não tem como pensar. Não são calçadas lineares, não tem nada que você possa pensar aqui eu consigo andar, então às vezes você consegue ver cadeirantes andando no meio da rua. Se tivesse no meu horário normal, estaria atrasada 3 minutos.

PERCURSO URBANO ACOMPANHADO VOLTA PARA CASA

Entrevistada: Eu vou dar uma aceleradinha porque eu acho que o das 17 horas e 2 minutos já passou e a gente fica perto do horário que vai passar o próximo.

Entrevistadora: Certo, agora nós pegamos o ônibus onde?

Entrevistada: A gente pega aqui nesse ponto mesmo, o Cidade Tiradentes, que é aquele mesmo que a gente veio de manhã.

Entrevistadora: Na volta ele vem pelo mesmo percurso que na ida?

Entrevistada: Sim, exatamente o mesmo percurso.

[Durante o tempo em que esperamos o ônibus, a colaboradora apresentou suas amigas do trabalho que também estavam esperando o transporte público coletivo.]

Entrevistada: É uma agonia para chegar em casa.

[Já no ônibus, estava com bastante barulho, tanto de conversas paralelas quanto do próprio ônibus.]

Entrevistada: Hoje está bem tranquilo, graças a Deus, o ônibus tem ar-condicionado agora.

Entrevistadora: Geralmente você consegue pegar ele e sentar em algum momento?

Entrevistada: Eu consigo sentar no meio da viagem pra frente, nesse meu trajeto do meio pra frente, mas entrar e sentar não. **[Uma moça se ofereceu para segurar a sacola dela.]**

Entrevistada: Passou cedo hoje, então 18 horas eu estou em casa.

Entrevistada: Olha a vista que bacana, gosto muito. Eu não sou a pessoa da fazenda.

Entrevistadora: Você gosta da cidade, né?

Entrevistada: Sim, gosto dessa correria, de todo o movimento. Faz uma coisa aqui, resolve uma coisa lá, e o tempo vai passando e você vai se envolvendo num pedaço de coisa, esse monte de informação. E também tomar cuidado com o excesso de informação, mas eu gosto bastante.

Entrevistadora: Muitas vezes nós não conseguimos perceber assim no dia a dia o ritmo, que vamos funcionando.

Entrevistada: Acho que por conta que eu vou entrar de férias na semana que vem, então eu estou me percebendo no ritmo, e minhas férias foram bem próximas. Eu tirei férias em outubro e agora estou tirando férias novamente porque já iria vencer mesmo e eu tava cansada. Então, decidi antecipar minhas férias, mas existe tudo isso que faz muito o excesso de informação, e existem as pequenas coisas do dia a dia que

a gente não para aproveitar. Então, quando a vê assim, tipo aquele prédio lá no fundo, aquele tamanho de construção, aquele arranha-céu, você fica imaginando o tanto de pessoas que vão realizar o sonho de uma casa própria, morar perto do metrô, trazer essa qualidade de vida que, ainda que pareça pouco, é muito quando a gente vai fazer essa medição por outras pessoas que não têm o mínimo de condição. Então, essas pequenas coisas, essas arquiteturas, essas engenharias são coisas também que me fazem saltar os olhos. São coisas que acho que a gente não percebe ao longo do dia, mas elas fazem parte de um momento grandioso que é necessário a gente ver. O que a gente chamaria de Telefônica aqui antigamente, o prédio da Telesp para quem é mais do meu tempo, mas o quanto que se deu, quantos empregos geraram, quanto coisa trouxe para a gente. Eu sou do tempo da carta, e aí sabe que você pode fazer uma ligação em tempo real com uma pessoa, por exemplo, que não está no país e mesmo que esteja perto não tem essa questão de deslocamento. Então, o quanto isso nos trouxe, apesar de tanto peso também que nos trouxe porque você é sugado por informação, esse excesso de informação, essas quantas toda nos trouxe um peso. A gente faz muita coisa ao mesmo tempo, mas essa paradinha de 5 minutos pra observar isso, eu gosto bastante.

Entrevistadora: Durante o seu percurso, você observa bastante a paisagem. Como você passa esse tempo no transporte público?

Entrevistada: Ou eu vou resolvendo coisa no celular, mas eu gosto dessa questão de saber onde estão as coisas, qual é o comércio que sobreviveu à pandemia, o que fechou, o que subsiste. Como, por exemplo, (Sa) natação, é uma escola de natação muito antiga no bairro. Por memória, ela tem mais de 30 anos. Porém, tem uma casa de instrumentos ali em cima que chamava O Moisés, aí ela já não existe mais. Então, essas mudanças que vão acontecendo durante o tempo, ela você vem observando, vendo o que a gente perde, o que a gente ganha. Não ter uma casa de instrumentos aqui é uma perda pro bairro, mas outras coisas também vieram surgindo, e a gente vai ganhando com essas outras coisas também. Mas eu gosto bastante de observar o brechó que nasce aqui, o primeiro negócio. Essa escola, por exemplo, que fechou, não só a pandemia nos tirou e nos trouxe, mas que o tempo vai fazendo isso, essa mudança que a gente vai percebendo, às vezes e outras não, porque a gente é ligado a tanta coisa que às vezes uma coisinha a gente considera importante, ela vai passando aos nossos olhos sem que a gente perceba. Mas o que tem mais me chamado atenção é isso, como nasce e morre comércio antes e depois da pandemia, é uma coisa que tem me chamado bastante atenção. Como esses comércios, por exemplo, não subsistiram à pandemia e como vieram nascendo outros tipos de comércio. Como, por exemplo, as adegas que vêm ganhando bastante espaço.

Entrevistadora: Em Cidade Tiradentes tem bastante, né?

Entrevistada: Em excesso. Não lido de uma forma totalmente positiva porque também essa alucinação que o álcool traz eu sei que é uma fuga, mas ela também acarreta outras doenças, os acidentes de trânsito, acidentes domésticos, enfim. Mas também tem virado o ganha-pão de muita gente. Você também tem que fazer esse equilíbrio de visão porque tem coisas que vão nascer e não são boas, e outras vão ser e tá tudo bem. Mas, esse desequilíbrio de adega me preocupa bastante. Aí você vê também que elas nascem principalmente nas periferias. Por exemplo, minha mãe mora em Mogi das Cruzes em um bairro considerado um bom bairro, então não existem adegas, não existem adegas por perto. Na verdade, pouco existem comércios. É um bairro mais tranquilo, que eles consideram ser um bairro de família, mas não existem tantas adegas que existem aqui. Na verdade, dá um horário lá você pega o carro e vai atrás porque não tem nada próximo. Porque é o que é diferente na periferia, hoje aqui na periferia, por exemplo, também lá tem mais, é um pouco mais distante que é o Zé Delivery parece que fica tudo muito à mão e a gente fica muito preguiçoso com isso, mas essa questão me preocupa me chama atenção esse excesso de adegas nas periferias me chama bastante atenção, o excesso de bebidas que vem lançando um mercado muito vasto hoje o excesso de marca de cerveja é bem estranho, me traz bastante preocupação porque eu tenho filhos na idade que são preocupantes ainda, um filho, por exemplo, um homem de 20 anos e me preocupa

na Cidade Tiradentes é muito normal essas meninas nessa meia idade entrarem em coma alcoólico, entrarem em overdose e serem jogados nas portas do hospital, num quarto de UBS e serem abandonados lá literalmente, então eu acho que é uma coisa pra ser revista ou repensada assim como o fluxo.

Entrevistadora: Falando sobre isso, como é o movimento em torno da sua casa? Tem bastante festas?

Entrevistada: Eu sou digo privilegiada mais uma vez porque na minha rua apesar de ser uma rua sem saída não acontece muita coisa, como, por exemplo, já tentaram fazer um fluxo na minha rua mas por ser uma rua sem saída não tem pra onde você fugir, e como o fluxo lá ainda é considerado marginalizado, então na minha rua não tem essa questão. Porém, duas ruas abaixo da minha e uma rua que há um tempo atrás você não conseguiria transitar e o fluxo na Cidade Tiradentes em alguns lugares ele não é fixo, ele transita bastante então anteriormente existia o fluxo da 25G e era um fluxo é conhecido assim, você colocava no Google no Youtube tinha várias coisas de lá, hoje o fluxo mais potente da Cidade Tiradentes é na Rua da Sorte, mas acho que é um conceito bem marginalizado com as suas questões e apontamentos que são verídicos por marginalização, mas também tem um pouco ponto que a gente chama de cultura quando você não tem muito pra onde ir parece que qualquer coisa serve, não que o fluxo seja qualquer coisa mas que as pessoas acabam se habituando com o que tem e vão marginalizando por si só, então um lugar que é periférico a maioria das pessoas são negras não tem cultura, não conhecimento, não tem estudo, você achava recebendo qualquer tipo de informação e a informação do Funk ao meu ver ela não é negativa ela só é pejorativa, e aí esse pejorativo nesse excesso de palavras de bairro calão nesse excesso de colocar o corpo do mulher como evidência de uma forma quase de prostituição isso me chama atenção, mas eu acho que o fluxo seria uma coisa pra ser repensado porque a gente não vai conseguir acabar com isso a gente já percebeu que não se acaba mais, como é a forma decente a forma correta dele acontecer no lugar desse fluxo quando você tira tudo isso o que você tem pra ofertar pra pessoa além disso, então quando você também não tem uma contra proposta você cessar simplesmente é até perigoso porque eles vão se fragmentando ali e aqui e você vai perdendo muito mais o controle, mas é bastante intrigante você olhar o fluxo porque na Rua da Sorte são pessoas que não conseguem entrar na sua casa, nem entrar e nem sair se tiver uma situação, por exemplo, que precise você socorrer uma pessoa você não socorre.

Entrevistadora: Esses fluxos ocorrem nos finais de semana?

Entrevistada: Sim, sexta, sábado e domingo pra segunda eles ocorrem bem pontualmente e são bastante assim gritantes de começar às 18 horas da tarde e terminar às 7 horas da manhã. E o Funk na verdade virou uma questão social, e precisa ser revisto porque ainda tem informações que ainda não chegam até nós então eu fico pensando quando acontece um acidente de moto de carro, você tem uma perda de uma vida ali normalmente isso é noticiado mas o que os jovens deveriam saber de fato eles acabam não tendo acesso a essa informação que são essas pessoas que são jogadas ali na porta de atendimento de saúde abandonadas por seus pseudos amigos e você só consegue saber disso quando acontece com você e as vezes quando acontece com você normalmente é tarde, já não tem muito o que fazer então eu acho que é uma questão social de saúde, cultural, que precisa ser estruturado em relação a isso.

Entrevistadora: Normalmente aqui eu já consigo sentar mesmo, daqui pra frente é mais tranquilo entra um pessoalzinho no próximo ponto mas pra quem já tá no ônibus é mais tranquilo para sentar.

Entrevistadora: E você circula bastante pela Zona Leste ou outras áreas da cidade?

Entrevistada: Eu acho que pela questão da igreja, pela questão da família do contexto familiar porque eu tenho familiares na também na Zona Sul, em Mogi das Cruzes, Arujá, então tem a questão da ONG então nesse contexto eu acho que eu já andei mais, já andei muito mais mas a gente ainda acaba sendo contemplada por esse deslocamento porque eu acho que é sempre ser contemplado por isso mas eu acho que quando eu trabalhava fora nesse contexto fora de Zona Leste, eu era mais assídua com o centro de São Paulo que é um lugar que eu gosto mais, eu gosto da arquitetura de São Paulo, eu gosto da Vale do

Anhangabaú, eu gosto do Maps, eu gosto do Banco do Brasil ali, eu gosto dessa leitura que a gente faz visual ali é um lugar que me traz paz, mas hoje de fato eu já não faço tanto isso porque eu acho muito cansativo é muito trucado você ir e voltar, e parece que os dias tem consumido as horas você vive 24 horas e parece que são 12 horas, então as vezes eu acabo não me causando oportunidade por conta desse deslocamento cansativo, mas por exemplo quando eu vou pra casa da minha tia avó que mora em Campo Limpo, e aí fora de cogitação fazer menos de 3 horas é bem cansativo e aí você tem que pensar bem nesse trajeto pra ir pra voltar é bem cansativo assim psicologicamente porque 3 horas de viagem a gente tá falando de uma pessoa que foi de avião pro Rio e voltou e tá com uma hora de descanso, então quando a gente olha assim nesse contexto que as vezes 3 horas você também está fora de São Paulo e as vezes com 3 horas aqui dentro você não consegue simplesmente atravessar da Leste pra Sul é bem complicado. Eu já fui mais desafiadora de transporte hoje não tanto e o Uber também dá essa mobilidade pra gente, quando tá tudo normal na questão financeira você ainda arrisca pegar um Uber até o metrô e você faz esse deslocamento que é mais amplo no metro aí desce próximo mas pega outro Uber pra chegar às vezes compensa até mais outras já nem tanto então você pra todo lugar que você tem que sair pra dentro de São Paulo você tem que estudar muito por onde você vai, como você vai, como você volta parece que a gente acaba deixando de dar importância muito pra esses pequenos passeios como ver minha tia pra mim é muito importante, mas você acaba represando por esse desgaste aí tem essa questão da evolução que o WhatsApp traz pra gente também ajuda e atrapalha porque você prefere uma chamada de vídeo, mas você fica mais caseira mas de vez em quando dá certo é necessário.

Entrevistadora: E isso é realmente muito mais pelo cansaço do que ir e voltar para esses lugares do que o transporte público, nessa relação com a demanda e oferta?

Entrevistada: Sim, acho que é um globo mesmo mas eu acho que essa questão do deslocamento eu acho muito cansativo e aí quando você pega ônibus a semana inteira é muito cansativo você pensa que terá que fazer isso de novo num dia que você quer descansar e aí você tem que literalmente fazer aquela questão de peso e medida pra você entender que é importante essa socialização essa interação familiar principalmente, mas que te deixa num constrangimento de você com sigilo mesmo de pensar que você vai passar por tudo isso de novo no dia da sua folga ou até um pouco mais porque eu ainda não entro no contexto de pegar trem todos os dias e quando eu pego trem eu fico um pouquinho desconfortável porque não é meu habitat natural não é o meu hábito de todos os dias então eu não gosto muito. acho que as pessoas no trem elas mudam, na Linha Vermelha elas são umas, na Linha Amarela elas são outras então essa questão me preocupa a gente vem acompanhando noticiário, por exemplo, com alguns acidentes que tem acontecido no metrô, e no trem assédio enfim todas essas coisas parece que no metrô elas evidenciam um pouco mais, então eu prefiro aguardar um dia em que nós estejamos todo de folga às vezes pega o carro e vai até lá porque sabe que vai e volta mais tranquilo, mas é bastante desgastante.

Entrevistadora: É bem evidente a mudança de humor das pessoas, forma de agir em determinadas linhas é até curioso

Entrevistada: Muito, é eu acho que é um estudo para ser levantado inclusive porque elas têm esse comportamento se elas continuam sendo elas em qualquer lugar, pelo fato de eu trabalhar no Morumbi e morar na Cidade Tiradentes não me deixa morador do Morumbi não me deixa acessível não é a palavra mas não deixa transparente e condizente com aquele lugar não é, não sou eu sou uma pessoa que mora aqui na Cidade Tiradentes e eu posso e deve ter a mesma educação que eu tenho aqui lá e é muito estranho você utilizar de uma educação que parece que você não tem no seu bairro e querer utilizar no bairro do outro, claro que tem aquela questão que se chamar a polícia no Morumbi são 5 minutos e se chamar a polícia na periferia ela não vai chegar tão rápido porque é uma coisa corriqueira então tem essa questão também, mas eu não consigo entender as pessoas porque você não consegue utilizar isso pra si, porque lá no Morumbi as pessoas já são já tem aqui que nós não temos, então eu acho que aqui principalmente a gente faz um pouquinho do que o governo quer, a gente se fragmenta, a gente vai se beliscando um ao

outro sabe fazendo umas pequenas feridinhas que não tem o porquê lá a gente chama de sim senhor e aqui fala qualquer coisa com qualquer fala virada e acha que tá tudo bem, e isso é uma coisa que me chama atenção me chama bastante atenção mesmo

Entrevistadora: E você já teve alguma experiência de certa forma negativa ou que te deixou extremamente irritada durante algum percurso, ou algum lugar que você já teve que ter se deslocado?

Entrevistada: Olha, eu tive uma situação há alguns anos atrás eu tô meio perdida por conta da pandemia então quando eu falo um tempo atrás é sempre antes, e aconteceu uma situação que minha filha foi assediada no metrô ela estava no percurso entre o Parque Dom Pedro e Sé, e aí ela foi assediada no metrô por um homem que ficou aquele tumulto e graças a deus tinha uma vizinha nossa no mesmo vagão que ela, e ela acabou me ligando pra dizer o que tinha acontecido e que eu fosse socorrê-la e a Sé o acesso mais fácil é da 1ª DP de mulher, e ela foi levada para lá. Quando eu soube, eu tinha que me deslocar daqui pra lá, além de já ser o trajeto muito cansativo com essa informação parecia que ele era muito mais pesado, muito mais longe, mas foi um dia que não tinha trânsito não era nada gritante até por ser umas 9/10 horas da manhã, então esse horário realmente não tem trânsito mas eu não conseguia chegar e foi um trajeto que eu fiz mais de 1 hora e meia, então isso deixou bastante desconfortável porque era um socorro que eu precisava prestar, quando a gente fala de Cidade Tiradentes para Se claro geograficamente ele é distante mas ele já foi muito mais distante em outros contextos, hoje a gente tem a condução muito melhor mas eu não conseguia chegar e pra chegar lá também houve bastante desconforto porque quando eu cheguei lá estava o cara e ela no mesmo local, então foi uma coisa que me chamou muita atenção porque não havia separação então o cara sentado de um lado e ela sentada de outro e dois policiais, dois guardas do metro só observando ele e ela esperando eu chegar, então foi um dia que eu precisei muito do transporte e foi bastante desgastante pra mim parecia que todo momento, parece que quando você tá desconfortável parece que tudo vai favorecendo pra que aquilo dê errado quando você quer chegar muito em um lugar e aí foi um dia bastante desconfortável pra nós, porque, passar por onde ela passou passar pelo metrô trazê-la de lá pra cá, esperar o pai dela chegar, foi toda uma situação bastante desconfortável acho que foi o dia que me causou muito desconforto porque eu não conseguia chegar, e parece que não é muito tempo mas essa 1 hora e meia mediante a uma situação que você precisa resolver com uma certa rapidez parece que é o dia inteiro que você tá ali, que você tá ali naquela situação e além da ida tem a volta, e ainda tinha que passar por esse transtorno novamente com uma pessoa que tinha sofrido assédio naquele lugar, eu tive que passar com ela naquele lugar novamente e hoje eu entendo que ela está bem com esse contexto, mas que com certeza todas as vezes que ela passa por lá, deve acender uma luzinha e como também a gente não tem segurança no metrô, no ônibus, com esse tipo de situação tanto com furto, com assédio e essas brigas porque ainda existem essas brigas de mão, então é bem desconfortável essa falta de segurança nessa condução no transporte, ainda precisa melhorar.

Entrevistadora: É algo que nos deixa sempre em alerta

Entrevistada: Na verdade a gente sai todos os dias para uma luta, e que no final das contas ela quase se torna uma guerra pra você porque você já vai preparado, vai desconfiado das pessoas, a pessoa te olhou muito você já fica mais ligado naquilo, então é muito desconfortável eu não sei que tempo foi esse que né mas nossas avós antigamente diziam que sabiam quem era quem de olhar sabia quem era quem, hoje em dia literalmente você não tem a mínima noção de quem é quem é uma roupa nunca determinou e hoje menos ainda, uma cor de pele nunca foi determinante para nada, mas pra algumas pessoas é quando elas nos olham, por exemplo, elas criam uma certa atenção um certo alarde que a sociedade também colocou que é uma questão que não é natural mas que caso se torna normalmente quando uma pessoa te olha diferente você já imagina o que ela tá pensando de você, então essa questão na condução ela fica muito mais você fica muito mais atenta é só aquele espaço tem, você depende do motorista para descer do ônibus você depende de um monte de coisas então é mais complexo, vamos pra nossa próxima condução.

TERMINAL CIDADE TIRADENTES

Entrevistada: Nós vamos pegar aquele mesmo ônibus que nós viemos, ele vai um trajeto ao contrário agora, mas ele vai um pouquinho mais cheio ele é um pouquinho diferente daquele que a gente veio de manhã foi bem tranquilo, a gente já veio sentado aí aqui nem sempre quase nunca na verdade

Entrevistadora: E agora esse horário ainda não é horário de pico, né?

Entrevistada: Então é o horário de creche, é um horário de saída de serviço, mas ainda não é o horário escolar então quando começar o horário de pico lá no centro vai se condiz com o horário escolar aqui, aí vira uma um negócio

Entrevistadora: Esse é o Barro Branco

Entrevistada: Esse é o Barro Branco 4005, porque tem outros ônibus com o mesmo nome Algumas crianças começaram a sair da escola agora, vai começar a causar um impacto no trânsito já é até porque existe uma realidade aqui que as pessoas normalmente quando vê crianças na rua a primeira pergunta que faz é “onde tá a mãe dessa criança?” e normalmente a mãe dessa criança está como nós trabalhando, então são crianças mais soltas, são crianças que atravessam a rua sem olhar então até por esse impacto o trânsito também se dá tem diminuído a velocidade acho que isso é até assertivo, a gente diminui o impacto em várias coisas, então essa saída da escola além desse impacto que já faria normalmente ainda tem essa realidade, são crianças que vão pra casa e vão ali só pra adiantar alguma coisa pra mãe adiantar a casa, colocar um feijão de molho, fazer um arroz, ainda tem essa realidade aqui

Entrevistadora: Esse período do dia sua filha já está em casa

Entrevistada: Sim, certo que 12 horas e 5 no máximo ela tá em casa e é também parte dessa minha realidade vai adiantando alguma coisa pra mim, coloca uma roupa na máquina, estende uma roupa, faz um arroz, apesar da idade ela já vai fazer 15 anos, mas eu prefiro que não mexa com panela de pressão então às vezes tem que chegar em casa e fazer alguma coisa, e aí nesse contexto ajuda óbvio só da escola ser atrás da minha casa já ajuda muito mas existe um outro contexto também que você vai deixando de soltar e parece que fica diferente dos outros, mas é o que você utiliza como método de segurança para você e aí não tem outra coisa por se fazer eu prefiro que ela fica ali guardadinha só brinca no prédio, não sai pra rua é esse contexto mesmo, e quando vai é aquela coisa muito assertiva que dê foi ali no mercado e voltou, então a gente vai cronometrando o tempo mesmo. Porque ainda aqui no bairro a gente também tem essa questão que some muitas crianças, é muito normal você ver no e hoje não só crianças né parece um negócio no final de semana desaparece muita gente então é um receio que eu tenho e prefiro não criar oportunidades para isso

Entrevistadora: Aqui em Tiradentes ela não participa de nenhuma atividade cultural?

Entrevistada: Neste momento não, só escola mesmo e aí a gente tá voltando a escola tá agregando um como se fosse uma recuperação por conta do tempo da pandemia então existe uma normativa hoje um decreto na verdade, que a escola precisa ser um pouco mais assídua nessa questão então eles ficam um tempinho a mais na escola pra poder trazer o que eles perderam, se é que é possível. Ai agora ela vai entrar no que ela gosta que é um futsal, que aí também tem essa questão aqui não tem futebol para meninas, eu acho muito estranho um bairro nessa dimensão onde nós temos 90% da população negra, nós temos meninas boas pra isso e aí não tem para as meninas não tem, mas tem muito pros meninos e nada para as meninas **[colaboradora encontrou sua amiga no ônibus que nos acompanhou até sua casa]**

Entrevistada: Nessa rotatória aqui é uma área que hoje já não acontece mais, mas já foi uma área de fluxo e simplesmente os ônibus não passavam porque o pessoal fechava toda rua e não passava mesmo a não ser que se fosse pro fluxo e tem uma escola na frente e é uma questão que impacta num total porque como que você pega um ônibus que fica preso e não consegue passar pelo lugar e o ônibus fica preso porque não tem outra saída, não tem autorização pra sair do itinerário foi um tempo bastante complexo, hoje já tá bem mais tranquilo mesmo

Entrevistadora: E você é moradora antiga, já viu muitas mudanças transformações

Entrevistada: Esse ano se não me engano fizemos 39 anos morando aqui, e depois que eu venho pra cá eu acho que eu fiquei um ano fora acho que vou mencionar 2 anos com tudo porque minha vó morava no Capão Redondo e eu sei que nós ficamos uns tempos pra lá, e aí uma das certezas que eu tenho foi de 1 ano em Minas Gerais que minha vó morou lá também, fora isso eu aqui os meus filhos aqui tudo meu tá aqui e eu gosto disso, eu gosto de tudo perto de conhecer o bairro e saber onde tem cada coisa eu gosto. E para quem conhece sabe que isso aqui é uma cidade, é literalmente uma cidade falta muita infraestrutura falta muita coisa, mas também já avançamos muito

Entrevistada: Você vê que para voltar o percurso é um pouquinho mais longo no mesmo ônibus, mas como ele vem no sentido ao contrário é um pouquinho mais longe, mas é o que me deixa mais perto de casa para descer

Entrevistadora: Ele adentra mais ao bairro?

Entrevistada: Ele vai voltar a fazer aquele caminho de onde nós pegamos pra ir e ele vai fazendo um contorno de um setor então mais que isso, acho que ele entra mais onde nós estamos do que pra frente aí ele desce de novo pro terminal. E antigamente os circulares aqui na Cidade Tiradentes eram gratuitos então você conseguia se deslocar para qualquer setor gratuitamente por mais que tivesse que pegar mais de um ônibus, mas hoje por conta do bilhete único já não eu acho que é uma coisa que a gente perdeu muito, porque andar dentro desse bairro é uma coisa de louco tem muita coisa aqui e eu mesma morando aqui há 39 anos posso dizer que trem rua que nunca entrei, porque é muito grande tem muita coisa e aí acho que a gente perdeu muito com isso porque ao mesmo tempo economicamente não dá pra retomar, porque o dinheiro precisa girar também

Entrevistadora: É muito difícil voltar com uma política pública assim

Entrevistada: E a gente precisa entender também, que política pública se faz com dinheiro e também entender que não se faz com infração mas com dinheiro se faz e a gente precisa custear algumas coisas, mas que o governo também deveriam devolver coisa pra nós que fosse condizente eu acho que tá bom pra mim esse ônibus chegar até a minha casa tá, mas se eu pegasse no Morumbi será que eu pegaria um ônibus com essa qualidade? ou com essa falta de qualidade? eu pegar um ônibus que não é higienizado, a janela que talvez se chover agora eu não consiga fechar, ou nesse calor porque não um ar condicionado e esse barulho excessivo pro motorista a gente sabe que faz mal pra audição dele, então todo esse contexto eu acho que as políticas públicas não são feitas para a periferia não são feitas são até utilizadas com o que a periferia precisa mas quando a gente fala o que precisa a oportunidade cai pra lá não pra cá, então é uma coisa que a gente precisa rever, a gente precisa cobrar mais. (já fora do ônibus na rua da colaboradora)

Entrevistada: Aí quando anoitece fica bem diferente, os comércios abertos parecem que é outro lugar

Entrevistada: Karina, esse é meu trajeto levamos hoje quanto tempo?

Entrevistadora: 54 minutos



ENTREVISTA REALIZADA EM 3 DE MAIO DE 2022

ISAAC, HOMEM JOVEM BRANCO DE 26 ANOS, MORADOR DE SÃO MATEUS

Entrevistado: O ponto que eu pego o ônibus é ali na esquina. Eu tenho duas opções eu posso pegar aqui e ir para o Terminal Sapopemba ou posso pegar no outro ponto para ir para o Metrô Carrão

Entrevistadora: Sempre você pega nesse ponto e vai até o Terminal Sapopemba/ Monotrilho?

Entrevistado: Isso, tem outro ônibus que passa sentido Mateo Bei subindo ele deixa no Terminal São Mateus que é do lado do Monotrilho né, só que ele demora um pouco para passar, olha ele lá só porque eu falei que ele demora.

Entrevistadora: E como é sua rotina? Como você se locomove, as atividades que realiza na semana?

Entrevistado: Eu costumo ir pra academia logo cedo por volta das 9 horas e meio ou 10 horas, só que eu faço na Castelinho lá na Maria Cursi ai pra ir pra lá eu prefiro ir de carro, é um percurso que eu gasto 5 a 8 minutos é bem rápido só subir aqui e descer aí eu chego em casa por volta de 11 horas e meia que é hora que eu me arrumo pra sair pro trabalho, aqui normalmente eu pego ônibus meio dia, normalmente ele passa esse horário daqui a pouco passa, aí desço no Terminal Sapopemba e pego lá na estação do Monotrilho e vou até o final dela na Vila Prudente que é a última estação. Na Vila Prudente eu faço baldeação para o metrô a Linha Verde e vou até a estação das clínicas que é a antepenúltima, se não me engano e quando eu desço na Estação das Clínicas ainda tenho um percurso que é no caso 5 minutos de caminhada.

Entrevistadora: Todo dia você vai no mesmo horário?

Entrevistado: Todo dia, quando é domingo final de semana, principalmente nos feriados, eu saio um pouco mais cedo porque a condução demora mais, não tem trânsito, mas a condução demora.

Entrevistadora: No final de semana você trabalha no mesmo horário?

Entrevistado: No mesmo horário, minha escala no serviço é seis por um, isso significa que eu trabalho 6 horas por dia 6 dias por semana, e tenho direito a 1 folga por isso é seis por um trabalho seis e folga um dia, essa semana eu estou de folga no sábado.

Entrevistado: São dias intercalados

Entrevistado: Quando eu quero ir para o metrô tem a opção de ir direto para a Linha Vermelha, só que é mais demorado esse ônibus demora quase 1 hora para chegar no Carrão

Entrevistadora: Ele faz ponto final onde?

Entrevistado: No metrô Carrão mesmo, ele pega a Mateo Bei depois a Rio das Pedras e segue até o metrô

Entrevistadora: Ele vem do Sapopemba? Todos os ônibus que passam por aqui vão em direção ao Sapopemba?

Entrevistado: Isso mesmo, só que o único que para dentro da estação é esse o verde, o vermelho ele para do lado do Hospital Sapopemba e até a estação aí você ia andar uns 15 minutos pelo menos. Agora pra voltar eu mudo um pouco o percurso, eu evito pegar o monotrilho pra voltar porque é muito cheio apesar do horário não ser de pico ele vai lotado

Entrevistadora: Aí você vem pela Linha Vermelha?

Entrevistado: Linha Vermelha

Entrevistado: O ônibus passando, ele para lá no Hospital Sapopemba para mim não compensa teria que andar muito

Entrevistado: Eu costumo ver no mapa **[google maps]** também a hora que vai passar

Entrevistadora: Você usa qual aplicativo para ver o horário?

Entrevistado: Eu uso o Google Maps mesmo nem sempre é confiável né, mas na maioria das vezes ele acerta, aí eu clico em cima da ponte ele mostra onde eu tô aí eu clico e aparece, tá falando que daqui três minutos ele passa

Entrevistado: Às vezes é mais rápido, hora eu acho que seria um dia mais rápido se eu subisse pra Mateo Bei pegar qualquer ônibus e descer no Terminal São Mateus,

Entrevistado: Mas eu chego bem adiantado no serviço, eu entro as duas geralmente eu gasto 1 hora e meia, 1 horas e 40 minutos ele chega

Entrevistadora: Você sempre chega mais cedo por conta de imprevistos, ou chegar tranquilo no serviço?

Entrevistado: Para chegar tranquilo principalmente porque a gente precisa se trocar, a gente usa roupa privativa, tira a nossa e coloca outra e também como eu sou enfermeiro a gente pega plantão mais cedo, chega mais cedo e sai mais tarde. Mas, agora está bem tranquilo de trabalhar antigamente eu saía do serviço quase 21 horas, porque é muito intercorrente muito paciente, hoje com o Covid bem controlado a UTI está praticamente vazia dos 20 leitos que a gente tem ocupados são 7 leitos ocupados, e desse 7 só um paciente com Covid e é um Covid tardio faz um mês já desde a diagnóstico dela.

Entrevistadora: E quando estava na fase mais avançada de transmissão e internações você passava mais tempo no serviço, e como fazia ou tinha dias que precisava controlar o tempo que iria sair para chegar em casa?

Entrevistado: Então o horário para chegar infelizmente isso a gente não consegue controlar, agora o que eu tentava fazer era chegar um pouco mais cedo do serviço porque eu conseguia adiantar uma parte mais administrativa sabe, aí eu adiantava um pouco esse lado e no plantão a gente resolvia as intercorrências assistenciais, mas eu chegava mais cedo para eliminar esse serviço burocrático no que a gente tem para ter tempo de trabalhar. Acho que acertou né ele tá vindo ônibus Teotônio Vilela Até o final ele esvazia.

Entrevistadora: Quanto tempo ele demora para a parada final?

Entrevistado: Acho que uns 15 minutos no máximo, porque ele para bastante agora nos pontos se ele fosse direto 10 minutos ele estava lá.

Entrevistado: Aqui ele dá maior volta para atender o bairro, se ele fosse direto seria mais rápido.

Entrevistadora: Ele faz a rota por dentro do bairro?

Entrevistado: Por dentro do bairro, eu gasto de carro para chegar no terminal 5 minutos ele poderia vir pegando essa avenida lá no começo, mas ele vem cortando aqui por dentro. Você sabe como é o nome da Avenida?

Entrevistado: O pessoal fala que é os dois riachos as duas pistas, agora o nome oficial dela eu não sei.

Entrevistadora: Você conhece bastante o bairro que mora?

Entrevistado: Eu conheço por conta da condução agora, por ela sair cortando tudo mas antes eu não conhecia não, mas eu conheço mais a parte da onda de moro também lá pra cima Aqui você só conhece por conta da condução e quando passa de carro, ou você costuma caminhar pelo bairro?

Entrevistado: Não, aqui não, desse lado não. A Igreja que eu vou é lá perto de casa também na rua de cima.

Entrevistadora: Como que se locomove até ela?

Entrevistado: Eu vou de carro, porque eu como sou músico eu toco eu não consigo levar o instrumento na mão porque ele é grande e mesmo sendo perto tem que ir de carro é 3 minutinhos eu estou na Igreja.

Entrevistadora: Quantas vezes frequenta a igreja na semana?

Entrevistado: Ah, ultimamente eu tô indo uma vez por mês por conta do serviço né e meu horário de trabalho é no horário dos cultos então eu não consigo tá presente, antigamente eu ia uma vez por semana agora tô indo uma vez por mês e quando dá tem mês que eu não vou é que esse horário da tarde ele consome grande parte do seu tempo, se fosse de manhã 6 horas de manhã aí eu ia ter o dia livre depois, mas a tarde não tem como ter o dia livre você conseguiria fazer mais atividades, não só como ir à igreja

Entrevistadora: E nesse tempo que está trabalhando deixou de fazer outras atividades?

Entrevistado: Não me atrapalhou, só a academia eu parei tô tentando voltar agora né mas eu tenho a de manhã só que sou meio preguiçoso pra acordar cedo, mas se eu acordasse bem cedo eu ia ter a manhã toda pra aproveitar e é longe também a academia eu tô indo lá perto da sua casa, na Maria Cursi aqui tem uma aqui embaixo só que é muito pequena é a mais próxima que tem de carro.

Entrevistado: Agora tem muita gente que sai da escola, tem muito aluno ele passa em frente da Escola Sapopemba

Entrevistadora: Como é pegar o transporte público neste horário na ida para o trabalho?

Entrevistado: Acho tranquilo porque em horário de pico é pior muito mais lotado, ele mesmo se eu pego ele cheio lá no ponto como a gente pegou agora ele vai esvaziando e vai ficando tranquilo, mas em horário de pico que está todo mundo para descer lá é bem mais lotado. E esse ônibus é maior também, às vezes aparece uns menores na linha aí fica mais sufocante.

Entrevistado: O Monotrilho ele está começando a ficar lotado nesse horário também por conta, acho que o pessoal indo para a escola para a faculdade, está tudo voltando ao normal agora né então está começando a ficar lotado, e ele também é pequeno, ele não é tipo metrô que é mais amplo, então ele enche muito rápido. O que eu costumo fazer para vir mais confortável para o trabalho é pegar ele na Sapopemba sentido São Mateus que aí eu vou sentido e quando chego em São Mateus já estou sentado, então vou até o final dele sentado.

Entrevistadora: Você faz o movimento de voltar depois seguir em direção a Vila Prudente?

Entrevistado: Isso, porque se eu pegar ele na Sapopemba sentido Vila Prudente já tá cheio, aí às vezes eu pego pra voltar, eu acho mais tranquilo, como eu sempre saio no horário.

Entrevistado: Olha, aqui a gente está nas duas pistas que eu te falei, ele vai dela para entrar no bairro e sai do bairro e cai nela de novo.

Entrevistadora: Por aqui ainda é Jardim Tietê?

Entrevistado: Sim, é que tem Tietê I e Tietê II, sei que eu moro no I, mas eu não sei onde que é a II, não sei se ou II é do riacho para cá.

Entrevistado: Aí ele faz esse percurso para cair na Avenida Sapopemba. Daqui já dá para ver o Monotrilho.

Entrevistado: Esse daí é o Hospital Sapopemba. Aqui é o ponto final do outro ônibus.

Entrevistado: O ponto final dele é ali, ele faz um percurso diferente desse para chegar aqui, ele corta o outro lado do bairro, nessa guarita vermelha ele sai aqui como Jardim Palanque. Depois ele passa na Mateo Bei, vai até o Terminal São Mateus e passa na Ragueb.

Entrevistado: Aqui do lado tem o ponto final do que vai pro Metrô Bresser, esse daí passa na rua da onde eu trabalhava antes do Hospital CEMA, só que ele demora muito pra chegar lá, 1 hora e meio só de ônibus, então pra mim não compensava pegar ele.

Entrevistadora: E ele ia por onde?

Entrevistado: Ele aí cortando o bairro, Sapopemba, Vila Prudente, Vila Alpina, demora muito para chegar. Aí se eu pego o vermelhinho tenho que chegar e andar de lá até o Sapopemba, é um percurso longo.

Entrevistado: Agora ele não para mais, o pessoal deu sinal, só que ele não para nesse ponto, o último ponto dele foi o último que passou agora ele só para lá dentro do terminal.

Entrevistado: Agora chegou. Tem bastante ônibus para Vila Prudente, aqui é sempre vazia assim.

Entrevistado: Se ele parasse no ponto seria ótimo que já descia e subia, não precisava dar a volta porque ele entra e você sai pelo mesmo lugar. Acabou de ir para lá então daqui a pouco já vem um vindo pra cá, você já andou nele?

Entrevistadora: Já, tenho andado bastante nele, tanto para questões pessoais, mas também nos outros percursos que eu fiz, pessoal usa bastante.

Entrevistado: Esse está indo pro Terminal São Mateus. Eu prefiro pegar ele para lá, o ruim é quando você pega e chega lá tem que descer porque às vezes eles recolhem, no colonial tem que fazer isso, você pega no Colonial aí tem que descer e pegar em São Mateus sentido Vila Prudente.

Entrevistadora: Durante o caminho, o que você costuma fazer no ônibus ou metrô?

Entrevistado: Eu costumo ler, sempre estou lendo algum livro, sempre trago algum na bolsa, mas normalmente eu leio aproveito o tempo dá para ler bastante coisas né, 1 hora e meia indo e voltando, aí você tem 3 horas de leitura.

Entrevistadora: Mas assim, você só lê ou também observa como está o fluxo do dia a dia ou vai no automático?

Entrevistado: Então, quando é final de semana que é mais tranquilo aí dá para observar mais um pouco, mas quando é dia de semana assim, que é mais corrido, muita gente, aí eu prefiro ir quieto lendo mesmo porque não dá para aproveitar muito a paisagem. Eu tinha um professor da faculdade que falava sobre isso, que os jovens hoje em dia passam muito tempo no celular no livro e não observam o relevo da cidade, a infraestrutura, arquitetura. Eu gosto de observar.

Entrevistadora: E você observa bastante? O que dá, porque no metrô não tem essa possibilidade. O que você acha que muda em relação à paisagem da sua casa até o seu trabalho?

Entrevistado: Eu acho que à medida que vamos chegando na Vila Prudente, os bairros vão ficando mais urbanizados, digamos assim, aparentam ser mais seguros também.

Entrevistadora: Isso é uma percepção de algo que você ouviu, vivências ou só observação da paisagem?

Entrevistado: Por observar e por ouvir também. O pessoal costuma falar que essa região do Sapopemba é muito violenta, né. Eu nunca presenciei nada, nunca fui assaltado nem nada, mas já ouvi muitos relatos de pessoas próximas também, em questão de assaltos, até mesmo assédio, também já ouvi.

Entrevistado: Esse não veio tão cheio assim, só que não tem lugar pra sentar, aí é recomendável pegar daqui [Estação Sapopemba] e voltar [Estação São Mateus], mas a maioria do pessoal que entra aqui pega, e até ele chegar no final ele enche, esse horário.

Entrevistadora: Porque na Linha Verde dá acesso a outras linhas também, tem um acesso facilitado mais rápido até. E há quanto tempo você está trabalhando naquela área?

Entrevistado: 1 ano e 4 meses, quase 1 ano e meio.

Entrevistadora: E você conhece bastante do entorno assim, como é que é sua experiência andando por lá?

Entrevistado: Do entorno eu não conheço muito, eu sei que a Paulista tá ali do lado, só que pelo horário que eu saio é muito tarde, é 20 horas da noite, e só uma região que é um pouco perigosa em si, porque tem um viaduto ali próximo que tem muito dependente químico que dorme ali, que deita ali, então já vi vários colegas relatarem que já foram assaltados ali na rua do hospital, eu nunca fui, não é uma coisa comum de acontecer também, mas eu já vi pessoas relatando assaltos.

Entrevistadora: O período em que você está saindo do trabalho ou constantemente durante o dia?

Entrevistado: Mais no período da noite quando eu saio, durante o dia não, porque é muito movimentado lá que lá tem o Emílio Ribas, o hospital que eu trabalho, o ICESP, o Hospital do Câncer de São Paulo, e atrás tem o Hospital das Clínicas, então durante o dia é uma região muito movimentada, e tem um cemitério também na frente, não lembro o nome do cemitério agora.

ESTAÇÃO DO MONOTRILHO SÃO MATEUS

Entrevistadora: E você nem sai do Monotrilho do vagão?

Entrevistado: Não, é que chega lá começa o jogo das cadeiras, um monte de gente querendo sentar e eu já tô aqui sentado. Principalmente quando é horário de pico aí eu faço esse caminho mesmo, é claro quando eu tô no horário porque às vezes a gente tá em cima da hora e não tem outra opção.

Entrevistado: O bom é que a gente tem a visão do bairro inteiro aqui, andando de Monotrilho você consegue ter uma visão ampliada.

Entrevistado: A gente vê muitos pontos de referência, a Igreja da Relógio ali azul, o prédio vermelho abandonado, o prédio do Bradesco ali.

Entrevistado: Hoje está um dia bem calmo eu acho, semana de feriado também.

Entrevistadora: Essa semana é meio atípica, mais tranquila né?

Entrevistado: O legal é que dá para a gente observar a qualidade do transporte público né, porque quando está muito lotado a gente fica estressado né, a gente não consegue enxergar as qualidades eu acho, e o transporte público acho em si de São Paulo eu acho muito bom, o ônibus que a gente vem o ônibus limpo grande, tinha ar-condicionado, ônibus muito bom. Questão do Monotrilho também, o Metrô também é rápido e tudo interligado ao outro, então o transporte em si é excelente na minha opinião, o que prejudica é a demanda populacional, por exemplo, eu acho esse Monotrilho em questão de largura e comprimento muito pequeno para atender toda essa região, e ainda vai atender Tiradentes que é o fluxo, vai chegar até lá né então no horário de pico que você vê que esse Monotrilho não consegue comportar toda essa demanda.

Entrevistadora: Não é suficiente para suprir todo mundo.

Entrevistado: Eu digo isso porque quando eu pegava ele quando eu trabalhava no outro serviço e saía no horário de pico para pegar ele e vir pra cá a Estação Vila Prudente você não conseguia espaço na plataforma pra ficar de tão lotada que tava.

Entrevistadora: Realmente na Vila Prudente em horário de pico é para o Monotrilho é lotado.

Entrevistado: Tinha dia que você ficava parado na escada, eles até desligaram a escada rolante porque não tinha condições.

Entrevistadora: Mas tirando essa questão de demanda de comportar toda a população você tem uma visão positiva sobre o transporte público, né? E você tem carro, você anda de carro, mas acha que para determinadas atividades e lugares é mais vantajoso deixar seu carro em casa?

Entrevistado: Eu sempre opto por usar o Metrô e o ônibus, eu acho mais cômodo também porque o trânsito que pega na rua é algo muito estressante, e os ônibus têm a faixa exclusiva então não pega tanto trânsito assim, pega engarrafamento né.

Entrevistadora: E as suas atividades com o carro você tem como prioridade, quais?

Entrevistado: É mais o lazer, quando sai de São Paulo também a gente vai para o litoral ou interior fica mais para isso, agora para trabalhar eu sempre preferi usar o transporte público.

Entrevistado: Aí a tendência é a população aumentar cada vez mais assim.

Entrevistado: Tanto é que eu tenho várias opções pra ir trabalhar, tenho essa opção tenho a opção de ir pra Linha Vermelha direto, tenho a opção de pegar só ônibus porque se eu pego na Mateo Bei o ônibus elétrico

que vai pro Terminal Parque Dom Pedro lá tem ônibus que sai e passa na frente do hospital, demora um pouco mais, mas são opções quando o metrô tá em greve é a opção que eu uso.

Entrevistadora: É algo positivo você ter possibilidades de transporte para você se locomover caso tenha algum imprevisto, e é algo que eu iria perguntar se você já teve algum imprevisto ao longo dos seus percursos?

Entrevistado: Teve uma época que tava pra inaugurar o Jardim Colonial ainda a estação, então aos finais de semana eles estavam fazendo testes e só começava a funcionar aqui a partir das 13 horas se não me engano as 14 horas algo assim, e não dava pra mim pegar o Monotrilho e eu ia direto pra Linha Vermelha direto então foi mais nesse período de testes da outra estação que aos finais de semana eles estavam no horário reduzido de funcionamento. Teve também uma época no ano passado que teve greve em uma das estações e não lembro qual aí eu usei a opção de ônibus, aí eu peguei o Parque Dom Pedro desci lá e peguei outro que me deixou em frente ao hospital.

Entrevistadora: E quando você utiliza essa opção de ônibus, quanto tempo você leva no deslocamento do percurso?

Entrevistado: Por volta de 1 hora e 40 minutos, o que demora mais é esperar o ônibus sair da Estação do Parque Dom Pedro, mas quando ele sair da estação 10 minutinhos eu já estou no hospital é bem perto também. Opções não faltam, essa que eu acho mais confortável que eu costumo usar.

Entrevistadora: E você não demanda muito de restringir seus percursos a vias principais, que no caso poderia demorar um tempo como a Avenida Aricanduva.

Entrevistado: Exatamente.

Entrevistadora: Quando eu fiz o percurso com outras pessoas era exatamente por isso que elas usavam o Monotrilho, porque ir pela Aricanduva e Radial Leste era uma demanda muito maior em tempo.

Entrevistado: Só acho ele demorado o Monotrilho.

Entrevistadora: Você acha que ele poderia ser mais rápido?

Entrevistado: Acho sim, mas acho que é por condição dele de infraestrutura será? Mas quem sabe com a tecnologia aí, mas eu acho que dentro do limite que é possível ele está na velocidade ideal, que poderia ser mais rápido? Eu gostaria muito, ele leva em torno de 25 minutos para chegar. Antigamente era muito pior porque não tinha ele e as lotações iam superlotadas até a Vila Prudente, então desafogou muito essa questão dos ônibus.

Entrevistado: Eu lembro uma época que eu fazia estágio e ele não tava funcionando por completo ainda só algumas estações e eu ia de ônibus até a Vila Prudente, pegava ali em São Mateus o ônibus lotado já, pra entrar algum tinha que sair outro então essa questão melhorou bastante.

Entrevistadora: E como você falou a demanda é muito grande, geralmente os ônibus ali no Terminal São Mateus chegam e saem no máximo 15 minutos de diferença, mas ainda assim não é o bastante.

Entrevistado: É que infelizmente ainda está tudo muito concentrado no centro né, as pessoas têm que se deslocar muito para poder trabalhar e essa região é muito populosa, a região de São Mateus, Tiradentes.

Entrevistadora: Você que sempre morou em São Mateus, acha que teve alguma mudança qualitativa relevante em relação ao transporte, não só em relação ao Monotrilho, mas ônibus vias.

Entrevistado: Sim, até mesmo por conta das Avenidas que circundam São Mateus a Avenida Aricanduva, a Ragueb, tem a Rio das Pedras também então tem várias rotas possíveis pro centro. Eu tava até lembrando que eu que trabalho em hospital se você parar pra ver a maioria dos hospitais são voltados pro centro né, e São Mateus a gente só tem o hospital público de São Mateus e Sapopemba, mas tipo você quer um num hospital particular você não encontra o único de São Mateus ali que é particular é o Santa Izildinha, só que é maternidade e então é exclusivo, tipo ontem a minha mãe ela tá passando mal desde ontem muita dor na coluna e ânsia de vomito a gente levou ela no pronto atendimento ali próximo do mercado Comercial Esperança sabe, e tava lotado lá isso por volta de 23 horas e meia da noite e ela pegou a senha pra ser atendida só que ela não quis ficar porque tava muito lotado e o pessoal que já tava na espera tava falando que tava desde 20 horas e meia da noite para ser atendido e não chamavam então ela preferiu ir pra casa aí eu fui ver se tinha alguma clínica particular aqui por perto e nenhuma.

Entrevistado: Agora uma clínica 20 horas você tá passando mal e precisa ir ao médico particular você não encontra.

Entrevistado: Sim, uhum. Então, um morador de São Mateus, se estiver passando mal à noite de madrugada, ele só vai ter a opção do pronto atendimento de saúde UPF, que vai estar superlotado.

Entrevistadora: Que são cuidados básicos.

Entrevistado: E o Hospital São Mateus, para ser atendido ali, você tem que chegar pelo menos sem um braço, sem a perna, com um olho para fora, só assim para conseguir atendimento, né, porque não é um hospital referência. Eles mandam para o PS [Pronto Socorro] Pronto Atendimento, nossa, não é um hospital de portas abertas. Se você chega lá com uma queixa como a da minha mãe, que era vômito e dor na coluna, eles vão mandar você para o pronto atendimento, que era onde a gente estava.

Entrevistado: Teve uma situação uma vez que eu tenho um amigo que entrega marmitas para moradores de rua à noite, e teve uma situação que encontramos um morador muito mal, com muita dor, parecia cálculo renal, pedra nos rins, de tanta dor que ele falava na região da coluna. A gente levou no Hospital São Mateus e não aceitaram, tivemos que levar para o pronto atendimento, encaminharam a gente para lá.

Entrevistadora: Esse grupo que você participa é trabalho voluntário?

Entrevistado: É trabalho voluntário da igreja. Não é da igreja que eu vou, é a igreja ali da André de Almeida que é perto da sua casa, né? Sabe uma grandona azul aí. Eu tenho um amigo que juntou um grupo de irmãos para poder fazer isso toda quinta à noite. Por conta do meu trabalho, eu não consigo estar presente sempre, mas ele está toda quinta à noite, entregando roupa, marmita.

Entrevistado: A gente foca na Avenida Mateo Bei, faz ela de ponta a ponta e isso ele faz, acho que por volta de uns 5 anos que ele faz isso, eu tô com ele uns 3 ou 2 anos, mas ele já faz tempo que tá nisso. A gente tem um grupo aqui, e é tudo doação que recebemos dos próprios membros do grupo, a gente leva suco, bolo, marmita, a gente tinha até uniforme. (mostrando algumas fotos) Aqui é a gente na rua à frente da Marisa, sabe aquela praça?

Entrevistado: Normalmente a gente não consegue fazer a Mateo Bei de ponta a ponta, a comida sempre acaba antes.

Entrevistadora: No período da noite tem bastante pessoas em situação de rua na Mateo Bei.

Entrevistado: Principalmente no Joanin fica muita gente ali, e na praça que é em frente a Marisa também.

REFERENTE AO ABRIGO PARA PESSOAS EM SITUAÇÃO DE RUA

Entrevistado: Tem um limite de horário para as pessoas entrarem, tem umas regras também não pode tá bêbado, drogado essas coisas, não pode tá violento também, então muitos acabam ficando de fora por conta disso e muitos também que a gente encontra na rua é por opção, preferem tá ali. Também tava ficando um grupinho ali na praça da feira sabe da Maria Cursi, a gente sempre começava dali o evangelismo.

Entrevistadora: Não sei se é da minha cabeça, mas esses dias passei por ali e tinham limpadado tudo, não tinha mais ninguém ocupando, antes tinham barraca e tudo mais.

Entrevistado: Agora ele vem bem mais lotado de quando a gente pegou, agora imagina no horário de pico que é 5 vezes isso.

ESTAÇÃO VILA PRUDENTE - LINHA VERDE DO METRÔ.

Entrevistado: Eu prefiro ir pela outra escada, aí tá sempre lotada, eu sou antissocial então fico longe da multidão. Aqui são três lances de escada.

Entrevistado: E quando você tá com pressa parece que está sendo levado, porque tem hora que o fluxo tá tão intenso que você só anda, nem percebe que tá correndo, andando normal.

Entrevistado: Eu gosto de ir bem calmo, bem tranquilo, por isso que gosto de deixar a multidão ir na frente.

Entrevistadora: E daqui até a Vila Prudente as Clínicas leva quanto tempo? [TEMPO DE PERCURSO 1:15:01.07].

Entrevistado: Umas meia horas, nem isso, no máximo estourando é o mesmo tempo que o Monotrilho, eu acho que a gente gasta.

Entrevistado: No caso, eu vou deixar para pegar o próximo lá na frente, porque eu acho que para lá na frente.

Entrevistadora: Você sempre pega mais para o fundo porque está mais vazio?

Entrevistado: Sim, mais vazio, mais cômodo, geralmente eu pego aqui, que é um vagão antes da bicicleta. O percurso que eu faço poderia ser mais rápido, mas você viu né que eu dou muita, eu espero muito a opção mais confortável.

Entrevistadora: Se você fosse mais no ritmo do fluxo aí economizaria alguns minutinhos.

Entrevistado: Se a gente tivesse pegado o Monotrilho na Sapopemba e vindo direto pra Vila Prudente, tivesse descido a escada se a gente tivesse pegado o que já estava aqui a gente iria tá bem mais adiantado, como eu tô no horário não tô com pressa, normalmente eu nem faço isso.

Entrevistado: Eu gosto desse horário do meu trabalho, ele é bem tranquilo em questão de locomoção agora de manhã você já acorda muito cedo cansado e chega aqui é maior muvuca, aí tem que ir no metrô lotado se pendurando, muito estressante.

Entrevistadora: Esse horário facilita no seu descanso, ter uma melhor qualidade de vida, humor?

Entrevistado: Facilita muito, final do ano passado eu estava trabalhando de madrugada e a questão da locomoção ainda é mais fácil à noite né porque eu saía de casa umas 18 horas da tarde e chegava no serviço umas 19 horas e meio da noite para entrar às 20 horas, e quando eu saía do serviço era por volta de umas 8 horas da manhã, então eu via o pessoal tudo se matando pra ir trabalhar e eu de boa tranquilo contra o fluxo totalmente, literalmente.

Entrevistadora: E você ficou quanto tempo neste horário?

Entrevistado: Dois meses, eu não me adaptei a trabalhar à noite, eu acho que ficar 12 horas acordado a madrugada toda na UTI das 20 horas da noite até as 8 horas da manhã.

Entrevistado: Não conseguia porque chegava muito cansado em casa, então eu dormia o dia todo para poder ficar acordado à madrugada, mas era noite sim, noite não, que eu trabalhava, mesmo assim eu não me adaptei. Tem gente que se adapta super bem, mas eu não, eu achei que seria essa pessoa, mas não, aí eu pedi para voltar para a tarde.

Entrevistadora: E assim, nesse percurso em que nós fazemos, você conhece algumas dessas localizações, como por exemplo a Vila Prudente, você a conhece ou outras que você passa só no percurso?

Entrevistado: Eu conheço a Vila Prudente, a região ali da Mooca que faz divisão ali com a Vila Prudente eu conheço muito também. Tirando isso, só a região da Paulista ali na Brigadeiro, Consolação, eu conheço também, só essas mesmas. Do Alto do Ipiranga eu conheço também porque eu fiz estágio no Hospital Ipiranga que é ali próximo.

Entrevistado: Eu gosto de pegar sempre aqui por causa desse canto aqui, não fica muito na passagem do pessoal, e no caso aqui, antepenúltima, quase no final da linha, então ela, a gente vê assim vazia, depois ela enche, aí depois fica vazia de novo, aí eu desço.

Entrevistadora: Geralmente ela esvazia entre as estações Ana Rosa, Paraíso e depois enche um pouco e esvazia na Consolação, esvazia novamente, que é onde tem as baldeações.

Entrevistado: Para voltar eu desço na Consolação também. Pra voltar eu tenho a opção de fazer todo esse percurso ao contrário, mas eu faço outro porque eu acho mais rápido, porque quando a gente tá voltando a noite e chega lá no Monotrilho ele demora, e além da demora dele sair, é muito lotado, e outro problema é que quando eu desço na Sapopemba pra pegar o ônibus que deixa lá em casa, o ônibus demora pra sair da estação também, então é mais por isso que eu prefiro ir pra Linha Vermelha, e pra isso eu tenho que ir na Consolação pegar a Amarela e faço baldeação para Vermelha e na Vermelha eu desço no Carrão, aí eu pego esse mesmo ônibus que a gente pegou só que voltando indo, né.

Entrevistadora: E ele vai por dentro? [bairro]

Entrevistado: Ele vai por dentro também.

Entrevistado: O bom é que são só 6 horas, né, então passa rápido, agora se fosse 12 horas não passa tão rápido assim, é metade do dia. É por isso que eu sempre trago um livro para ler, esse aqui eu tô quase na metade, dá pra ler um por semana assim devido ao percurso.

Entrevistadora: E você consegue se concentrar bem no metrô lendo, mesmo com o barulho? Isso não te incomoda?

Entrevistado: Na Linha Verde eu consigo, isso é um dos fatores que eu também quer dizer como eu vou te explicar, isso é um dos motivos que eu também não escolho a Linha Vermelha porque a Linha Vermelha ela é muito barulhenta, e é muito lotada também, eu acho essa linha mais tranquila então pra mim que gosto de vir lendo concentrado eu prefiro essa aqui, agora a vermelha nossa é um barulho insuportável, às vezes eu coloco fone também, aí fica tranquilo.

Entrevistadora: Mas é só isso que você consegue fazer durante o percurso? Ouvir música, ler um livro?

Entrevistado: Eu consigo fazer outras coisas também, às vezes eu aproveito para responder mensagens no celular, trocar mensagens com a família, ouço podcast, faço algumas anotações. O livro e a música são as principais coisas, mas tento aproveitar o tempo de maneira produtiva.

Entrevistadora: E geralmente você tem o costume de, na volta, vir acompanhado com alguém, colega do serviço?

Entrevistado: Eu não costumo esperar ninguém para vir, mas muitas vezes eu acabo vindo com o pessoal que tá saindo junto comigo. Na maioria das vezes, eu saio, passo o plantão, me troco e já venho. Não costumo esperar ninguém, mas acontece de quando eu tô saindo o pessoal tá lá, e a gente vem junto. Mas porque tem gente que espera um ou outro, até porque ninguém faz esse caminho que eu faço e não tem ninguém que mora ali em São Mateus ou na região. Tem gente que mora em Poá, Guarulhos. Antigamente a gente esperava um ou outro pra vir numa turminha, mas aí cada um saía num horário diferente até todo mundo se encontrar ali na entrada do hospital pra vir pra cá já eram 20 horas e meia, então não compensa ficar esperando.

Entrevistadora: E na volta, você mantém o mesmo ritmo ou caminha de acordo com o fluxo?

Entrevistado: Ah não, aí eu vou mais rápido porque ali na Consolação e na Linha Vermelha o fluxo é muito grande por conta do horário, então eu costumo ir rápido mesmo. Eu não tenho essa opção de esperar o metrô para vir sentado, agora se eu pego ele vindo pra Vila Prudente é só pegar tranquilo porque ele vem vazio, volta vazio.

Entrevistado: Agora já vai ficando cheio e enche que a gente nem percebe. O ruim daqui é o sinal de telefone, pelo menos na minha operadora **[questão importante que afeta os registros no aplicativo o.Way]**.

Entrevistadora: E pra vir pra Paulista, você acha mais fácil vir de metrô ou descer, que acho que é uns 20 minutos de caminhada de onde você trabalha pra Consolação.

Entrevistado: Então, o pessoal fala que é até menos, parece que é bem perto mesmo. Teve uma vez que eu desci ali na Paulista e eu não gastei nem 10 minutos acho, andando foi no dia da greve do metrô, porque a Linha Amarela ela, como é privada, ela não entra em greve, então eu desci ali e andando é mais rápido também. Só que o problema de lá é a noite pra voltar porque a noite ali é muito escuro, então como tem muito dependente químico ali na região não é tão seguro ir do hospital até a Paulista a noite, então tanto é que o pessoal prefere vir até as Clínicas andando do que até a Paulista, porque eu acho que da onde tá o hospital até a Paulista é mais perto do que o hospital até as Clínicas, e eu acho que por conta da segurança o pessoal e eu nunca arriscou de ir pra lá.

Entrevistado: Tem a faculdade de Medicina da USP também, então é sempre movimentado.

Entrevistadora: E pela faculdade no período da noite não fica movimentado?

Entrevistado: Pior que não fica, eu não sei, já deve tá presencial, mas nunca vi muito movimento, não. Eu não sei se tem outra entrada ali de trás da rua, mas essa entrada que a gente passa é do estacionamento, não sei se é entrada de alunos ali também.

Entrevistado: O Cemitério do Araçá, aí tem a Faculdade de Medicina, a Escola de Enfermagem para lá e o Hospital das Clínicas é para lá também. A faculdade é aqui, é bem na porta do metrô, também passa bastante linhas de ônibus para o Parque Dom Pedro, para o centro, bem localizado, aí que passa o viaduto, você tá vendo depois desse viaduto que já está a Paulista? Na verdade, eu acho que é o outro porque para cá tem esse e depois tem outro viaduto. Quando tem greve, protesto, essas coisas, a gente ouve tudo do Hospital, esse estacionamento aqui é do Hospital das Clínicas, mas a entrada do Hospital é do outro lado da rua, o estádio do Pacaembu é aqui, descendo dá para ver ele lá do hospital.

Entrevistadora: Quando eu olhei no Maps a localização, vi que era no Pacaembu e eu nunca tinha passado, pelo menos não sabia, e não é estranho.

Entrevistado: Sim, descendo aqui é que não dá para ver daqui por causa da descida. Ai aqui já começa o Emílio e ele é especializado só em infectologia, doenças, vírus e essa é a entrada.

TEMPO DE TRANSCRIÇÃO PERCURSO IDA 1:50:57.09

Entrevistado: Hoje tivemos um pouco de azar, saí um pouco mais tarde, são 20 horas e meia agora, né.

Entrevistadora: Mas foi tranquilo hoje ou não?

Entrevistado: A gente já começou na correria, ainda teve intercorrência logo no início do plantão. Descompensou já na passagem de plantão, por volta de duas horas, aí já teve que entrar um paciente, teve uma parada. Ele parou, e a gente entrou com as massagens cardíacas. Ele voltou depois de 2 minutos, mas aí precisamos incubá-lo e agora no final teve uma admissão, um paciente que estava em outro andar que também descompensou e precisou da UTI. A gente recebeu ele agora, aí teve toda a correria de coletar exame, fazer exame, pegar exame, e estava correndo o risco de ser entubado, mas não precisou por enquanto, por hora.

Entrevistadora: E foi sequela do Covid?

Entrevistado: Esse paciente está como suspeita de covid, mas ainda não é um covid confirmado. Foram coletados os exames, aí tem que aguardar os resultados. O Emílio é um hospital especializado em doenças sexualmente transmissíveis, então a grande maioria dos pacientes, quase todos, são soropositivos, têm HIV, e ele é um desses pacientes. Tirando isso, foi tranquilo.

Entrevistadora: Os pacientes que são soropositivos, eles vêm para o hospital somente fazer o acompanhamento dos tratamentos ou estão internados por decorrência disso?

Entrevistado: Aqui no Emílio é oferecido todo tipo de tratamento. Se você precisar de acompanhamento, se você precisar de internação, você vai conseguir fazer tudo aqui. Quando o paciente tem um quadro mais grave que necessita de internação ou até mesmo da UTI, ele já fica aqui e recebe todo o tratamento. A grande maioria dos pacientes que a gente tem na UTI, eu digo assim, por volta de 90%, são pacientes com HIV, porque o HIV é um vírus que destrói o sistema imunológico da pessoa. Então, a pessoa fica sem nenhum sistema de defesa, nem contra outras doenças, então são pacientes muito suscetíveis a pegar outras bactérias, vírus como a Covid. Então, quase todos são HIV.

Entrevistadora: Então as sequelas são mais agravantes.

Entrevistado: Sim, são mais agravantes.

Entrevistado: Aí tá vendo que até já é um pouco estranho o percurso, um pouquinho menos seguro, digamos assim, do outro lado, acho que é pior.

Entrevistadora: Do outro lado é só o muro do cemitério. Quando eu voltei pra te esperar, já tava escuro, mas ainda tava um pouco mais movimentado.

Entrevistado: Eu acho que ainda tinha o fluxo do pessoal indo trabalhar.

Entrevistadora: Era umas 18 horas e pouco, quase 19 horas.

ESTAÇÃO DE METRÔ DAS CLÍNICAS LINHA VERDE

Entrevistadora: Essa hora já não tem quase ninguém na estação, está bem vazia. Você quer ver vazio é final de semana, domingo, feriado.

Entrevistado: Ai aqui eu tenho a opção de ir até o final ou descer na próxima, eu prefiro descer na próxima.

Entrevistadora: A Consolação, né?

Entrevistado: Isso, eu também posso descer na Ana Rosa ou na Paraíso que dão acesso a Linha Azul para dar acesso à Linha Vermelha.

Entrevistadora: Aí você iria pra Sé?

Entrevistado: Isso.

Entrevistadora: Pegando na República meio que você economiza tempo e fluxo do que pegar na Sé que é mais cheio.

Entrevistado: Hoje tá meio vazio aqui também, geralmente é bem cheio. É bom esse horário mesmo que é meio diferente comparado com os demais né, tem outro panorama, o que mata as vezes é essa caminhada quando eu penso nessa caminhada eu penso melhor ficar aqui na Linha Verde.

Entrevistado: Aqui é sentido Luz só que eu desço na República, já teve épocas que eu descia na Luz e pegava o trem e descia no Tatuapé, aí no Tatuapé fazia baldeação pro metrô, mas o tempo é maior por isso que eu parei de ir, o trem ele não para né da Luz ele para no Brás e depois no Tatuapé, aí eu pensei deve ser mais rápido né aí eu calculei o tempo e demora mais porque o trem ele demora pra sair da Luz, ele demora pra chegar e pra sair.

Entrevistadora: A velocidade dele em relação ao metrô é mais reduzida?

Entrevistado: É mais reduzida.

Entrevistadora: Você deve estar exausto nesse horário.

Entrevistado: É que a cabeça ainda fica a mil aí eu paro e fico pensando nas coisas que aconteceu, hoje foi um dia bem tenso.

Entrevistado: Essa linha é uma das melhores (Linha Amarela), ela e a Lilás que é privada também, por isso que eu acho que às vezes é bom a privatização sabe, tipo quando tem greve essas coisas são as únicas linhas que continuam atendendo o povo.

Entrevistadora: Tem uma diferença na disposição, na verdade meio que aqui a maioria do pessoal não vai sentado não tem muito espaço pra sentar.

Entrevistado: A questão dos ambulantes também aqui é bem menor, a segurança é mais reforçada. Eu acho o percurso de volta mais cansativo que o de vinda.

Entrevistadora: Por que você faz mais pausas?

Entrevistado: É, você tem que fazer mais baldeações sai de um vai pro outro, desce escada.

Entrevistado: Só porque eu tava elogiando a linha ela vai tá fechada.

Entrevistado: Eu ia bem na ponta mais tá lotado, sempre quando eu pego aqui na República também eu paro ali no meio onde tem uma voltinha porque é exatamente onde dá a escada do Carrão isso eu não sabia fica mais próximo porque às vezes a gente anda de metrô e tem esses macetes.

Entrevistado: Antes eu descia do outro lado, só que tem que pegar o elevador lá em cima você tem que subir a gente não desceu, ao invés de descer a gente sobe e porque a escada rolante aqui é ao contrário porque a porta do outro lado abre primeiro, então na dança das cadeiras é uma vantagem, mas aí eu comecei a descer lá e começou a abrir essa porta primeiro aí não tem condição porque nem sempre aqui primeiro não sei por quê.

Entrevistadora: E como você acha que é sua experiência com a cidade de acordo com as suas possibilidades de locomoção e de uso, consegue se apropriar dos lugares, espaços?

Entrevistado: Eu acho que sim, eu acho que nunca encontrei dificuldade em relação a locomoção transporte nunca minha experiência é positiva assim, sempre tem alguma linha de ônibus, algum metrô, que te ajuda na locomoção até para alguns bairros periféricos a questão é o tempo, às vezes tem um acesso, mas ele é demorado, tem a linha de ônibus, mas ela é reduzida então é difícil.

Entrevistado: O bom dessa linha de ônibus que eu pego ela tem de madrugada também, a linha da madrugada eu acho que ela passa a cada 30 minutos na madrugada.

Entrevistadora: Saindo do Carrão? Eu acho que o ônibus que eu pego de semana vai até 1 hora e 20 minutos da manhã e depois não tem mais aí depois é só 4 horas da manhã.

Entrevistado: E antes funcionava até 00 horas, hora em dia estão ampliando.

Entrevistadora: Quando é feriado fica o horário reduzido, seria bom se fosse 24 horas.

Entrevistado: Principalmente as linhas que passam em hospitais assim, que são lotadas.

Entrevistado: Aquele ônibus que eu te mostrei que é do lado do Sapopemba não o vermelho, o outro o verde ele sai da Bresser poderia pegar ele também, descer lá no hospital e pegar o vermelho e descer na rua de casa mas é questão de tempo demora mais.

Entrevistadora: Tem bastante opção de ônibus pra você pegar perto da sua casa, e eu não sei tive a impressão do que você falou que os ônibus que passam ali no Jardim Tietê circulam mais entre o bairro

até o destino deles do que o caminho que os ônibus que passam na Mateo Bei fazem que a Aricanduva, e Radial Leste ou a Rio das Pedras, Celso Garcia.

Entrevistado: Ele penetra mais nos bairros, é bom que aquelas regiões ali do Tietê não tem fácil acesso pra ir pra Mateo Bei, você vai que é muito morro, muita subida, descida, e a distância é grande também.

Entrevistadora: Em relação ao outro lado da Mateo Bei que é Vila Flávia o relevo é bem diferente.

Entrevistado: Você já conhece todas as estações, né.

Entrevistadora: Quase todas quase.

Entrevistado: Na época de estágio toda semana a gente ficava em um hospital diferente, então a gente conheceu todas as estações de ponta a ponta a gente rodou todos os hospitais de extremo de São Paulo, então eu conheço quase todas.

Entrevistado: Teve um dia que eu tava numa estação chamada não sei o que lá gato, uma estação chamada alguma coisa gato, não sei Borba Gato.

Entrevistadora: É na zona sul próximo a Santo Amaro.

Entrevistado: Pensei meu deus onde eu vim parar, a gente não tem a dimensão de como a cidade é grande.

Entrevistadora: Sim, muito grande e normalmente a gente se move de acordo com as linhas que estão próximas a gente e é muito mais muito grande.

Entrevistadora: Sempre quando você chega já tem seu ônibus lá ou demora um pouco mais pra chegar.

Entrevistado: Ele sempre tá lá, mas quando eu chego sempre ele sai tem que esperar o próximo aí demora as vezes.

Entrevistadora: Mas nisso de esperar o próximo, consegue ir sentado?

Entrevistado: Consigo, nesse horário eu consigo quando passa um pouco das 10 horas o pessoal sai da faculdade, da Unidic ali então já fica um pouco mais cheio. Agora aqui eles mudaram ficou bem legal [o quiosque/comércio dentro do Terminal de ônibus do Carrão].

Entrevistadora: E você costuma consumir algo aqui no terminal?

Entrevistado: De vez em quando eu compro batata compro ali na Dikz aí eu venho comer aqui nas cadeiras.

Entrevistado: Nesse horário não pega muito trânsito também. O Carrão também tem a opção de pegar ônibus e descer ali no Primos na Mateo Bei, aí teria que descer caminhando.

Entrevistadora: E você acha tranquilo o percurso que seria do Primos até a sua casa caminhando?

Entrevistado: Não, ali é muito escuro não tem iluminação ali a noite teve até um caso, não sei se você ficou sabendo de uma moradora dali da região que foi estuprada e assassinada ali sabe o açougue que tem do lado do açougue tem um ponto de ônibus, tem um terreno e encontraram o corpo dela lá faz um tempinho acho que foi ano passado, ela tinha saído de madrugada pra vir trabalhar acho que por volta das 5 horas e a câmera de segurança mostrou o momento que ela tava sendo seguida, na época falaram que era que era morador de área livre morador de rua, mas eu não sei o resto da história. Teve uma época também era a noite umas 22 horas da noite, na época eu ainda morava no Vila Flávia eu tinha descido lá pra pegar o

ônibus Santa Bárbara, e quando eu tava no ponto tava eu e mais duas pessoas veio um rapaz correndo assustado falando que tinha acabado de ser assaltado e que tinha um motoqueiro com outro pessoa na garupa passando nos pontos fazendo arrastão, na época eu não pensei duas vezes eu peguei o primeiro ônibus que passou que foi o Terminal São Mateus e desci na farmácia que a farmácia tem um ponto em frente e era mais tranquilo ficar lá e esperar o Santa Barbara.

Entrevistadora: Passando dos Primos é muito deserto, porque quase não tem comércio e o que tem é casa noturna e não tem tanto movimento e segurança.

Entrevistado: Para morar eu prefiro muito mais o Vila Flávia do que o Jardim Tietê, eu ainda acho o Vila Flávia mais seguro é um bairro mais movimentado.

Entrevistadora: Apesar de você ali ter mais opções de transporte assim.

Entrevistado: Essa hora eu tô chegando em casa.

ENTREVISTA REALIZADA EM 4 DE MARÇO DE 2022

DANTE, HOMEM ADULTO NEGRO DE 34 ANOS, MORADOR DE SÃO MATEUS

Entrevistadora: Vou pedir para você falar seu nome e se autoriza a gravação.

Entrevistado: Meu nome é Dante [nome fictício], e eu autorizo a gravação para os trabalhos no qual você irá fazer mestrado e em outros trabalhos que você irá fazer.

Entrevistadora: Você pode me falar um pouco quem é você, o que você trabalha?

Entrevistado: Eu sou professor atualmente, mas também trabalho em um coletivo de cultura chamado CPDoc Guaianás. Esse percurso é um dos percursos que eu faço em dias de aula. Dou aula em uma escola chamada Adelino no Santa Adélia, no Zanelatti que fica no Nove de Julho, no Shiro que fica na Sapopemba e no República da Nicarágua na Fazenda da Juta. São 21 aulas divididas entre essas escolas. Os dias estão bem distribuídos, então quarta à noite eu dou no Zanelatti, quinta pela manhã só na Nicarágua, segunda pela manhã só no Adelino. Aí todos os horários são pela manhã, exceto o do Zanelatti quarta à noite.

Entrevistadora: E hoje como você descreveria o percurso que você faz durante o dia?

Entrevistado: Hoje eu acho que é um dos dois dias que é mais cansativo, porque no mesmo período da manhã como terça e sexta eu passo por duas escolas, na terça pelo Shiro e Adelino e na sexta agora hoje o Zanelatti e depois o Adelino. Mas são caminhos que eu fiz uma estratégia para a rota ficar menos cansativa ou para ter alguma vantagem. Hoje, por exemplo, mesmo que eu vá para duas escolas eu gasto duas passagens, eu não gasto três, porque o Zanelatti ele é passível de eu ir a pé e sair dele também. Então eu gosto a ida e a volta para o Adelino, o que não acontece na terça, que eu acabo gastando três passagens, porque o Shiro é uma escola que fica um pouco mais distante, ainda próxima no Teotônio Vilela que é próximo do Tietê onde eu moro também. O percurso de ônibus é curto, mas ainda sim eu tenho que pegar dois ônibus porque é um caminho para rota de ônibus que é um pouco contramão. Então eu tenho que pegar dois ônibus para sair do Shiro e chegar no Largo de São Mateus, para pegar uma perua e descer pra Santa Adélia.

Entrevistado: Então hoje é assim, a desvantagem é o cansaço de andar, embora seja um caminho curto. Quando eu saio às 10 horas tá um pouco sol, então já isso desgasta um pouco a subida do Zanelatti até a Mateo Bei pra ir chegar de boa no caso do ponto que vai até o Adelino.

Entrevistadora: E de caminhada até o Zanelatti você gasta em torno de quanto tempo?

Entrevistado: Na verdade eu faço o cálculo de 30 minutos para não ter erro, mas eu acredito que uns 20 minutos eu chegue lá né, mas seu aplicativo vai dar o que é real, o que é correto. Quando você for colocar no mapa vai ver que as escolas formam meio que um arco, ela vai assim de lá da Sapopemba até a Santa Adélia. Eu só consegui isso por casa da ajuda da gestora, secretária chefe lá da escola do Adelino que procurou de todas as formas juntar aulas para mim naquela escola

Entrevistadora: E a quanto tempo você dá aula e está nestas escolas?

Entrevistado: Nessas escolas estou desde o começo desse ano, depois que eu terminei a graduação eu trabalhei um projeto da USP como auxiliar administrativo durante 5 anos, aí eu entrei no mestrado fui bolsista no mestrado nesse meio tempo eu comecei a ser educador popular na UneAfro, desde 2016. Então, assim aula eu dou desde esse período mas regular desde o começo desse ano, como categoria O aí depois terminou o mestrado e acabaram as bolsas, eu peguei todas possíveis no mestrado né, CNPq da universidade também é e aí no fim do mestrado acaba as possibilidades de auxílio virando o ano fui compor minha renda com o coletivo, que tem financiamento do Projeto da Secretaria da Cultura e com as aulas na escola, então eu faço uma jornada de 25 horas, a jornada em contrato que dá 21 aulas e mais 5 formações de Aula de Trabalho Pedagógico Coletivo (ATPC) que eu tenho que fazer, então isso dá 5 períodos cheios mais ou menos, mas eu efetuo também então eu posso nesse período que eu tô na escola se falta algum professor eu posso substituir também, tem essa possibilidade.

Entrevistadora: Então em todos os dias da semana você tem esse período entre as 7 horas da manhã, ou tem algum dia da semana que você dá em outro período?

Entrevistado: Na quarta eu dou aula só a noite então não tenho o período da manhã, é o dia que eu reservei pra ter durante o dia, uma como eu posso dizer uma disponibilidade maior para o coletivo, esse dia é na quinta-feira que eu saio às 12 horas e 35 minutos da escola então eu tenho o período da tarde mais organizado pro estudo, coletivo e organizar aula de terça e sexta eu sou aulas online ao vivo mas ficam gravadas, então os alunos acabam assistindo depois mesmo na gravação por porque neste horário muitos trabalham e tem outras obrigações. Então de terça e sexta fico até as 15 horas, de segunda eu gravo uma aula só então eu saio às 14 horas e 30 minutos mais ou menos e de quarta é isso, hoje e terça são os dias que eu tenho mais carga horário, então assim ao mesmo tempo que eu tô em duas escolas é um dia que eu gravo mais aula online e aula minha mesmo atribuída no total, são 6 aulas somando as duas escolas.

Entrevistadora: Você falou que é educador popular, em quais dias da semana você tem disponibilidade para dar aula, nesses espaços?

Entrevistado: Aos sábados, mas não todos os sábados é dois núcleos que eu participo dois núcleos presenciais da UneAfro, e são um dica na própria República da Nicarágua já foi de lá e agora vai voltar na própria escola que eu trabalho na quinta, e o outro vai ser no Simon Matias que é no Iguatemi na Ragueb Chohfi, mas ainda eu estou montando como eu vou participar provavelmente eu vou dois sábados do mês em um núcleo, e dois sábados no outro ou vou optar deixar um sábado sem ir em algum núcleo, e sábados a tarde de devo participar de reunião do coletivo reuniões presenciais que é o momento que todo o grupo consegue se reunir, durante a semana tem outras reuniões que são online, e em alguns sábados a tendência é ser um sábado sim um sábado não ter reunião do coletivo né e aí elas tendem a ser mais em Itaquera e Guaianases, porque a gente tá em busca de uma nova sede antes a gente ficava no Centro

Educacionais Unificados (CEU) Jambeiro e agora a gente vai ficar em algum outro CEU alguma outra escola a gente vai definir, provável que vai ser isso mas a gente pode ir pra outro lugar também mas é nesses territórios e assim vai ter uma descentralização dos trabalhos, esses dias que eu falei quarta e quinta é muito provável que eu me desloque aqui pra São Mateus, a gente vai virar ali, é provável que eu deixe as quartas e quintas para fazer alguma atividade aqui em São Mateus que a gente quer fazer núcleos regionais no lugar onde a gente atua, então é provável que eu fique até em São Mateus, vai ter uma pessoa ajudando Cidade Tiradentes outra em Guaianases, Lajeado, Itaquera.

Entrevistadora: E como é sua rotina para se deslocar a esses espaços aos finais de semana?

Entrevistado: A verdade assim, vai começar amanhã então o meu planejamento é ir até a Ragueb talvez eu já de carro ou não, ou talvez eu nem vá amanhã até hoje eu demorei mais pra sair porque uma vizinha teve um AVC ela é muito amiga da minha esposa, amiga não quase mãe e a gente tava meio conversando umas coisas de madrugada, e hoje de manhã ela foi ao médico então não sei se amanhã realmente vou começar essa rotina se eu fosse começar eu iria pra Ragueb Chohfi e ônibus irá até a Mateo Bei, pegaria um outro ônibus pra Ragueb lá no Largo de São Mateus depois de subir qualquer um tem vários que vão pra lá ai eu iria pro Simão Matias ficaria até lá 12 horas mais ou menos e pegaria um ônibus no sentido Guaianases Itaquera, porque a gente não sabe se a reunião vai ser no Coragem que é um espaço em Itaquera ou se vai ser na Cadê uma integrante em Guaianases, mas é isso ainda tem essa incerteza a única coisa que eu sei é que no meio da dia eu vou sair de algum lugar aqui da Mateo Bei ir pro Simão e do Simão ir para Guaianases e Itaquera.

Entrevistadora: Seu deslocamento você mencionou que possivelmente pode ir de carro ou de ônibus, e para você é menos cansativo no final de semana mesmo que tenha trabalhado a semana toda, em relação aos seus deslocamentos para essa área?

Entrevistado: Olha eu acho, porque você vai se reunir com pessoas que pelo menos o trabalho cursinho é um trabalho que a gente faz por afinidade né, são pessoas que tem mais acordos a gente é professores e coordenadores então é mais tranquilo na escola você tem muitas obrigações, hoje por exemplo eu gostaria de faltar na escola pra ajudar minha companheira e não vou poder fazer isso porque você tem um limite de faltas restritos, então esse caminho pra ir e voltar da escola tem alguns dias que você tem alguma obrigação é meio tenso, como categoria O a gente tem esse problema ela tem esse forma de contratação tem algumas garantias que muitas outras e serviço público não tem, então ela não é 100% problemática a gente tem direitos aí que até no contexto que a gente tá com muita reformas trabalhistas, a gente tá aqui bem mas neste quesito falta atestado é um pouco complicado, qualquer coisa você perde o contrato se exceder um número pequeno se não me engano são 5 atestados por ano, são alguma coisa assim e o coletivo de cultura idem a gente também é um grupo que tem bastante afinidade, embora ele tenha passado por uma reformulação de você não fazer tanto um grupo de amigos mas olhar pro perfil do pesquisador do articular cultural que ta indo ali. então foi um momento que houve um equilíbrio na escolha das pessoas, a primeira parte do coletivo foi mais por amizades e deu problema né, misturou amizade com trabalho e não deu certo, mas é isso a gente acaba sendo mais tranquilo por conta disso e também embora assim quer dizer que a gente possa chegar atrasado no cursinho atrasado no coletivo, mas há um acordo comum há um limite que assim que tem uma margem muito maior do que na escola das pessoas também se importar com as questões pessoais de cada um, mas de percurso é isso tem as facilidades ou não de você tá num lugar ou no outro, por exemplo, a questão da alimentação é complicada de um lugar para o outro, o ideal é trazer um lanche alguma coisa, é nessa escola tem um café da manhã um bolo ai ajuda, na terça não tem isso então terça tenho que levar alguma coisa pra comer entre uma escola e outra, e essa questão da alimentação é complexa assim na escola onde o Adelino lá tem as refeições e tal e você almoça na hora do almoço, e tem outras escolas que não a Nicarágua, por exemplo, cozinha terceirizada ninguém pode mexer é então tem essas características a, escola como toda instituição do estado ela é burocrática e cheia de limites esse que é o grande problema.

Entrevistado: E aqui é isso assim, durante o dia eu caminho de boa a noite pra vir eu venho 18 horas/ 18 horas e 30 minutos tranquilo mas na volta eu preciso arrumar carona, sei lá, pelo menos até algum lugar porque aqui é mal iluminado, não é por todos os caminhos que os alunos vão também, aqui só tem esse ônibus também o Terminal Vila Carrão ele ajuda mas não muito porque ele vai parar lá no cruzamento da Mateo Bei com a Rio das Pedras, ou para ali embaixo com a André de Almeida, mas ele não resolve de quarta a noite porque é um caminho um percurso longo para andar a pé no escuro aqui. Faz tempo que eu não falo andando com essa máscara aqui.

Entrevistadora: Você sai às 10 horas?

Entrevistado: Isso, daqui saio às 10 horas e como é de dia tem feira pra lá super tranquilo assim, aqui também é tranquilo de dia dá pra ir a pé até a Mateo Bei que é o que eu faço, e lá eu pego o Parque São Rafael, pra descer a avenida aí é o caminho mais tranquilo, na verdade não é o mais porque o do Nicaragua o ponto fica na frente que é o ponto do Monotrilho, e tem o Monotrilho também, embora eu não pegue por conta do preço mas aí é no Adelino o ponto é na porta da escola mas é só ida, a volta não tem, tem que subir a pé até o Terminal São Mateus, então tem essas coisas

Entrevistadora: Qual ônibus você pega para ir pro Adelino?

Entrevistado: O Parque São Rafael, não lembro o número 4015/4016 alguma coisa assim

Entrevistadora: É o que sai daquele Terminal do Shopping Aricanduva?

Entrevistado: Isso é o Terminal do Shopping mesmo, aquela parada que tem perto do InterLar.

Entrevistado: Essas coisas de saúde estão afetando bastante a rotina, ano passado fiquei doente também você poderia até fazer um trabalho de percursos hospitalares e foi osso assim, fiquei com pé quebrado, minha sogra teve problema no rim, aí a gente foi pra Sapopemba agora no Hospital do servidor no centro, na Unifesp tratar o rim, minha companheira machucou o pé e tava na correria doideira até dei exemplo nessa aula que eu dou hoje da questão da saúde, porque aqui se você quiser resolver uma gripe febre infecção de garganta coisa simples, beleza se você quiser resolver uma pneumonia você já tem que ir um hospital lá na Sapopemba um pouco mais pra lá na Vila Alpina, agora se o problema for igual o meu que é uma anemia diferente você tem que ir lá no Hospital do servidor, ou minha sogra no Hospital referência lá na Unifesp, então é Uber, e acaba sendo Uber porque todo mundo com dificuldade de locomoção né eu fui um pouco melhor levar ela de Uber e agora minha companheira tá indo com uma luxação na canela levar ela na Unifesp, são coisa bem loucas assim tem dia que nem ônibus você consegue pegar dependendo do lugar a gente ainda consegue ter uma renda que aberta isso, e tem gente que não e fica mais doente pra chegar no lugar.

Entrevistadora: Qual campus da Unifesp que vocês vão?

Entrevistado: É o campus da Vila Mariana onde tem o hospital e tudo mais.

Entrevistado: Aqui eles têm muito medo dos alunos, lá também. Apenas aqui eu acho os alunos bem mais tranquilos em todos os aspectos, tem esse estigma, porque é violento. os alunos que fazem muito barulho de noite no noturno eu consigo dialogar melhor que os pequenos na manhã e também querem conversar, porque são menores do que do noturno apesar de serem 2º ano, mas enfim essas coisas depois conversamos mais.

Entrevistadora: Eu esqueci de perguntar no início da entrevista quantos anos você tem?

Entrevistado: Eu tenho, nunca sei se é 33 ou 34, perai eu tenho 34, agora fiz aniversário em novembro passado.

Entrevistadora: Como é sua mobilidade fora do eixo trabalho? Para lazer, consumo, dentre outras coisas atividades, você fica pelo bairro para essas atividades, como que você faz?

Entrevistado: Vou até confidenciar algo que para todo mundo está meio igual, como teve esse negócio da pandemia essa parte da minha vida deu uma desconfigurada como tá agora, o consumo é praticamente no bairro e na Mateo Bei, basicamente a gente na pandemia se ateve ao básico, de roupa, coisas pra casa, assim, alguma coisa de escritório, de eletrônicos até por conta do trabalho do coletivo que ficou todo online. Praticamente durante dois anos a gente tem trazido muitas atividades online, mas tudo eu comprava por aqui. Lazer, a mobilidade foi por muito tempo praticamente do quarto, sala, tv e sair um pouco pro quintal, ir pra casa da minha mãe de vez em quando que ela mora no Iguatemi. Antes disso, eu tava com uma experiência de ir em lugares como ali na Casa de Cultura, é de São Mateus, São Mateus em Movimento, que talvez você conheça mais e até frequente, que mais os Saraus do território, Sarau do Vale, o Comungar, a Ocupação Coragem em Itaquera, assim desde 2016 eu me voltei muito pros lugares de cultura e educação popular do território, esses que eu listei são os que eu estou lembrando por agora, mas tem outros, os próprios espaços que eu considero trabalho mas também lazer ao mesmo tempo a centralidade de Guaianases, que o CPDoc fez roteiros fotográficos, e que partilha de memórias e patrimônio. Cidade Tiradentes, a Casa de Cultura do Hip Hop, Biblioteca Solano Trindade, o espaço Artes em Construção do Pombas Urbanas, mas tem outros grupos de teatros, enfim espaços que eu conheci com o CPDoc, depois eu retornei pra frequentar alguma coisa, basicamente isso. Antes de 2016, quando eu era estudante da USP, eu frequentava muita a Avenida Paulista, era o lugar que eu mais frequentava, Parque do Ibirapuera, pra andar de bicicleta hoje eu vou mais no Parque do Carmo e no Sesc próximos, e esporadicamente eu vou na Paulista e quase nunca no Shopping Aricanduva, mas quase nunca mesmo.

Entrevistadora: E todos esses lugares que listou aqui no bairro ou nas proximidades, você vai de transporte público ou particular?

Entrevistado: Olha, quando eu tô com a minha esposa costumo ir de carro, mas a maioria das vezes é a pé e de ônibus porque ela que dirige, eu não dirijo, mas eu uso muito mais o ônibus do que o carro pra ir pra qualquer lugar assim, pra ir pra Paulista agora o Monotrilho. Teve uma atividade, é porque agora eu tô um pouco parado nela entre 2017 e o início de 2020 eu ia pra muitas manifestações Praça da República, Consolação, a própria Paulista e sempre de ônibus e metrô, mas depois da pandemia isso arrefeceu, então assim o grande corte é a pandemia e eu já saí da pandemia uma outra pessoa com outros interesses, com outra geografia para fazer as coisas então isso que você tá vendo agora das escolas ou que eu falei do cursinho e do CPDoc, eu tô me reencontrando revendo assim quais são meus lugares prioritários e como eu chego neles, mas assim dá principalmente no período do mestrado que eu encerrei ano passado é por incrível que parece por mais que eu fosse a USP sei lá duas três vezes na semana, toda minha mobilidade de lazer e outras coisas tava por aqui diferente da graduação que foi há 10 anos atrás que eu andava muito pelo Rio Pequeno, pelo Butantã pelos bairros ali ao redor, então meu meio mudou, mudou muito, tive época na vida de ensino médio que eu vivia em São Bernardo e Santo André, porque eu estudava em São Bernardo, olha lá a perua. Depois dessa época foi mais Butantã, bar no Butantã, república no Butantã de amigos e tals essas coisas.

Entrevistado: Essa aqui é a peruinha que eu pego, eu descobri a pouco tempo que ela passa na Mateo Bei eu coloquei no Movit na semana passada, que eu vim pro Zanelatti e aí eu coloquei no Movit de lá pra ver se de repente ela passa aqui por baixo, porque antes o que eu fazia eu pegava sei lá esse ônibus aí ou qualquer outro que fosse até o Largo do São Mateus ou até o Terminal, entrava no Terminal e depois disso

eu ia pro ponto de ônibus do lado do Terminal ali no Santa Adélia e pegava ele pra lá, mas eu fiquei fazendo isso quase um mês não sabia que o ônibus passava aqui embaixo.

Entrevistadora: E assim quando você está no ônibus, qual sua experiência no transporte público em geral aqui em São Mateus?

Entrevistado: Atualmente mudou muito na pandemia, por conta desses protocolos todos antes eu lia muito né atualmente eu não gosto de ficar pegando nos livros que eu trago, não gosto de ficar pegando então antes eu lia muito e agora eu não tô lendo mais, tô só no ônibus mesmo, procuro pegar assim ônibus que não tem ar-condicionado, que é ventilado. Como os percursos que eu faço geralmente são mais curtos, por aí ou vou pra Guaianases e tals, é possível eu pegar ônibus vazio porque tipo eu não fico pegando ônibus no fluxo periferia-centro no horário de pico que vai mais cheio então tem sido mais confortável pelo lado de sentar, mas sei lá eu tô observando mais a paisagem os lugares o que pra mim é interessante, porque a partir do momento que eu comecei o mestrado me envolvi com o CPDoc Guaianás, eu comecei a observar mais o que a gente tem em cada espaço em cada território, então eu tô muito observador no ônibus assim, ou quando eu tô no monotrilho quando tô num lugar mais alto, fico tendo aquela visão de mapa, porque eu pesquisei muita planta no mestrado, quando te mandar dissertação você vai ver que eu peguei bastante planta, então assim eu tô observando muito o espaço de várias formas, o que há no espaço, como ele é ocupado então meio que a distração no transporte mudou pra outra coisa.

Entrevistadora: É interessante que você falou sobre a paisagem, pois sempre pergunto nos percursos, como a pessoa entende a paisagem tanto do espaço de onde ela mora, como o que ela faz, e como você faz um percurso relativamente curto, como você vê a paisagem no bairro de São Mateus?

Entrevistado: Primeiro que também eu vejo coisas que a gente não tá vendo, por exemplo na pesquisa que eu fiz consegui chegar numa aproximação que isso foi uma estrada no Oratório daqui até o Oratório em Santo André em linha reta mesmo, passando pelo Santa Adélia e tal né, então tem essa observação eu fico olhando as coisas com o plano de fundo histórico o caminha que era antes quando era rural, aí o que eu hoje eu peguei esse ônibus quase na parte mais baixa da Mateo Bei, ali você tem mais coisas de mecânica é de autopeças enfim, é uma área mais digamos menos dinâmica, entre aspas e tem lá os bordéis a igrejas tudo junto que é até engraçado, um bordel um bordel, uma casa de DST/AIDS enfim que é interessante e a igreja evangélica coisas assim que são meio, que você fica pensando nos valores na moral que tá envolvida naquilo ali e na questão da saúde também é mas do Jardim Tiete pra cima você começa a ter mais concentração de lojas de serviços, de tudo que você possa imaginar é onde essa Avenida fica parecida com o centrinho de São Miguel, Itaquera e até um pouco com a Celso Garcia em alguns momentos lojas de roupas, de eletrônicos. Agora, por exemplo, abriu aquela ali de bolo que é bastante tem várias franquias e quando chega na Santa Adélia muda muito assim, é uma Avenida mas é uma Avenida que eu não entendo o critério dela de ser Avenida porque ela é menor do que muito rua tipo Rua Augusta, que é enorme assim e liga o centro a zona oeste, não sei porquê Avenida porque é relativamente curta né com esse nome pelo menos ela é curta, e ela só tem ali uma área de comércio que eu acho que é subaproveitada ali no início porque se tem uma ruazinha que não é de grande trânsito é quase um estacionamento ou rua de pedestre mesmo, que tem ônibus para Santos mas para aí depois tem o Hospital, e é um vazio tem uma praça enorme que é um lugar bacana mas é ruim pelo córrego que tem, ele é poluído, poderia ser despoluído e poderia ter um incentivo maior para ocupação do espaço é um espaço de lazer ali vazio praticamente, mas é uma trilha de caminhada que algumas pessoas usam até chegar no Adelino né que culmina com um terreno enorme com muito mato, que eu não sei se é da escola ou não, e aí a escola em si. E quando você chega no Santa Adélia você vê aquele bairro que parece uma vila, tributária de vila operaria como são alguns lugares da Mooca, Vila Prudente que são casa mais baixas, portão mais baixo, telhado de lajotinha, esquema de casas que geralmente moram pessoas com uma idade mais elevada né, a maioria dessas pessoas que ocupam, por exemplo, Vila Alpina, Vila Prudente é um lugar que lembra um pouco esses bairros o Santa Adélia, isso é o que eu posso falar do caminho de hoje.

Entrevistado: De terça é outra coisa, a gente vai pra Cohab do Teotônio Vilela passa pela Sapopemba passa pela divisa do Tietê com o Sapopemba é outra paisagem, então a gente sai de um bairro que tem quase essa características de vila não tem porque ele é mais jovem o Jardim Tietê, aí desce pro Tiete de baixo passa por algumas favelas até chegar no Teotônio Vilela que é outro universo, que é o universo de Cohab é outra divisão de ruas, outras formas de viver em comunidade com as pessoas que são obrigadas até a serem mais coletivas na convivência e aquilo parece que as coisas são se não mais homogêneas têm uma coerência maior, então a escola tá dentro da Cohab e você sabe que ela serve aquela Cohab o Shiro no caso que eu dou aula às terças, Nicarágua também na Juta ela tem uma atmosfera parecida com as casa de mutirão, CDHU, de Cohab enfim e a escola perto do Monotrilho então tem essa junção perto do Monotrilho, Fábrica de Cultura, ETEC então ali já é quase é uma centralidade cultural e de mobilidade se você for olhar, não sei se tem esse termo área central de mobilidade né que é uns conceitos que vocês e urbanistas podem trabalhar, mas ali eu vejo dessa forma tanto que a escola super é bem reformada com o acabamento legal e bem interessante.

Entrevistadora: Você falou do monotrilho agora e você mora aqui em São Mateus há quanto tempo?

Entrevistado: Desde quando eu tinha dois anos, desde oitenta e nove então vai fazer 32 anos, 33 anos.

Entrevistadora: Então você acompanhou bastante as mudanças do bairro, tanto em relação ao comércio, as linhas de ônibus, que foram sendo implementadas e como você vê o Monotrilho e o que você acha dele?

Entrevistado: Tem muita avaliação de especialista que diz que teria que ter um transporte de massas né um metro, concordo com isso porque a ideia que ele chega pelo menos a Jacu Pêssego e quem sabe a Cidade Tiradentes, porque a Jacu Pêssego é uma realidade de daqui algum tempo vai chegar, então teria que ter um transporte de alta capacidade para levar mais gente. Mas, ainda assim esse formato eu já acha que ele possibilita deslocamentos difíceis de você fazer de outra forma com metrô e ônibus, ontem mesmo eu fui pro Hospital do Servidor lá na Aclimação e eu cheguei aqui dentro de 1 hora pegando Linha Azul, depois Linha Verde e o Monotrilho então assim ele facilita muito a chegada em mais de uma centralidade, eu brinco, eu brinco não eu falo que pra chegar na Paulista é um grande atalho que ele dá, mas ele é possibilidade também essa circulação com a Linha Azul, um pouco desse eixo Norte-Sul também, é um caminho que eu não experimentei mas estou planejando é experimentar porque eu vou fazer uma formação para professor na Prefeitura lá em Capão Redondo, então eu devo fazer a integração da Chácara Klabin com a Linha Lilás e isso já abriu uma outra perspectiva, talvez eu nem aceitasse fazer a formação por causa dos meus horários de escola e a dificuldade de chegar lá, mas como eu sei que tem essa possibilidade de integrar com a Linha Lilás a partir do Monotrilho da Linha Verde, eu assim já consigo ter esse planejamento de fazer atividades na Zona Sul porque pra mim também que trabalha com grupo cultural é essencial, porque na Zona Sul é onde tem muito possibilidade de intercâmbio cultural, então é esse é um caminho que nesse volta de pandemia eu vá colocar nas minhas rotas assim.

Entrevistadora: Então o Monotrilho expandiu novos espaços para você, ou mesmo com essa dificuldade você já frequentava esses espaços?

Entrevistado: É, então vou dar um exemplo que é interessante e recomendo que você vá ao Arquivo Municipal, e pegue os livros de história dos bairros que tem lá são gratuitos, tem online mas você pode pegar os físicos que tem lá, e ontem eu fiz isso eu tava no Hospital do Servidor era tarde eu saí do Hospital do Servidor andei uma seis estações cheguei na Tiradentes peguei os livros que não tinha ainda e voltei. E assim, provavelmente se não tivesse o Monotrilho talvez eu não fizesse isso naquele dia, ontem no caso, eu não fazia isso mas como tinha eu falei cara eu vou, falei qual é o tempo que eu vou gastar mais uns 15 minutos? depois eu vou chegar em 1 hora em São Mateus mesmo, então deu pra fazer esse atalho e quer dizer ele aumenta as possibilidades de estar em lugares que antes eu poderia até estar, mas que eu iria ta

com uma frequência muito menor, eu já fazia pesquisa no Arquivo Municipal para o mestrado, mas era uma dificuldade grande assim eu demorava pra ir porque demandava muito mais tempo ir até o Carrão, ter que pegar a Linha Vermelha depois pegar a linha Azul até chegar no Carrão é muito trânsito essas coisas.

Entrevistadora: Quanto tempo demora o percurso do ônibus?

Entrevistado: Demora uns 15 minutos no máximo, assim quando eu saio do Jardim Tiete eu demoro uns 10 minutos e aí rola mais um 15 minutos no máximo, assim de ônibus é tipo meia hora.

Entrevistadora: E você não vem por este caminho em que fizemos?

Entrevistado: Quando eu vou pro Adelino, eu faço o mesmo caminho que eu fiz no início vou até o primeiro ponto de ônibus ali perto do Hospital São Mateus, e a diferença é que eu não desço, pego esse ônibus e já vou direto e como quando eu vou direto pro Adelino é 7 horas da manhã é bem mais rápido, porque esse aqui é ao contrário é o contrafluxo.

Entrevistado: Aí ali tem um exercício que eu sempre faço, não sei se eu fiz nessas lives e eu ainda não tinha feito. Aqui tinha o Terminal da CMTC embaixo do Monotrilho, então eu tirei uma foto dos restos das vias do terminal antigo quando eles já estavam fazendo o Monotrilho e agora esse resto do terminal já foi apagado não tem mais, e eu vejo uma grande área que eu falei que tem um certo potencial comercial e poderia ser mais, nessa rua aqui uns quiosques ambulantes aqui nesta calçada aí nessa rua ela é quase um estacionamento vindo a pé, mas eu vejo uma possibilidade grande de, por exemplo, ali é Patrimônio Histórico, se der eu vou fazer uma placa de memória da Padaria Esquina do PDH se der enfim, porque a tendência é varrer aquilo ali fazer uma outra coisa de prédio por conta do monotrilho, e tem mais de 60 anos aquele prédio ali.

Entrevistadora: É interessante que conforme vai chegando mais infraestruturas, independente de quais como essa o Monotrilho vai-se tendo uma "reestruturação" dos bairros, das paisagens tipologias das moradias e mudando a paisagem do bairro, você vê São Mateus já neste processo?

Entrevistado: Sim, principalmente perto das estações mais porque você tem os prédios os comércios com uma estética mais gourmetizadas, hamburguerias não sei o que, mercado, alguns mercados como o Comercial Esperança chegaram antes do Monotrilho é os desmanches de automóveis estão sumindo, indo aos poucos pra outros lugares e isso aconteceu muito na Anhaia Melo a onde você tem outros tipos de concessionárias outros tipos de comércio surgindo, e muito prédios para a moradia a própria ciclofaixa e os canteiros deram uma outra cara, asfalto novo principalmente perto das estações é ali na Sapopemba por exemplo, apareceu uma Drogasil e Drogaria São Paulo não sei mais uma rede de farmácias dessas que a gente não costuma ver muito na periferia, então ela já apareceu ali na frente da Estação Sapopemba, é assim como o Terminal deu uma renovada a frota de ônibus também ficou mais nova essas coisas, então eu acho que vamos descer aqui, então eu acho que assim ele dá é igual aqueles comerciais de políticos quando o cara coloca um transporte e passa um efeito gráfico tipo assim modernista, rola um raio modernizador lógico que ele não é tão amplo assim ele escolhe alguns lugares e graças às lutas populares e tal, com as zonas de interesse social as áreas de moradia esse raio não passa por cima da moradia social que tem na Jutá e no Teotônio, por exemplo.

Entrevistado: Aqui é a escola, é uma coisa que depois eu vou descobrir ao que parece aqui terreno não é da escola mas o muro é o mesmo na fachada parece que a escola acaba na quadra. Aqui é estadual, ensino parcial ainda não é integral, e aí é isso assim se você quiser observar o Santa Adélia, você consegue já ter uma visão boa só andando umas duas quadras pra lá interessante do bairro que é bem vila não tem muito comércio bem residencial com pouca ocupação na rua sabe, poucos bares, pouco movimentados e muitos dos alunos daqui vem do Vera Cruz, da Jutá também mas a maioria é do Santa Adélia mesmo, eu fiz essa pesquisa, que eu tô dando itinerário aqui então eu dou formação do povo brasileiro, a cultura e seus

sentidos que é mais conceitos de cultura, e tradições culturais que são as manifestações culturais geralmente, aí nesse de formação do povo brasileiro eu peguei e fiz uma pesquisa com eles pra saber de onde moram, da onde veio a família se é família de imigrantes, e eu tô trabalhando nessa perspectiva deles entenderam que não existe um povo só no Brasil, mas vários e que eles também fazem parte de alguma forma desse povo e daquilo que ele faz para construir a história, aí eles deram esse feedback assim da maioria ser daqui do bairro, e assim Linha de ônibus aqui é um negócio difícil, por exemplo, eu venho pra cá com essa perua ela tipo não passa aqui na volta, eu tenho que pegar ela lá no Vera Cruz, pra lá e assim eu nem vou porque demora um pouco né e eu acabo indo a pé pro terminal porque eu vou ter que descer a Mateo Bei de qualquer jeito é uma coisa que ia falar lá atrás que você perguntou, cara os bairros principalmente o Boa Esperança onde eu morava eu tenho uma lembrança de 92/93 das ruas muito variadas assim não tinha muito comércio, agora tem uma densidade de comércio de tudo qualquer tipo restaurante, bazar, brejo, açougue, aí entrou uma COHAB novo no Jardim Boa Esperança com os prédios grandes e mais verticais, mais verticalizados, e surgiu uma outra feira concentrou mais o comércio é tem essa lá no próprio bairro apareceu uma Linha de ônibus que vai pra Itaquera que antes não existia tem uma Linha que vai pro Terminal São Mateus, que essa é muito antiga mas ela virou micro ônibus, e eu tenho esse entendimento que a partir do momento em que surge os micro ônibus fica muito mais fácil de você andar de um bairro pro outro, você consegue circular mais na própria quebrada assim tipo com os micro-ônibus, que era algo que existia antes mas eram clandestinos em menor número assim sem um trânsito nos Terminais, então e coisa e tal então isso aí melhorou muito a circulação, a eu vou pra Itaquera de micro ônibus por exemplo.

Entrevistadora: Então aqui você faz todo o caminho que a perua fez no sentido subindo?

Entrevistado: É eu pego um atalho por dentro, por aquela ruinha que eu falei do Santa Adélia deixa eu ver que mais, é isso é que esse bairro mano para transporte tem uns dois ônibus só e abordagem é de passagem eu não sei se é pela Trólebus, da proximidade do Terminal talvez seja por isso mesmo, você vai ter mais oferta de ônibus logo ali em Santo André também, outros lugares.

Entrevistadora: E o tempo?

Entrevistado: Assim, acho super rápido como eu tinha falado antes até me planejei pra isso peguei escolas que estavam num arco geográfico muito próximo de casa, eu vou ganhar pouco e tempo transporte então é de novo eu falo aqui a secretaria da escola ajudou muito mesmo porque eu tenho 11 das minhas 21 aulas aqui, então isso me permitiu completar minha carga horária nas outras escolas com o planejamento é de percurso que é bom no preço no tempo que eu levo, porque só trampo que eu levo de dar aula planejar aula corrigir trabalho, lidar com a burocracia do Estado tá infernal por causa do Novo Ensino Médio, porque também eles digitalizaram vários processos na pandemia e inventaram outros né então assim é uma carga de trabalho muito grande, e seria inviável é eu estar na rede assim, ganhando pouco e tendo uma mobilidade grande gastando muito, desgaste físico e financeiro. Desculpa aí, se eu falei demais (risos) você chamou eu pra falar de cidade e eu vou ficar três dias falando, eu gosto de cidade desde muito pequeno eu gosto de observar tudo, da onde começa um córrego para que rio ele vai, o que que tem numa avenida o que não tem, eu brinco que sou geógrafo frustrado porque assim eu não queria fazer mapa e nem trabalhar muito com geografia física, geomorfologia essas coisas.

Entrevistado: Isso, eu fiz o mestrado e eu tenho essa interface com a formação de professores e com o ensino porque eu gosto mesmo de dar aula, tipo eu iria ficar muito chateado se não conseguisse pegar aula no Estado agora se acontecesse aquilo que eu falei de não ter um lugar perto e acessível, eu gosto muito de ensino de ensino regular, eu demorei muito pra entrar por questão financeira porque eu tinha proposta irrecusável na área administrativa assim então eu fiquei um tempo com isso então como era temporário então assim que acabou já me voltei com a pesquisa no ensino, já tava na educação popular e vim pra cá, e sempre com uma perspectiva de pesquisa o que eu dou nas matérias nos trabalhos, eu quero ensinar os alunos a pesquisar, aprender. No coletivo de cultura a perspectiva também é essa de pesquisa que faz

atividade cultural, mas a gente tem que fazer muito pesquisar para fundamentar a atividade cultural, exposição, as formações, os roteiros, ou o que quer que seja o que a gente faz, a gente já fez até exposição de lambe nos muros lá.

VOLTA PRA CASA CONVERSAMOS UM POUCO SOBRE MEU TRABALHO E PESQUISA ACADÊMICA, COMO O COLABORADOR DA PESQUISA TAMBÉM É PESQUISADOR ME DEU BASTANTE DICAS SOBRE OS ESTUDOS URBANOS E PRINCIPALMENTE NA ATUAÇÃO NA PERIFERIA DE SÃO PAULO.

Entrevistadora: Todo dia você faz esse caminho por dentro do bairro?

Entrevistado: As segundas terças e sextas, porque é quando eu volto daqui, quarta é como eu falei, vou pra aquela escola no Nove de Julho e volto de carona e quinta eu vou aqui pra Fazenda da Juta, perto do monotrilho mesmo.

Entrevistadora: Quando eu voltei fui pela linha do Trólebus, desci e vim reto

Entrevistado: Seria uma opção para mim, só não faço porque eu não tenho. Bom, eu parei de ir para ABC

Entrevistadora: É eu vim na caminhinha

Entrevistado: você veio na caminhada, acho que tinha pegado o ônibus

Entrevistadora: Porque eu pensei se eu for por dentro provavelmente vou pegar alguma rua errada aí pensei melhor nesse caminho que é reto

Entrevistado: Não eu fui fazendo esse caminho também, observando por fora aí eu percebi que por dentro eu conseguia diminuir as ladeiras, porque eu diminuo a aquela subida ali por fora do lado do Terminal é terrível, de tudo que você andou até ali depois chega e sobe até o final aí eu parei, aí fui criando rota por dentro.

Entrevistado: Aqui bem ou mal a Avenida é curtinha mas ela chega ter duas pistas às vezes, não tem o tempo todo porque tem estacionamento, o corredor de ônibus

Entrevistado: É isso assim às vezes eu desço lá em cima no outro ponto e entro por dentro, há dois caminhos possíveis e aí eu não sei se você quer fazer esse caminho pra ver como é que é, mas você já andou pelos escadões daqui? que é uma possibilidade de cortar caminho e é bem característico do Jardim Tietê, tem muitos escadões aqui, assim uma coisa é eu pegar as ruas normais e descer tipo fazer as curvas outra coisa totalmente diferente é pegar o escadão aliás a gente tinha que ter pegado outro caminho que era melhor pra visualizar melhor os escadões, esse caminho de subida você já viu, agora fica meio fora de mão ir pelo escadão, mas eu vou te mostrar lá em baixo como que é, não vale muito a pena dá muita volta, aqui tem uma feira, ali tá o velho remanescente da feira que é o pastel mas a feira fica nessa rua aqui, você já conhecia aqui o bairro?

Entrevistadora: Não

Entrevistado: Tem uma área de vivência, ali é o tem a maior parte das casas aqui do bairro desse pedaço compra material no Teno, aqui descendo tem um escadão aquele escadão que tem um pouquinho pra lá dois quarteirões vai dar lá embaixo na rua onde eu moro ele passa por 3 ruas paralelas pelo caminho do Banco do Brasil aí vale a pena eu cortar direto pelo escadão ali porque eu chegar mais rápido em casa, aí tem outro escadão ali que aí eu te mostro quanto que chega na rua como que vai pra baixo na rua do posto, para acessar o posto de saúde, aqui é bom pra tirar foto quando não tem muita gente aí é ali basicamente

é uma área da Sapopemba quando você olha pra aquele horizonte ali você vai ver o Monotrilho passando e a Sapopemba passando aí ela faz aquele contorno ali e tals e quando você tá ali.

Entrevistado: Olha o escadão enorme que tem aqui no bairro inteiro, a você entende melhor do que eu isso é um fundo de vale né não sei se é um vale, mas ele chega lá no riacho dos machados, se fosse mais bem cuidado o lá embaixo dá para fazer fica um matão enorme.

COMENTOU QUE NAQUELA PRAÇA NA FRENTE AO ESCADÃO PODERIA SER UMA ÁREA DE CONVIVÊNCIA POIS TEM UM PÔR DO SOL MAIS BONITO QUE DA PRAÇA DO PÔR DO SOL, MAS QUE NÃO TEM CUIDADO PELA POPULAÇÃO E OS ÓRGÃOS PÚBLICOS.

DURANTE O PERCURSO O COLABORADOR ME DEU UM POEMA TRABALHADO EM SALA DE AULA QUE FALA SOBRE SÃO MATEUS.

ENTREVISTA REALIZADA EM 3 DE MAIO DE 2022

JOANA, MULHER JOVEM NEGRA DE 24 ANOS, MORADORA DE SÃO MATEUS

Entrevistada: Tive um dia bem pesado, até conversei com a psicóloga porque a gente vai se aproximando de uma realidade que a gente já conhece e aí a gente sabe sobre elas, mas a gente tá tão sabe sensível que bate de uma forma diferente.

Entrevistada: Aí bateu muito ruim assim para mim, voltei pra casa um pouco despedaçada com as conversas que os alunos trazem pra gente, confirmam de conversar com a gente e eu chego em casa assim sem cabeça não conseguia pensar nem no que eu iria fazer sabe e aí voltar hoje pra lá tá me deixando até um pouco nervosa sabe.

Entrevistada: Nossa eu nunca senti isso antes, acho que a educação informal ela acaba ela complementa tudo em muitos aspectos, mas eu não sei se ela consegue mostrar tantas realidades às vezes como a escola mostra e parece que a escola mostra um lado tão triste neste conceito daqui, aí sai tudo da minha cabeça dessa coisa de aprender coisas gostosas, de curtir, aprender coisas novas aí parece que é sempre um ambiente doloroso para eles.

Entrevistada: Aí eu tô fazendo esse trajeto todo dia, vai fazer 30 dias praticamente dia de terça e quinta como eu passa praticamente o dia inteiro fora tenho que deixar ela presa [sua gatinha] e a eu sigo mesmo caminho dos estudantes aqui alguns vão ver a gente vão falar alguma coisa e outros não.

Entrevistadora: Já conhecem, né?

Entrevistada: Sim uma das professoras falou quando eu estava estagiando ontem, ela comentou assim que as crianças tem um jeito diferente de falar com você quando você é professora delas e tá na rua, aí elas fazem questão de comentar assim, a professora não sei o que, já os adolescentes são muito mais retraídos assim, eles passam e fingem que nem te conhece e até teve um dia que eu tava descendo a rua e um deles fez a mesma coisa passou reto e nem não te conheço passou reto e nem olhou, tem umas aqui que moram aqui nessa vielinha e elas me viram e ficaram num buchicho assim “Não é a professora? É, sim” aí elas gritaram “E aí, professora” e eu olhei, mas fingi que não tinha visto também, aí eu olhei para trás elas deram risada aí os outros também “nossa professora você mora aqui?” porque eu percebo que parece que a realidades para elas, parece que o professor não é algo tão próximo.

Entrevistadora: Sim, no imaginário o professor está sempre na escola, dependendo no professor não tem essa identificação até ver que é o vizinho já é outra coisa.

Entrevistada: a Dani comentou que parece que para eles a gente nasce, vive e mora na escola, não sai dali e é engraçado ouvir isso porque é exatamente como eles agem.

Entrevistadora: Bom, e o estágio você faz essa caminhada quantos minutos você leva?

Entrevistada: Daqui até lá? Daqui até lá andando rápido, como nessas últimas semanas eu estou bem cansada, assim, eu estou acabando chegando em cima do horário, mas eu levo de 4 minutos a 5 minutos andando mais rápido assim, mas na calma uns 10 minutinhos assim.

Entrevistadora: E você faz estágio em qual disciplina na escola?

Entrevistada: Eu faço estágio em Artes, é eu tô atualmente com as salas do fundamental II e ensino médio e aí tá sendo isso, na real eu queria ter acompanhado só o ensino médio mesmo, que é o foco que eu tinha interesse muito grande ou no ensino médio ou no ensino de jovens e adultos o EJA, mas acabou que a rede aqui não acho que não tinha matéria de Arte e aí eu procurei pra cá e acabei conseguindo, e essa é a experiência fundamental II ensino médio e aí e fico num campo mais de observação, mas ao mesmo tempo é aquele cenário na sala a gente tem 37/35 alunos em sala e aí as vezes a professora não dá conta de uma atividade prática por exemplo, e aí ela sempre me pede “Jô, você pode fazer tal coisa” aí não tem jeito, a gente acaba ajudando se movimento mesmo, agindo e fazendo as coisas primeiro.

Entrevistadora: E você fica até as 10:30?

Entrevistada: Isso, aqui na escola hoje sempre de terça e quinta é sempre 10:20 ou 10:30 se não me engano a última aula é 10:30 aí eu só corro e desço pra poder assinar meu ponto né e seguir pra Fábrica correndo, porque 10:30 é o horário o máximo eu que posso sair da leste.

Entrevistadora: E qual o caminho que você faz até a Fábrica de Cultura?

Entrevistada: Eu faço esse mesmo caminho de volta, mas a diferença é que eu viro e vou reto naquela rua que a gente virou a esquina sabe, eu vou reto ali e corto só um ruazinha saio na Mateo Bei, e caminho até o Monotrilho aí de lá pego o Metrô vou até a Prudente lá eu faço a baldeação pra Vila Madalena (Vila Mariana) e de lá vou até a Ana Rosa e faço outra baldeação para Linha Azul e sigo até o Tucuruvi e chegando lá pegou mais uma condução e chega na Fábrica, é um trampo mulher duas horas cravadas assim, cronometradas de trajeto, desde andar por aqui até conseguir andar no trajeto até lá.

Entrevistadora: E na volta você faz esse mesmo percurso?

Entrevistada: Isso, na volta eu faço esse percurso da Mateo Bei né é tipo sair da Fábrica, Metro, Baldeação, Baldeação, Monotrilho e como eu mora próxima do Monotrilho assim andando aí eu venho de lá de boa assim andando, quando eu tô muito cansada que tô tipo mano sem coragem nenhuma aí eu desço em Itaquera e pego uma perua que para é duas ruas abaixo de casa, aí eu consigo vir andando só que do Monotrilho até em casa dá uns 15 minutinhos é pertinho dá pra correr pra casa um dia que eu tô atrasada tipo mano é correr pra lá chega a tempo até, e como hoje minha aula só começa 07:45 eu geralmente chego mais cedo e tomo um café pra dar aquela despertada e depois entro na sala com a Adriana, uma coisa que eu desenvolvi também habito pra tomar café, eu não tomava putz nunca gostei de tomar café, eu gostava do cheiro acho o cheiro maravilhoso mas comecei a tomar e é isso.

SEGUNDA GRAVAÇÃO – PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE IDA PARA A FÁBRICA DE CULTURA

Entrevistada: Oi, e aí? Nossa mó solzão, tava achando que aí ficar maior tempo feinho

Entrevistada: Trabalho em São Paulo é uma coisa muito louca, assim transporte a quantidade de gente e eu achei que o Monotrilho fosse até facilitar, não é que não esteja mas atender um pouco melhor esses trajetos de superlotação né essa curva precarizada e nossa meu você vê que agora eu percebi os acessos aqui do Monotrilho estão sendo usados pela galera da Cidade Tiradentes e Guaianases, Guaianases não porque teme estação lá, mas eu pensei assim que o de São Mateus ocasionalmente iria fluir melhor porque é uma outra quebrada vai direto pro outro ponto da cidade também mas aí não percebi que muitas pessoas da Cidade Tiradentes tão deixando de fazer o trajeto pra Guaianases ou pra Itaquera que era a primeira opção de transporte de Trem e Metrô pra virem pro Monotrilho, então eu saio de manhã aqui também e tem vários Cidade Tiradentes lotados, abarrotados de trabalhadores que vem pra cá a fazem essas baldeações, só que aí dependendo do local onde você vá aqui leva mais tempo porque daqui pra Cidade Tiradentes de ônibus pra cá de ônibus dura em média 40 minutos ou até um pouco mais dependendo do trânsito, e nossa ta tipo continua superlotado e é maior triste ver isso acontecendo porque parece que não supre a distribuição não alcança todo mundo não possibilita um acesso a metro a esses transporte público com mais dignidade né

Entrevistadora: Você pode falar como é sua semana, não somente o dia de hoje?

Entrevistada: Deixa eu pensar, organizar as ideias porque nunca parei pra pensar muito nisso, eu geralmente meu trajeto de segunda a sexta, de terça feira e quinta-feira eu faço esses trajetos do estágio né pelo menos atualmente, mas nos dias que eu não tenho estágio eu geralmente acordo de manhã pra dar conta assim de demandas da Fábrica, que eu quero adiantar facilitar um pouco é nos dias que eu não trabalho na Fábrica ou eu faço bico, com outros trabalho e sei lá eu passo dias escrevendo outros projetos ou de futuros projetos de trabalhos que complementam, e no trajeto eu me descobri uma pessoa totalmente caseira voltando pra São Paulo, na verdade em voltando pra São Paulo, mas, desde lá de Bauru eu me percebi muito caseira de querer ficar mais em casa de ficar realmente mais cansada dessa jornada de transitar pela cidade então hoje em dia o meio mais fácil de locomoção pra mim é o Monotrilho, mas ainda sim quando puder não sair assim de casa não sei lá ficar mais em casa eu tenho aproveitado melhor assim acho que essa questão da pandemia me trouxe um pouco de irritabilidade, e interagir melhor do que eu interagiria antes sem essa pandemia toda então tipo sei lá se é algum trampo eu que preciso fazer me organizo muito antes de sair sabe

Entrevistadora: Então todo percurso que você faz sempre é planejado?

Entrevistada: É, eu planejo porque eu acho que passei muito tempo sem planejar as coisas e percebi o fluxo da vida cobrando, tendo outros rumos um pouco puxado fazia muitos anos que eu não trabalhava no CLT, eu sempre trabalhei de forma autônoma com arte mesmo e também sobrevivendo com a bolsa de estudos da faculdade pagando as contas, comprando materiais e tal, então eu tinha minha própria rotina de criar meu trabalho de curtir a mim mesma, curtir espaços culturais que eu sempre gostei muito de frequentar é eu tinha mais tempo né, mas em compensação a questão de renda é umas coisa muito instável pra quem trampa independente artista porque você não sabe se vai conseguir pagar seu aluguel no mês seguinte sabe. Quando eu voltei pra São Paulo por trabalho, eu tive que fazer uma pesquisa muito grande de preço para que tipo não voltasse a pagar coisas absurdas e viver só pra trabalhar e pagar conta sabe, é daqui agora no regime de CLT trabalhando direito no CLT eu percebi que mano, meu tempo e disposição foi diminuindo sabe, disposição pra estudar, criar, gosto muito de criar sinto muita falta, trabalho como arte educadora de grafite, sempre trabalhei com grafite tipo desenhos ilustrações e de uma hora pra outra esse regime CLT mudou assim, eu tenho regras, horários, demandas, prazos, hierarquias no trabalho,

compromisso também mais pautados e eu confesso que dei uma estranhada no começo, mas é isso é uma renda que eu consigo comprar material, ter o mínimo de estabilidade financeira para arcar com os gastos que eu quero ter e que eu preciso ter e seguindo assim o fluxo né

Entrevistadora: E nesse meio tempo, ao longo da semana em algum momento consegue realizar alguma atividade fora de casa, algum espaço cultural como mencionou ou outros?

Entrevistada: Olha, espaços culturais tá bem difícil geralmente eu vou aos finais de semana, que é quando eu consigo me organizar melhor saber o que eu quero ver e enfim aproximar, depois que eu fui acometida por algumas doenças assim eu percebi que tava vivendo muito no automático e menos pra mim, aí eu comecei a fazer aula de Taekwondo, não sei se você percebeu quando a gente desceu a rua minha um prédio assim gigante com umas pinturas, quando a gente voltar podemos voltar por lá e eu te mostro, aí comecei a fazer essas aulas e tô com um pouquinho mais com qualidade de vida, disposição, produção de serotonina que é difícil importantíssimo, e morar sozinha é um processo muito solitário, tipo não que você somente escolha viver com sua solidão, sua própria presença é ótimo eu não tenho que dar satisfação ou comprar nada que exija muito de mim, como quando eu morava por exemplo com mais pessoas, mas é ao mesmo tempo percebo que esse processo de estar solitário me coloca várias linhas de pensamento, desde pensar eu quero durante muito tempo ficar num regime CLT, só pelos benefícios que ele pode me trazer no caso financeiramente, num auxílio médico, tudo mais, auxílio refeição etc. ou eu quero ter uma possibilidade mais ampla de fazer o que eu quero na hora que eu quero sem seguir essa regra capitalista, de todo dia bater ponto e voltar isso porque minha jornada de trabalho é muito suave, tranquila mesmo entro 13 horas e saio às 17 horas então tipo é tranquilo, não tenho que ficar o dia inteiro sentada fazendo planilha nem nada de coisas cansativas sabe, mas ainda sim é um cansaço assim eu saí de uma zona de conforto e ir pra uma outra que exige essa frequência sua me sinto desestimulado assim, mas é uma coisa que eu planejo a longo prazo, eu não quero ficar o tempo inteiro em São Paulo, não quero virar não é virar mas é voltar a morar e conviver com a ideia de São Paulo, pra sempre sabe. Eu não quero vivenciar o caos de São Paulo para sempre sabe.

Entrevistadora: Em qual período você faz o taekwondo?

Entrevistada: Eu faço realmente nos dias que eu tô de folga que é segunda quarta e sexta, eu faço sempre a noite tipo as 20 horas às 21 horas 30 minutos no máximo até às 22 horas, e como é do lado de casa me sinto muito tranquila pra tipo me planejar bem, e tem funcionado bem porque eu pego o dia inteiro pra trampo fazer o que preciso e a noite é a finalização do dia assim, eu luto volto pra casa, tomo um banho, como e durmo sabe, é mais tranquilo.

Entrevistadora: E como é sua experiência no transporte público, o Monotrilho, Metrô, o Ônibus que você pega?

Entrevistada: Ah, a minha experiência pessoal ela oscila muito porque aqui no Monotrilho eu me sinto um pouco mais disposta a fazer esse trajeto porque é um sistema de transporte no alto, eu consigo ver a cidade, consigo ver o céu, o clima como tá, apesar de às vezes me sentir um pouco incomodada irritada com esse fluxo de coisas, essa coisa massacrante que é as horas de trabalho e aí aqui eu acho que é mais tranquilo pra mim, consigo levar mais numa boa. E chegando no Metrô da Linha Azul já muda assim, porque o Metrô é totalmente subterrâneo, eu não consigo ver nada tenho a sensação de tá dentro da terra caminhando, sem luz natural, você não vê nada lá fora só vê propaganda e aí isso já me causa angústia, eu percebo o quanto fico angustiada sabe emocionalmente assim do tipo parece que nunca chega, eu fico ansiosa dentro do Metrô é um espaço gelado, me irrita muito mais do que o simples fato de ter que lidar com essas precariedade do transporte e aí quando pega a perua lá no Tucuruvi é mais tranquilo pra mim, porque chegou no Tucuruvi eu saio tem esse trajeto de passar pelo Shopping que é uma coisa que me dá uma vertigem, porque Tucuruvi e Shopping são integrados a estação, mas aí quando eu chego na perua já sai já

vou olhando pro Jova, o caminho até lá e fico tranquila. Na volta é a mesma sensação, mesmo sentimento de putz ter que encarar se eu não me engano é quase uma hora de trajeto entre as Linhas Azul e Verde assim, e aqui são 20 minutos 30 minutos para chegar em casa sabe, então a minha relação é meio repele assim sabe.

Entrevistadora: E você acredita que por conta dessas mudanças nos modais, de não conseguir ver a paisagem seu desgaste cotidiano emocional e físico maior do que o cansaço de trabalhar interfere bastante?

Entrevistada: Acho que sim, claro que no trabalho exige muito assim mentalmente é muita vivência, muita criança, muito jovem, é muitas relações diversas e cansa mentalmente real e física também nessa locomoção da cidade, mas eu acho que o transporte em si me dá uma quebrada no emocional assim e não sei assim pra mim me deixa muito mal humorada, acho que é o principal local de mal humor é o transporte público infelizmente assim, e isso não acontece nos dias que eu tô de folga por exemplo e preciso me deslocar na cidade, e geralmente ou e faço um trajeto ao contrário pego ônibus na Mateo Bei, e aí chego em outra linha olhando a paisagem, ouvindo um som.

Entrevistadora: Quando você pega ônibus na Mateo Bei vai para Linha Vermelha?

Entrevistada: Isso, ou eu vou ora Itaquera ou eu pego um ônibus direto pra onde eu preciso ir tipo “ai eu preciso ir pro Tatuapé então tem ônibus direto, Carrão” daí eu sinto que não é tão desgastante assim, percebi que é realmente uma questão pessoal, tipo luz ambiente estar debaixo da terra, muita gente, muita comunicação paralela aí não dá.

Entrevistadora: Nesse tempo que você está no transporte público você faz alguma atividade, ouve música, lê livros, como você passa esse tempo?

Entrevistada: Eu escuto muita música, atualmente eu quebrei meu fone então eu acho que tô numa semana bem triste e eu fico putz que chato, mas eu sempre levo uns livros dentro da bolsa tô até pra terminar um aqui, eu gosto de ou ouvir música ou ler, já tentei desenhar mas eu me sinto um pouco retraída, mas eu fico na leitura e música mesmo e observando tudo, fazendo amizade às vezes, o pessoal senta do lado aí você vai trocando ideia e quando vai perceber já tá trocando ideia 1 hora de trajeto sabe.

Entrevistadora: Então você tem esse costume de conversar com as pessoas?

Entrevistada: Tenho, eu falo demais assim né, então tipo assim pessoa às vezes a pessoa tá falando alguma coisa e percebe que ela direcionou aquela que tava conversando mas pra tudo que ouviu aí se eu acho que concordasse acho que bate com as minhas ideias eu comento e aí você vai trocando uma ideia, então pra mim é tranquilo eu converso tranquilamente assim, as pessoas a pessoa dá pra ver que eu tô com fone e ela conversa comigo e fico o tempo inteiro o trajeto inteiro conversando, dialogando

Entrevistadora: E isso te incomoda de alguma forma?

Entrevistada: Só nos dias que estou particularmente bem afetada, bem indisposta para me comunicar são dias mais difíceis assim, é como se eu não conseguisse suportar minha própria presença e a de ninguém aí fica aquele espaço mais cansativo mesmo, botar o fone fechar a cara literalmente fechar a cara e não querer dialogar com ninguém, mas em geral não, rola bastante conversa.

Entrevistadora: Você costuma utilizar outros meios de modais, como a bicicleta que você tem em casa.

Entrevistada: Tenho, eu estou bem parada tipo deu uns probleminhas aí já desanimou assim, mas a bicicleta nem é minha é do meu pai meio que ele foi proibido pelo médico de andar, estava machucando a coluna

dele aí eu falei meu vou pegar para mim então, aí levei pra casa andei por um tempo, uns trajetos assim, mas depois parei. E aí de carro assim muito raramente, ou é Uber que eu preciso pegar ou meu pai que vai me buscar em casa para a gente fazer um role, alguma coisa assim, mas tirando isso só transporte público mesmo

Entrevistadora: E caminhada, só pelo bairro?

Entrevistada: Só pelo bairro, eu raramente assim faço caminhadas para ir até um lugar específico, só quando preciso mesmo quando eu vejo que é pelas redondezas aí eu não poupo esforço, coloco meu tênis e vou, mas quando é trajetos maiores assim é Metrô e ônibus sempre.

Entrevistadora: Quais atividades você costuma fazer pelo bairro, se locomovendo pelo bairro quais são mais presentes?

Entrevistada: Cara, eu vou muito cortar o cabelo com um amigo cabeleireiro que fiz no bairro, então eu faço o trajeto o mesmo que a gente fez pra ir no Monotrilho, mas uma rua antes eu faço o trajeto, às vezes eu vou ver minhas amigas que eu fiz enquanto estava fora de São Paulo e aí elas são de São Mateus, então geralmente eu vou até elas visita-las passar uma tarde, vou pro taekwondo, vou no mercado para consumo, é tipo geralmente quando preciso fazer compra do mês assim aí eu locomovo de casa até o ASSAÍ também no atacadão que tem lá e só assim, as vezes bem às vezes eu saio pra poder comprar uma pizza ou só dar uma voltinha mesmo mas é bem raro mesmo.

Entrevistadora: Quando você está pelo bairro como se sente? No quesito segurança, quais são suas impressões?

Entrevistada: Eu me sinto bem em casa, tipo quando eu encontrei essa casa aqui em São Mateus foi uma surpresa porque até então eu não tinha isso, porque a vivência em Bauru foi bem diferente pra mim eu tive a possibilidade de vivenciar o mínimo dos benefícios sei lá, de uma classe média então uma cidade com outras aspecto geográfico de organização e tal, então ali eu andava sozinha a qualquer momento sem problema nenhum porque não tinha esse perigo sendo mulher, não tinha tanto esse perigo. Aqui eu me sinto um pouco mais ameaçada pelos manos que passam na rua tipo com caro e assobiam param, e aí próximo de casa virou um ponto de prostituição e aí sempre quando a gente passa ali os caras não podem ser nenhuma mulher que eles buzina encham o saco, já teve um caso que o cara passou do meu lado bem devagarinho e aí eu percebi e isso já era de madrugada e enfim passei aquele susto, mas ele foi embora, enfim em relação a momentos mais tardios 1 hora da manhã né e acho que em qualquer espaços pra mulheres acabam se tornando meio nocivo, mas esse bairro é muito tranquilo eu não escuto tanta interferência de fora é fui muito bem acolhida pelos moradores de lá, os vizinhos as pessoas que trocam ideia comigo, conversam comigo aquela coisa super bairro e super afetuosa, porque a maioria desses vizinhos vizinhas são mulheres também mulheres pretas e elas sabem que eu moro sozinha e elas fazem uma manutenção de cuidado comigo mesmo, quando chega alguma coisa sei lá pelos correios pra mim, a **Joana** não tá vou pegar olha **Joana**, olha **Joana** vem aqui qualquer dia desses tô vendendo umas roupinhas aqui ver o bazar da gente da igreja, fortalecer esse corre deles também, comprando frutas que eles mesmo revendem, roupas, trocar uma ideia desabafando sobre nossos incômodos com a imobiliária então eu me sinto bem tranquila assim, é um bairro que eu me encontrei muito me sinto em casa porque é muito semelhante com **Cidade Tiradentes** onde eu conheço é bem mais tranquilo inclusive

Entrevistadora: É algo que queria perguntar: como você vê essa relação e diferença/semelhanças entre Cidade Tiradentes e São Mateus? O que você identifica?

Entrevistada: Eu identifico assim, é no caso de voltar de madrugada pra casa eu não sentia tanto medo não sei se era pela idade, anterior a esse processo de pandemia mas na Cidade Tiradentes eu voltava tipo 3h da manhã a pé pra casa tranquilamente, se você via alguém na rua passava te dava um boa noite e cabo

não sei eu me sentia muito mais tranquila, acho que o fato de já ter nascido ali me colocou num local de experiência um pouco mais ligeiro assim, eu sabia por onde andar, por onde não andar, qual horário andar ou não, qual o melhor trajeto para voltar pra casa, qual o melhor horário, eu conseguia avisar alguém que eu tava chegando e a pessoa me esperava é fora isso também, a diferença que eu vejo é tipo do agito ali em São Mateus eu vejo que tem um agito legal, mas na Tiradentes é o tempo inteiro, eu não vejo a galera parando assim, é rolê, é festa, é baile é não sei o que é isso, é centro cultural é não sei o que é muito coisa. E ali em São Mateus, como é um centro mais comercial pelo menos na região onde eu tô deu 19h 20h da noite você não vê mais ninguém, você vê trabalhador voltando pra casa e aí dentro dos bairros são poucas movimentações você vê até certo horário, e lá na Cidade Tiradentes não era tipo 22h 23h 00h a gente na rua, e criança e carro em movimento e aí aqui eu sinto um pouco mais de falta disso assim, mas tô aprendendo a me adaptar porque Bauru era tipo vazio, tinha nada mas aqui eu acho que essa é a principal falta assim.

Entrevistadora: Você passou quanto tempo em Bauru?

Entrevistada: Eu passei, foram 4 anos

Entrevistadora: Você era da Universidade Estadual Paulista (UNESP)?

Entrevistada: Sim, era de lá ainda estou merda ainda estou presa a este lugar abençoado (risos) mas em breve finalizar também.

Entrevistadora: É muito interessante o que você disse, pois fez me lembrar da fala de outro colaborador de Cidade Tiradentes, que realizei o percurso com ele e disse que pra ele a Cidade Tiradentes era o Centro, porque daqui emana a energia dele e de tudo que ele conhecia, era o ponto de referência, assim como dessa mudança, depois podemos falar sobre isso que é a diferença no sentir ao sair, por exemplo, Cidade São Mateus ou Cidade Tiradentes pro Jaçanã, pois dentro desse percurso tem uma diferença na paisagem, nas pessoas, e ele relatou como se sentia falta do movimento, olhar afetuoso das pessoas, porque onde ele tava enxergava muita hostilidade, é interessante de ver como no percurso você consegue ver essas mudanças e diferença.

Entrevistada: Eu, agora a gente vai descer as escadas e eu consigo falar um pouco melhor sobre isso porque é um ponto muito crucial, que existe uma grande diferença, por exemplo, vamos supor nas quebradas das periferias tipo para conhecer o Jova Rural realmente tem um aspecto rural tipo, é totalmente diferente o território do Tucuruvi e Jaçanã é muito íngreme é muita subida e descida e aí você vai perceber um pouco como é a paisagem principalmente

Entrevistadora: Troca de modal Monotrilho Linha Prata e Metrô Linha Verde

Entrevistada: E aqui lota quando dá um horário assim, isso aqui fica putz abarrotado de gente

Entrevistadora: Agora está tranquilo?

Entrevistada: agora o que fica um pouquinho cheinho é o Metrô lá em baixo, mas aí eu prefiro esperar vou sentadinha tranquila assim também, e é isso é uma massa de gente atrasada com pressa estressada e aí meu qualquer coisinha já é motivo, e é isso que eu tô tentando acostumar de novo sabe, tipo tava até trocando uma ideia com minha terapeuta/psicóloga que tipo o quanto esse aspecto das relações com as pessoas no transporte público é muito estressante na capital de São Paulo, muito a galera fica numa pilha todo dia você vê ou alguém muito estressado, numa pressa, gesticulação assim a corporalidade irritada assim, sabe, cansada a galera ta massacrada de cansaíra mesmo, é uma coisa que eu fico brisando muito é os pontos de doce que tem aqui das estações é como de o açúcar fosse o gás, ta muito cansada e aqui tem vários pontos de doce, de bolo, bolacha, bala, eu percebi que aqui tem bastante assim **[Vila Prudente]**

é aqui tem bastante, no Tucuruvi eu vejo mais coisas rápidas, lanches mas aqui eu fico pensando caraca porque a galera só pensa em doce né, e você vê a tarde aqui lota, é fila pra comprar doce comprar açúcar sabe que é uma coisa que me preocupa muita sabe como a gente vai é ajustando nossa própria saúde com o transporte público, porque às vezes você não tem tempo pra cozinhar, pra pode ser alimentar de uma maneira um pouco mais saudável, eficiente para sua vida e o único momento que você sempre fome vai lá e come um doce, um açucarzinho um doce pra poder lidar com o dia.

Entrevistada: Mas, a relação que eu ia te falar sobre as quebradas assim eu não sinto hostilidade lá no Jova Rural porque eu vou de uma periferia a outra, então lá eu tô de frente com realidades muito próximas as minhas e com o mesmo ambiente que eu já vivo e tenho dado aula, por exemplo, então eu não tipo assim não sinto tanta hostilidade por exemplo se eu trabalhasse na Faria Lima, numa Linha Amarela, num lugar com uma condição social extremamente taxada sabe galera de nariz em pé e tal. Eu acredito que tenha sido muita sorte de ter conseguido trampar em outro campo periférico porque Jova Rural, a Fábrica é muito aberta é o primeiro local de trabalho com o mínimo de afetividade que eu já vivenciei na minha vida assim, pra você ter uma ideia, antes de sair de São Paulo eu trabalhei na Mooca eu era foi meu primeiro trabalho de carteira assinada de tipo de bico e trabalho informal, nunca tive benefícios com nada nenhum trabalho fixo, aí eu consegui um trampo de monitora de cães na Mooca, trabalhava num PetShop DayCare, que é tipo uma creche voltada para cachorro e isso porque a Mooca ainda é considerada Zona Leste, mas assim cenário de gente de relações interpessoais eram muito muito nocivo para cabeça, primeiro que eu não ganhava nem um salário mínimo e eu tinha um trabalho extremamente exaustivo, precarizado real, abusivo, insalubre, é segunda porque o ambiente não era receptivo eu chegava no bairro eu ia a pé da estação até o local de serviço né, aí você já sentia a diferença nos olhares, tinham lojas que eu entrava não era atendida tinha que pedir atendimento, tinha acabado de chegar alguém na sua grande maioria branca ali do bairro e já era atendida na hora, e aí a pessoa que eu transparecia já não recebia esse tipo de tratamento, e o auge pra mim nesse trabalho foi quando me acusaram de roubo mano, aí eu entendi tudo assim, eram pessoas que não me estimularam a estudar procurar um futuro, que sempre me viam estudando no horário de intervalo, eu tinha um intervalo de 15 minutos trabalhava sozinha praticamente tinha umas meninas que trabalharam só um período depois iam embora, e aí tinha 15 minutos pra poder comer aí eu comia o que bolacha de água e sal, só com manteiga e café não me sustentava assim tinha muita fome e estresse e passava muito tempo assim, com muitas cães fazendo tudo, eu era caixa eu era adestradora, eu era da parte da faxina, da parte de abrir e fechar a própria empresa das minhas chefes fazia tudo assim, e eu ganhava sei lá 600 reais, e um dia elas me pegaram estudando eu tava com minhas provas da ETEC que eu tinha impresso e aí eu falei ah vou começar a estudar para vestibulinho da ETEC, fazer um curso técnico, porque eu tinha desistido da faculdade tava a três anos tentando, não conseguia passar tava sem grana e eu topei esse trabalho porque eu tava num processo de pagar as medicações da minha avó, que estava com câncer muito avançado então eu aceitei qualquer trabalho eu fui sabe e aí chegando lá fui vendo esse cenário beleza, e onde essas chefes me pegaram estudando né tipo acho que eu deveria ta comendo passado uns 20 minutos sei lá e elas me viram e falaram assim, não pago pra ficar aqui dentro folheando suas coisas estudando, porque a gente precisa de você lá fora não sei o que não sei o que, e eu tinha acabado de deixar tudo pronto, os cachorros tinham comido, tinha feito coco, descansados, os cachorros comiam arroz integral com cenoura e salmão, em quando a gente comia bolacha de água e sal sabe, a gente não tinha nem água no espaço do refeitório, a gente tinha que levar ou comprar garrafas de água pra ir tomando e dividindo entre a gente funcionárias, as próprias donas tinham três cães dos quais elas não cuidavam, e aí foi esse cenário assim caótico, turbulento. E aí, até que teve um dia elas fizeram um pagamento um pouco antecipado assim do nosso salário, eu fechei a firma fui embora, eu ficava pra fechar também e aí na mesma noite, elas voltavam a noite pra dormir no espaço os maridos delas enfim, aí no dia que eu saí de lá fui pra casa recebi uma mensagem da minha chefe e ela perguntou assim “**Nome**, tá faltando R\$50 reais aqui no nosso caixa, você por acaso pegou?” Aí eu falei “Adriana, eu acabei de receber meu salário hoje porque eu iria pegar R\$50 reais no caixa, né?” aí ela falou que porque eu fui a única e a última a mexer nesse local, e aí pra bom entendedor meio frase pronta já basta, e aí foi um ambiente assim que me colocou justamente nesse estado de revolta mano, eu vou sair daqui e nunca mais vou trabalhar

CLT na minha vida sabe, por medo mesmo dessa experiência que foi tão ruim e aí anos depois surgiu esse oportunidade da Fábrica e mano hoje em dia é uma coisa que eu fico até besta de trabalhar assim, pelo espaço de acolhimento, mesmo que eu faço um trajeto de 2 horas tá compensando muito você minimamente é tratada com dignidade ali dente, tem um espaço de tempo pra comer me planejar, falar sobre meus incômodos, opinar, discordar sem parecer rude ou agressiva como elas me taxavam então nossa tá sendo um ambiente muito mais saudável pra me dispor a sair de casa, transitar por 2 horas encarar 2hs de transporte público nas precariedades que lhe oferece pra mim no campo pessoal e tá desenrolando, é um espaço muito afetuoso.

DURANTE O PERCURSO ACOMPANHADO, POR SER UMA DISTÂNCIA MUITO GRANDE EM RELAÇÃO ATÉ PARA MIM COMO PESQUISADORA E MORADORA DA PERIFERIA, ACOMPANHEI TAMBÉM A COLABORADORA DURANTE SEU HORÁRIO DE TRABALHO, ASSISTINDO SUA AULA MINISTRADA PARA ADOLESCENTES DA COMUNIDADE DA JOVA RURAL

DURANTE O PERCURSO TIVEMOS BASTANTE INTERFERÊNCIAS NO ÁUDIO POR CONTA DOS RUÍDOS, CONVERSAS PARALELAS, VENDEDORES AMBULANTES.

Entrevistada: Essa é minha experiência, mulher. hoje em dia está mais tranquilo assim, mas de boa.

Entrevistadora: E o seu trabalho é na área que você está se formando, né acho que faz uma diferença gritante na autonomia do seu próprio trabalho.

Entrevistada: Sim, total. e é tudo uma equipe que pensa em estruturar uma equipe para organizar outras equipes dentro da equipe inteira sabe, então tipo uma equipe própria para arte, articulação, produção, imprimir coisas, pra fazer organizações, professores, auxiliares, tem tipo os monitores nossa tipo são várias categorias que se ajudam sabe, se complementam então ninguém fica sobrecarregado com nada além das próprias demandas no trabalho que tem o próprio trabalho que é meio assim, mas é tranquilo.

Entrevistadora: Há quanto tempo que você está trabalhando lá?

Entrevistada: um pouco mais de um ano, faz agora em fevereiro eu entrei durante a pandemia, foi nossa tipo um bem querer muito bem vindo, comecei em 2021 em fevereiro de 2021 na semana do meu aniversário, recebi como é que fala a mensagem né olha foi aprovada pode vir e tal, mas era em modo online, como a gente tava com uma demanda de covid muito alta a gente precisou trabalhar online assim, e a gente ficou online 6 meses um semestre inteiro assim só online aí no segundo semestre a gente tá voltando híbrido, metade presencial metade online, aí eu dia eu ia presencial e no outro dava aula online para CCA, que era da Zona Norte também, hoje nossa aula é com o CCA também, terça feira é os alunos da Fábrica, agora a gente unificou né mas antes eram os alunos da Fábrica na terça e os alunos do CCA na quinta, agora que unificou a gente segue normal mas o CCA só pode ir na quinta-feira mesmo.

Entrevistadora: No CCA a faixa de idade é criança, pré-adolescente?

Entrevistada: É eles já são adolescentes, tem por volta dos seus 14/15 anos, aí já é um pubescente dá pra trabalhar melhor outras questões mais aprofundadas, ainda ano passado foi um público mais infantil de 5 a 10 anos 11 no máximo, era bem diferente também criança é aquela coisa né 320 ligadinho.

Entrevistadora: Você almoça lá?

Entrevistada: É aí eu levo o almoço e como lá no refeitório, a gente também faz uma pausa pro lanche dentre as aulas, depois retoma de novo, mas é bem tranquilo, eu saio mais cedo de casa exatamente pra isso, eu até poderia almoçar em casa né me preparar é só chegar no horário, mas eu prefiro levar o almoço mesmo, porque eu até interajo mais com o pessoal de lá.

Entrevistadora: Alguma vez já houve algum imprevisto no transporte que fez você perder o horário, você vai mais cedo para interagir com as pessoas, ou também para não acontecer imprevisto que atrase seu percurso?

Entrevistada: Cara, eu saio mais cedo pra não pegar esses imprevistos porque acontece muito **[durante esse trecho ouvimos ruídos muito fortes do metrô, e a colaboradora comentou sobre]** aí isso daqui que me dá surto, mas já aconteceu assim deu, não aconteceu de eu chegar atrasada mas em cima da hora, e não consegui almoçar por exemplo, aí eu percebi que o ritmo da aula foi diferente a reunião que a gente faz, de terça feira a gente faz uma reunião pedagógica antes da aula, então a gente entra na reunião às 13:00 e 14:00 já pula pra sala, aí de quinta feira é o dia mais tranquilo porque eu chego lá por volta de 12:00/12:30 no máximo, almoço um pouquinho rápido também aí 13:00 eu bato meu ponto pego as chaves e desço pra sala, mas já prevendo a possibilidade de atrasar por algum imprevista eu já me preparo, não vou sair mais cedo real e como é mais longe eu até tentei me programar pra sair um pouco mais tarde, sei lá almoçar às 10:00/11:00 da manhã mas eu tenho um horário cronológico bem diferente assim, aí eu prefiro esperar e chego mais cedo real

Entrevistadora: Vamos descer na Ana Rosa?

Entrevistada: Sim, desço aqui pra não descer no Paraíso, mas aí não gosto de descer no Paraíso porque é muito pra baixo também, e aí acho que sempre é mais cheia, aí prefiro parar aqui porque vou sentadinha também.

Entrevistadora: Aqui realmente muda, a estação é mais escura.

Entrevistada: Aí lá em casa tem luz branca, e eu tenho um probleminha com luz branca, assim porque parece que eu fico meio triste assim é o dia inteiro é só isso parece que você só vê paredão concreto putz é bem esquisito aqui, não gosto não acho bem feio.

Entrevistadora: E nesse percurso que você faz alguns pontos você conhece, ou só são pontos de passagem, como, por exemplo, aqui Ana Rosa que você faz baldeação conhece o entorno ou outras estações, ou é só passagem?

Entrevistada: Tem alguns pontos que eu conheço, lá em São Mateus além de São Mateus tem Fazenda da Juta, Sapopemba, no Jardim Planalto e o Oratório que eu conheço e Vila Prudente também, eu conheço já passei por ali e aqui Linha Verde acho que só Ana Rosa aqui já fui num restaurante aqui próximo assim, Paraíso também já fui, Vergueiro por causa do Centro Cultural, tem a Linha da Consolação, Paulista essas linhas mais comuns de espaços culturais eventos assim, aí eu fui bastante mas a maioria dos lugares assim os trajetos eu não conheço a Linha Azul eu conheço Tucuruvi, conheço é um pouquinho do Jabaquara, um pouquinho do Jardim São Paulo, Santana, Portuguesa-Tietê, a Sé a famosa Sé e só que eu me lembre é só, as demais assim que tem eu nunca desci eu nunca fui, mas é porque vários circuitos de grafitti que a gente vai trabalhando geralmente é numa quebrada muito longe e a gente vai fazendo o trajeto e vai conhecendo sabe, dá pra conhecer assim.

Entrevistadora: Em outros lugares como a Zona Sul, Zona Oeste você costuma frequentar?

Entrevistada: Meu, eu conheço muito pouco Zona Sul, muito pouco mais das vezes que eu já fui foram só pra trabalho mesmo, que envolviam grafitti ou no máximo uma entrevista de emprego não são locais que eu frequento até costumava a falar com o Franz **[nome fictício de amigo em comum]** que eu fico só na quebradinha mesmo, é tipo raramente eu saio, quando saio vou pro centro que é meio termo sei que eu posso voltar no horário um pouco mais limite sem perder meu ônibus o Monotrilho, né e aí até dá mas putz

Zona Sul, extremo Norte também acabo não indo, a Linha Vermelha eu conheço mais conheço tudo, dá pra ir e voltar assim sem problemas sabe, as demais não é uma dificuldade maior sabe.

TERMINAL TUCURUVI

Entrevistada: Aqui é o ponto de ônibus que é a última condução que eu pego para poder Jova

Entrevistadora: Qual ônibus você pega?

Entrevistada: Eu pego o único ônibus específico que sobe lá pra essa comunidade que é o ônibus Jova Rural, ele já tá lá inclusive, mas acho que tá lotado já.

Entrevistadora: Quanto tempo demora para fazer o percurso do Terminal até a Fábrica?

Entrevistada: Ele leva acho que uns 20 minutinhos, ou até um pouquinho mais assim, realmente chego às 12 horas e 40 minutos lá meu colega de trabalho. Está lotado né, e não é assim.

Entrevistada: Essa é a parte de baixo assim da região e agora a gente vai começar a subir o morro, que é onde já começa o Jova Rural.

Entrevistadora: E o ônibus assim é bem movimentado como tá agora?

Entrevistada: Olha hoje tá bastante, geralmente não é não, assim é meio cheinho mesmo mas muita gente assim não é não. Aqui é o CEU, você vê a discrepância de moradia várias coisas, o bom que agora recentemente eles receberam a UBS, antes não tinha UBS aqui se eu não me engano ela demorou uns 7 anos para ser concluída e aí o pessoal vivia tipo aqui no alto do morrão sem acesso, escola, fábrica, nada assim.

Entrevistadora: Mas a ocupação não é recente?

Entrevistada: Não, já é uma ocupação se eu não me engano que aconteceu em 2010/2013, mas posso tá enganada também mas é uma ocupação bem antiga já, um dos funcionários da Fábrica, que é um dos mais antigos assim ele mora aqui dentro, aqui em cima e ele comentou que ele viu o processo de construção da Fábrica né e tal, e quanto isso foi mudando e hoje ele é professor lá dentro, maior legal, ele via a construção da Fábrica da janela da casa dele, e aí hoje ele tá aula de iniciação artística pros menorzinhos,

Entrevistada: Aqui é cada vez mais subindo e aí você vai ver a paisagem gigante né velho. Esse trajeto que a gente faz de descer do ponto até a Fábrica, é iluminado ou não? **[diálogo com o colega de trabalho que estava na mesma condição que nós]**, de noite a gente consegue um táxi, os educadores, o táxi às vezes demora.

Entrevistada: Já é aqui, agora vamos descer e fazer um trajetinho a pé

PERCURSO URBANO ACOMPANHADO DE VOLTA PARA A CASA EM SÃO MATEUS

Entrevistada: Aqui é aquela paisagem que eu te falei, gente pior escolha de roupa hoje achei que seria maior climinha menos

Entrevistadora: Pelo menos aqui não choveu

Entrevistada: É verdade hoje de manhã choveu lá em São Mateus

Entrevistadora: Não

Entrevistada: Esse é o Vini do ateliê de violão e cordas uma coisa assim, entrou uma galera novo na agora do ano de 2019 pra cá e agora uns de 2022 ta só crescendo

Entrevistadora: É bom porque tem bastante atividades

Entrevistada: É legal mano, nossa, tipo a maneira como a Fábrica é pensada para ter aulas é muito admirável eu gosto muito, é isso agora a gente pega o mesmo ônibus voltando mesmo trajeto fechado 2 horas

Entrevistadora: É cravado mesmo 2 horas

Entrevistada: É cravado 2 horinhas, brincando e meu ainda bem que é tipo só esses dois dias porque nossa eu não ia aguentar eu já ia meio que desistir assim, porra cancela é foda

Entrevistadora: Todo dia é cansativo mesmo esse percurso

Entrevistada: Eu faço esse trajeto nesses dois dias e ainda fico meio com a cabeça meio zonha assim meio bamba, e aí fico pensando caramba se fosse segunda a sexta segunda a sábado putz, eu tenho uma amiga que faz esse trajeto bem parecido assim ela trabalha na Santa Cecília e ela mora lá na Fazenda da Juta fazendinha é um rolê, se eu não me engano até a Santa Cecília é 1 hora e meia, 1 hora e 40 minutos lá da onde a gente tá

Entrevistadora: Sim, isso mesmo. é nesse ponto aqui? Nossa tá calor demais hoje

Entrevistada: Você tá sentindo calor também, eu tô me concentrando pra não suar mais do que eu to suando

Entrevistadora: E ainda com a mochila fica mais quente

Entrevistadora: E aí a perua que a gente pega agora, que é a mesmo da ida ela volta mais cheia ou vazia?

Entrevistada: De vezes em quando ela volta preenchidos, mas volta vazia sim como a gente já tá no horário de pico as peruas de lá pra cá que vem mais cheias e aí é bem puxado, a gente vai chegar no terminal você vai ver o tanto de gente as filas dão voltas assim

Entrevistadora: Esse horário não dá conta

Entrevistada: É muito cheio, o famoso horário de pico é bem complicado na Leste também quando a gente vai voltando. Você já percebeu já isso, nossa é um terror dependendo do dia eu vou até mais devagar pra tentar pegar a fila menos e tentar ir sentada, tem dia que eu tô tão cansada quero ir já embora e já entrou mesmo eu encosto naquela parte do Monotrilho do carro, nem sei como é o nome daquilo próximo da sanfona e fico ali sentadinha, não pode né, mas fico

Entrevistadora: Se não tem lugar

Entrevistada: É, vou fazer o que? igual no trem é o mesmo jeito e eles têm a coragem de colocar a mensagem lá não sente no vão e chão do trem porque você pode atrapalhar não sei o que, atrapalhar o que que vai atrapalhar está todo mundo amarrotado aqui dentro

DURANTE A ESPERA NO PONTO A COLABORADORA ENCONTROU ALGUNS COLEGAS DE TRABALHO

EMBARQUE NO ÔNIBUS EM JOVA RURAL

Entrevistadora: Está fresquinho aqui!

Entrevistadora: Todo mundo na Fábrica tem a mesma carga horária que você os educadores?

Entrevistada: Acho que os educadores sim, tirando alguns educadores que tem mais de um ateliê, ou ateliê e trilha é aí eles tem uma carga horária maior, tem educador que é tem ateliê hoje e tem sábado, por exemplo, aí fica terça, quinta e sábado aí tem outros que é quarta, sexta e sábado

Entrevistadora: Sempre intercalando os dias

Entrevistada: Isso, a Fábrica não abre de segunda-feira, mas alguns funcionários trabalham de segunda-feira e aí fica nisso assim nessa divisão zinha e nas férias seja no meio do ano ou no final do ano a gente sempre faz oficina aí a gente, esse ano eu não sei como vai ser mas os outros anos foram oficinas virtuais mesmo e aí é isso

Entrevistadora: Aqui é muito morro

Entrevistada: Nossa, o Tucuruvi inteiro é feito de morros eu acho que a palavra Tucuruvi deve ser isso morros um monte de morros

Entrevistadora: Imagina ter que subir tudo isso

Entrevistada: E a galera subia, porque antes não tinha o transporte é muito grande é igual lá na Cidade Tiradentes onde eu morava no Barro Branco pra você chegar lá tem a Castro Alves e ainda tem que subir o morro do Barro Branco

Entrevistadora: O morro de Barro Branco é um que você vai subindo que parece até uma estrada

Entrevistada: Hm, me pegou agora tem alguma diferença assim em volta?

Entrevistadora: Acho que tem um parque próximo

Entrevistada: A o Parque do Rodeio, isso é ali chamam de Sítio Conceição também, mas eu chamo de Barro Branco aí para cá é o parque que ele toma uma parte do morro e pra cá era onde eu morava que você descendo tudo tem um trecho lá embaixo que você sai no Vila Yolanda, e de lá você cai na estrada do Cambiri que dá acesso a Suzano, Mogi, por aí vai

Entrevistadora: Aí já é para lá de São Paulo extremo, extremo leste

Entrevistada: É o fundão do fundão do fundão, bem mais longe e é uma divisão muito minuta porque tá aqui o Barro Branco a Vila Yolanda rapidão e a estrada

Entrevistadora: É coisa de uma rua

Entrevistada: É, exatamente tem uma avenida lá que sobe entre Barro Branco, Vila Yolanda e Cambiri que é a estrada e essa estrada assim você vai cortando todinha quando você sair acho que a primeira cidade que você sai é, depois de Guaianases é?

Entrevistadora: Ferraz

Entrevistada: É, Ferraz se não me engano aí depois segundo assim, Poá e é bem próximo Cidade Tiradentes e essas outras cidades assim é bem próximo coladinhas, até Cidade Tiradentes tem tamanho de cidade a população muita gente mano, e a própria cidade lá se fomenta sozinha terminal os espaços culturais também, bem da hora

Entrevistadora: E para você pegar condução você tem vale transporte?

Entrevistada: Tenho, eles colocam o vale para a gente tem vale refeição, alimentação também, convênio médico odontológico, e acho que só é só isso mesmo os benefícios assim

Entrevistada: Aí aqui a gente tem o grupo da Fábrica, onde a gente fica articulando disparando avisos e a gente está com o plantão das emoções que é auxílio psicológico pros alunos, pros professores também, para todos os frequentadores e vai acontecendo vamos mandando

Entrevistadora: Importante esse atendimento, ainda mais para crianças e adolescentes nessa faixa etária

Entrevistada: Não entendem as emoções assim, e muitas até acabam tendo essa visão errada do que é ter atendimento psicológico, terapêutico não faz sentido não fazer e a gente vai se aproximando deles assim aos poucos. Tem uma aluna que ela faz uma aula experimental agora na terça-feira pela primeira vez, e ela eu já soube que ela teve algumas dificuldades com outros ateliês e tals, e a gente procura saber aí ela comentou que uma das orientadoras falou que ela que ela não era capaz, só que assim a gente conhece a educadora sabe que ela não faria isso não duvidando da questão dela mas como ela interpretou e falou distorceu uma fala foi bem complicado tem essas dificuldades, e ela é uma aula que exige muita atenção ela chama atenção a todo momento, no primeiro dia de experimento dela uma aula tema assim, aí ela falava o tempo inteiro e falava coisas pra chamar atenção dos alunos sabe e às vezes você começa a perceber que os alunos começam a ficar bobiados que ela sei lá interage e a Adriana chegou na sala aquela que eu te apresente de longe e ela falou “Larissa, você ta gostando desse ateliê?” e ela falou a “tô, ta legal que não sei o que” e falou “hoje é aula teste ta mas se você quiser ficar aqui você avisa pra gente fazer sua inscrição” e ela já trouxe “a porque eu não gostei dali, não gostei de lá” e ela começou a falar mal da educadora pra todo mundo, e foi questões que ela não conseguiu resolver e a Nat até comentou comigo que ela não queria fazer uma série de exercícios que foram propostos para todo mundo e numa fala da Nat falou “olha você precisa se soltar um pouco mais, vamos com calma não precisa também ficar tão retraída, a gente tá num espaço seguro” e aí ela falou para tentar dar uma mexida mais solta e ela não gostou e aí ela confundiu todas as emoções, só que não é o primeiro ateliê ela já veio com essa demanda de não saber lidar como os educadores falam com ela, eles tem muito tato pra falar eles falam a todo momento, e eu pensei mano pra ela tá nessa condição de chamar muito a atenção deve ta acontecendo alguma coisa em casa que ela não ta conseguindo conversar, interagir e a gente ta tentando aos poucos socializar ela de uma maneira mais saudável sem que ela fique puxando assunto falando o dia inteiro e nem conseguir respirar mesmo

Entrevistadora: Ela não precisa disso para as pessoas ouvirem ela

Entrevistada: É, exatamente

Entrevistadora: Mas, é muito normal as crianças até mesmo na escola às vezes que confundem a questão de temperamento ou fazer bagunça e que muitas vezes é falta de atenção quando tem eles param

Entrevistada: No caso dela eu percebo que é muito assim de, que ela já tem 19 anos mas foi uma criança que não teve esse processo de se expressar, e agora na vida adulta ela tenta se aproximar através da chamada de atenção, assim de tipo não sei pontos muito específicos que você pensa mano não tem nada a ver com o que a gente tava conversando a 5 minutos atrás sabe aí você vê que ela não sabe lidar com o silêncio é uma coisa muito inquietante para ela, mas é legal a gente se aproximar disso e minimamente compreender como se dá como se faz esse processo

Entrevistada: Nossa, milagre acho que tá vazia a estação dias atípicos essa estação fica assim geralmente o coisa boa

ESTAÇÃO DE METRÔ TUCURUVI

Entrevistada: Eu tô me sentindo muito mais cansada do que na terça-feira

Entrevistadora: E já está no final da semana praticamente para você

Entrevistada: É aí amanhã já tem estágio de novo para finalizar a semana, e nossa dormir muito essa é minha meta eu só quero dormir

Entrevistada: Esse shopping maravilhoso [referindo-se ao Shopping Tucuruvi interligado ao metrô], mano foi uma sacada muito um jogo muito injusto a pessoa tá indo tramar, voltando do trabalho mó cansada, e indisposta e você é bombardeado por várias luzes, sons e consumo

Entrevistadora: A pessoa nem quer, mas ela já tá dentro

Entrevistada: Já tá mano, e ela vai olhar pra alguma vitrine e falar eu quero isso daqui porque não sei só quero e você só vai

Entrevistadora: E o pior é que você roda o shopping mesmo, não é como se como se fosse uma passagem só você tem que andar dentro mesmo

Entrevistada: É bem grande aqui, e é muito vertical e eu sempre me perdia nas primeiras vezes que vinha aqui nas primeiras semanas nossa me perdia muito aqui dentro, acho que pra nunca dizer que cheguei atrasada porque você me perguntou isso, acho que me perdi uma vez na semana que eu ainda tava conhecendo a Fábrica aí me perdi aqui inclusive, senti as placas de sinalização são bem difíceis ali no *shopping* na real

Entrevistadora: E não dá nem pra perceber por que é tanta coisa, tanta informação

Entrevistada: Um tanto de luz e você fica que lado que é a saída, que lado que é o Terminal qual que é o Terminal I e o Terminal II

Entrevistada: Eu só quero chegar tomar banho e dormir, mas ainda tenho que trabalhar

Entrevistadora: Fora da Fábrica você tem carga horária nos outros dias online

Entrevistada: Tem, tem quando a formação não é feita na Fábrica lembra quando eu levei de uma segunda-feira no mês a gente trabalha ou todo são 20 dias não lembro agora, mas todo mês a gente trabalha uma única segunda-feira o trabalho ela é tipo assim, ele é a formação que acontece na Fábrica então os educadores vão até a Fábrica de manhã e ficam até as 9 horas da manhã até 13 horas da tarde pra fazer formação lá, são formações pedagógicas voltadas para os educadores, analistas e articuladores também e aí todo mês tem um tempo diferente, e tem vezes que a formação é online mas é a formação sede e eles

chamam algum convidado a última foi a Catuche Ribeiro, não sei se você conhece ela é muito zika depois eu te mando e foi maravilhoso. Agora a gente vai ter uma formação dia 21 online também, a gente sempre tem formações online que envolvam a questão de respeito e sociedade, sempre faz formações online com o tema de antirracismo sempre alguns temas antirracistas assim, ou chamar algum convidado e eles vão trocando ideia entre si, trabalhar essa relação que a gente tem

Entrevistada: Tem muitas Joanas [nome fictício] nesse trajeto

Entrevistadora: Falamos sobre minha pesquisa e minha perspectiva para a elaboração do meu trabalho

Entrevistada: Como surgiu essa ideia de acompanhar o cotidiano do pessoal?

Entrevistadora: Então, quando eu comecei o meu projeto de pesquisa eu queria trabalhar com São Mateus, geografia urbana e mobilidade e foi juntando e acabou chegando nessa composição, porque não estudar como se dá às experiências urbanas das pessoas nesses percursos cotidianos, e foi meio uma escadinha até chegar aqui, ler como se dá a experiência nas periferias, trabalhar com os contrastes entre as periferias, pois elas são distintas e na experiência urbana dos sujeito isso também é diferente, porque perpassa por muitas questões no cotidiano e não é nada banal esse percurso de casa-trabalho-casa como você enxerga a cidade é a partir da vivência e nem todo mundo tem a mesma e é igual

Entrevistada: Nossa que da hora, ouvi você falar de uma coisa que eu também vivencio ne só que uma perspectiva de estudo aprofundado de olhar para aquela demanda, nossa é bem foda. Que até então quando a gente vivencia no campo visual, as vezes fico até pensando se não é coisa da minha cabeça se eu tô reclamando demais, ou eu tô cansada demais e não é real assim, que bom que não é uma coisa da minha cabeça você viu como é, mas tem muita diferença a minha mãe esse é um dos motivos que minha mãe e meu pai raramente frequentam esses espaços assim, tipo os espaços que eles vão é Zona Leste que eles ainda tem opção de um carro que é um chevetinho que dá uma rodada, no extremo do extremo leste ainda consegue ir pra outros lugares como eu percorro um Centro Cultural, um Sesc, eles não vão porque é cansativo até de chevetinho é cansativo você se programar pra ir até lá, chega lá tá tudo muito cheio as vezes ou os próprios transporte do nada para pra fazer manutenção no final de semana sabe, porra é tipo gente vivem construindo claro que é uma jornada bem exaustiva, mas vivem construindo diariamente de madrugada porque não pode resolver essas demandas de madrugada, do que você fazer isso no final de semana sabendo que o fluxo acaba sendo um pouco grande também né, mas eu vejo que é tudo muito premeditado sei lá, eu vejo que um lado todo mundo trabalhando e ninguém quer sair realmente a maioria dos trabalhadores não aguentam sair no final de semana, pegar esse mesmo trajeto pra ir na Paulista no IMS vai ser esse mesmo trajeto putz já tá tipo saturado da semana inteira, mas eles pensam nisso mas ao mesmo tempo vejo que é algo meio uma tática, vou fazer no final de semana porque o fluxo é menos e a gente deixa o intervalo bem maior de tempo de espera e baldeação fecha alguma baldeação pro passageiro ter que pagar mais um condução às vezes, lá no Tatuapé e no Brás acho, é não só no Tatuapé em Itaquera também tem uns horários pra baldeação entre trem e metrô, e gente não dá pra ser isso as vezes os compromissos que você precisa ter eles precisam daquela baldeação sabe

Entrevistadora: Isso restringe totalmente o acesso das pessoas, e já tem vários mecanismos que restringe nitidamente, mas isso também, porque se você mora na periferia já tem o horário certo pra chegar porque o ônibus final de semana até 1 hora passou você fica na rua, então assim ainda tem essa restrição pra fazer baldeação

Entrevistada: Exatamente, é muito putz cansativo pensar até nisso é bem difícil

Entrevistadora: E como eu estou fazendo esses percursos estou me colocando como minha própria colaboradora porque eu moro na periferia, aí eu vou na casa de alguém que está no mesmo fluxo que eu e faço o percurso com a pessoa pego a pessoa em casa e deixo e depois eu volto para minha casa

Entrevistada: Eu estava pensando enquanto você falava, como é que é para fazer isso desenrolar. Você sente cansaço quando volta para casa?

Entrevistadora: Uhum, quando volto para casa minha perna tá cansada

Entrevistada: Hoje eu tô me sentindo muito mais cansada que terça, e geralmente quinta-feira é o dia que eu mais de boas, mas tem dias e dias assim e eu queria muito tentar ver um trajeto mais fácil assim, mais próximo mas não tem infelizmente na verdade tem que é por Itaquera só que eu acho que levaria o mesmo tempo e ainda conseguiria pagar mais uma passagem né e eu prefiro não pagar tanta, mas é um processo que mano eu tô voltando a viver tá sendo bem desafiador, porque você passa 4 anos no interior você sabe, você o Franz [nome fictício], eu até comento muito isso com o Franz [nome fictício] porque é outro território

Entrevistada: Eu acho que uma coisa que ainda me coloca muito aqui, ainda me permite que eu esteja aqui é mais os vínculos familiares afetivos assim, que eu posso minimamente ver o pessoal ver a família e tal e conseguir descansar um pouco a cabeça sabe nessa doideira toda, porque se não tivesse eu já tinha ido pra outro lugar assim quando eu fui pra Bauru, agora a gente tava falando sobre caminhar rápido a gente tipo agora faz sentido porque eu andava muito rápido lá muito, e fazia uns trajetos de 30 minutos em 20 minutos em 15 minutos e só na chinelada e lá a gente também por ser uma cidade menor e a gente morava no centro eu e as meninas então a gente conseguia fazer tudo ou qualquer coisa a pé ou de bike e contava uma vez ou outra com ônibus quando não a gente pegar um Uber e também ia, o Uber um Bauru só chegou em 2019 aqui em São Paulo ele chegou o que em 2015, não mentira chegou por aí 2016/2017 em São Paulo lá chegou no finalzinho de 2019. E me deixava puta, porque eu pensava caramba porque isso não chegou aqui, mas é mais um aspecto da urbanidade, mais um aspecto da cidade grande exigir essa urbanização em todos os lugares que nem sabe eu sentia isso em mim, exigia essa urbanização em todos os lugares também mas conhecendo outros territórios fora de São Paulo, nossa os ritmos de vida eram muito diferentes os transportes eram muito diferentes também era bem legal, acho que o trajeto mais o local com o transporte público mais precarizado que eu já vi foi Belém do Pará e Rio de Janeiro, os dois assim tipo nossa os ônibus você falava mano a galera lá em Belém do Pará tem o estado e umas ilhas ali próximo e aí tem uma ilha chamada Ilha do Mosqueiro, não sei se você lembra de um meme que era zé do mosqueiro mike de mosqueiro é um velhinho pretinha cantando ele era de lá já faleceu sofreu um acidente fatal e a galera lembra muito dele pois causa dessa ilha. Pra chegar na Ilha era papo de duas horas, só de ônibus pegando só a BR assim a cidade era atravessada por uma única via só de ir e voltar que é a BR, nossa caótico os transportes têm tudo muito solto então vai passando pelos buracos e outro mundo

Entrevistadora: É outro mundo tanto do cotidiano, mas é muito extenso São Paulo é Grande o Pará é absurdo

Entrevistada: Já teve lugares que a gente não conseguiu encontrar pra conhecer, porque eu tinha ido pra participar de um evento festival de artes e no final das contas deu mó furada, mas como a gente tinha ido de id jovem a gente foi e voltou por 35 reais então assim a gente falou beleza só vamos

Entrevistadora: Foi quanto tempo?

Entrevistada: Foi 3 dias de viagem 3 para ir, e acho que 2,5 para voltar pra ir a gente pegou justamente esse fluxo de trânsito na BR de entrada da cidade, que é a única BR que liga com várias outras pequeninhas assim é nosso foi assim mano, eu passei mal tipo intoxicação alimentar porque eu mesmo fiz coisas ruins pra comer jantar só tristeza, mas às vezes quando eu tô viajando eu tenho que segurar esse instinto paulista assim de andar muito rápido de querer subir escada rolante automaticamente

Entrevistadora: Em qualquer lugar

Entrevistada: Sim, a escada rolante foi feita para você ficar parada

BALDEAÇÃO ESTAÇÃO ANA ROSA LINHA AZUL DO METRÔ

Entrevistada: Nossa tem que se policiar muito para não ficar viajando na batatinha assim, mano você vai no ritmo que não precisa sabe e aí eu comecei esse exercício de começar a ficar parada na escada rolante quando eu voltei pra cá, e mano se eu entro na pilha dos outros não vou poder fazer o que os outros fazem aí eu fui conseguindo assim aos poucos, tem dia que eu subo tem dia que eu subo correndo a milhão não vou negar não tô em processo ainda, mas tô nessa parou calma

Entrevistada: Deu problema na linha aqui está cheio de gente viu que ela estava parando o tempo inteiro, hoje foi um dia de combo viu vai ser ruim justo a Vila Prudente, olha esse dia foi um dia atípico mano tem fila para entrar. Vamos tentar entrar mais para o finalzinho, eu ainda tenho uma leve esperança de tá mais vazio e pode ser o pensamento de outras pessoas e ele pode tá mais cheio que o começo, hoje o plano de chegar 19 horas em casa não dá

Entrevistada: Eu não acredito, meu pai amado

Entrevistada: Parou geral, e está desde a Linha Azul do metrô na Tucuruvi. Já pensou na teoria da conspiração contra o trabalhador brasileiro, nossa não aguento não quinta-feira, acho que eles deveriam avisar nas estações olha estamos com a velocidade reduzida, tem problema aqui foda que eu nunca sei o que pensar assim eu lembro que na Sé antigamente quando eu era mais nova assim, acontecia esses casos do metro para era porque sempre tinha caso de suicídio e aí sempre parar e hoje em dia quando acontece isso eu nunca sei se é problema técnico ou se é um caso desses sabe, porque infelizmente acontece muito

Entrevistadora: Realmente sempre é noticiado algum caso

Entrevistada: Até que tá indo rápido assim, acho que o ideal era a gente ter descido sabe a onde no Paraíso, eu acabei moscando porque quando a gente vem de lá para cá Paraíso vem mais cheio quando é de lá pra cá Ana Rosa tá mais vazio que Paraíso fui percebendo isso também na má sorte, você vai criando as teorias para sua própria desgraça no transporte

Entrevistada: A maioria desce na Chácara Klabin também e faz baldeação com a Rubi lá pro Capão Redondo, nossa outro rolê também eu já fiz uma vez, mano aquela estação ela é louca porque ela vai descendo assim, você vai para um outro país de demorar

Entrevistada: Tamo dentro

Entrevistada: A Chácara Klabin e a Tamanduateí também que vai lá pra Jundiaí são duas, que vai para Santo André também que vai sentido Rio Grande da Serra aí que delícia saudades de lá. Já foi nas cachoeiras de lá? lá de Paranapiacaba, mano vamos marcar um dia pra gente ir porque a gente vive fazendo essas trilhas pra lá, tem um circuito chamada circuito ferradura que é um circuito de sete quedas de cachoeiras, nossa é maravilhoso e a gente fez a última vez lá e foi bem legal e é bem fácil de chegar aí maravilhoso

Entrevistada: Em São Mateus eu percebi que tem uma migração muito grande de povos latinos, principalmente bolivianos e na Cidade Tiradentes é mais povos africanos, tipo moçambicanos, angolanos, em Guaianases tem bastante inclusive tem uma moça que faleceu em 2018/2019 e a pesquisa do doutorado dela era isso ela estava estudando sobre as africanidades presentes nos bairros de Guaianases e Cidade Tiradentes

Entrevistadora: Em Guaianases tem bastante nigerianos

Entrevistada: É nigeriano isso, e em Bauru a presença angolana é bem grande mas eles vão mais pelas missões de igrejas esses processos complicados, se eu achar essa pesquisa eu te mando eu fiquei bem interessada na época e não consegui ler assim mas é muito legal porque ela fez esse estudo de migrações africanas pegando todo esse processo da diáspora que a gente vivenciou mas é uma diáspora contemporânea o que os Brasil atrai esses povos, esses ancestrais nossos e nossa era uma pesquisa fodida quando eu li a síntese, e ela é de Guaianases

ESTAÇÃO DO METRÔ MONOTRILHO VILA PRUDENTE

Entrevistada: Essa é a parte que eu mais sofro aqui é tipo sempre quero pegar o monotrilho sentada aí eu me deparo com a realidade é diferente, muito muita gente mesmo legal que uma parte mora mais aqui Vila Prudentes mesmo, outra tarde lá na zona leste aí fica meio dividido terrível

Entrevistadora: Em pensar o que o Monotrilho tudo isso era num ônibus só

Entrevistada: Ou a maioria faz o trajeto de Guaianases e Itaquera

Entrevistada: Justo hoje minha amiga vai pegar uma carona até em casa, já para não passar essa humilhação

Entrevistada: Esse é o único momento que eu venho respondendo todo mundo, vindo para casa. Depois que eu chego eu só fico vendo meme, pra depois dormir e depois eu capoto. Que é isso não é um problema, mas quando você responde todo mundo as pessoas respondem de volta e nunca vai acabar aquela conversa eu tô com 30 conversas, e mais umas 21 no Instagram, eu não sirvo pra Karina para redes sociais já entendi o recado não sirvo

Entrevistadora: Tem dia que é cansativo

Entrevistada: Nossa é muito grupo nesse momento de pandemia criaram muitos grupos, muitos e eu sou meio apegada nem leio não, eu seleciono a conversa e marco como lido nem entro porque não dá, cansa mentalmente quando eu chego em casa e fico no celular eu demoro muito mais pra dormir e fica com a mente muito acelerado muito ansiosa, que na Fábrica mesmo criaram o grupo da Fábrica, aí tem o grupo de trabalho, faculdade também, aí família outro grupo. Ai aparece as conversas individuais uma única rede e tem os outros tem que segurar a marimba, e eu fui inventar de fazer dois perfis que é um que eu gosto de mais pessoal, que a gente conversou que eu gosto muito de fotografia urbana e vou fazendo registro e postando lá por puro ego vontade de compartilhar o olhar mesmo, e o outro é pros trabalhos artístico mas mano os dois estão parados, os dois tão com mensagem, os dois interagem com tudo é bem chato porque acho que ideia que fica é uma coisa que eu percebi é quando você fala que tô cansada não tô conseguindo acompanhar o ritmo de conversa e tal, o que parece é que eu também tô cansado porque você não ta respondendo

Entrevistadora: É nem todo mundo é igual, tem o mesmo ritmo com as pessoas

Entrevistada: Fica uma coisa que eu fico senti muito falta e eu preciso fazer as vezes é ligação, eu amo ligação desde novinha assim eu ficava escondida para ninguém ver que eu tava gastando a energia da casa e eu tava ligando pra vários amigos e amigas também, e é uma coisa que eu gosto porque o pessoal não gosta de áudio, o pessoal acelera áudio pessoal prefere mensagem de texto aí você manda e tem essa dificuldade de acompanhar e o pessoal não gosto de ligação e eu percebi que o pessoal da minha geração

não gosta, e eu fico mano como assim vocês não iam no orelhão fazer trote ou ligar pra sua tia ou pra sua vó, você não ligava o cabo do computador pra pegar internet

Entrevistada: Esse trajeto aqui que eu faço ele é um dos eu gosto de vir por aqui, gosto de vir pela Mateo Bei consigo naquela rua dali, consigo por outra lá de baixo, e outra mais lá em baixo dá sempre acesso pra minha casa aí quando eu te falou sobre o medo de volta a noite é que essa região é extremamente vazia tem dia que parece filme de terror e só lá embaixo só aquela esquininha que a gente virou ali é começou a ter um ponto de trabalho, trabalho assim dá vida e nossa tipo eu só gosto de voltar a noite por ali se eu ver as meninas lá mano, se eu não ver ninguém ali eu não volto quando as meninas estão eu já vou paro a gente tem um vínculo falo boa noite me sinto mais protegida porque Bauru era assim também, nossa fica muito deserto.

ENTREVISTA REALIZADA EM 24 DE FEVEREIRO DE 2022

MARTA, MULHER ADULTA PARDA DE 41 ANOS, MORADORA DE SÃO MATEUS

Entrevistadora: Todo dia você faz esse percurso de carro?

Entrevistada: Tava indo todo dia, mas aí quando eu saio um pouco mais tarde eu faço outra rota, porque onde a gente vai descer não dá pra entrar nos ônibus aí hoje como a gente saiu 6 horas dá pra mim ir com ele [esposo/carro particular da família]

Entrevistadora: E você pega o ônibus onde?

Entrevistada: Na Aricanduva

Entrevistadora: Esse caminho que vocês percorrem de carro, o que você acha?

Entrevistada: Pra mim é mais prático, mas o carro é só pra ir pra voltar eu venho de ônibus mesmo corta metade do caminho e chega mais rápido

Entrevistadora: Geralmente quando você vai de carro demora quanto tempo para chegar no serviço?

Entrevistada: De casa até o Shopping [Aricanduva] 15 minutos até a Aricanduva então é uns 20 minutos, então uns 25 minutos então é 20 + 25 uns 45 minutos no total

Entrevistadora: Que você economiza de tempo?

Entrevistada: Isso, 45 minutos se for de ônibus você vai gastar nessa faixa também se você pegar na Ragueb né, porque vai direto também geralmente no carro dá para descansar, ir sentada até um ponto

Entrevistadora: E o trânsito é tranquilo?

Entrevistada: Por causa do horário, esse horário das 06:00 quando a gente sai 06:00 assim aí é tranquilo deixa passar um pouquinho mais tarde, a gente costuma sair 6 horas pra gente conseguir sair pro trabalho tranquilo sem aperto, agora a gente sair 6 horas e 10 minutos, 06:15 minutos, 06:20 minutos então aí a gente já pega trânsito daqui [Av. Rio das Pedras] até a Aricanduva e lá eu não consigo nem entrar nos ônibus, é a luta pra entrar e demora mais pra chegar, e eu entro as 8 horas.

Entrevistada: Nesse horário chegar no Tatuapé uns 20 minutos, às 07:00 chego no Belém agora 06:15 minutos. [durante o percurso vimos alguns acidentes e ônibus quebrados na Av. Aricanduva que estão

dificultando a via de acesso] hoje tem um quebrado na Aricanduva [ônibus], então hoje não adiantou sair cedo vai pegar lotado do mesmo jeito [durante o trecho de carro, em conjunto a colaboradora seu esposo também contribuiu com a entrevista]

TROCA DE MODAL DEIXAMOS O PERCURSO ACOMPANHADO DE CARRO COM SEU COMPANHEIRO AV. ARICANDUVA

Entrevistada: Aqui agora eu pego outro ônibus, daqui a gente vai direto pra firma. E faço esse trajeto com ele porque eu economizo mais tempo, eu tenho duas opções aqui venho para cá justamente por isso pelas duas opções, então eu tenho o 4311 o Terminal São Mateus eu consigo pegar ele lá na Ragueb, só eu pego ele lá na Ragueb quando eu saio mais tarde lá eu consigo entrar dentro do ônibus porque até o ônibus é muito cheio lotado e aí eu pego um lá porque eu consigo entrar porque se eu sair 6 horas e 10 minutos ou 6 horas e 15 minutos de lá e vim pra cá e chegar aqui mais de 6 horas e 30 minutos eu não consigo entrar nos ônibus, aí quando eu saio muito tarde de lá passou de 6 horas e 10 minutos eu vou pra Ragueb pra mim conseguir entrar lá, porque lá eu consigo entrar

Entrevistadora: E ele demora muito, como é esse tempo de espera no ponto de ônibus?

Entrevistada: Ele passa de 10 em 10 minutos, mas tudo a gente controla pelo horário, por isso se a gente perde um horário aí já paga lotado, não consegue entrar e agora já tá bastante movimentado

Entrevistadora: E quando chega lá no serviço ainda faz uma caminhada?

Entrevistada: Andar ando até chegar lá, uns 5 minutos

Entrevistadora: Enquanto o ônibus não chega você pode falar um pouco como é sua mobilidade no dia a dia, não só para o trabalho, mas com as crianças, lazer, como que vocês fazem assim?

Entrevistada: Olha, a nossa vida é muito corrida a gente a nossa vida é mais trabalho do lazer mas assim na semana eu saio 18:00 horas de casa chego em casa 20:30 minutos e já é mais puxada mais corrido, aí chega em casa fica um pouquinho com as crianças e logo vai dormir porque no outro dia a gente tem que levantar cedo, aí eu já levanto cedo arrumo as crianças antes de ir pra escola eu levanto 05:00 horas da manhã me arrumo quando é uma 05:30 minutos eu levanto o meu filho e do banho nele tudo e arrumar ele pra escola e deixo ele pronto pra ir pra escola, quando é 6 horas antes de sair eu levanto a minha filha e deixo ela acordada e como ela tem 12 anos já se arruma sozinha, então 06:00 horas já deixo o meu filho arrumado pra escola e deixo a minha filha pra se arrumar pra ir na escola. e saio pra trabalhar. E no final de semana a gente fica mais em casa, como na semana não dá tempo de fazer muita coisa em casa praticamente sábado é só cuidar de casa, limpar a casa, lavar roupa aí só fico com o domingo pra descansar, de vez enquanto a gente sai quando tem condições de sair para algum lugar e a gente sai, ou fica em casa curtindo a família mesmo.

Entrevistadora: E para onde vocês costumam sair, quando isso acontece vocês usam o carro ou transporte público?

Entrevistada: A gente usa carro, só vamos de carro e o último passeio que a gente foi no Aquário [Itaquera] passou o dia lá no Aquário depois nós fomos no Habib's comemos um lanchinho e viemos embora, mas não é sempre que a gente vai por conta das condições mesmo mas quando sobra um dinheirinho no orçamento ou vai para Shopping ou vai pro Aquário, vamos tentar entrar nesse aqui [ônibus], daqui em diante como o ônibus quebrou tá tudo cheio tá vendo, não vai dá pra entrar o primeiro a gente não conseguiu pegar vamos ver o segundo, esse ainda parou tem ônibus que não para porque tá cheio.

Entrevistadora: E quando vocês vão fazer alguma atividade de lazer é sempre próxima a São Mateus?

Entrevistada: É tudo perto de São Mateus mesmo, Shopping Aricanduva o mais próximo de casa, o aquário

Entrevistadora: E você acha que pelo fato de vocês terem o carro familiar facilita?

Entrevistada: Sim, facilita bastante principalmente como temos filhos facilita até na condução pra sair com os filhos, porque quando a gente não tinha carro a gente não podia sair porque não tinha carro, quando era pra viajar tipo pra praia alguma coisa assim e a gente não tinha carro a gente acabava nem saindo, porque não dava pra levar as crianças e não cabia todo mundo e agora com carro não, a gente vai pra onde quiser, se quiser viajar vai viajar

Entrevistada: Vamos tentar pegar esse? esse nós conseguimos entrar, segundo ônibus 4311 Parque do Pedro é lá do Terminal São Mateus, esse ônibus é a segunda opção que eu falei pra você se eu pegar ele na Ragueb Chohfi no Jardim Colonial eu pego ele mais vazio, então ele fica assim cheio na Aricanduva, só que porém eu prefiro vir de caro até aqui na Aricanduva pra mim ganhar mais tempo, porque pra mim pegar ele lá na Ragueb Chohfi eu tenho que sair também 6 horas e 10 minutos só que eu ando mais entendeu, o trajeto de lá onde eu pego na Ragueb pro serviço é maior entendeu, agora aqui a gente vai até o Parque Dom Pedro direto, aí a gente desce e anda mais um pouquinho pra chegar na firma, a caminhada demora uns 5 minutos

Entrevistadora: Você acha tranquilo ir caminhando? É seguro?

Entrevistada: É tranquilo, não vou fazer pra você que é seguro porque tem uma parte que a gente passa que tem moradores de rua, muita gente que fica na rua numa parte que a gente vai passar, mas é bem movimentado não é um lugar considerado no centro tem bastante movimento pra lá nesse horário, mas eu não acho seguro.

Entrevistadora: E no horário que você sai também vai andando?

Entrevistada: O trajeto da volta eu ando mais que na ida, porque na hora de ir eu ainda economizo tempo por causa do carro com esse pedacinho que eu faço de carro, agora pra voltar é mais complexo a gente tem duas opções pra voltar uma é voltar de deixa eu ver de metrô, se eu voltar de metrô chega na Aricanduva eu fico duas horas parada aí eu demoro demais pra voltar pra casa, aí eu venho de Monotrilho que aí o Monotrilho de lá eu tenho que ir pro Parque Dom Pedro, do Parque Dom Pedro eu tenho que pegar o Mercado [ônibus] do Mercado eu tenho que ir até a Vila Prudente, e da Vila Prudente eu chego no São Mateus é assim o trajeto é mais quebrado a gente anda mais, e mais cansativo também mas é o mais rápido que tem pra conseguir chegar em casa rápido e mais cedo, porque eu fiz o teste nos dois porquê da onde eu trabalho, pro metrô é uns 20 minutos do metrô Brás até o Carrão 5 minutos é rapidinho, porem quando a gente pega o Carrão e chega na Aricanduva não anda, é de duas às 3 horas na Aricanduva

Entrevistadora: Por volta das 18:30/19:00 horas?

Entrevistada: Isso, mas eu saio do trabalho 18:00 horas por esse horário, mas teve um dia também que eu saí 17:00 horas de sexta-feira e eu vim de metrô e cheguei em casa 20:00 horas da noite e eu saí 17:00 horas porque chega na Aricanduva você trava

Entrevistadora: E quando você chega em casa às 20:00 horas as crianças já tão em casa?

Entrevistada: Já, os dois eles vão pra escola o Leleco [nome fictício] estudo de manhã e a Jasmin [nome fictício] estuda de tarde, e esse ano eu coloquei os dois no Ozen que saiu a vaga do Ozen então o Gabriel de manhã eu pago perua porque eu não tenho ninguém pra levar pra buscar aí pra gente não ficar dependendo dos outros das pessoas que não tem nem obrigação de fazer as coisas pra gente então a

gente paga perua, a perua pega ele agora 06:20 minutos da manhã e leva pra escola, ele entra 07:00 horas quando é 11:40 minutos pega ele e leva ele direto pro Ozen, ele chega lá no Ozen até 12:30 minutos aí lá ele fica até 16:00 horas da tarde, aí 16:00 horas da tarde eu peço pra minha irmã pegar ele pra mim e levar pra casa da minha mãe que é perto aí lá na casa da minha mãe o meu esposo passa quando sai do serviço 17:00 que ele é mais perto que eu chega 17:30 minutos na casa da minha mãe pega ele e leva ele pra casa, a Yasmin estuda de tarde então ela vai pro Ozen de manhã, então ela vai com a minha cunhada até o Ozen que é perto da casa da minha mãe, 11 horas ela vai pra casa da minha mãe, 12 horas ela vem pra casa com minha cunhada aí se arruma e vai pra escola, ela entra 13 horas da tarde aí sai da escola ela desce, como a escola é perto dá pra ela ir e voltar a pé ela estuda no Rodrigo que é na Ragueb, em frente a 49 [49º Departamento da Polícia Militar de São Paulo].

Entrevistadora: E o ônibus vai cheio até o Parque Dom Pedro?

Entrevistada: No Belém ele o esvazia já fica bem vazio, tem dias que dá pra sentar, mas só o fato de passar livre e chegar na porta já ajuda bastante, eu gosto de sair cedo pra chegar cedo na firma pra não chegar atrasada, correndo, gosto de sair cedo já por conta disso desses motivos que a gente pega no trajeto entendeu é ônibus quebrado, é ônibus que demora a passar.

Entrevistadora: E você trabalha com que?

Entrevistada: Eu sou assistente de vendas, aí eu atendo as vendedoras externos da empresa, eu faço os pedidos, eles mandam os pedidos e eu faço coloco os pedidos no sistema e mando faturar, sou um apoio aos representantes que são os vendedores.

Entrevistada: O percurso demorou um pouco mais pelo ônibus quebrado na Aricanduva

Entrevistadora: É tranquilo o ônibus nesse horário ou tem muita confusão, pessoal estressado?

Entrevistada: Não é nada tranquilo, é sempre tem uma confusão as pessoas não têm muita paciência e falta muito respeito com o próximo sabe muito.

Entrevistadora: E já aconteceu algum episódio com você de alguém encrencar com você ou você mesmo se estressar com alguém?

Entrevistada: Eu tive um dia que me estressei, não faz muito tempo porque assim as pessoas entram no ônibus e acham que tá em casa que quer fazer o que quer na condução, e o natural é a gente entrar e indo pro fundo pra gente conseguir chegar na porta pra descer, muita gente para ali do lado do motorista e fica ali às vezes você olha e na frente tá lotada e na catraca pra trás dá pra passar e tá vazio, porque as pessoas se acomodam demais na frente e atrapalha quem entra e quem quer descer logo, aí começa o estresse das pessoas, aí as pessoas querem passar tá tudo apertado só que muita gente fica muito empacado e preso na frente entendeu, e aí da última vez eu me estressei por conta disso porque o pessoal ficou parado, lá na frente não saiu do lugar empacou e ninguém mais entrava você olhava da catraca pra trás e o espaço tava livre pra passar, não vazio mas dava pra ir passando, então assim gera muita confusão por causa disso porque dentro da condução as pessoas querem fazer o que quer sabe acha que tem o direito de fazer o que quer e acho que não é assim, acho que a gente é natural você tem que entrar e ir passando pra trás entendeu pra gente conseguir descer, aqui a gente já tá chegando no Belém. Ainda tem uns 10 minutos pra chegar à onde tem que descer

Entrevistada: Antes eu trabalhava, nessa empresa que eu tô faz pouco tempo tenho 4 meses lá, então eu trabalhei 3 anos e 8 meses na que meu marido trabalha, e eu ainda tô me acostumando com esse trajeto com essa rotina, porque eu trabalhava como eu falei pra você carro facilita demais pra gente, então a gente trabalhava de carro e como a gente aí de carro saía de casa 6h30 e chegava tranquilo, então eu ainda tô

me adaptando com essa rotina porque é muito cansativa, esse trajeto que faz é muito cansativo pra gente muito estressante, e eu estranhei bastante até acostumar pegar ônibus e querer chegar cedo em casa, que querendo ou não onde eu trabalhava é atrás da Aricanduva então a gente levava meia hora pra ir e pra voltar de carro, é rapidinho e agora não eu leva mais de 2 horas pra ir e pra voltar então essa mudança de rotina pra mim apertou bastante e eu ainda tô demorando pra se adaptar

Entrevistadora: E assim o que você acha que melhoraria sua experiência nesse trajeto?

Entrevistada: Ter mais ônibus, porque a quantidade de população que a gente tem nesse mundo aqui é muito pouco o que a gente tem mesmo que o ônibus passe de 10 em 10 minutos não é o suficiente

Entrevistadora: E dentro do ônibus?

Entrevistada: A estrutura sim, mas não é limpo eles são novos tem ônibus agora que são mais novos, mas assim não é limpo, eu não acho ele limpo principalmente agora nessa época de pandemia que a gente sofre mais ainda, se você vê todo mundo pega no mesmo lugar, todo mundo passa a mão no mesmo lugar então eu acho que deveria que ter uma higienização mais adequada dentro de um ônibus, não basta só usar a máscara.

Entrevistadora: E você acha que esse caminho que você faz para o serviço compensaria você vir de carro se fosse uma opção?

Entrevistada: Não, de carro não compensa é muito trânsito esse percurso que a gente tá fazendo pra mim eu considera mais rápido mesmo quando quebra ônibus, e acontece essas coisas porque o ônibus ainda tem a faixa de ônibus os carros não então o trânsito do outro lado é pior ainda, então de carro eu sempre descartei uma coisa que eu nunca pensei em vir de carro, gasta muito, demora muito mais pra chegar e tem que sair muito mais cedo pra vim a e ter a comodidade de vir tranquilo, de boas não compensa.

Entrevistada: Está vendo onde começa a ficar vazio? daqui em diante é livre, esvaziou bem praticamente todo mundo está sentado (na Mooca)

Entrevistada: Aqui é o metrô Parque Dom Pedro

Entrevistada: O trajeto de ônibus acabou aqui, agora daqui em diante mais 5 minutos andando. Eu gosto de ter sempre duas opções, porque como eu não gosto de chegar atrasada gosto de chegar cedo pra cumprir meu horário eu sempre deixo duas opções que são, primeira opção de vir de carro até o Aricanduva e do Aricanduva pegar o que vem direto, e a segunda opção é quando assim acontece como já aconteceu, carro não pegou bateria arriou não conseguia colocar o carro pra funcionar aí eu vou pela segunda opção a Ragueb Chohfi, ele dá quase o mesmo tempo se fosse de carro até o Aricanduva mas só que meu tempo dentro do ônibus é maior, meu trajeto dentro no ônibus é maior quando eu vou direto pra Ragueb Chohfi entendeu indo de carro até a Aricanduva eu corto um pouquinho do trajeto mais confortável, para depois enfrentar o ônibus lotado. E vai conforme o tempo que eu consigo sair de casa, então hoje eu consegui vir de carro mas as vezes dorme um pouquinho mais, acorda um pouco mais cansada e aí acaba as vezes atrasando um pouco, quando eu me atraso eu saio de casa 06:10 minutos/06:15 minutos aí eu não consigo fazer esse trajeto, aí eu tenho que vir pela segunda opção que eu consigo entrar no ônibus, na verdade esse minha segunda opção é pra mim conseguir entrar no ônibus, não é nem comodidade, sentar e vir tranquila, mas é pra conseguir entrar dentro do ônibus tranquila, então quando eu saio mais tarde de casa passou de 06:10 minutos eu venho mais de carro pra Aricanduva, eu vou até a Ragueb Chohfi porque eu consigo entrar no ônibus porque se eu for sair de casa 06:10 minutos/06:15 minutos pra ir pra Aricanduva eu não entro no ônibus porque os ônibus são mais cheios lotados, então eu faço essa segunda opção por esse motivo quando eu consigo levantar e fazer as coisas mais cedo, 06:00 horas a gente sai e pega na Aricanduva

Entrevistadora: Sempre tem que ter duas opções não é viável você ter uma

Entrevistada: Não porque se não a gente acaba chegando atrasada no serviço, chegando cansada e mais estressada porque quanto mais tarde a gente sai de casa maior o trânsito os ônibus mais cheios ainda entendeu, você já chega no trabalho cansada estressada e o dia não rende

Entrevistadora: E um dia atípico como um dia de chuva, como funciona sua dinâmica para o trabalho?

Entrevistada: Tem que sair mais cedo, porque o trânsito é maior os ônibus demora mais não sei o que acontece com a chuva os ônibus somem porque aí que eles vem mais cheio ainda porque eles demoram, aumento o tempo de passar tipo assim eles passam de 10 em 10 minutos, agora com chuva passa de 15 e 15 minutos aí você pensa esse 5 minutos é uma grande diferença, parece que o mundo para porque tá tudo cheio tudo lotado, aí vem as enchentes que a gente em que passar, aí vem o bafo dentro do ônibus tudo fechado o pessoal desconfortável

Entrevistada: Essa aqui é a rua onde a gente trabalha, aqui é considerado Brás a área dos cerealistas

PERCURSO URBANO ACOMPANHADO VOLTA PARA CASA

Entrevistada: Agora a gente vai andando até o ponto aonde eu vou para o Parque Dom Pedro, e de lá pego o ônibus e vamos de monotrilho tá? Aqui eu só uso duas opções uma que é com sua tia que a gente iria até o Dom Bosco e de lá pegaríamos a carro porque as vezes eu faço o trajeto mais rápido, mas aí eu vou com ela quando saio tarde da firma porque normalmente eu saio 18 horas e 30 minutos/19 horas quando eu saio esse horário aí vou com a Susi [nome fictício] até o Dom Bosco e pego o carro lá e desço na Ragueb e da Ragueb eu pego o ônibus pra ir pra casa, quando eu saio 18 horas que é meu horário eu vou de monotrilho porque ele é mais rápido pra chegar, é mais caminhada o trajeto mas ele é mais rápido pra chegar do que eu ir pro metrô

Entrevistadora: E quando você sai mais tarde costuma chegar qual horário em casa?

Entrevistada: Depende do horário, porque quando a gente sai 19:00 horas normalmente a gente costuma sair 18:30 minutos, eu chego em casa 20:00 horas, mas quando eu saio 19:00 horas eu chego em casa entre 20:30 minutos e 21:00 horas

Entrevistada: Hoje eu saí 18 horas então a gente vai de monotrilho, porque é a forma que eu chego mais rápido lá

Entrevistada: O percurso é cansativo bastante mesmo, porque acostumada ir de carro ir e voltar e de repente pegar um trajeto desse então assim mudou totalmente minha rotina, uma coisa que eu era acostumada a chegar e fazer alguma coisa ainda em casa eu não tenho mais pique, porque é tão cansativa a condução, eu já chego esgotada cansada mesmo

Entrevistadora: Andamos quantos minutos até o Parque Dom Pedro?

Entrevistada: De ônibus, agora vamos pegar ele aqui no ponto, eu acho que é uns 5 minutos porque aqui a gente tá perto dele, a gente tá bem perto dele, mas pra gente ir andando é bem cansativo então a gente pega esse aqui que é mais rápido também

Entrevistadora: O caminho da volta você faz sozinha?

Entrevistada: Não, no horário normal sempre saio com uma colega minha a Lívia [nome fictício], é que hoje acabei não esperando ela

PARA PEGAR O ÔNIBUS DURANTE ESTE TRECHO TIVEMOS CORREMOS PARA NÃO PERDER JÁ QUE ESTAVA NO PONTO NA RUA DO GASÔMETRO

Entrevistada: Agora a gente vai para o parque Dom Pedro, ir pra lá é sossegado, pegamos qualquer um que passar porque ele tá indo pro Parque Dom Pedro, então ele é mais vazio pra gente ir

TERMINAL PARQUE DOM PEDRO

Entrevistada: Agora vamos subir pra pegar o Mercado é o São Mateus, na verdade agora a gente pega o São Mateus, mas ele vem como Mercado de lá pra cá, daqui pra lá ele vai como São Mateus

Entrevistadora: Neste horário a movimentação está tranquila?

Entrevistada: Não é bem cheio, porque o Brás aqui em si eles param 17:00 horas então esse horário de 18:00 horas que a gente sai, tá todo mundo indo pra casa na correria de ir pra casa

GRAVAÇÃO DE ÁUDIO FOI INTERROMPIDA POR ERRO NA GRAVAÇÃO REALIZADA NO DISPOSITIVO MOVEL

Entrevistada: Só que chega na Aricanduva, não tem condição a gente passar duas três horas dentro do ônibus, porque chega na Aricanduva do Telha Norte até o Shopping Aricanduva não anda, não anda é quase o caminho todo da Aricanduva teve um dia que eu saí daqui 17:00 horas que eu tinha que visitar minha mãe no hospital e o horário da visita era 20:00 horas, e eu saí 17:00 horas eu cheguei lá no hospital 20:00 horas0 em ponto eu fiquei mais de duas horas no ônibus esperando sair da Aricanduva, eu cheguei na Aricanduva rapidinho porque o metrô é rápido, mas quando eu saí do Carrão pra chegar no Shopping Aricanduva, foi desesperador por isso eu não vou mais por lá prefiro andar bastante, fazer outro caminho do que passar por lá, porque não compensa

GRAVAÇÃO DE ÁUDIO FOI INTERROMPIDA POR ERRO NA GRAVAÇÃO REALIZADA NO DISPOSITIVO MOVEL

Entrevistada: Aqui vamos pegar o São Mateus até a Vila Prudente, dá pra pegar e ir direito aqui São Mateus, mas ele pega muito trânsito depois que ele passa da Vila Prudente, ele pega farol, muito trânsito então não compensa a gente ir direto

Entrevistadora: Ele vai por onde?

Entrevistada: Vai pela Anhaia Melo. Eu peguei uma vez ele e fui direto pra São Mateus, ele demorou uma hora porque daqui aqui pro Vila Prudente, ele pega o corredor então ele vai direto não tem farol não tem nada, chega na Anhaia Melo aí começa os faróis e o trânsito, porque aqui vai direto sossegado

Entrevistadora: Em questão do cansaço qual período do percurso te cansa mais?

Entrevistada: A volta, por mais que seja rápido da forma que eu vou nele eu ando mais, de lá da firma eu tenho que andar até o ponto dá uns 5 minutos, do ponto de ônibus tenho que ir até o Parque Dom Pedro, de lá tem que fazer aquela caminhada toda pelo túnel o acesso que a gente faz, e lá na Vila Prudente a gente vai andar mais um pouco pra gente chegar no Monotrilho ainda, então querendo ou não é mais cansativo pra ir

Entrevistada: Daqui até o Vila Prudente ele começa a encher, pode reparar também que daqui até a Vila Prudente ele vai direto, ele só vai parar nas paradas dele mesmo

Entrevistadora: Quanto tempo demora para chegar na Vila Prudente?

Entrevistada: Ele demora uns 10 minutos, ele é muito rápido as vezes eu fico aqui focada no celular se eu não presto atenção eu passo do Vila Prudente, que eu nem vejo.

Entrevistadora: Ao longo do percurso você costuma observar a paisagem fora do ônibus?

Entrevistada: Não, eu só fico no celular [risos da colaboradora]

Entrevistadora: Mas você percebe uma diferença de São Mateus até a paisagem que tem perto do seu local de trabalho, o que você identifica de diferente?

Entrevistada: Eu identifico o movimento o ambiente, ambos pra mim parece um centro tanto o Brás da onde eu trabalha como ir pra São Mateus eu considero ir para o centro, porque todo mundo trabalha no Brás e parece que todo mundo mora em São Mateus, então assim da mesma forma que a gente pega trânsito pra ir pra lá a gente pega tudo cheio pra voltar, parece realmente que todo mundo mora lá, então pega ônibus cheio pra ir como pra voltar, eu considera como se fosse dois centros mesmo muito prédios poucas casas, mais prédios, comércio parece que a gente tá no mesmo lugar. Olha ele vai direto e aqui neste ponto só sobre ele [ônibus].

Entrevistada: Antes do Monotrilho só usava ele, só esse ônibus pra ir que ele vem como Mercado e vai como Terminal São Mateus, então a única opção que tinha que São Mateus, por dentro era esse ônibus e por isso que foi feita essa ponto fazendo a ligação direta, se não o percurso iria demorar muito mais.

Entrevistadora: Quando você está voltando para a casa, costuma passar em outros lugares ou faz o caminho direto para a casa?

Entrevistada: Antigamente eu fazia academia, na outra empresa que eu trabalhava e ia de carro eu fazia a academia porque tinha mais tempo, quando eu entrei nessa empresa eu parei a academia porque não tinha mais tempo, porque as aulas que eu fazia na academia começava às 19:00 horas então tinha uma aula 19:00 horas e uma aula 20:00 horas, aí eu conseguia fazer academia, mas como agora eu saio 18:00 horas do serviço eu chego 19:30 minutos à 20:00 horas então ficou muito cansativo e não foi dando tempo de fazer e eu desisti da academia esse ano

Entrevistadora: E se não fosse essa questão do tempo do trabalho/casa você iria continuar?

Entrevistada: Continuava porque eu gosto muito de fazer exercício e atividade física, e eu sinto muita falta. observação da colaboradora sobre a paisagem que estávamos observando: tá vendo parece uma Cidade.

Entrevistada: Eu só não venho com ele de manhã por causa quando chega no Parque Dom Pedro, porque quando chega no Parque Dom Pedro eu tenho que pegar outro ônibus, pra voltar e ele dá uma volta e fica contramão pro serviço, então pra mim não compensa vir com ele, porque na volta pra é o caminho do Parque Dom Pedro, o caminho que eu tenho que ir. Aquela avenida que a gente estava ela é só de ida, só tem uma mão a Gasômetro só pra subir aquela parte

Entrevistada: Aqui é o Terminal Vila Prudente

Entrevistadora: É fácil o acesso ao monotrilho, você tem que caminhar bastante até ele?

Entrevistada: Não ele é fácil de ir, e como tem escada rolante facilita bastante,

Entrevistada: Essa fila aqui é tudo para ir para o Monotrilho, todo mundo vai pra lá. Tá vendo? Lá de baixo até o monotrilho ainda é uma caminhada porque é bem no alto.

Entrevistadora: Você gosta de andar de Monotrilho?

Entrevistada: Eu tinha medo de andar nele, porque eu tenho medo de altura tinha pavor de andar nele, então eu só comecei a andar nele porque a necessidade falou maior, porque eu vi que ele é muito mais prático para chegar em casa muito mais rápido, mesmo que demore a chegar ele é muito mais prático, e mais rápido aí eu enfrentei meu medo e agora não vou embora sem ele

Entrevistadora: Você está desde em São Mateus, mas quando chegar no Jardim Colonial vai ser ainda mais prático para você, né?

Entrevistada: Vai facilitar muito, tô contando os dias, não vejo a hora

Entrevistadora: Quando chega em São Mateus, você pega o ônibus ou vai caminhando?

Entrevistada: Então, como eu parei a academia eu tentei arrumar alguma coisa pra tentar substituir aí eu pego e desço andando, entendeu eu desço pela Ragueb, eu pego a pista que eles fizeram de caminhar de bicicleta aí facilitou bastante esse caminho, e às vezes é muito cansativo ficar esperando ônibus na Ragueb, porque tem um ponto que é muito cheio que é onde todo mundo pega pra descer a Ragueb, aí as vezes eu prefiro ir andando uma pra fazer um exercício mesmo, fazer uma caminhadinha pra ajudar e outro pra não ficar esperando porque às vezes a gente perde muito tempo esperando o ônibus

Entrevistadora: E como é o caminho para você fazer a caminhada?

Entrevistada: É tranquilo

Entrevistadora: Tem bastante movimento na rua?

Entrevistada: Nesse horário que eu vou e chego não é pouco dá um pouquinho de medo, porque quando você pensa que não tá passando um ta passando outro e dá aquele susto, de ser assaltado, mas graças a deus é tranquilo, só dá um pouquinho de medo porque não tem muito movimento no horário que eu passo

Entrevistada: Aqui a gente não tá mais no centro, já tá praticamente na outra parte de São Paulo e a paisagem é a mesma, é prédio é casa é a mesma paisagem mesma coisa de você ainda estar no centro

Entrevistadora: Mas como você mencionou não é algo que você repara, e você conversa com as pessoas no ônibus, monotrilho, metrô?

Entrevistada: Não, eu fico no celular até chegar lá, às vezes eu ligo para alguém coloco o fone no ouvido e vou falando daqui até lá com alguém, mas assim com o pessoal mesmo não falo não, mas apesar que por causa de tecnologia ninguém fala com ninguém né, é virou é normal você chegar e mexer no celular ninguém fala com ninguém só se você tirar acompanhado aí você fala com alguém, mas caso ao contrário não.

COMENTEI QUE TODOS OS HORÁRIOS NO QUAL ANDEI DE MONOTRILHO NÃO ESTAVA TÃO CHEIO COMO NO HORÁRIO DE MAIOR MOVIMENTO, QUE EM SÃO PAULO FALAMOS HORÁRIO DE PICO

Entrevistada: Muitas vezes, eu tenho costume de sair correndo igual uma louca porque a vontade é tão grande de chegar em casa, pra mim chegar cedo é que nem eu falei pra você eu ainda tô me adaptando

com o horário, eu ainda não estou acostumada a chegar tão tarde em casa por causa do outro serviço, então às vezes saio igual uma louca da firma, saio correndo aí vou pro ponto pego o primeiro, aí as vezes o ônibus tá lotado e eu entro no ônibus lotado porque eu quero ganhar tempo, às vezes eu consigo chegar em São Mateus 19hs correndo que nem uma doida, mas com a língua pra fora

Entrevistadora: É muito comum em horário de pico ver muita gente correndo

Entrevistada: Sim, mas agora não. Agora eu tô esperando chegar não dá pra entrar então eu espero o próximo, tô me adaptando melhor a esse horário e esse trajeto, mas antes nossa era louca pra chegar em casa, a diferença é muito grande eu saia da firma 17:30 minutos. 17:00 horas, 17:30 minutos eu tava em casa entendeu, agora eu chego quase 3 horas depois, agora eu saio 18 horas do serviço bem mais longe da onde era, ainda pego esse trânsito e tenho que dar essa volta toda andar bastante.

FALAMOS SOBRE A QUANTIDADE DE ESTAÇÕES QUE TEM O MONOTRILHO MESMO TENDO O CAMINHO CURTO RELATIVAMENTE

Entrevistadora: Em algum momento do seu percurso diário já deu algum problema no monotrilho de ficar parado, falha técnica?

Entrevistada: Não, ainda não peguei só em tempo de chuva que ele anda bem mais devagar vai mais devagar não vai muito rápido, uma coisa que a gente leva 20 minutos, a gente leva uns 35 minutos porque ele vai bem devagarzinho, mas ainda não peguei quebrado e fechado parado

Entrevistada: Saímos de lá claro, agora já está escuro dependendo do dia saia no escuro e volta no escuro

Entrevistada: Esse trajeto ele é mais longe. pra voltar pra casa ele é mais livre você consegue chegar pegar um ônibus, pegar o monotrilho, diferente do ônibus na hora de vim se tiver lotado não tem jeito tem que entrar em um de qualquer jeito, porque é a única opção que tem

Entrevistadora: Conforme vai passando as estações, o pessoal vai se dispersando mais mesmo que ainda esteja cheio

Entrevistada: Sim, é o que eu falo pra você todo mundo mora pra cá

ESTAÇÃO DE METRÔ DO MONOTRILHO DE SÃO MATEUS

Entrevistada: Quando chega aqui as pernas já estão cansadas, eu que trabalho sentada, mas canso

Entrevistada: Quando eu quero ir de ônibus eu atravesso aqui [entre o Largo São Mateus e a Avenida Ragueb Chohfi] eu vou lá pra outro lado e pego qualquer um que desce, mas como eu te falei eu parei a academia então queria ir andando um pouquinho, exercitar um pouco. O movimento é esse tá vendo? É um aqui outro ali, o ônibus que eu pego é ali no ponto, às vezes eu não tenho paciência de esperar o ônibus sabe, aqui tá cheio, mas passou dois ônibus pra descer.

Entrevistadora: Quantos minutos você leva caminhando todos os dias?

Entrevistada: Acho que dá uns 15 ou 20 minutos. Vai no horário que eu chego não dá mais pique de ir para a academia, é cansativo

Entrevistadora: Mas você caminha bastante durante o dia na volta principalmente

Entrevistada: Na volta ando mais, pra ir é só aquele pedaço que eu ando, mas pra ir é mais cheio o ônibus pra pegar e na volta eu ando mais, e aqui é bem iluminado bem conservado bem legal, mas também dá

medo de andar, né? porque não tem movimento, não tem ninguém pra te ajudar, mas como confio em deus, vou embora.

Entrevistada: É uma caminhadinha né? Esse aqui eu faço todo dia

Entrevistada: Sem dúvida eu vou direto, chegar em casa num pulo

Entrevistada: Aqui que as crianças estudam, Leleco [nome fictício] de manhã e Jasmin [nome fictício] de tarde. Na verdade o Leleco [nome fictício] tinha caído em outra escola, lá no Evangelista que fica lá na Ragueb lá em baixo só que eu pedi a transferência dele para cá, saiu a transferência só que no horário da manhã, aí tive que pagar perua 180 reais, minha casa não é nem 5 minutos e ele entra 07:00 horas eles pegam ele 06:20 minutos da manhã então assim a gente não paga o trajeto da escola, que percorre, por onde ele passa tudo porque se for de casa pra escola não dá nem 5 minutos, eu pedi a transferência da vaga dele p tarde aí ele vai com a Jasmin [nome fictício] e volta com a Jasmin e a Luise [sua sobrinha] [nome fictício] e ela vai e volta, mas enquanto não muda a vaga pela eu tenho que pagar perua.