

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA “JÚLIO DE MESQUITA FILHO”

FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA

CAMPUS DE PRESIDENTE PRUDENTE/SP

GUSTAVO SANTANA DA SILVA

**DO CORPO À CIDADE:
CORPOS GORDOS E SEUS PERCURSOS URBANOS NA REGIÃO
METROPOLITANA DE SÃO PAULO/SP**

Presidente Prudente
2024

GUSTAVO SANTANA DA SILVA

**DO CORPO À CIDADE: CORPOS GORDOS E SEUS PERCURSOS URBANOS
NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO/SP**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
como parte dos requisitos para a conclusão do
Curso de Bacharelado em Geografia na
Faculdade de Ciências e Tecnologia da
UNESP, sob orientação do Prof. Dr. Márcio
José Catelan.

Presidente Prudente
2024

S586c	Silva, Gustavo Santana da Do corpo à cidade : corpos gordos e seus percursos urbanos na região metropolitana de São Paulo/SP / Gustavo Santana da Silva. -- Presidente Prudente, 2024 141 f. : fotos, mapas Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado - Geografia) - Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente Orientador: Márcio Jose Catelan 1. Mobilidade cotidiana. 2. Corpos gordos. 3. Estigma. 4. Fragmentação socioespacial. 5. Região metropolitana de São Paulo. I. Título.
-------	---

DECLARAÇÃO

Eu, **Prof. Dr. Márcio José Catelan**, declaro que o aluno **Gustavo Santana da Silva**, cumpriu, sob minha orientação, 180 horas de Estágio Supervisionado e Trabalho de Graduação do Curso de Bacharelado em Geografia, desta Faculdade.

Título de Monografia: ***"Do corpo a cidade: Corpos Gordos e seus Percursos Urbanos na Região Metropolitana de São Paulo."***

A Monografia foi apresentada, em defesa pública, no dia **07 de dezembro de 2024**, às 09h00min, Sala de Reuniões do GASPERR e pelo link: <https://meet.google.com/xxi-bkwh-mjc>

Após as arguições e defesa do(a) candidato(a), eu, mais os membros da banca arrolados abaixo, atribuímos a nota 10 (Dez).

Presidente Prudente, 07 de dezembro de 2024.

BANCA AVALIADORA	ASSINATURAS
Prof. Dr. Márcio José Catelan (Orientador)	 Documento assinado digitalmente MARCIO JOSE CATELAN Data: 17/12/2024 16:59:35-0300 Verifique em https://validar.iti.gov.br
Ana Carolina dos Santos Marques	 Documento assinado digitalmente ANA CAROLINA DOS SANTOS MARQUES Data: 17/12/2024 17:53:06-0300 Verifique em https://validar.iti.gov.br
Felipe César Augusto Silgueiro dos Santos	 Documento assinado digitalmente FELIPE CESAR AUGUSTO SILGUEIRO DOS SANTOS Data: 18/12/2024 16:20:09-0300 Verifique em https://validar.iti.gov.br

À Nymera (*in memorian*), Lily, Fred e Frodo, obrigado por todo amor e companheirismo, dedico essa monografia e um petisquinho a vocês!

AGRADECIMENTOS

Concluir uma monografia significa o encerramento de um ciclo. Quando entrei na UNESP, há seis anos atrás, no longínquo ano de 2019, quando a gente ainda não imaginava a possibilidade de uma pandemia, com certeza não imaginava que estaria concluindo a minha monografia desta forma.

O Gustavo, lá de 2019, quando fez a escolha de ir para Unesp/Ourinhos, com certeza não tinha a mínima noção do que estava fazendo, quando entrou num carro tomou rumo ao interior paulista. A primeira coisa que senti foi medo, medo pelo o que a mudança representava, significava virar a vida de cabeça para baixo e, realmente, foi assim, mas hoje vejo que foi a melhor escolha que fiz na vida.

Não apenas no sentido profissional e educacional, que realmente foi uma escolha certa, mas não pelos motivos que esperava. Esta decisão foi a melhor da vida, pois possibilitou que eu conhecesse as pessoas incríveis que hoje estão ao meu redor. Eu gosto de pontuar sempre que posso, meu trabalho nunca foi e nunca será exclusivamente meu, claro, essa monografia não passou pelas mãos de mais ninguém, mas, não é por isso que ela foi construída sozinha, minha trajetória não teria sido a mesma sem o apoio, amizade e relações que construí nestes seis anos de universidade pública, desta forma, dedico aqui meus agradecimentos a vocês.

Primeiramente, queria agradecer a minha família, a meu pai, um homem que dedicou a vida inteira ao trabalho, para que seus filhos não crescessem com a miséria que ele cresceu, a minha mãe, uma mulher nordestina que estudou somente até 4º série e fez sua missão de vida, que suas filhas não tivessem o mesmo destino e as minhas irmãs, minhas primeiras inspirações, se hoje quero seguir carreira acadêmica é porque um dia quis ser igual a vocês.

Queria dedicar meus agradecimentos aos professores e servidores técnicos – administrativos da Faculdade de Ciências, Tecnologia e Educação – FCTE, Câmpus de Ourinhos, Karin Souza Leonardo, Edivaldo Ribeiro Rocha, Laryssa Bitencourt Silva e Júlio Cesar Demarchi, foram com vocês que eu passei a maior parte do meu tempo nos quatro anos que fiquei em Ourinhos, muito obrigado pela companhia, ajuda e risadas compartilhadas, ainda estou devendo a visita que prometi a vocês.

Queria agradecer também aos professores que tive na casa, Prof^ª. Dr^ª. Maria Cristina Peruzzi, Prof^ª. Dr^ª. Fabiana Lopes da Cunha, Prof^ª. Dr^ª. Edineia Aparecida dos

Santos Galvanin, Prof^ª. Dr^ª. Marcia Cristina de Oliveira Mello, Prof^ª. Dr^ª. Terezinha Brumatti Carvalhal, Prof^ª. Dr^ª. Bruna Jamile de Castro, todas vocês fizeram diferença na minha formação como geógrafo e, desta forma, muito obrigado a vocês.

Dedico também a minha segunda casa, a Faculdade de Ciências e Tecnologia – FCT, Câmpus de Presidente Prudente, meus agradecimentos à Adriano Silva Oliveira e todos os funcionários terceirizados do Restaurante Universitário e da Limpeza da FCT.

Quero também agradecer os docentes que contribuíram com a minha formação, especialmente à Prof^ª. Dr^ª. Maria Terezinha Serafim Gomes, Prof^ª. Dr^ª. Danielle Cardozo Frasca Teixeira, Prof. Dr. Nécio Turra Neto, Prof. Dr. João Osvaldo Rodrigues Nunes e Prof^ª. Dr^ª. Paula Ferreira Vermeesch, obrigado pelas aulas, conversas e cafés, me inspiro em vocês.

Agradeço muito a todos os professores que compõe o GASPERR, especialmente à Prof^ª. Dr^ª. Maria Encarnação Beltrão Sposito, Prof. Dr. Eliseu Savério Sposito e Prof. Dr. Everaldo Santos Melazzo, com quem tive o privilégio de trabalhar lado a lado diversas vezes durante meu período enquanto apoio técnico, para além de professores e pesquisadores incríveis, também são pessoas excepcionais, me inspiro em vocês, não só academicamente, mas na vida também, obrigado!

Desta forma agradeço a todos os amigos que fiz no dia a dia do GASPERR, especialmente aqueles que também foram apoio técnico, Bruno Vicente, Alexandre Abate e Caique Mateus Souza Leite, muito obrigado pelo apoio de vocês na minha vida, passamos por coisas que somente nós sabemos como é, dividir essa experiência com vocês tornou tudo mais leve, muito obrigado.

Aos amigos do Grupo do Catelan, Eduardo da Silva Correia e Eduardo de Araújo da Silva, muito obrigado por toda ajuda, dicas, cafés e risadas, minha trajetória não seria mesma sem vocês.

Ao aquário e seus peixinhos, Rebeca Santos Silva, Nathaly Julia Silva Cruz, Isabelly Stephanie Silva Cruz, Igor Adriano Sufi Soares da Silva e Adriano Roberto Franquelino, quando eu vim para Presidente Prudente eu não conhecia ninguém, vocês me acolheram, dividiram seu cotidiano comigo, e entre copos de café, estresses, risadas e fofocas vocês se tornaram parte essencial da minha vida, hoje não imagino uma versão minha sem vocês, obrigado por tudo, obrigado por tanto, vocês mudaram a minha vida, amo vocês do fundo do meu coração.

A Felipe Cesar Augusto Silgueiro dos Santos e Ana Carolina dos Santos Marques, vocês são pessoas incríveis, de uma forma que eu acho difícil colocar em palavras, ter vocês na minha vida é um privilégio, vocês são pesquisadores incríveis, professores incríveis e pessoas melhores ainda, acho que já perdi a conta de quantas vezes eu estava perdido e vocês me colocaram na direção certa, toda vez que eu estava desanimado e não acreditava em mim mesmo vocês estavam lá para me apoiar, me dar um ombro amigo, ver o trabalho de vocês me inspira e me faz querer continuar, vocês mudaram a minha vida e, se hoje essa monografia existe, é muito graças a vocês.

A Tamires Aparecida da Mota, é difícil colocar em palavras o quão importante você é para mim, te conheci quando eu tinha 12 anos de idade, e daí foram anos de colegas de classe até nos tornarmos amigos no primeiro ano do ensino médio, e a partir desse momento já fazem 9 anos que você é minha melhor amiga, a partir daí foram tardes e noites juntos conversando, três cidades diferentes e uma pandemia mundial e a cada dia que passa você me encanta mais, você é muito mais do que minha melhor amiga, e descrever meu amor por você em palavras parece impossível, muito obrigado por todo o apoio, por todas as risadas, brigas e tudo mais que construímos juntos, muito obrigado por ser minha amiga.

A meu orientador Márcio José Catelan, eu reconheço que não sou um orientando fácil, tomo decisões muitas vezes sem falar com você e às vezes encho muito o seu saco, e eu queria te agradecer pela confiança que você depositou em mim, pela ajuda que você me dá desde que me colocou debaixo da sua asa lá em 2021, obrigado por todas as oportunidades que tive graças a você e pela chance de pesquisar e trabalhar com um tema que toca no meu coração, muito obrigado!

A Flavia Durante e todos os envolvidos na criação, organização e efetivação do *Pop Plus*, vocês me ajudaram de formas difíceis de mensurar, se hoje este trabalho existe é graças a ajuda de vocês. Aproveito também para agradecer a todas as minhas colaboradoras de pesquisa, espero tê-las feito justiça com esse trabalho.

Por último, mas não menos importante, agradeço a Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) pelo financiamento da pesquisa mediante concessão de Bolsa de Iniciação Científica (Processo nº 2023/07039 – 1), fundamental para a realização deste trabalho.

Baleia

Seus olhares me diziam: “Você é anormal”
Enquanto sua boca sorria ao me ver chorando
Eu tentando me esconder, seus dedos me apontando
É que ‘ces me odiavam e queria eu me odiando, né
Eu me escondi, fugi pra longe, fingi ser o que não sou
Fiz dieta, tomei remédio e nada adiantou
A sensação de falha e culpa só me adoeceu
E ninguém percebeu porque o problema pra eles era eu
Digladiando contra eu mesma de frente ao espelho
Enxergando pra além da carne, compreendi o que eu vejo
Não sou só um rosto bonito, não quero emagrecer
E, na moral, já não desejo ser você
Até hoje lido com os danos dos anos que me escondi
Mas não carreguei mais nada sozinha, aprendi dividir
E na frequência dos boombap nós se conectou
Se reconhecer no próximo foi o que me salvou

(RAP PLUS SIZE, **Baleia**, São Paulo, 2019)

RESUMO

Os estudos relacionados à mobilidade urbana são centrais para se compreender a vida nas cidades no século XXI. Com a sobreposição da lógica centro-periférica para a lógica fragmentária, a mobilidade se mostra como um dos caminhos para ajudar a desvendar esta mudança. É a partir da escala do corpo que podemos compreender como a mudança deste paradigma se revela na construção do cotidiano da vida urbana, com um olhar especial para aqueles corpos que carregam em si identidades estigmatizadas, promovidas diretamente pelas lógicas capitalistas neoliberais associadas a homogeneização do espaço urbano. Portanto, a corpo-escala torna-se central para compreender como estes processos sociais interescares específicos da estrutura de poder, participam do processo de fragmentação socioespacial, a partir do corpo e sua relação com a cidade, em uma imbricação dialética. Desta forma, colocamos foco na análise dos corpos gordos, entendidos aqui enquanto corpos invisibilizados na produção das ciências humanas brasileiras, propondo compreender como os processos histórico-geográficos de formação do estigma da corpulência conformam a mobilidade cotidiana destes cidadãos. Para isso, foi necessário a realização de entrevistas semiestruturadas e percursos urbanos acompanhados, feitos a partir do arcabouço teórico-metodológico do projeto temático “FragUrb”, visando coletar dados empíricos sobre os estigmas, identidade e a mobilidade cotidiana destes corpos na cidade de São Paulo e sua Região Metropolitana. Com os percursos acompanhados, sistematizamos e produzimos uma cartografia do ir e vir pela cidade e seus encontros físicos e sociais. Corpos gordos em suas mobilidades cotidianas na metrópole fragmentada, enfrentam cerceamentos à sua mobilidade, tanto do ponto de vista físico, relacionados à acessibilidade aos modais de transporte coletivo, quanto pela relação com os outros passageiros, levando a uma experiência de mobilidade violenta, desta forma, seus percursos urbanos são condicionados a utilização de modais de transporte específicos, para fugir dos problemas de acessibilidade e das violências causadas pelos outros passageiros.

PALAVRAS – CHAVE: Mobilidade Cotidiana; Corpos Gordos; Estigma; Fragmentação Socioespacial; Região Metropolitana de São Paulo.

ABSTRACT

Studies related to mobility have become central in the 21st century. With the overlap from a center-periphery logic to a fragmented logic, mobility emerges as one of the pathways to help uncover this transformation. It is at the scale of the body that we can understand how this paradigm shift is revealed in the construction of everyday urban life, with a particular focus on bodies that bear stigmatized identities, directly shaped by neoliberal capitalist logics associated with the homogenization of urban space. Therefore, the body-scale becomes crucial to understanding how these specific interscalar social processes within the power structure contribute to the socio-spatial fragmentation process—both through the body's relationship with the city and the city's relationship with the body. In this context, the focus is placed on the analysis of fat bodies, understood here as bodies rendered invisible in the production of Brazilian human sciences. The aim is to comprehend how the historical-geographical processes of stigma formation around corpulence shape the daily mobility of urban dwellers. To achieve this, semi-structured interviews and accompanied urban journeys were conducted, guided by the theoretical and methodological framework of the thematic project “FragUrb.” These methods aimed to collect empirical data on the stigmas, identities, and daily mobility of these bodies in the Metropolitan Region of São Paulo. Following the methodological procedures, the collected field data were systematized and represented cartographically. Fat bodies in their daily mobility within the fragmented metropolis face restrictions on their movement, both from a physical perspective, related to accessibility to public transportation modes, and in their interactions with other passengers. This leads to an experience of violent mobility. Consequently, their urban journeys are conditioned to the use of specific transportation modes to avoid accessibility issues and the violence caused by other passengers.

KEY - WORDS: Daily Mobilities; Fat Bodies; Stigma; Socio – spatial fragmentation; Metropolitan Region of São Paulo.

LISTA DE SIGLAS

RM/SP – Região Metropolitana de São Paulo

SCS – São Caetano do Sul.

CDC – Center for Disease Control and Prevention

IOTF – International Obesity Task Force

WOF – World Obesity Federation

ABESO – Associação Brasileira para o Estudo da Obesidade e Síndrome Metabólica

PSD – Partido Social Democrático.

GASPERR – Grupo de Pesquisa Produção do Espaço Urbano e Redefinições Regionais

FCT/UNESP – Faculdade de Ciências e Tecnologia – Universidade Estadual Paulista.

FAPESP - Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo.

LISTA DE FOTOS

Foto 1 – Sinalização de assento preferencial	89
Foto 2 – Banco destinado a pessoas com mobilidade reduzida	92
Foto 3 – Banco destinado ao uso de corpos gordos	92
Foto 4 – Exemplo de catracas disponíveis em ônibus de São Paulo	93
Foto 5 – Plataformas da estação Guapituba	113
Foto 6 – Assentos disponíveis no trem	103
Foto 7 – Rua José Paulino, Bom Retiro/SP	116
Foto 8 – Entrada da estação Capão Redondo/SP	122
Foto 9 – Ponto de ônibus próximo à casa de Barbara	127
Foto 10 – Ônibus municipal de SCS e espaço dentro do ônibus	129
Foto 11 – Lotação nas linhas de trem e metrô	130

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Organização metodológica dos Percursos Acompanhados	30
Figura 2 – Propaganda de Cigarros Lucky Strike	41
Figura 3 – Propaganda Antisufragista de 1910	42
Figura 4 – Venus Hotentote, por Wiliam Heath	47
Figura 5 – Linha do tempo da corpulência	60
Figura 6 – Metáfora dos caminhos de minhoca	63
Figura 7 – Fachada da loja Ashua, Shopping Anália Franco/SP	75
Figura 8 – Propaganda de Evento do Pop Plus	77

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Procedimentos de Cirurgia Plástica Estética mais realizados no Brasil em 2020	79
--	----

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Breve estado da arte dos trabalhos sobre corporeidade gorda nas ciências humanas	20
Quadro 2 – Sistematização das entrevistas semiestruturadas	26
Quadro 3 – Sujeitas de Pesquisa	27
Quadro 4 – Quantidade mínima de lugares reservados para passageiros especiais	91
Quadro 5 – Perfil das colaboradoras das entrevistas semiestruturadas	101
Quadro 6 – Sistematização do percurso das colaboradoras	106

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – São Paulo em 1890	66
Mapa 2 – São Paulo, área urbana em 1915	67
Mapa 3 – São Paulo, área urbana em 1925	68
Mapa 4 – Expansão da malha urbana de São Paulo	70
Mapa 5 – Extensão das linhas de transporte coletivo público na RM/SP	90
Mapa 6 – Mapa de localização das colaboradoras na RM/SP	105
Mapa 7 – Fluxos cotidianos das entrevistadas	106
Mapa 8 – Percurso Urbano Acompanhado - Ester	111
Mapa 9 – Percurso Urbano Acompanhado – Maria	119
Mapa 10 – Percurso Urbano Acompanhado - Barbara	125

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	19
METODOLOGIA E PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	23
Levantamento Bibliográfico.....	23
Entrevistas semiestruturadas e percursos urbanos acompanhados.....	25
1. POR UMA GEOGRAFIA CORPORIFICADA.....	32
1.1 A GEOGRAFICIDADE DO CORPO GORDO	35
1.1.1 A CORPULÊNCIA E O GÊNERO: FORMAS DE CONTROLE DO CORPO FEMININO	39
1.1.2 A CORPULÊNCIA, A CLASSE SOCIAL E A RAÇA: A INSURGÊNCIA DO CORPO MODERNO.....	44
1.1.3 O CORPO GORDO CONTEMPORÂNEO: A CONSTITUIÇÃO DE ESTIGMAS SOCIOESPACIAIS.....	52
2. DO CORPO A CIDADE: DO ESTIGMA AS MOBILIDADES COTIDIANAS	60
2.1 DA LÓGICA CENTRO – PERIFÉRICA À LÓGICA FRAGMENTÁRIA E OS NOVOS CONTEÚDOS DA VIDA COTIDIANA.....	62
2.2 A CONSTRUÇÃO DE UMA MOBILIDADE COTIDIANA GORDA	81
3. CORPOS GORDOS E SEUS PERCURSOS URBANOS.....	98
3.1 MOBILIDADES COTIDIANAS GORDAS: ENTRE ESTIGMAS E POSSIBILIDADES.....	100
3.1.1 ESTER: “ESSE MUNDO NÃO FOI FEITO PRA GENTE”	110
3.1.2 MARIA: “NÃO PEGAR MAIS HORÁRIO DE PICO SALVOU A MINHA VIDA”	117
3.1.3 BARBARA: “ELES COMEÇARAM A GRITAR EM CORO E DANÇAR ‘GORDA, BALEIA, SACO DE AREIA’ ”	122
CONSIDERAÇÕES FINAIS	131
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	134

INTRODUÇÃO

Nesta monografia, visamos compreender como se constituem as mobilidades cotidianas de corpos gordos na Região Metropolitana de São Paulo. Buscamos evidenciar como se constitui a relação entre o corpo, não somente enquanto um elemento físico – material, mas enquanto um elemento recheado de significados e simbolismos e sua relação com a produção do espaço urbano contemporâneo, para isso, escolhemos impor foco as corporeidades gordas, compreendendo que estas foram pouco exploradas na produção das ciências humanas, buscamos exemplificar os elementos que constituem seus corpos e como estes se relacionam com os modais de transporte na construção de seus percursos urbanos.

Neste sentido, o objetivo central do presente trabalho é compreender como se constituíram as mobilidades cotidianas de corpos gordos e sua relação com a produção de uma cidade sob a égide da lógica fragmentária. Desta forma, compreendemos que sua corporeidade e a produção de uma cidade fragmentada advêm de processos interescares relacionados. A homogeneização do modo de produção capitalista age, em múltiplas escalas, de modo a produzir esforços de homogeneização e diferenciação espacial, tanto na escala do corpo, quanto na escala do urbano, produzidos na escala da cidade contemporânea.

Desta forma, visamos compreender estes processos a partir do corpo, na tentativa de centralizá-lo enquanto um elemento importante para a (re) produção do espaço urbano contemporâneo. Buscamos estabelecer um diálogo entre a produção destes corpos, os significados, seus imagéticos sociais e a cidade, a fim de demonstrar como a relação entre estes dois fatores formam as práticas espaciais de mobilidade de corpos gordos, suas estratégias, problemáticas, enfrentamentos e possibilidades.

Centrar os corpos gordos nesta pesquisa foi uma escolha realizada não somente a partir das experiências individuais do autor, mas também busca-se evidenciar, visibilizar e produzir novas perspectivas a partir destas corporeidades gordas. É importante apontar que, segundo o repositório CAPES de teses e dissertações, somente estão disponíveis nele 15 trabalhos em ciências humanas e 9 em ciências sociais aplicadas que contam como palavra-chave “Corpos Gordos”. No que se refere às áreas do conhecimento destes trabalhos: 7 são na área de comunicação, 6 na área da educação, 4 na psicologia, 2 na

administração e 2 na história. Na geografia, até o presente momento, trabalhos que centralizam os corpos gordos são escassos, podemos apontar para o artigo “Geografias dos corpos gordos” e a tese de doutorado intitulada “Ciberespaço e espacialidades dos corpos gordos de homens gays no contexto de Florianópolis – SC”, trabalhos publicados por Diego Miranda Nunes (2024; 2024), doutor em geografia pela Universidade Federal de Santa Maria – UFSM, no Rio Grande do Sul, além destes, temos o artigo “Mobilidade Cotidiana e Corpos Gordos: Reflexões a partir das lógicas fragmentárias” por Felipe Cesar Augusto Silgueiro dos Santos em colaboração com o autor.

A produção de conhecimentos que centram os corpos gordos é pouca e recente, mostrando que não está na tradição dos estudos no Brasil. Desta forma, foi necessário expandir os horizontes de pesquisa por meio da utilização de referencial teórico de outras áreas das ciências humanas, principalmente de língua inglesa e que abarcam assuntos que, não necessariamente, dizem respeito aos desenvolvidos neste trabalho, porém, apresentaram importantes contribuições para a construção epistemológica nos estudos urbanos, descritos no Quadro 1.

Quadro 1 - Breve estado da arte dos trabalhos sobre corporeidade gorda nas ciências humanas.

Autor	Nome da Obra	Ano de Publicação	Assunto
Georges Vigarello	As Metamorfoses do Gordo: História da Obesidade	2012	Significados sociais do corpo gordo pela sociedade.
Denise Bernuzzi Sant’Anna	Gordos, Magros e Obesos: uma história do peso no Brasil.	2016	
Amy Farrell	Fat Shame: Stigma and the Fat Body in American Culture	2011	
Da’Shaun L. Harrison	Belly of the Beast: The Politics of Anti – Fatness as Anti – Blackness	2021	Origens raciais do estigma da corpulência na sociedade estadunidense.
Sabrina Strings	Fearing the Black Body: The Racial Origins of Fat Phobia	2019	
Deborah Lupton	Fat	2013	Relação entre a corporeidade gorda e o gênero; Transtornos alimentares.
Susie Orbach	Fat is a feminist Issue	1998	Relação entre a corporeidade gorda e o gênero.

Jana Evans Braziel e Kathleen Lebesco	Bodies out of bounds: fatness and transgression	2001	Significados sociais do corpo gordo pela sociedade estadunidense.
Organizado por May Friedman, Carla Rice e Jen Rinaldi	Thickening Fat: Fat Bodies, Interseccionalidade and Social Justice	2019	Coleção de artigos.
Organizado por Rebeca Jane Weinstein e Margaret Cho	Fat Sex: The Naked Truth	2015	Corpos gordos e sexualidade.
Organizado por Amy Farrell	The Contemporary Reader of Gender and Fat Studies	2023	Coleção de artigos.
J. Eric Oliver	Fat Politics: The Real Story Behind America's Obesity Epidemic	2006	Epidemia da Obesidade, indústria da saúde e economia.
Jean-Pierre Poulain	Sociologia da Obesidade	2012	
Charlotte Cooper	Fat Activism: A Radical Social Movement	2016	Movimentos Sociais Gordos.

(Organizado pelo autor)

Este trabalho também foi realizado apoiado no embasamento epistemológico e metodológico concebido no âmbito do projeto temático “Fragmentação Socioespacial e Urbanização Brasileira: Escalas, vetores, ritmos e formas” (FragUrb). Desta pesquisa, trouxemos uma hipótese central para compreendermos a cidade contemporânea, que é a sobreposição da lógica centro-periférica para a lógica fragmentária como um elemento basilar para uma leitura analítica sobre a vida urbana.

A fragmentação socioespacial pode ser vista a partir de diferentes aspectos. Neste trabalho buscamos compreendê-la na relação com a escala do corpo gordo na realização de suas mobilidades cotidianas. Os estudos relacionados à mobilidade são centrais no século XXI, especialmente no contexto fragmentário, no qual o distanciamento das classes sociais mais baixas, concentradas nas áreas periféricas da cidade, acabam por interromper a circulação e as possibilidades de experiência no espaço urbano, principalmente, em cidades com o processo de fragmentação socioespacial em curso, como em muitas cidades médias e metrópoles. A desvalorização dos modais de transporte coletivo associados à priorização do automóvel particular na constituição de um modelo rodoviário dos transportes, e a organização de um sistema pautado na relação centro-

periférica, acaba por tornar a mobilidade urbana elemento essencial para compreender as possibilidades e potencialidades dos cidadãos na cidade fragmentada.

A mobilidade, aqui compreendida para além dos estudos das distâncias e dos modelos de transporte, é repleta de significados sociais, culturais, políticos e econômicos (Creswell, 2006). Desta forma, visamos apreender como os significados sociais negativos associados à corpulência e o imaginário social criado sobre o corpo gordo¹ influenciam a mobilidade cotidiana de quem mora, trabalha e pratica seu lazer na Região Metropolitana de São Paulo.

Desta forma, este trabalho está organizado em três capítulos principais, cada um com suas subdivisões. No primeiro capítulo, “Por uma geografia corporificada”, buscamos compreender como o corpo é construído dentro da Geografia e justificamos a escolha por tratar o corpo enquanto uma escala geográfica. Ademais, este capítulo visa sintetizar a geograficidade dos corpos gordos, a partir da constituição histórica de significados sociais negativos associados à corpulência atravessados pela complexidade das expressões do gênero, classe social e raça.

No segundo capítulo, “Do corpo à cidade: do estigma às mobilidades cotidianas”, buscamos compreender como a espacialização deste estigma pode revelar a relação com a formação do espaço urbano contemporâneo, a partir da produção do espaço urbano na espessura complexa da formação da Região Metropolitana de São Paulo. O aspecto central abordado neste capítulo refere-se à formação de um espaço sob o modelo de produção capitalista em múltiplas escalas, desde o processo de fragmentação socioespacial na escala urbana à utilização do corpo enquanto um marcador de diferenciação socioespacial, a partir da formação do corpo magro enquanto um objeto de consumo, visando segmentar as espacialidades dos corpos gordos no cotidiano.

No terceiro capítulo, “Corpos gordos e seus percursos urbanos” trabalharemos com a produção das mobilidades cotidianas de corpos gordos a partir da análise dos percursos de seis colaboradoras. No universo dos seis percursos urbanos, três foram

¹ É importante apontar que três termos são utilizados para a descrição da corporeidade gorda: Significados Sociais, Imagético Social e Estigma. Esta escolha está apoiada em Goffmann (1988), quando o autor analisa o estigma como fundamental na difusão concreta dos significados sociais negativos e do imagético social negativo associado à identidade nas dimensões sociais, culturais e políticas de uma sociedade. Na constituição dos estigmas, existem aqueles sujeitos que tem a possibilidade de mascarar/esconder suas identidades estigmatizadas, proporcionando que sejam identificados imediatamente enquanto pessoas estigmatizadas, em contraponto, existem aqueles que seus marcadores são impossíveis de serem escondidos

analisados através das entrevistas semiestruturadas realizadas, enquanto os outros 3 são analisados por meio da realização da metodologia de Percursos Urbanos Acompanhados.

METODOLOGIA E PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Levantamento Bibliográfico

No que tange aos conceitos principais da pesquisa, o conceito de Fragmentação Socioespacial foi amplamente pesquisado por meio de artigos, livros, monografias, dissertações e teses. Em uma aproximação inicial, buscamos artigos pelos quais as e os autores se propuseram a construir um “estado da arte” do conceito de Fragmentação Socioespacial, tal como as publicações de Legroux (2021); Morcuende (2021); Sposito (2019); Sposito, et al (2023); Sposito e Sposito (2020); Sposito e Góes (2013). Ademais, buscamos trabalhos resultado de pesquisas realizadas a partir do conceito de fragmentação socioespacial enquanto uma tendência no processo de urbanização contemporânea tal como Rizzon (2022); Cruz (2022); Abate (2022), Dal Pozzo (2017), Santos (2024) e Bastazini (2023).

No que se refere à dimensão empírica da pesquisa, Santos (1990) já apontava sobre a relação do processo de urbanização da cidade de São Paulo e a sua influência no âmbito da formação do urbano-regional se conformando como uma região metropolitana, demarcada pelas lógicas fragmentárias, com periferia ampliada, proliferação de vazios urbanos, produção de policentralidades, concentração de espaços residenciais fechados destinados a classes sociais altas e localização de conjuntos habitacionais populares nas áreas periféricas da cidade de São Paulo (Rolnik, 2022; Rizzon, 2022), levando à conurbação dos limites da cidade com malhas urbanas de municípios vizinhos.

No que se refere ao aporte conceitual da pesquisa, o conceito de escala geográfica é fundamental para o seu desenvolvimento (Smith, 1988; 1992; 2000; 2001), compreendido a partir do desenvolvimento desigual do capitalismo, formado a partir de um movimento dialético entre um processo de homogeneização e a diferenciação do desenvolvimento econômico, intrínseco ao modo de produção capitalista neoliberal. A partir de Smith (1988; 2000; 2001) podemos expandir o conhecimento do conceito de escala geográfica, principalmente através de Grandi (2014, 2015) e Biteti e Grandi (2022),

buscando a construção do corpo enquanto escala geográfica e a definição do termo da Corpo-Escala, fundamental nas discussões propostas na pesquisa.

Realizamos levantamento bibliográfico da relação do corpo com a construção da Geografia, fundamentado enquanto uma escala geográfica, de acordo com Turra Neto (2019); Silva, Ornat e Chimin Junior (2019) e Longhurst (1997) que, articuladas às leituras realizadas sobre o conceito de escala geográfica levaram a compreensão do corpo na Geografia. O aprofundamento a partir desses referenciais permitiu compreender a escala como determinante nos estudos dos processos sociais e do corpo para além de sua naturalidade e biologia, como conteúdo social determinante da construção das espacialidades.

Dessa forma, foi fundamental o levantamento bibliográfico pelo qual buscamos explorar os significados sociais da corpulência e do corpo gordo, primeiramente, com foco na historicidade dos significados sociais do corpo gordo a partir de obras como Vigarello (2012), Farrell (2011) e Sant'Anna (2016). Nestas referências se abordam a corpulência e o corpo gordo desenvolvimento social e cultural das sociedades europeia, estadunidense e brasileira, respectivamente. A construção dos significados e do imaginário social construído a partir da corporeidade gorda revelaram a necessidade de compreender a construção de um estigma relacionado ao corpo gordo, principalmente com o desenvolvimento da Sociedade Industrial e Contemporânea.

O conceito de estigma, que se tornou essencial para a pesquisa, teve destaque especialmente a partir de Goffmann (1988), porém também foram reunidos os trabalhos de Strings (2018), Harrison (2021), Oliver (2006), Poulain (2009), Brewis, et al (2011), Brewis e Wutich (2012), Paim e Kovaleski (2020) e Jimenez – Jimenez (2020), quanto a constituição do estigma da corpulência através da globalização da cultura norte-americana, a constituição de um aparato midiático que visa a homogeneização dos corpos como também o desenvolvimento de uma economia baseada na busca pelo emagrecimento, através do desenvolvimento de uma indústria da saúde.

Ademais, compreendemos que o estigma do corpo gordo se configura na corpo-escala e influencia as práticas espaciais de cidadinas/os. Desta forma, foram buscados autores que discutem o conceito de práticas espaciais, principalmente a partir de Lefebvre (1991), Legroux (2021) e Smalley (2024). Vimos buscando, como objetivo específico deste trabalho, compreender as práticas espaciais atreladas a mobilidade destes cidadãos.

A Mobilidade é compreendida por meio de Cresswell (2009, 2010, 2011) e Gutierrez (2016), para além do estudo da totalidade das distâncias e tempo total de viagem, adentra um “emaranhado de movimento físico, de significado e de prática” (Cresswell, 2009, p. 12), expõe a mobilidade como componente determinado pelo conteúdo político e social.

A partir dos autores supracitados, apurou-se principalmente aqueles que compreendem a mobilidade em duas dimensões de análises: a mobilidade urbana, como Vasconcellos (2011, 2012) e Balbim (2016); e a mobilidade cotidiana, tal qual Santos (2024), Legroux (2021), Tulle e Di Virgillio (2021), Bastazini (2022), Olmedo (2016) e Balbim (2016). Optamos pelo segundo modo de se compreender a mobilidade por valorizar a dimensão na qual os corpos produzem e são significados - o cotidiano. Nesta dimensão de análise é que observamos o corpo gordo e os estigmas produzidos na escada do cotidiano. O estigma do corpo gordo é um elemento importante na construção das práticas espaciais cotidianas de mobilidade acabando por se tornarem elementos distintivos no cotidiano urbano, o fora do padrão, aquele elemento que não cabe no constructo empírico da vida urbana.

Entrevistas semiestruturadas e percursos urbanos acompanhados

Quanto aos Percursos Urbanos Acompanhados e às Entrevistas Semiestruturadas, o planejamento original foi parcialmente alterado devido a algumas problemáticas encontradas no desenvolvimento dos procedimentos metodológicos. A partir das discussões e reuniões com o orientador, tomamos a decisão de realizar, também, entrevistas semiestruturadas com as (os) sujeitas (os) de pesquisa, desta forma, apoiados pelas publicações de Góes, *et al* (2022) e Sposito (2022), estruturou-se um roteiro de entrevistas, baseado no desenvolvido no âmbito do projeto temático “FragUrb”, mas, com alterações necessárias a serem cumpridas com os objetos delimitados no projeto.

A realização de entrevistas semiestruturadas se deu a partir de dois motivos: 1. A necessidade de criar maior proximidade com as (os) sujeitas (os) de pesquisa, visto que assuntos relacionados à corporeidade gorda de forma neutra ou positiva ainda não são amplamente divulgados. Além disso, a própria corporeidade gorda é um assunto sensível para a maioria das pessoas do qual a fala pode causar determinada vergonha ou constrangimento para estas pessoas, desta forma a entrevista semiestruturada cria uma

conexão prévia do pesquisador com a pesquisa, possibilitando um ambiente confortável para a realização das entrevistas e percursos acompanhados; 2. Reunir informações acerca da relação das (os) sujeitas (os) com a própria corporeidade, tal como suas histórias de vida e as possíveis violências vivenciadas, que substanciam a evidência da construção de um estigma da corpulência, como também relacionados às suas práticas espaciais.

Quanto à realização de entrevistas, buscamos aprender e captar a dimensão socioespacial da realidade das (os) colaboradoras (es) de acordo com Sposito (2022) e Góes *et al* (2022). As entrevistas semiestruturadas foram pensadas de forma transversal tanto pelas temáticas centrais do trabalho, quanto pela dimensão empírica analisada, configurando-se enquanto uma metodologia adequada para a apreensão dos elementos que constituem a corporeidade gorda e as práticas espaciais de mobilidade dos cidadãos, possibilitando a análise cruzada de elementos que compreendem múltiplas dimensões, como aponta Góes, *et al* (2022, p. 86).

Junto com a dimensão objetiva das práticas espaciais relatadas e apreendidas com as entrevistas, identifica-se a possibilidade de análise da dimensão subjetiva. [...]. Segundo a autora (Kapp, 2020, p. 11), os entrevistados falam a partir de suas subjetividades, a serem respeitadas e reconhecidas, mas, ainda assim, por meio das pesquisas socioespaciais elucidamos condições objetivas, relações entre pessoas, grupos, espaços, estruturas e agências (Góes *et al*, 2022, p. 86).

As entrevistas, nos possibilitam apreender as práticas espaciais de mobilidade dos cidadãos, como também elencar elementos subjetivos da experiência enquanto uma pessoa gorda, associados com a literatura e o conteúdo de suas falas. Propiciam elementos de análise para a composição de uma relação entre a produção das corporeidades e a das cidades. Assim, elegemos dois elementos para a análise, Estigma e Identidade, com o fim de apreendermos aspectos da vida urbana das(os) colaboradoras(es) no âmbito das dimensões da mobilidade, do trabalho e do consumo. (Quadro 2).

Quadro 2 - Sistematização das entrevistadas semiestruturadas

Nome	Perfil	Estigma	Identidade	Mobilidade	Consumo

Fonte: (Organizado pelo autor)

Dessa forma, foram realizadas 6 entrevistas semiestruturadas com cidadãos moradores da RM/SP (Quadro 2) de forma virtual, a partir da plataforma *Google Meet*,

para melhor se adequar ao tempo e à rotina das (os) sujeitas (os). Um aspecto importante a ser apontado é que conhecemos nossas colaboradoras por meio do *PopPlus*, a maior feira de moda *plus-size* na América Latina, idealizada por Flávia Durante e que visa, não somente democratizar o acesso à moda e vestimenta para pessoas gordas, como também promove espaços de discussão para as dificuldades vivenciadas por essas pessoas na sociedade, além da propagação de um sentimento mais positivo relacionado à corporeidade gorda. Desse modo, essas mulheres apresentavam uma visão mais crítica e positiva sobre a própria corporeidade, o que levou a uma maior facilidade no que tange a discussão de assuntos relacionados ao corpo gordo.

Quadro 3. Sujeitas de Pesquisa (Organizado pelo autor)

QUADRO DE SUJEITAS DE PESQUISA					
Nome	Idade	Descrição	Local de Moradia	Renda	Corporeidade
Daiane	34	Mulher Cisgênero, Branca e Heterossexual.	Vila Perracini, Poá/SP	Até 1,5 SM	Foi uma mulher gorda por toda sua vida.
Ester	39	Mulher Cisgênero, Branca e Bissexual.	Vila Anchieta, Mauá/SP	Entre 2 a 3 SM	Começou a engordar há 10 anos, após um caso sério de Depressão Pós-Parto, após o nascimento de sua filha.
Arlete	52	Mulher Cisgênero, Branca e Heterossexual.	Vila Osasco, Osasco/SP	Mais de 6 SM	Começou a engordar a partir dos 10 anos de idade, e é uma mulher gorda desde então.
Barbara	48	Mulher Cisgênero, Branca e Heterossexual.	Município de São Bernardo do Campo/SP	Entre 3 a 6 SM	Foi uma mulher gorda por toda sua vida, já realizou procedimentos cirúrgicos para emagrecimento, como um Cirurgia Bariátrica e uma Gastroplastia Endoscópica

Renata	30	Mulher Cisgênero, Branca e Bissexual	Jardim Brasil, São Paulo/SP	Entre 3 a 6 SM	Foi uma mulher magra por um grande período de sua vida, começou a engordar a partir de sua primeira gravidez, aos 17 anos de idade.
Maria	34	Mulher Cisgênero, Branca e Bissexual	Valo Velho, São Paulo/SP	Entre 3 a 6 SM	Sempre se entendeu enquanto uma mulher gorda.

Com as entrevistas pudemos aprofundar nosso conjunto de informações necessárias para a pesquisa, sobretudo, aquelas relacionadas à corporeidade gorda e outras dimensões empíricas da vida cotidiana, principalmente suas práticas espaciais de Consumo, que demonstram a potencialidade de pesquisas que visem trabalhar estas dimensões empíricas, como também a do trabalho e da mobilidade. É importante apontar que as entrevistas foram realizadas com mulheres, mas que isto não foi delimitado pela pesquisa, pessoas de todos os gêneros foram buscadas para a disponibilidade, mas foram seis mulheres que aceitaram nos conceder entrevista.

Quanto ao objetivo de capturar e apreender elementos da mobilidade cotidiana dos cidadãos, e “co-experienciar os trajetos das (os) sujeitas (os) como síntese do conteúdo socioespacial no tecido urbano”, realizamos o procedimento metodológico “Percursos Acompanhados Casa-Trabalho-Casa” (Jesus, Catelan e Calixto, 2022, p. 150). Este procedimento combina o uso das entrevistas semiestruturadas e o acompanhamento, possibilitando a produção de uma “etnografia móvel” (Olmedo, 2016, *apud* Jesus, Catelan e Calixto, 2022) a fim de analisar criticamente o “mover-se” pelo espaço urbano a partir da esfera do cotidiano, com elementos melhor destacados no capítulo 3 deste trabalho.

Nesse sentido, os percursos urbanos acompanhados permitiram experienciar a constituição das mobilidades cotidianas das (os) sujeitas (os), possibilitando apreender como os elementos subjetivos de suas corporeidades conversam com os elementos objetivos de sua vida urbana cotidiana, não somente em uma perspectiva de capturar seus enfrentamentos, mas também o vivenciar. Para a captura destes elementos, o planejamento prévio do pesquisador é fundamental, já que não se deve influenciar o percurso das (os) colaboradoras (os), necessita-se que o pesquisador mantenha contato

prévio frequente com as (os) sujeitas (os), como também um planejamento de seu percurso até o ponto de encontro indicado.

Os materiais utilizados para o campo foram: papel e caneta, para anotar, descrever e detalhar o percurso das colaboradoras com o máximo de informações possível para a produção do relatório de campo; celular e fones de ouvido com microfone, utilizados para registro do percurso acompanhado por meio do aplicativo *Strava* - aplicativo de esportes, mas que permite capturar o percurso realizado via GPS do aparelho, caminho que depois foi extraído do aplicativo e geolocalizado utilizando o software de mapeamento *QGIS*, como também a gravação do áudio do percurso a fim de coletar as falas das (os) entrevistadas (os).

A partir disto, o *layout* cartográfico é produzido a partir do *QGIS* e do uso do *Adobe Illustrator*, programas que possibilitam a geolocalização e uso e produção das simbologias mais apropriadas para a produção cartográfica. O objetivo do mapa não é apenas descrever o percurso a partir dos elementos físicos, como os modais utilizados, a distância percorrida e o tempo gasto, mas como apontado por Cresswell (2006), a mobilidade é mais do que estes elementos físicos, como também carrega significados sociais, políticos, culturais e econômicos. Dessa forma, no *layout* cartográfico também foram inseridas caixas de texto contendo pequenos trechos significativos de falas das (os) colaboradoras (os), a fim de exemplificar a relação construída entre sua corporeidade gorda e sua mobilidade cotidiana nos diferentes modais de transporte coletivo.

Para isso, foram realizados trabalhos de campo em São Paulo, a fim de coletar dados sobre o reconhecimento dos modais de transporte coletivo disponíveis no município de São Paulo e que ligam os municípios da RM/SP por meio de linhas de ônibus intermunicipais e, principalmente as linhas de trem e metrô. Após os trabalhos de campo, foi realizado o contato com nossas sujeitas de pesquisa e marcadas as datas de realização dos percursos acompanhados.

Inicialmente, houve a aproximação com todas as colaboradoras para a realização dos percursos acompanhados nos moldes descritos por Jesus, Catelan e Calixto (2022), porém, três de nossas colaboradoras (Daiane, Arlete e Renata) desmarcaram a realização dos percursos de última hora, por motivos mais bem descritos no Capítulo 3, que trata da análise de seus percursos urbanos. O autor acompanhou as três demais colaboradoras

(Ester, Bárbara e Maria) em seus percursos urbanos, utilizando dos elementos descritos anteriormente no texto.

Desta forma, nossa metodologia se estrutura da seguinte forma:

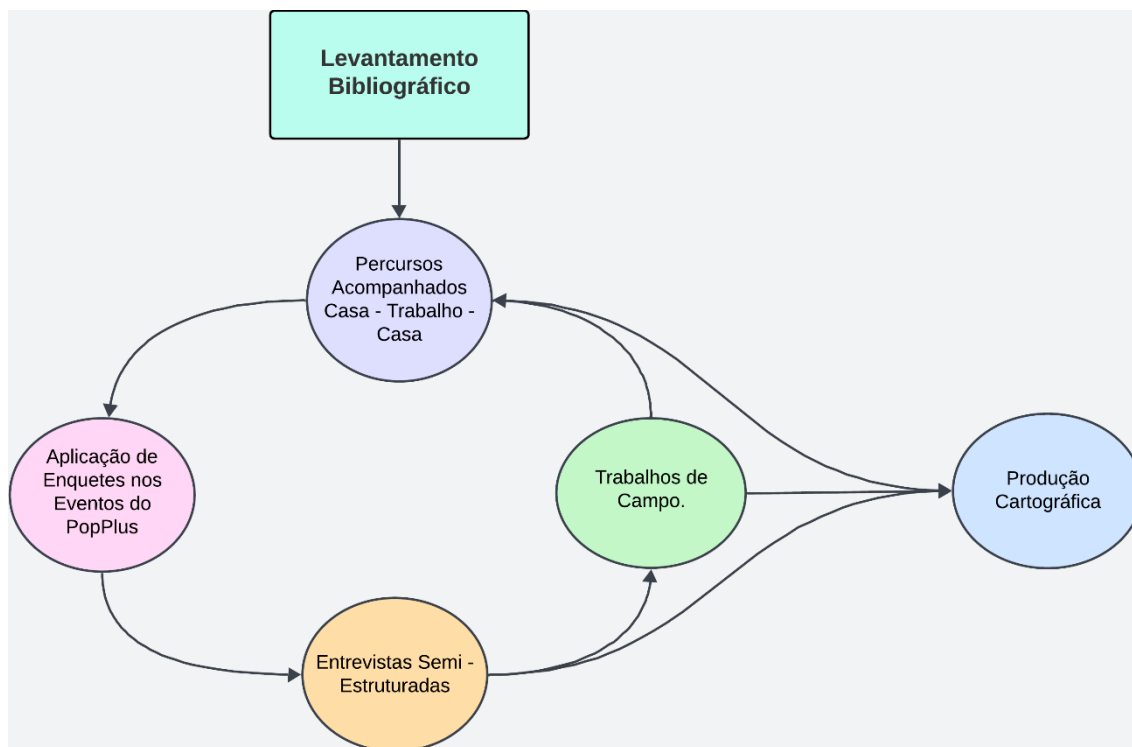


Figura 1 - Organização Metodológica dos Percursos Acompanhados (Silva, 2024)

Ademais, na realização dos procedimentos metodológicos encontramos algumas situações importantes para a composição da pesquisa, primeiramente, o projeto original não apresentava nenhuma forma de recorte de gênero, porém, todas as entrevistadas e colaboradores de percursos acompanhados foram mulheres cisgênero, apesar de ser uma circunstância de pesquisa, esta presença feminina revela o maior interesse de mulheres com a questão, se tornando essencial compreender como o gênero se faz presente nas experiências destas mulheres, tal como o exposto nos capítulos anteriores, as relações de gênero são importantes na composição da experiência gorda e contribuíram para uma maior participação de mulheres cisgênero na pesquisa.

Outro ponto que se deve explicar é a divisão entre percursos acompanhados e entrevistas semiestruturadas, inicialmente, o plano era que todas as pessoas entrevistadas realizassem os percursos acompanhados, porém, entre o período de realização das entrevistas e o dos percursos acompanhados três de nossas colaboradoras não utilizavam mais transporte público e/ou não realizavam trajetos cotidianos que coubessem na

construção metodológica da pesquisa, desta forma, apresentaremos aqui neste trabalho as perspectivas de mobilidade de três entrevistadas a partir das entrevistas e três percursos acompanhados.

1. POR UMA GEOGRAFIA CORPORIFICADA

Porque trabalhar o corpo na geografia e, principalmente, o corpo gordo? O corpo e as questões que o envolvem já foram marcadas como importantes para a constituição do espaço geográfico. Ao teorizar a produção do espaço, Lefebvre (1991) o distingue em três distintas formas: o espaço absoluto, aquele da natureza ainda não tocada pela sociedade; o espaço abstrato, dominado pelas lógicas e formas de controle do modo de produção capitalista; e o espaço social, das relações sociais.

O espaço social teorizado por Lefebvre não se refere somente as relações econômicas do sistema capitalista, mas sim por uma combinação de diferentes fatores, como exposto por Silva, Ornat e Junior (2019, p. 65):

[...] as relações sociais de reprodução (que envolvem relações entre os sexos, entre grupos etários e específicas organizações de famílias) e as relações de produção (as formas de divisão de trabalho e a hierarquização de funções produtivas)

Assim, Lefebvre (1991) apontava não somente para as relações de dominação econômica, mas por todas as formas de relações de poder estabelecidas, mesmo aquelas menos visíveis. É neste sentido que a sua tríade espacial é proposta, dividida entre as práticas espaciais, as representações do espaço e os espaços de representação. A prática espacial incorpora a relação entre “a realidade cotidiana (ou rotina cotidiana) e a realidade urbana (as rotas e as redes que conectam os locais destinados ao trabalho, vida “particular” e ao lazer)” (Lefebvre, 1991, p. 38). As representações do espaço se referem ao espaço daqueles que o conceituam, o planejam, se refere ao espaço concebido pelas lógicas de produção e poder, já os espaços de representação são os diretamente vividos pelos imagéticos e simbologias criadas pela vida social, ele “se sobrepõe ao espaço físico, fazendo uso simbólico de seus objetos” (Lefebvre, 1991, p. 39).

É no paradigma dessa tríade espacial que o autor centraliza o corpo, permitindo pensar o espaço enquanto produto do corpo, mas não somente isso, Lefebvre (1991) centra uma relação complexa entre o corpo e o espaço, onde o corpo é, ao mesmo tempo, produto e produtor do espaço (Lefebvre, 1991, p. 170) sendo a corporeidade entendida como “a energia material que perpassa ações, que produz sentidos de representação e também as vivências” (Silva, Ornat e Junior, 2019, p. 68). É a partir dessa relação que o corpo é central no processo de (re) produção do espaço. Porém o próprio corpo não pode

ser entendido enquanto espaço em sua totalidade, dessa forma, corroboramos com a afirmação de Turra Neto (2019, p. 3)

Argumento que o corpo é espacial, mas não é espaço (assim como o corpo é temporal, mas não é tempo). **O corpo está no espaço, não é espaço** (distinção que não é possível de ser feita em todas as línguas, mas que em português nos é permitido) e como tal, participa da sua construção, dentro do campo de possibilidades de ação dadas pelo próprio espaço, como meio e condição.

Pensar o corpo e sua relação com o espaço geográfico é pensar, principalmente, nos processos espaciais que fazem questão diretamente ao corpo, que contém o corpo como começo e como finalidade e que constituem os processos de diferenciação espacial, desta forma, trataremos aqui o corpo como uma escala geográfica.

É comum tratarmos da escala enquanto um simples recorte ou uma decisão meramente empírica por parte do pesquisador, porém, o processo de constituição das escalas geográficas é inerente ao próprio processo de produção do espaço geográfico, sua consolidação e organização de suas ações.

Neil Smith (1988) se firmou nas discussões relacionadas a produção das escalas geográficas a partir de seus estudos sobre o desenvolvimento desigual dentro do modo de produção capitalista, o autor menciona que o processo constante de competição e cooperação oriundos do modo de organização capitalista visa, ao mesmo tempo, fomentar a competição entre os grandes produtores e suas diferentes formas de organização espacial da produção enquanto, ao mesmo tempo, estes grandes produtores cooperam com os modos de organização espacial para o mantimento das bases de acumulação de capital e reprodução de suas ordens sociais (Reprodução da mão-de-obra, instituições e infraestruturas de produção e circulação de mercadorias, etc.).

A escala aparece enquanto um marcador de diferença na organização dessas estruturas espaciais, porém, deve-se lembrar que essa organização não está exclusivamente delimitada aos processos referentes a produção do modo de produção capitalista mas, como aponta Lefebvre (1991), existe uma intrínseca relação entre as formas de reprodução social e de produção capitalista ou, do espaço social e do espaço abstrato, assim, devemos compreender que cada escala “demarca o sítio da disputa social, tanto o objeto quanto a resolução desta disputa” (Smith, 2000, p. 144), mas a escala não aparece somente enquanto uma materialização desta disputa, ela também aparece enquanto um genitor de processos sociais específicos.

O corpo, aqui entendido para além de seus processos biológicos, como um agente cultural, social e espacial (Grosz, 1995), se configura enquanto uma escala por apresentar características que tem o próprio corpo enquanto sua finalidade, sendo reconhecido enquanto o local de construção das identidades pessoais e da própria diferença, é intrínseca a definição do próprio conceito de escala, que encontra no corpo seu local de principal importância (Smith, 2000, p. 145).

Porém, se o corpo se apresenta enquanto um importante elemento estruturador do processo de produção do espaço e das escalas geográficas, por que ele foi amplamente colocado a margem das discussões geográficas? Para responder esta questão devemos nos atentar ao modo como a ciência ocidental é produzida, não somente a geografia, mas a tradição de produção científica é voltada a pensar o corpo somente em termos biológicos, como um corpo pré-discursivo e vazio de significados sociais.

Longhurst (1997) ao debater sobre a (des) corporificação da geografia menciona o caráter dual da ciência geográfica enquanto um dos principais fatores de abandono ao corpo, a autora argumenta que os princípios das discussões geográficas são caracterizados por um pensamento dualista como, por exemplo, a divisão entre sociedade e natureza, o público e o privado, o corpo e a mente. A concepção dominante para a ciência ocidental é considerar a potencialidade da mente enquanto o foco principal dos processos sociais, o local das abstrações, de dominação das ações, o local onde o espaço é produzido, e o corpo somente enquanto uma materialidade das vontades da mente, uma ferramenta daquilo que é produzido.

A associação que é feita na relação corpo e mente é a de que, principalmente, a mente é o local da razão, da subjetividade e da consciência, enquanto o corpo se compreende como o local de exterioridade, da irracionalidade e passividade (Grosz, 1989). A dualidade apresentada se consagra, principalmente, pois a ciência ocidental foi tradicionalmente produzida por aqueles que não precisam sentir o peso da sua própria corporeidade, isto é, uma produção científica que foi, majoritariamente, criada por homens, brancos, heterossexuais e cisgêneros, logo, estes homens propagaram uma forma de entendimento geográfico que vai de encontro com as relações de poder e superioridade socialmente estabelecidas.

Gatens (1988) argumenta que a divisão entre corpo e mente não somente foi feita de forma distinta por diferentes sociedades, mas ela também é historicamente definida a

partir das formas de diferenciação de gênero associadas a construção simbólica do que se entende entre masculino e o feminino, onde associa-se o masculino com a mente, e o feminino com o corpo. Desta forma, a constituição da mente/masculinidade enquanto o local da racionalidade dominante e o corpo/feminilidade enquanto o local de fragilidade e irracionalidade, desta forma, as questões relacionadas ao corpo foram marginalizadas, porém, reiteramos a posição de Longhurst (1997, p. 491)

Na cultura ocidental, enquanto homens brancos presumem que podem transcender sua corporeidade (ou, pelo menos, ter suas necessidades corporais atendidas por outros) por entenderem que a mesma é apenas um recipiente para a consciência, isto não foi permitido para as mulheres, negros, homossexuais, pessoas com deficiência, os mais velhos, as crianças e outros.

O corpo não foi uma questão esquecida para aqueles a qual a corporeidade é constantemente negociada, por isso, a partir da década de 1960 e 1970, a corporeidade foi trazida de volta à geografia principalmente através de filósofas e pensadoras feministas que, constantemente, se voltavam à dimensão espacial enquanto um dos principais elementos constituidores das desigualdades de gênero. A corporeidade foi amplamente discutida durante a segunda onda feminista e desde então as bases epistemológicas desenvolvidas naquele período foram ampliadas e constituíram o desenvolvimento de campos na Geografia que se destinam a verificar a relação entre aqueles temas emergentes e o espaço, tal como os campos da Geografia Feminista, Geografia das Sexualidades e Geografias Negras.

Partimos da base epistemológica crítica e atravessada pela relação entre corpo e cidade, pela qual buscamos construir ou, pelo menos, desenvolver parcialmente, uma geografia dos corpos gordos e posicionar este corpo na ciência geográfica. Para isso, devemos nos atentar não somente a construir um caminho epistemológico de como esse corpo vem sendo (pouco) discutido nas ciências humanas, mas, também apontar para a historicidade da corpulência e a constituição não somente do corpo gordo em sua matéria física, mas seus significados e simbolismo.

1.1 A GEOGRAFICIDADE DO CORPO GORDO

O “gordo”, na instituição antiga, impõe-se de imediato. Ele impressiona. Seduz. Sugere também uma encarnação da

abundância, indica riqueza, simboliza saúde” (Vigarrello, 2012, p. 19)

A citação de Vigarrello (2012) pode causar estranheza, pensar no corpo gordo enquanto um símbolo, não somente de saúde, mas de realeza, sedução e, de forma positiva não é comum na sociedade contemporânea. O corpo gordo, ou a corpulência (termo que iremos adotar no decorrer da seção), não é somente uma forma corporal esvaziada de significado social. No decorrer da história e da formação político cultural das diferentes configurações sociais, a figura do gordo sempre foi dotada de significados e simbologias, não necessariamente alinhadas com as que conhecemos na atualidade.

O objetivo da seguinte seção é acompanhar a historicidade dos significados e símbolos associados a esse corpo e, dessa forma, construir a sua geograficidade e dimensão espacial. Para isso, exploramos um grupo de produções acadêmicas sobre esse corpo que não se constituem dentro do campo da Geografia. Como mencionado anteriormente, o corpo gordo foi a pouco tempo considerado como um objeto interessante às ciências humanas, sendo discursado principalmente dentro das ciências biológicas e ciências da saúde (do qual mencionaremos, mas que não é o foco da discussão), iremos nos apropriar desta literatura no esforço de construir uma linha do tempo desse corpo na história social.

A corpulência é um fator que chama a atenção da sociedade desde sua constituição, o historiador francês Georges Vigarrello (2012) em sua obra “As metamorfoses do gordo: história da obesidade” conta a história da percepção dessa corpulência, desde aquilo que ele apelidou como o “Glutão Medieval” até o “Obeso” do século XXI, e de qual forma os significados sociais associados a gordura foram amplamente difundidos socialmente, politicamente e culturalmente.

A figura do “Glutão Medieval” mencionada por Vigarrello (2012) é relacionada diretamente à constituição da sociedade que ele se encaixa, afinal, como o autor aponta “os séculos centrais da Idade Média enfrentam cerca de 1.300 crises de abastecimento e erigem ideal a acumulação de alimentos” (Vigarrello, 2012, p. 21). O simbolismo que se constrói na figura da corpulência é atrelado a escassez de alimentos e seus impactos no corpo, a porção da sociedade que não tinha comida, e os que tinham em abundância. A corpulência medieval carrega significados associados a saúde, a beleza e a realeza pois

os únicos que poderiam ser considerados gordos eram aqueles que tinham os recursos para garantir a acumulação de comida.

Essa primeira associação realizada entre a escassez de alimentos de grande parte da população e a concentração na mão de poucos não é exclusiva da Idade Média europeia, a constituição da sociedade brasileira também foi, amplamente, fundamentada nesta associação, como denota Sant’Anna (2016, p. 22) sobre a relação entre o peso e a sociedade brasileira do começo do século XX

Podia-se ainda atribuir sentimento nobres, como a coragem e a valentia, às pessoas “muito gordas” sem que suas características físicas interferissem desfavoravelmente nos julgamentos do caráter. Por exemplo, no Pará, um general chamado Girosselli foi considerado excelente, mesmo sendo tão obeso “a ponto de não poder montar a cavalo”.

Neste primeiro momento, a associação da corpulência e a realzeza foram importantes para marcar a posição social do gordo nas estruturas sócias das épocas mencionadas. A silhueta e a forma do corpo eram destinadas à alta sociedade, mesmo quando visavam associar a corpulência de forma negativa, a silhueta do corpo nunca era o alvo, mas sim a abundância desnecessária e a ganância dos mais ricos.

Porém, a gordura que é constantemente associada à imagem da nobreza na Idade Média teve seus significados sociais lentamente alterados. Os limites da corpulência, da gordura, ou, do excesso da gordura eram traçados, porém, não da mesma forma que se pode observar na sociedade atual. O excesso não era medido a partir do tamanho corporal dos indivíduos ou quantos quilos ele pesa, mas da impossibilidade de realizar tarefas cotidianas.

A gordura medieval, associada a nobreza e aos reis da Idade Média, passa a adquirir um caráter negativo quando impossibilita que estes consigam desempenhar as funções que foram designadas aos cavaleiros, como foi o caso do rei Filipe I (Vigarello, 2012). Estas simbologias negativas construídas no imaginário social da época a partir de determinada situação possibilita a construção de, ao mesmo tempo, duas formas de simbologia da corpulência na Idade Média, aquela da realzeza e a da inabilidade.

A ideia nebulosa de limites ao quão gordo uma pessoa pode ser até que passe a ser vista de uma forma opulente para uma forma efêmera pode ser vista em diferentes períodos, Sant’Anna (2016), ao analisar as propagandas de beleza do começo do século

XX aponta como a gordura nas mulheres era associada a beleza, a saúde e a fertilidade, porém, ao mesmo tempo tinha que se ter o cuidado para não se tornar “robusta” demais. É importante apontar que, apesar de existir um reconhecimento dos limites da corpulência, não é demarcado pela forma física dos corpos, mas sim quando passam a não caber mais em suas posições e funções sociais estabelecidas.

A partir da dualidade construída em relação a corpulência e seus limites, a percepção social sobre os “gordos” é alterada, consolidando três tipos de gordura: a primeira, relacionada a nobreza e saúde mencionada nos primeiros parágrafos desta seção; a que passa dos limites, e representa imobilidade e a incapacidade de realização de suas tarefas e a terceira, a doença. Rapidamente a corpulência de um, primeiramente associada à sua saúde e virilidade, passava a ser considerada enquanto uma marca de fraqueza, acompanhado do desenvolvimento social, cultural e econômico. Os significados sobre a gordura se alteram através de três pilares, como explicita Vigarello (2012, p. 44)

Várias culturas aguçam seus anátemas: a do clero de início, com pregações para o autocontrole e contenção, logo também a dos médicos, que difundem os perigos da gordura, e pôr fim a dos cortes medievais, que cultivam o refinamento.

A gordura começa a representar características majoritariamente negativas para a sociedade europeia a partir do final da Idade Média e o começo do Iluminismo. Para a Igreja, a silhueta do gordo começa a ser associada veemente ao pecado da gula, o corpo gordo se torna o corpo do pecador, daqueles que não sabem lidar com excessos e com os luxos. Para a medicina, o acúmulo de gordura no corpo ou, nos termos médico, o excesso de tecido adiposo, começa a ser relacionado a enfermidades, uma forma de infecção que impede a mobilidade do corpo. Para os cortes medievais, a necessidade sobre o mantimento de uma determinada pose, leveza e finura que, diretamente, se contradiziam ao imaginário social da época do que se compreende como o gordo demais, a silhueta em excesso é símbolo daquele que não mantinha o equilíbrio entre a corpulência e finura esperada.

A gordura começa, nesse estágio da sociedade, a ser construída a partir de uma relação contraditória entre si, de um lado, se mantém a associação do gordo à nobreza, à riqueza e à força e, de outro lado, o tamanho excessivo da silhueta representava uma pessoa doente, um pecador, uma pessoa pesada, não delicada e folgada (Vigarello, 2012).

Porém, para além dessa dualidade apresentada, a corpulência começa a criar relações intrínsecas à duas outras identidades sociais importantes, a classe social, gênero e raça.

1.1.1 A CORPULÊNCIA E O GÊNERO: FORMAS DE CONTROLE DO CORPO FEMININO

Quanto ao gênero, os significados sociais relacionados à corpulência começam a adquirir características diferentes quanto ao Homem Gordo e a Mulher Gorda. Enquanto a sociedade medieval olhava para o homem gordo enquanto um homem forte e viril, o meio medieval destinado às mulheres, os cortes medievais, já demonstravam que os corpos femininos teriam que ser moldados e ser carregados de forma diferente, como aponta Vigarello (2012, p. 51) “O corpo feminino é descrito como mais vulnerável, mais esbelto, ao mesmo tempo em que se sugere carnudo. [...] A finura, em outras palavras, torna-se critério obrigatório.”

As relações entre a corpulência e o gênero não é exclusiva da sociedade europeia constituída a partir do final da Idade média e começo do Iluminismo, o movimento que se vê dos significados sociais associados a gordura e ao corpo na sociedade europeia serve de base para traçar um paralelo com a própria história social da gordura tanto na sociedade brasileira, quanto na sociedade estadunidense. Existe uma relação contundente entre o que se entende, nas três sociedades supracitadas, enquanto características masculinas e características femininas e a corpulência é elemento importante nesta divisão de gêneros.

A corpulência, tanto na Europa do século XVII, como nos Estados Unidos do século XIX e no Brasil do final do século XIX, apresenta uma conexão entre a gordura e os sentimentos de prosperidade, distinção e alto status social (Farrell, 2011), estes elementos são diretamente relacionados ao papel masculino, enquanto um maior equilíbrio entre a magreza e corpulência, com o excesso de gordura ligados à fraqueza e incapacidade (Vigarello, 2012; Farrell, 2011) são características associadas diretamente ao papel feminino a ser desempenhado pela sociedade. A gordura foi, e ainda é, entendida enquanto uma “antítese ao controle masculino, sendo evidencia que aquela pessoa é fraca tanto em força de vontade, quanto em força física”² (Farrell, 2011, p. 46).

² Fatness was the antithesis of this masculine control, evidence that one was weak in both willpower and physical strength

A figura de uma mulher gorda foi construída enquanto uma figura que se afastava das expectativas de feminilidade, como pontua Farrell (2011, p. 52)

Na virada do século, a corpulência comumente se tornou um sinal de que uma mulher tinha tomado parte em atividades que foram tipicamente reservadas a homens, seja na política, na cultura do consumo ou na vida familiar³

A corpulência e a figura de um corpo gordo foram associadas ao gênero como uma forma de controle do corpo feminino. A história da gordura na sociedade estadunidense segue, parcialmente, o mesmo caminho que a gordura seguiu na sociedade europeia, da nobreza do corpo ao perjúrio da corpulência, a sociedade estadunidense se constituiu de forma a entender a gordura enquanto uma característica positiva somente enquanto ela estivesse enquadrada em determinados parâmetros, um deles é o gênero.

Para continuar o debate da relação entre corporeidade e gênero precisamos contextualizar os acontecimentos da sociedade estadunidense, o final do século XIX e começo do século XX serviram como um campo de luta pelos direitos das mulheres, exemplificados pelos movimentos sufragistas, a luta pelo direito ao voto feminino representa não somente a igualdade de direitos entre homens e mulheres, mas também o amplo reconhecimento em todas as esferas do poder político de que as mulheres devem ser compreendidas dentro da ideia construída de cidadania (Farrell, 2011).

O reconhecimento das mulheres enquanto cidadinas serviu como uma quebra nas formas mais tradicionais de controle do corpo feminino. A associação dos significados sociais negativos da corpulência à feminilidade constrói uma relação dialética contraditória com a figura de uma mulher gorda, já que o lado positivo da gordura é associado à masculinidade, o que se constrói é uma amarra social que tende a prender o corpo feminino em uma faca de dois gumes. Uma busca crescente pela feminilidade, representada por um equilíbrio impossível entre uma silhueta afinada, ao mesmo tempo que precisa ser encorpada nas partes corretas (Sant'Anna, 2016) e o medo de passar dos limites da corpulência para o acúmulo excessivo de gordura, que representa uma figura masculinizada. (Farrell, 2011).

As formas de controle do corpo passam, devido aos avanços conquistados pelos movimentos feministas, de cerceamentos de direitos e de reconhecimento político, ao

³ By the turn of the century, fatness often became a sign that a woman had taken part in activities that typically had been reserved only for men, wheter in politics, consumer culture, or Family life

cerceamento da corporeidade feminina, utilizando os significados sociais negativos da gordura como um dos pilares dessas formas de controle. Este viés social da gordura era rapidamente espalhado pela sociedade dentro das propagandas voltadas a remédios de emagrecimento que foram, principalmente no final do século XIX e começo do século XX, direcionados especificamente às mulheres.

Dessa forma, a figura da mulher gorda foi construída enquanto um símbolo daquilo que uma mulher não deveria ser, corpo de uma mulher gorda era um corpo fora de controle (Farrell, 2011), um corpo que não correspondia com a civilidade esperada de uma mulher do século XX, tal ideário foi amplamente divulgado em diferentes pilares da constituição da sociedade e que são amplamente comparáveis com os descritos por Vigarello anteriormente. A medicina e a indústria farmacêutica são representadas pela alta publicidade de remédios destinados exclusivamente ao emagrecimento, com propagandas destinadas diretamente aos corpos femininos, exemplificado na figura 1, uma propaganda de cigarros da década de 1920.



Figura 2 - Propaganda de Cigarros Lucky Stricke (Disponível em: <https://skinneymedspa.com/vintage-weight-loss-ads/>)

Estas propagandas serviam à construção do imaginário social de que o corpo gordo era algo que deveria ser superado e, desta forma, as mulheres alcançariam uma maior qualidade de vida. A relação construída que um corpo gordo e, em primeiro momento, especialmente um corpo feminino gordo fosse ultrapassado e inferior foi amplamente divulgado e difundido nas esferas sociais.

Até mesmo dentro das esferas sociais que se constituíam enquanto movimentos sociais reivindicadores de direitos de identidades marginalizadas, a associação ao corpo gordo era carregada de significados negativo, estes imagéticos criados sobre a corporeidade gorda foram utilizados para atacar tanto os movimentos anti-sufragistas, quanto o próprio movimento feminista. Dentre o período da primeira onda feminista, aqueles que se configuravam como anti-sufragistas utilizavam a imagem de uma mulher gorda para manchar a imagem das mulheres sufragistas, demonstrando como estas eram gordas, autoritárias e, principalmente, masculinas, como demonstrado na figura 2 (Farrell, 2011)



Figura 3 - Propaganda antisufragista de 1910, extraído de Farrel (2011, p. 84)

As próprias sufragistas iriam utilizar da mesma tática para ofende aquelas mulheres que faziam parte do movimento contrário, como aponta Farrell (2011)

Por outro lado, as feministas da primeira onde satirizavam as anti-sufragistas como gordas, inferiores, e resistentes ao progresso, e os homens anti-sufragistas como gatos gordos e egoístas, gananciosos, perigosos e pisoteando em seus direitos – e em seus corpos – suas magras, civilizadas irmãs.

Existe um imaginário construído por trás das imagens utilizadas nestas propagandas, a clara tentativa de construção de uma imagem de uma corpulência. Do lado sufragista, a corpulência significava o atraso e a inferioridade, do lado antisufragista, a corpulência representava uma antítese à feminilidade. A configuração da mulher gorda enquanto um ser não civilizado (Farrell, 2011) não é exclusividade do começo do século XX, a concepção de que uma mulher gorda é imprópria à vida social atravessa o século XX e adentra o século XXI, construindo formas de cercear a participação feminina na sociedade.

Wolf (2022) em seu livro “O Mito da Beleza” destila como o conceito de beleza e o que se foi construído enquanto belo na sociedade é utilizado como forma de controle feminino, essa obra é importante pois, apesar de não se tratar de uma obra com foco nas mulheres gordas, demonstra como se constituiu as novas formas de controle do corpo feminino e que tem a corpulência como um dos principais fatores. A autora menciona como na década de 1980, a fixação no conceito de beleza foi uma consequência direta da ascensão das mulheres a posições de poder (Wolf, 2020, p. 51), a questão é que a corpulência enquanto um símbolo daquilo que o corpo feminino não deveria ser foi acionado para contribuir com este contingente de controle, demonstrado no excerto abaixo por Wolf (2020, p. 57-59):

Em 1978, nos Estados Unidos, um sexto dos candidatos ao mestrado em administração e um quarto dos contadores formandos eram mulheres. A National Airlines demitiu a comissária Ingrid Fee por ser “gorda demais” – 2 quilos acima do limite.

Este cerceamento sofrido por mulheres gordas em seus espaços de trabalho permeiam a contemporaneidade e são passíveis de serem observados a partir das entrevistas realizadas, como relata *Barbara*, uma mulher gorda que trabalha como coordenadora de eventos em um restaurante.

Pesquisador (PE): Como foi o seu processo de reconhecimento e de afirmação enquanto uma pessoa gorda?

*BARBARA: Eu fiz um evento para uma grande socialite paulistana e ela, durante o processo, super fofa, e a gente falando por telefone, trocando e-mails, WhatsApp, e nós tivemos uma reunião presencial.[...] E chegamos no dia do evento dela. No dia do evento dela ela não permitiu que eu circulasse durante o evento, caramba, porque eu destoava dos convidados. Então eu organizei todo o processo, eu organizei, eu fiz o evento dela durante o mês, eu cuidei de todos os detalhes, mas eu não pude cuidar da minha equipe no dia do evento. **Ela proibiu a minha participação para que as pessoas não vissem o meu corpo.***

Também é o caso relatado por *Renata*, que trabalha como bailarina e professora de dança.

PE: você já sofreu alguma forma de opressão por ser uma pessoa gorda na sua vida?

RENATA: Algumas vezes.

PE: Você poderia me contar um pouco mais sobre? Se você se sentir confortável, é claro.

RENATA: [...] E por vir do meio da arte, também por ter escutado isso de muita gente, né, já ouvi do professor, que eu nunca seria nada, que eu nunca conseguiria nada, né, então, foi um momento, assim, muito difícil.

A corpulência, para as mulheres principalmente, serviu como uma forma de cerceamento da inserção delas na vida cotidiana, como Wolf (2022) começa a desenvolver em sua obra e, evidenciado pelo relatado por *Barbara* e *Renata*, o corpo gordo foi utilizado como forma de cerceamento do trabalho das entrevistadas justamente por ser caracterizado enquanto um corpo impróprio e incapaz.

A corpulência, desta forma, foi construída no imagético social enquanto um corpo que não deveria existir, caso você fosse uma mulher gorda precisaria rapidamente deixar de ser, e caso fosse magra, o medo de engordar dominaria seus desejos. A figura da mulher gorda foi construída de forma a ser associada com simbologias negativas e, quem fosse gorda, era automaticamente uma pessoa com características negativas.

1.1.2 A CORPULÊNCIA, A CLASSE SOCIAL E A RAÇA: A INSURGÊNCIA DO CORPO MODERNO

A relação entre o corpo gordo e as classes sociais é explícita em sua historicidade. Desde a Idade Média até o período da Segunda Revolução Industrial, a corpulência constituía uma relação direta com as classes sociais altas, isto é, o corpo gordo era um

sinal claro do poder de acumulação, de segurança e prosperidade (Farrell, 2011; Vigarello, 2012; Sant'Anna, 2016).

Apesar da imagem negativa associada ao excesso da silhueta constituído desde o período iluminista, os significados sociais da corpulência eram amplamente associados a posição de poder econômica que um detinha na sociedade. Os corpos gordos, principalmente os homens gordos, representavam figuras positivas (Vigarello, 2012; Farrell, 2011).

A relação da corpulência com a riqueza é explícita e carregou o bom fascínio que o gordo tinha na consciência coletiva, “Os gordos eram associados à vida regalada” expressa Sant'Anna (2016, p. 25). Mas mesmo a consciência coletiva não excluía o medo da silhueta excessiva, como já demonstrado nas seções anteriores, a corpulência vivia uma relação complicada com seus limites, sendo ovacionada enquanto desempenhava determinado papel social e vista como algo repulsivo quando esta era entendida enquanto um impeditivo (Vigarello, 2012).

Mesmo os muito gordos, isto é, aqueles em que a silhueta já tinha extrapolado os limites do aceitável socialmente e eram carregados de significados e simbologias negativas, não representavam um perigo para a relação positiva que se tinha constituído entre a corpulência e uma posição social elevada, eles eram, comumente, tratados como um espetáculo, dividindo espaço com pessoas que, nos períodos aqui mencionados, eram considerados portadoras de características entendidas enquanto deformidades físicas como: mulheres barbadas e pessoas com nanismo desproporcional que trabalhavam nos circos e outros programas de entretenimento para a população geral (Sant'Anna, 2016; Vigarello, 2012; Farrell, 2011). É importante apontar que esta característica não é somente vista nas décadas passadas, mas ainda pode ser vista nos dias atuais, como relata *Renata*.

PE: Você acha que você tinha uma diferença da forma que a gordofobia te afeta, especialmente por você ser uma mulher gorda?

RENATA: Mulher sofre, sim, bastante, mas eu acho que ali, principalmente, no momento ali da adolescência, eu tiro ali pelos meus amigos, eu não posso falar ali com toda essa coisa, porque eu não sou um homem, mas, os meus amigos ali crescendo, e tudo mais, e em rodinha, ele sempre era o amigo, que é o alívio cômico da galera. Ele nunca era o amigo bonito, nem nada, porque ele só era o amigo gordo, engraçado, porque todo gordo é engraçado. Então, eu acho que são vários estigmas, que jogam em cima da gente, né?

Esta relação entre o excesso de silhueta e o espetáculo se manteve socialmente forte até o século o final do século XVIII e começo do século XIX, os processos que levaram a um êxodo da sociedade do campo para os centros urbanos e a valorização do trabalho industrial começaram a alterar os significados sociais que o corpo detinha na sociedade, dessa forma, o corpo gordo foi, primeiramente, considerado um corpo incapacitado para o trabalho, exemplificado por Sant’Anna (2016, p. 40):

Para empresários e cientistas, os gordos começaram a sugerir uma falha orgânica que os incapacitava para o trabalho. Sob a inspiração das leis da Termodinâmica, a adiposidade abundante foi pensada como resultado do excesso de “matéria inútil”, acumulada dentro do corpo.

As revoluções industriais e a sociedade industrial acrescentaram mais uma camada complexa na relação entre sociedade e gordura, para os mais ricos, a gordura era representativa de segurança financeira, para os mais pobres, era aquilo que impedia o próprio trabalho. Esta associação pode ser entendida enquanto uma forma visual de diferenciação de classes, os que pertenciam as classes mais pobres magros e os mais ricos gordos.

Porém, principalmente na sociedade estadunidense e depois, na sociedade brasileira, os significados de classe associados a corpulência começaram a mudar. Dois fatores são importantes para esta mudança, primeiramente, devemos destacar o caráter racial associado a corpulência na sociedade norte-americana. Strings (2019) em seu livro *“Fearing the Black Body: The Racial Origins of Fat Phobia”* discute extensamente a relação entre racialidade, teorias de supremacia branca e classe social originam a rejeição contemporânea ao corpo gordo. A autora explicita uma relação direta do renascimento da estética romana durante o período iluminista, o período das grandes navegações e o contato com as sociedades do continente africano a uma mudança perceptível na relação da corpulência.

A corpulência e o corpo gordo foram, neste período, associados ao corpo da população negra africana escravizada pelos europeus, a corpulência passou a adquirir um caráter racializado. Strings (2019), Farrell (2011) e Harrison (2021) destacam a importância da imagem de Saartje Baartman⁴, uma mulher negra, da etnia coissã (hoje contam com população significativa no sul do continente africano) na divulgação deste

⁴ Saartje Baartman é o nome holandês dela, não existem indícios descobertos do nome verdadeiro dela.

imaginário na sociedade europeia e, mais tarde, nas sociedades norte-americanas e brasileira.

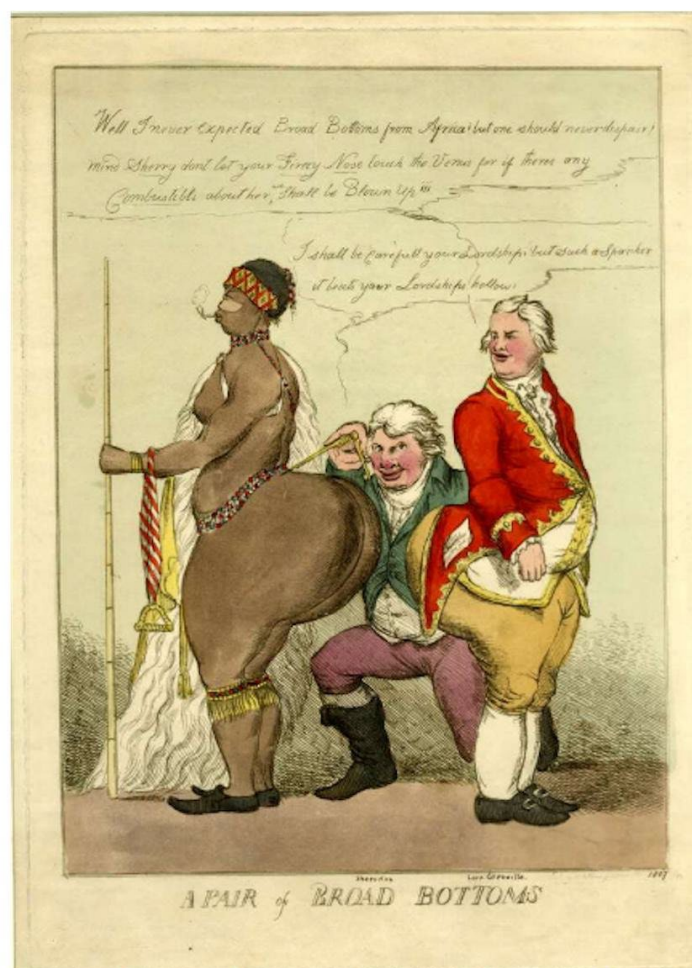


Figura 4 - Venus Hotentote, por Wiliam Heath, 1810, extraído de Jackson (2023)

Saartije foi escravizada e utilizada para estudos anatômicos europeus, ela foi constantemente explorada e exposta pelo continente europeu enquanto uma das “atrações” de circo nomeada como “Vênus Hotentote”, a associação entre o excesso de corpulência e a negritude se tornou um elemento central no imaginário social da corpulência.

A figura da “Vênus Hotentote” serviu como base das propagandas que visavam ilustrar a inferioridade dos corpos negros e, dessa forma, uma justificativa das políticas higienistas e de supremacia branca que nasceriam na Europa dos séculos XVII, XVIII e XIX. Essas teorias de supremacia branca foram amplamente globalizadas através das conexões que as burguesias europeias e norte-americanas detinham, mesmo após a

independência dos Estados Unidos da América, a sociedade estadunidense era amplamente formada por imigrantes ou descendentes britânicos.

O período da diáspora africana viu a dispersão forçada de africanos para o continente americano na condição de escravizados. A formação da sociedade estadunidense agora se concentrava em uma grande mão de obra negra escravizada e uma minoria branca burguesa, as características das classes sociais passaram a adquirir elementos racializados, a riqueza branca e os trabalhadores, primeiramente na condição de escravizados e, após a abolição da escravidão em 1863, trabalhadores pobres majoritariamente negros.

A corpulência se torna um fator importante nesta questão, pois através das teorias de supremacia branca europeias, o corpo gordo foi largamente associado com o corpo negro e, desta forma, o antigo imagético social da corpulência difundido, já não servia, agora os pobres negros detinham o mesmo corpo dos brancos ricos. Outro fator importante nessa mudança é o desenvolvimento de uma classe média estadunidense, o advento da Segunda Revolução Industrial e o acelerado ritmo da urbanização (Sposito, 2001) promoveu a o crescimento da necessidade do setor de serviços e, dessa forma, novas oportunidades de ascensão social alteraram amplamente os significados sociais da corpulência, como denota Farrel (2011, p. 40):

A crescente classe média dos anos 1800's significou que mais pessoas apresentavam riqueza abundante ou realizavam trabalhos que eram mais sedentários ou que necessitavam de menos esforço físico que o trabalho rural, então os corpos começaram a mudar, conseguiam ganhar e guardar mais peso⁵.

Este processo de ampliação da classe média aconteceu concomitantemente à associação da corpulência à corporeidades negras, o que resultou no nascimento de uma preocupação maior com o peso desta classe média. A corpulência foi, aos poucos, incorporando os significados negativos associados aos corpos negros, corpos que eram retrógrados, não aptos a civilização moderna e animalescos (Strings, 2019; Harrison, 2021) alterou a percepção cultural da corpulência, tal qual aponta Farrel (2011, p. 40):

[...] se tornando mais robustos e corpulentos. E, ironicamente, é neste ponto – quando a robustez se tornou mais disseminada e não era

⁵ The growing middle class of the 1800s meant just that: more people experienced sufficient wealth or performed work that was either sedentary or less physically taxing than farmwork, so that bodies literally began to change, able to put on and keep on weight.

somente um prerrogativo de riqueza – que a corpulência começou a ser vista como um *problema cultural*.⁶

Essa nova classe média formada, conectada a nova forma de corpulência que estava se popularizando foi amplamente criticada pela mídia estadunidense. A conexão direta realizada é que estes “novos gordos” não conseguiam lidar com os privilégios da vida moderna sem extrapola-los, a figura do gordo rico se tornou um símbolo de uma pessoa que era, principalmente, incapaz de lidar com um novo status social e, principalmente, incapaz de uma mobilidade social verdadeira (Farrel, 2011).

A corpulência foi disseminada enquanto uma característica de inferioridade e incapacidade pela sua intrínseca relação dialética entre classe e racialidade. Cartunistas do começo do século XIX desenhavam os imigrantes irlandeses enquanto gordos, para diretamente associá-los a corpos negros e a inferioridade de classe, e assim, formando um imagético na consciência social que “*magreza* significava o cidadão exemplar, *gordura* o imigrante trapaceiro, estúpido e grosseiro” (Farrel, 2011, p. 77)⁷.

Não podemos deixar de apontar um fator importante que será utilizado em seções futuras. As ideias provenientes das teorias de supremacia branca europeias com a ideia que grupos étnicos (aqui compreendidos dentro da realidade estadunidense do final do século XIX e começo do século XX, ou seja, os corpos negros de africanos escravizados, e imigrantes irlandeses e judeus) tinham uma propensão biológica a obesidade (Farrel, 2011; Oliver, 2006) se firmou, então, no imaginário social que um corpo moderno era um corpo magro, diferente dos corpos negativamente racializados, explicitado no seguinte trecho de Farrel (2011, p. 80):

Para Bruch, era a cultura familiar *inferior* que criava a corpulência, para os médicos como os descritos por Prebles, era seus corpos *inferiores*. O que permaneceu igual, porém, era a crença que a modernidade e a civilização eram intrínsecas a magreza, e que o primitivo e não civilizado eram ligados a corpulência.⁸

⁶ Growing more hefty and corpulent. And, ironically, it is at this point – when heftiness became more widespread and was not solely the prerogative of the wealthy – that fatness began to be seen as a cultural problem

⁷ Thin signifies the upstanding citizen, fat the cheating, stupid, and coarse immigrant.

⁸ For Bruch, it was the families’ inferior culture that created fatness; for physicians like the ones Preble described, it was their inferior bodies. What remained the same, however, was the belief that modernity and civilization were inextricably linked to thinness, and that the primitive and uncivilized were linked to fatness.

Quanto a sociedade brasileira, os ideais tradicionais de que o corpo gordo demonstrava riqueza e o corpo magro demonstrava pobreza resistiu fortemente até a metade do século XX. A relação entre uma sociedade majoritariamente agrária e os imaginários tradicionais relacionados a classe e a corpulência se fizeram presentes na composição brasileira, tal qual o movimento das sociedades europeias na Primeira Revolução Industrial e as sociedades norte-americanas na Segunda Revolução Industrial. O começo da industrialização no território brasileiro, o êxodo rural e o acelerado ritmo de urbanização característicos da sociedade brasileira da segunda metade do século XX servem como contexto principal para atuação uma midiática que altera as simbologias da corpulência no imaginário coletivo.

Existe uma clara influência da composição da sociedade estadunidense, o desenvolvimento dos meios de comunicação, principalmente o advento do rádio em 1922, criou um meio direto da imprensa brasileira se comunicar com a imprensa estadunidense do começo do século XX, e dessa forma, o imagético da corpulência amplamente divulgado a partir dos meios de comunicação começou a ser alterado, como argumenta Sant'Anna (2016, p. 67):

No mundo da gordura, muita coisa era formosura, mas havia uma parte que ninguém queria. Essa parte tendeu a ser cada vez maior na propaganda de remédios e produtos de beleza após a década de 1930. A suposição de que a obesidade roubava anos de vida e provocava má disposição ganhou um espaço até então inusitado na imprensa nacional.

Apesar da presença da crítica à gordura excessiva já ser observada na mídia da década de 1920, a noção de que o corpo gordo era inerentemente doente e errado foi amplamente divulgada a partir de 1930 e atingia especificadamente uma classe social específica e uma faixa etária específica, como aponta Sant'Anna (2016, p. 69):

Adelgar ou adelgaçar a silhueta era um objetivo presente sobretudo entre os jovens abastados do meio urbano. [...]. Esses ideais com clara influência norte-americana ainda atingiam uma parte minoritária da população brasileira; entretanto, nos anos 1930, os benefícios do emagrecimento e da ginástica já eram divulgados em programas de rádio.

Os significados sociais da corpulência na sociedade brasileira começaram a ser amplamente influenciados pelos da sociedade estadunidense, os corpos gordos enquanto corpos que representavam um símbolo de incapacidade à vida moderna (Farrell, 2011; Sant'Anna, 2016) foi amplamente difundido nas classes mais altas da sociedade

brasileira. A importância da divulgação da cultura norte-americana na sociedade brasileira através das classes altas foi um fator importante nas relações entre classe e corpulência na sociedade brasileira, porém, a consistência de uma sociedade amplamente desigual resultou em uma resistência maior dos significados negativos associados a corpulência.

Sant’Anna (2016) argumenta que a partir da década de 1950 e 1960, a maior influência do *american way of life* e a sociedade do consumo estadunidense na constituição das classes sociais na sociedade brasileira fortaleceram os significados e imagéticos negativos associados ao corpo gordo. O medo de engordar se tornou comum nos meios sociais, tanto para homens e para as mulheres, e o corpo magro se tornou um símbolo de ascensão social.

Dessa forma, lemos a corpulência enquanto um elemento que compõe a imagem de uma classe social específica, a partir das propagandas de emagrecimento destinada às classes sociais mais ricas, a corporeidade destas classes foi moldada, a finura enquanto um símbolo de leveza e postura (Vigarello, 2012) se tornou também um símbolo de etiqueta, principalmente através da moda (Aires, 2019), responsável por propagar a associação entre a noção de realeza e uma cintura acentuada, formando um corpo que é destinado as classes sociais mais ricas, este elemento é perceptível nas experiências daqueles que circulam pelos espaços destinados a classes mais altas, como descreve *Ester*, quando a mesma trabalhava como atendente em uma *Boutique* de grife no bairro Brooklyn/SP.

PE: Você falou que teve contato com esses movimentos de empoderamento gordo e body positive, esses movimentos tiveram alguma importância na sua autoestima, ou no seu processo de afirmação e de reconhecimento?

ESTER: [...] aonde eu trabalho eu tô no centro do dinheiro, e no centro do dinheiro aonde as pessoas consomem muito, não olham o preço pra comprar algo, você só vê pessoas magras circulando.

O mesmo pode ser observado no caso de *Barbara* e seu trabalho de coordenadora de eventos no bairro Jardim Paulista, em São Paulo.

PE: Como foi o seu processo de reconhecimento e de afirmação enquanto uma pessoa gorda?

BARBARA: Fui trabalhar nesse restaurante onde eu trabalho. Eu atendo Alta Sociedade Paulistana. Meus clientes são da classe AAA.

Não existem corpos gordos na alta sociedade. Todas as mulheres são extremamente magras, muito magras.

Não queremos fazer conclusões deterministas, não podemos considerar que todas as pessoas de classe social alta são magras, porém, o simbolismo e o imaginário social construído é o que relaciona o corpo magro com a riqueza, e a possibilidade de se investir no próprio emagrecimento também é possibilitado para estas classes sociais altas, firmando uma associação entre os dois elementos.

1.1.3 O CORPO GORDO CONTEMPORÂNEO: A CONSTITUIÇÃO DE ESTIGMAS SOCIOESPACIAIS

A construção histórica do corpo gordo realizada nas seções anteriores serve para, principalmente, construir a historicidade da construção dos significados sociais negativos que são presenciados na sociedade contemporânea como, também, explicitar a intrínseca relação que a corpulência detém com as categorias de gênero, classe social e raça.

A constituição histórica do corpo gordo, desde o seu apogeu na Idade Média a patologização desse corpo, constitui que as corporeidades gordas sejam carregadas de significados e simbologias negativas sobre, não somente o corpo, mas sobre o caráter do próprio sujeito. Desta forma, consideramos que o conceito de Estigma seja indispensável para compreender a constituição das corporeidades gordas.

A palavra Estigma não é desconhecida da sociedade comum, tendo sua origem na Grécia Antiga, referente a marcações corporais provocadas por cortes ou fogo utilizadas como meio de identificação de traidores, criminosos ou escravos (Cruz, 2022). A conotação do estigma como um marcador social utilizado para identificar aqueles que representariam a párea da sociedade foi explorado principalmente por Goffmann (1988), em seu livro “Estigma: Notas sobre a manipulação da identidade deteriorada”. É importante apontar que o autor argumenta que o que se entende por estigma não foi, necessariamente, mudado com o desenvolvimento da sociedade, porém “é mais aplicado à própria desgraça do que à sua evidência corporal” (Goffmann, 1988, p. 11).

Nesse sentido, é observado que não necessariamente o estigma se configura a partir das marcações corporais, mas sim que ele está muito mais conectado ao que se espera do próprio sujeito estigmatizado. Ademais, é necessário apontar que para um

estigma existir, não basta somente o sujeito estigmatizado, existe uma relação dialética entre aqueles que estigmatizam e os estigmatizados, como expõe Rizzon (2022, p. 24):

O estigma, geralmente, mostra-se como um elemento externo a um indivíduo ou grupo de indivíduos, não sendo, portanto, uma atribuição pessoal, visto sua dimensão social e dialógica, ou seja, só há o estigmatizado se há os que estigmatizam e essa relação sempre se estabelece socialmente. A estigmatização ocorre sob a presença física e a interação social entre diferentes pessoas – as consideradas normais e as estigmatizadas – em um determinado ambiente.

Essa relação dialética, entre os considerados normais e os estigmatizados, acompanha a criação de uma determinada expectativa sobre o indivíduo estigmatizado, compondo uma quebra da identidade do sujeito, aquela que é pré-determinada a partir de seu fator estigmatizado e a sua real identidade. Goffmann (1988, p. 12) separa esta característica de duas formas, a *Identidade Social Virtual*, representante das expectativas que acompanham o atributo estigmatizado e a *Identidade Social Real* do sujeito, representante daquilo que o sujeito realmente é.

Historicamente, existiam três formas de estigmas que caracterizariam esta *Identidade Social Virtual*, apontadas por Goffmann (1988, p. 14):

1. As abominações do corpo – as várias deformidades físicas.
2. As culpas de caráter individual, percebidas como vontade fracas, paixões tirânicas ou não naturais, crenças falsas e rígidas, desonestidades, sendo essas inferidas a partir de relatos conhecidos de, por exemplo, distúrbio mental, prisão vício, alcoolismo, homossexualismo, desemprego, tentativas de suicídio e comportamento político radical.
3. Estigmas tribais de raça, nação e religião, que podem ser transmitidos através de linhagem e contaminar por igual todos os membros de uma família.

Para as corporeidades gordas, os significados sociais e simbologias negativas associadas a corpulência são configurados enquanto estigmas, como exposto por Brewis, *et al* (2011, p. 269):

Corpulência e obesidade são, em contraste, associados a feiura, virgens e indesejáveis, mas também são associados com falhas específicas de caráter, como falta de autocontrole, irresponsabilidade social, falta de aptidão e preguiça.⁹

⁹ *Fatness and obesity are by contrast associated with ugliness, sexlessness, and undesirability but also with specifically moral failings, such as a lack of self-control, social irresponsibility, ineptitude, and laziness.*

Desta forma, poderíamos dizer que a corpulência tanto se classifica como uma forma de *Abominação do Corpo*, se apresentando como uma forma de deformidade física, um símbolo de um corpo que não deveria existir, mas também se apresenta como uma *Culpa de Caráter Individual*, já que a própria corpulência começa a significar uma falha de caráter dos sujeitos (Farrell, 2011; 2023).

Historicamente, o corpo gordo se tornou um símbolo para falha, tanto do organismo, quanto da própria moral humana. Se existe a construção de um estigma, existe também uma expectativa de normalidade relacionada ao corpo, no caso dos corpos gordos, ao mesmo tempo que o estigma se difunde socialmente, ele também constrói a normalidade da antítese da corpulência.

O corpo magro e a figura da magreza se constroem como a normalidade, o esperado e o desejado, como aponta Neves e Mendonça (2014, p. 623):

No início do século XX surgiu a estética do “naturalmente magro” que, para as mulheres brancas, era vista como uma condição *sine qua non* para torná-las aptas ao casamento. A magreza, nos últimos 50 anos, passou a ser considerada de modo mais acentuado como sinônimo de saúde, distinção social e autocontrole.

Essa antítese é expressa na vivência destes corpos gordos, enquanto estigmatizados, esses sujeitos visualizam o corpo magro enquanto principal causador dos ataques que sofrem, o estigmatizador e o estigmatizado tem uma imagem clara para essas pessoas, perceptível a partir da fala de *Renata*.

RENATA: Então, eu acho que são vários estigmas, que jogam em cima da gente, né? São estigmas diferentes, mas eu acho que o que tem de em comum, porque geralmente vem do mesmo agressor. Mas o agressor, ele é sempre o mesmo, ele é sempre o mesmo tipo de pessoa.

É dialogando com Goffmann (1988) quando este explicita o caráter dialético da construção dos estigmatizados, do normal com o Outro estigmatizado, da expectativa da normalidade social a deformidade e anormalidade física que, no caso desta pesquisa, é a corpulência, que se compreende a necessidade de apontar as geografias das corporeidades gordas e sua intrínseca relação com a formação cultural, política e econômica da sociedade neoliberal e sua relação com os sujeitos, como aponta Poulain (2009, p. 47):

A estigmatização, que estudaremos em detalhes posteriormente, é o resultado do sistema de valoração cultural de certas formas de corpulência e dos processos de definição das normas sociais relativas

ao corpo que, que designam como “desviantes” os indivíduos que delas se afastam.

Primeiramente, apontamos ao caráter histórico da formação dos estigmas dos corpos gordos e sua confluência com os marcadores sociais de gênero e classe social, porém, precisamos também apontar que a estigmatização da corpulência compreende processos sociais que não se restringem somente a corpo-escala da corpulência. Esta construção social é, principalmente a partir do século XX, difundida de diferentes formas e espacializada em diferentes escalas espaciais.

Desta forma, para compreender a constituição das corporeidades gordas contemporâneas precisamos nos atentar principalmente, a corpo-escala da corpulência, mas também a como estes processos se constituem na escala global, na das cidades, e a da comunidade. O caráter globalizado que o estigma do corpo gordo adquire na sociedade brasileira, as expectativas sobre o corpo advêm principalmente da veiculação de propaganda estadunidense na imprensa da década de 1930 até a década de 1960, como apontado na seção anterior e reiterado por Brewis, *et al* (2011, p. 270):

Se tem um conhecimento geral que a hegemonia dos EUA em uma variedade de mercados é relevante para formar como as pessoas pensam e respondem a obesidade. Existe evidência para apoiar esta ideia, como estudos traçando a relação entre a reprodução massiva do corpo magro ideal através da grande mídia, como a televisão (Rubinstein e Caballero, 2000), um modelo de obesidade altamente medicalizado e globalizado que enfatiza seu status enquanto uma doença e, desta forma, a necessidade de tratamento médico (Sobal, 1995), a produção massiva de propagandas contra comidas que contêm obesogênicos (Kelly 2005) e a super-estigmatização da gordura (Stearns, 2007).

É importante destacar que o processo de estigmatização desse corpo ganha um caráter global a partir da expansão da cultura sobre o corpo nos Estados Unidos, e assim, ele adquire processos específicos que se constituam nessa escala, principalmente sobre o viés da mídia e da indústria da saúde. O constructo da epidemia da obesidade, fenômeno principalmente estudado e veiculado no final do século XX e começo do século XXI, que faz referência ao rápido aumento do peso da população total, começa a ser veiculado e divulgado a partir dos anos 1970 e 1980 nos Estados Unidos e chega com força total na sociedade brasileira a partir dos anos 2000, é um dos aspectos que podemos apontar para identificar um dos processos sociopolíticos da estigmatização do corpo gordo a serem compreendidos na escala global.

Claro, devemos apontar que este trabalho não é um trabalho de Geografia da Saúde, muito menos um de medicina, então não vamos adentrar ao caráter biológico da questão, ou do constructo de um processo de saúde-doença envolvendo a corpulência¹⁰, aqui trataremos de expor como a globalização da “Epidemia da Obesidade” agiu para difundir os ideários estigmatizando associados a corpulência na sociedade brasileira.

Oliver (2006) em seu livro *“Fat Politics: The Real Story Behind America’s Obesity Epidemic”* expõe como a construção da “Epidemia da Obesidade” atende especificamente aos interesses do mercado farmacêutico e da indústria da saúde, expondo como as pesquisas que o CDC¹¹ que justificariam este preocupante aumento são estritamente ligadas a classes que detêm o maior potencial de ganho econômico, apontado no excerto abaixo (Oliver, p. 6):

Mas muito desta campanha é motivada por preocupações muito menos altruístas e bem mais por interesses particulares de vários grupos constituídos dentro do sistema de saúde pública americano. Considere, por exemplo, o que a epidemia da obesidade significa para os seguintes grupos. Para cientistas pesquisando os problemas do peso, a epidemia da obesidade inflaria seus status e possibilitaria conseguir mais fundos para pesquisa. Para as agências de saúde governamentais, é uma justificativa poderosa para expandir seus programas e seus orçamentos. Para empresas que tem como produto a perda de peso e os cirurgias, é um jeito de ter seus custos cobertos pelo *Medicare* e companhias de seguro médico. **E, para as empresas farmacêuticas, justificativa o lançamento de novos remédios, como também ajuda a inflar o preço destes produtos nas prateleiras.**

É interessante destacar esta última informação sobre as industriais farmacêuticas, especialmente pelo protagonismo que elas detêm na globalização da “Epidemia da Obesidade”, é necessário apontar como existe o processo de criação de um mercado consumidor para as drogas de emagrecimento e sua correlação com as pesquisas que apontavam para uma necessidade de atenção maior para o aumento do peso da população, apontado por Oliver (2006, p. 29):

¹⁰ Porém, também é importante expor que não acreditamos no caráter patológico associado a corpulência que foi difundido a partir do começo do século XXI, caso queira explorar mais esta questão, indicamos os trabalhos de Oliver (2006); Poulain (2009); Rich, *et al* (2010) e Gordon (2020, 2023).

¹¹ Centers for Disease Control and Prevention, órgão governamental estadunidense.

A IOTF¹² é uma organização principalmente financiada pela Hoffman-La Roche (criadora da droga de emagrecimento Xenical) e Abbott Laboratories (A criadora da droga de emagrecimento Meridia)

A influência da indústria farmacêutica na busca de um mercado consumidor atinge em especial o Brasil. Em 2002, o país já era líder no consumo de remédios para emagrecimento (Sant’Anna, 2016, p. 44), época vivenciada pelas nossas sujeitas de pesquisa, como *Barbara*:

BARBARA: Eu comecei a fazer o uso de várias drogas, né? Drogas aceitadas, prescritas, para que eu perdesse peso. Então, eu brinco assim, eu peço todas as dietas, conheço todas as medicações, medicações desestabilizadas, medicações que mexem muito com o meu humor.

E *Daiane*:

DAIANE: Quem sempre foi gordo é um fator que acontece muito na vida de todo mundo, a mãe sempre levou no hospital para saber o que tinha de errado e eu era a criança que eu nunca saia do hospital porque eu sempre estava fazendo tratamento pra descobrir o porquê que eu era gorda, e aí todos os médicos falavam não mãe, ela é uma gorda saudável, quando ela passar pelo período da adolescência aí ela vai emagrecendo, vai ter a parte da menstruação aí ela vai emagrecer, só que aí quando eu fiz 15 anos nada, quando eu fiz 18 anos nada, e aí eu continuei por responsabilidade minha o meu tratamento e aí também nada.

É importante considerar que existe uma relação muito próxima dos processos espaciais referentes ao estigma da corpulência que circundam com a criação de uma globalização do ideal do corpo magro, como também as ações políticas que a própria figura do Estado toma para implementar estas ações, nos Estados Unidos, temos as ações do CDC, IOTF e WOF, dos quais não irei decorrer neste trabalho¹³, e no caso brasileiro, temo a atuação da Associação Brasileira para o Estudo da Obesidade e Síndrome Metabólica (ABESO).

A ABESO é uma instituição multidisciplinar sem fins lucrativos criada em 1986 e é diretamente influenciada pelas instituições governamentais estadunidenses, como WOF, esta instituição é responsável pela criação e divulgação das **Diretrizes Brasileiras de Obesidade**, documento que visa “melhorar a prática médica, a partir de

¹² A *International Obesity Task Force* (IOTF) é um órgão de pesquisa e combate a obesidade, originada nos Estados Unidos, passou a ser parte da *World Obesity Federation* a partir de 2014.

¹³ Caso queira saber mais sobre o assunto, recomenda-se os trabalhos de Campos (2004); Gard e Wright (2005); e Oliver (2006).

recomendações práticas, viáveis, clinicamente flexíveis e de fácil utilização. Por isso, as **Diretrizes** podem ser utilizadas como base para a regulamentação de procedimentos nos serviços de saúde e embasar as tomadas de decisão” (Abeso, 2016 *apud* Paim e Kovalski, 2020).

As diretrizes da ABESO servem como base para o direcionamento dos órgãos públicos de saúde sobre o tratamento relacionado a obesidade, não somente no tratamento metabólico, como também no tratamento com o próprio paciente. É intrínseco apontar este caráter da instituição, pois ela mesma em seus textos apresenta elementos característicos da estigmatização da corpulência como no seguinte excerto (Abeso, 2016, p. 33):

O ambiente moderno é um potente estímulo para a obesidade. A diminuição dos níveis de atividade física e o aumento da ingestão calórica são fatores determinantes ambientais mais fortes. Há um aumento significativo da prevalência da obesidade em diversas populações do mundo, incluindo o Brasil.

O ideal de que o corpo gordo é uma antítese do corpo moderno, pode ser visto em sua historicidade, como foi apontado por Farrell (2011, 2020) na relação entre estigmatização, corpulência e modernidade apresentada nas seções anteriores. Ademais, é necessário delimitar que o caráter estigmatizador presente nos documentos oficiais da ABESO, diretamente, ditam as políticas públicas em relação a corpulência no Brasil. Um exemplo que pode ser visto do direcionamento das recomendações da ABESO e a popularização do remédio para Diabetes Tipo 2, *Ozempic*¹⁴, sobre o medicamento a ABESO (2024) divulgou o seguinte pronunciamento:

Assim, embora, a priori o uso da dose de 1,0 mg seria considerada ‘off-label’, o único princípio ativo está atualmente aprovado para obesidade. **Infelizmente, o alto custo da medicação impede que seja usado pela maior parcela de nossa população, que não tem acesso a medicamentos pelo Sistema único de Saúde (SUS).**

Apesar de concordarmos com a necessidade de maior acessibilidade a remédios via SUS, é importante apontar o caráter que o texto contém em relação ao *Ozempic*, apesar

¹⁴ *Ozempic* é o nome comercial da semaglutida, comercializada pela empresa farmacêutica dinamarquesa Novo Nordisk, o remédio é dedicado ao tratamento da Diabetes Tipo 2 que conta como perda de peso como um dos seus efeitos colaterais, é necessário que o medicamento é vendido sem a necessidade de bula no país, devido a sua distribuição de uma dose de 1,0 mg, o medicamento pode apresentar efeitos colaterais como: retinopatia, pancreatite aguda e reações anafiláticas e é contraindicado pessoas com Diabetes Tipo 1 e pessoas que tenham histórico/apresentem problemas estomacais. (OZEMPIC, 2020)

da bula do remédio indicar que este é exclusivamente destinado a Diabetes Tipo 2, a ABESO o trata enquanto um remédio de combate a obesidade. Apesar de no final de seu texto contraindicar o uso não recomendado por profissionais do medicamento, a instituição ainda aponta a “infelicidade” de sua menor distribuição.

Essas diretrizes da ABESO fazem parte dos planos de gestão que atuam, tanto na escala federal, quanto nas escalas estaduais e municipais, aspecto que podemos observar a partir da fala de Eduardo Paes, então prefeito da cidade do Rio de Janeiro, em entrevista para o Jornal Extra (2024):

Aparentemente, o senhor está mais magro. Tem alguma mudança na rotina?

“Teve. Tomei muito *Ozempic*, aquele remedinho que está abaixando o peso de todo mundo. **Ele vai ter a patente aberta no ano que vem, vai poder ter o genérico e vou colocar na rede pública toda.** Perdi 30 quilos com *Ozempic*. **O Rio vai ser uma cidade que não vai ter mais gordinho, todo mundo vai tomar *Ozempic* nas clínicas da família”.**

Os agentes que garantem o processo de estigmatização da corpulência e que promovem os ideais específicos sobre o corpo não agem somente na esfera social, eles espacializam seus processos de diferentes maneiras e em diferentes escalas através de aparatos políticos (como os da ABESO), econômicos (em referência à ação da indústria farmacêutica), culturais (através do papel da mídia) e sociais. Estes processos se constituem de maneiras distintas em escalas espaciais distintas, com o objetivo de promover um processo de diferenciação corporal. Aqui trazemos alguns dos exemplos de como estas políticas são organizadas de maneira multiescalar (Global e as diretrizes que visam políticas nas escalas nacionais, estaduais e municipais), porém, devemos dar atenção em específico às escalas intraurbanas, sendo que o objetivo deste trabalho.

Daremos uma atenção maior para a relação entre o corpo, a cidade e o espaço urbano, já que é por ele que transitamos e nos deslocamos pela cidade (Hissa e Nogueira, 2013). Dessa forma, é importante compreendermos como a produção das cidades contemporâneas afetam as corporeidades, e como estas corporeidades afetam a própria (re) produção do espaço urbano. Como mencionado anteriormente, a produção social dos estigmas é constituída de forma diferente nas escalas espaciais, e isto não é diferente nas escalas intraurbanas.

2. DO CORPO A CIDADE: DO ESTIGMA AS MOBILIDADES COTIDIANAS

Tomamos como ponto de partida de análise a relação do espaço urbano com a corporeidade gorda, sua espacialização e sua intrínseca relação com o processo de urbanização. Como apontado no primeiro capítulo deste trabalho, os estigmas relacionados a corpulência são historicamente construídos a partir de uma relação dialética com a própria produção das novas formas de trabalho e uma estrutura de classes diferente da que observamos no período medieval na Europa.

É importante apontar que nas três sociedades analisadas (europeia, estadunidense e brasileira), o estigma da corpulência se tornou central na composição das relações sociais a partir do momento que estas sociedades se tornaram majoritariamente urbanas e com grande influência do próprio processo de industrialização, como o ressurgimento das cidades na Europa a partir do Renascimento e Iluminismo, a 1ª Revolução Industrial, a 2ª Revolução Industrial para os Estados Unidos e o período de políticas de industrialização nacional nos governos de Getúlio Vargas. É, dessa forma, importante compreendermos que o próprio estigma da corpulência pode ser vinculado ao processo de urbanização.

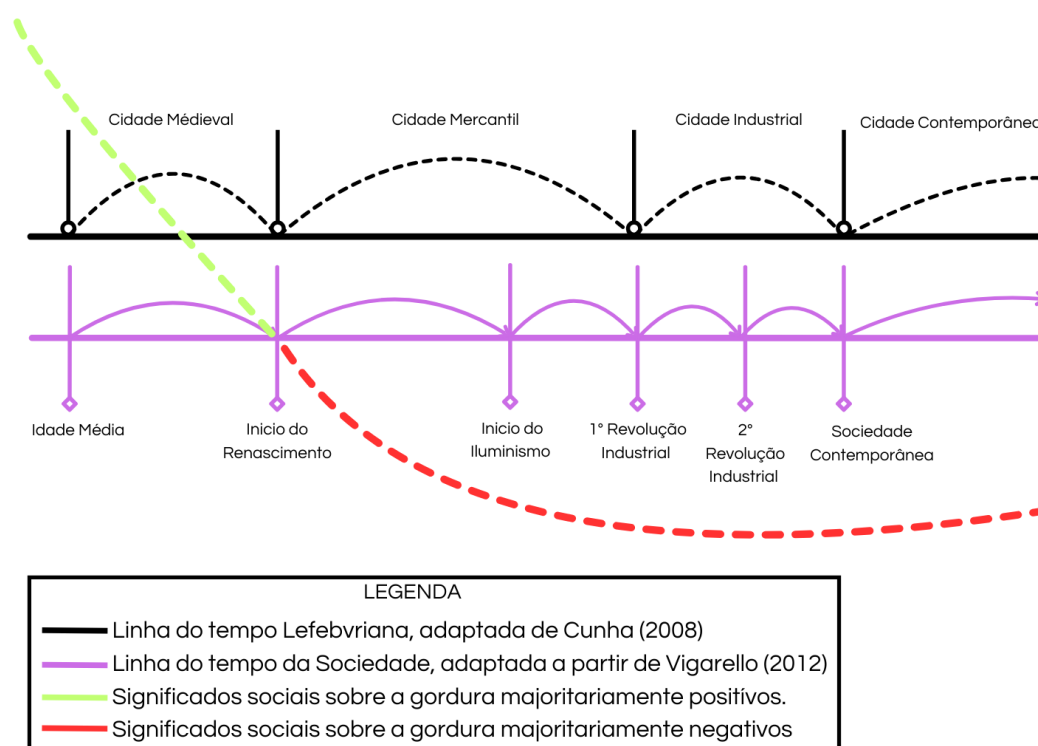


Figura 5 - Linha do tempo da Corpulência, organizado pelo autor, a partir de Cunha (2008); Lefebvre (2004) e Vigarello (2012)

É importante considerar que a partir da constituição de uma sociedade majoritariamente urbana, o renascimento das cidades, da cidade medieval, marcado por Lefebvre (2004), e a transição para a cidade mercantil alterou os significados sociais da corpulência. Primeiramente, como apontado no primeiro capítulo, o prestígio da corpulência começa a ser relativizado a partir do renascimento em três instituições: Os cortes medievais, ainda presentes na constituição da nobreza renascentista, a igreja e o pecado da gula e a própria medicina (Vigarello, 2012).

É importante relacionar dois processos, primeiramente, o estigma da corpulência começou a se fazer mais presente a partir da passagem de uma sociedade majoritariamente rural para uma urbana e o do “renascimento” das cidades (Sposito, 1988). O que possibilita inferir que uma nova forma de divisão territorial do trabalho e o surgimento de uma burguesia urbana mercantil alterou as relações de produção de alimento na sociedade, tal como a criação de um excesso de produção e a menor necessidade de defesa de seus burgos pela figura do rei, o poder e a necessidade de demonstrar uma imagem de força através da gordura foi modificada.

A estruturação de uma burguesia mercantil, ainda gorda, relativizou os significados sociais positivos da corpulência, os limites do quão gordo uma pessoa poderia ser se mostrou central, principalmente, pela figura do muito gordo ser associada a incapacidade de sua realizar sua função social designada, apontada por Vigarello (2012) e discutida no capítulo anterior. É importante considerar que para a consolidação de uma estrutura de classes na cidade mercantil, a corpulência ainda se colocava enquanto um símbolo importante da burguesia, principalmente a corpulência significava, principalmente, a riqueza e o acúmulo de capital.

A partir da 1º Revolução Industrial e o advento da cidade industrial, tal como uma nova forma de divisão social do trabalho a partir do trabalho industrial e a aceleração na transição populacional campo-cidade, o significado social da corpulência se torna majoritariamente negativo, primeiramente, devido a articulação de uma nova classe social, a classe média urbana, pautada nas práticas de acúmulo de capital que não eram conectadas a necessidade de dominar os meios de produção (Sposito, 1988).

Já a partir da 2º Revolução Industrial, não mais no contexto da sociedade europeia, mas sim no desenvolvimento de uma sociedade estadunidense pós abolicionistas, essa constituição da classe média urbana que surgiu devido ao rápido avanço dos processos de

industrialização utilizou o símbolo da corpulência, enquanto o corpo dos povos africanos escravizados e que, naquele momento, compunham a maior parte da classe pobre estadunidense, enquanto uma forma simbólica de separação de classes sociais, os mais ricos tinham os corpos magros, e os pobres (e negros) eram corpulentos.

Assim, é importante apontar que existiu uma intrínseca espacialização dos significados sociais negativos da corpulência através do avanço do processo de urbanização. O processo de divisão territorial do trabalho, expresso em uma nova divisão de classes muito mais complexas alteraram o próprio imaginário sobre o corpo gordo a partir da relação dialética entre o próprio corpo e a cidade.

Desta forma, podemos compreender que os processos socioespaciais que compreendem a produção do espaço urbano são incutidos de significados sociais sobre a corporeidade esperada. Por isso, é importante retomarmos a discussão de Lefebvre (2004) sobre o conceito de urbano e urbanização, quando este aponta que a urbanização se compreende não somente nas formas das cidades, mas também que estes processos se constituem nos próprios conteúdos que regem os agentes organizadores do espaço urbano.

O estigma da corpulência se constitui enquanto um dos conteúdos da produção do espaço urbano, se mostra enquanto um importante instrumento de diferenciação social entre as classes sociais na cidade industrial e, graças a globalização da cultura norte-americana, adquire um caráter espacial na escala global, sendo fundamental na constituição sociocultural global, como também na formação de mercados consumidores das indústrias farmacêuticas e da saúde.

Ademais, é importante considerarmos como este estigma se constitui na cidade contemporânea, caracterizada por um processo de (re) produção do espaço urbano onde o foco de acumulação capitalista se torna o próprio espaço urbano (Carlos, 2020) e qual a relação que a corporeidade gorda constituiu com as novas formas de produção do espaço urbano contemporâneo.

2.1 DA LÓGICA CENTRO – PERIFÉRICA À LÓGICA FRAGMENTÁRIA E OS NOVOS CONTEÚDOS DA VIDA COTIDIANA

Para as discussões presentes na seguinte seção é importante retomarmos duas considerações feitas no capítulo anterior, primeiramente, a produção do espaço enquanto uma potencialidade do corpo e o conceito de tríade espacial proposto por Lefebvre (1991).

Além disso, o presente trabalho propõe entender o corpo enquanto uma escala espacial, nos termos da corpo-escala proposto por Biteti e Grandi (2022).

Partindo de Smith (1988), a escala se configura a partir da relação dialética entre homogeneização da produção capitalista, que leva à própria diferenciação espacial, responsável pela produção das escalas geográficas. Porém, é importante nos atentarmos à algumas discussões conceituais. Primeiramente, apontamos que concordamos com a preposição de Davidovich sobre as escalas (1978 *apud* Grandi, 2014, p. 258-259):

As escalas não podem ser consideradas rígidas, mas sim como frutos intimamente ligados a ação. Elas refletem formas de interações espaciais que se desenvolvem no decorrer do processo e, por isso, não são estanques e nem homogêneas internamente. Também não se referem apenas à linearidade hierárquica, evocando a imagem de fluidez e a ideia de continuidades e descontinuidades.

Dessa forma, compreendemos que as escalas não apresentam definições fixas e fechadas em estruturas hierárquicas já predefinidas, mas, apresentam determinada fluidez em sua formação, sendo estas constituídas enquanto frutos de processos sociais permeados por relações de poder (Grandi, 2015). Destacando o caráter político de constituição das escalas, a preposição de Política de Escalas desenvolvida por Brenner (2001) se torna central, por compreender que estes processos políticos conflituosos que produzem as escalas geográficas se compreendem a partir de processos sociais, responsáveis pela construção de uma forma ou unidade geográfica delimitada em si e, ao mesmo tempo, diferenciada das demais.

Assim, este processo de Política de Escalas ou, no termo adotado por Grandi (2015) de “Política de constituição de uma escala”, é essencial para a compreensão da formação escalar. Entendendo que a escala geográfica se fundamenta, primeiramente, a partir de processos sociais na dialética entre a constituição de uma forma espacial e a diferenciação das outras e, em segundo lugar, que estas escalas espaciais apresentam determinada fluidez em sua estrutura, acreditamos que a representação das escalas geográficas se aproxima da metáfora dos caminhos de minhoca (Figura 5), criado por Herold (2011) e adaptados por Grandi (2015).

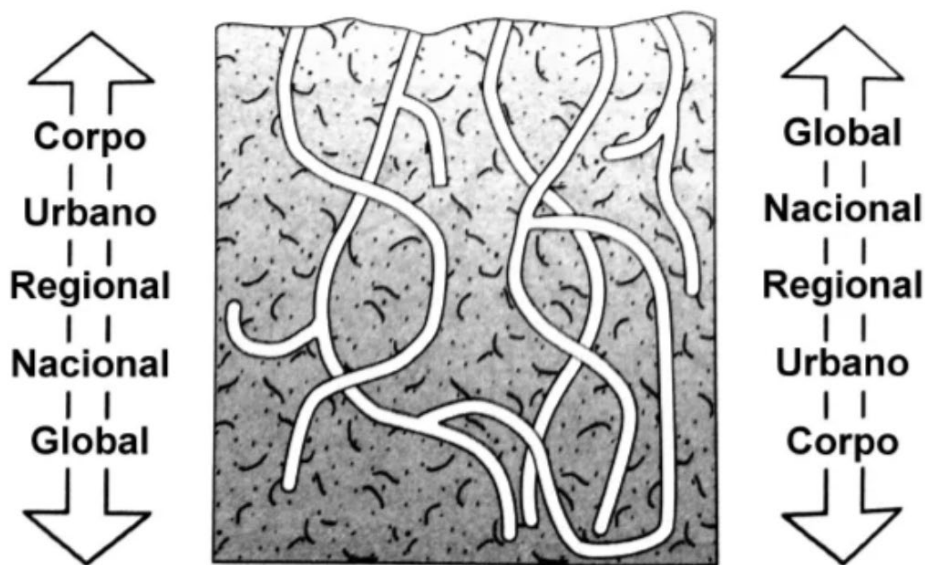


Figura 6 - Metáfora dos caminhos de minhoca, extraído de Grandi (2015)

A metáfora dos caminhos de minhoca demonstra que os processos sociais responsáveis pelas constituições das escalas geográficas apresentam diversos pontos de partidas e diversos pontos de entrada. As relações sociais presentes nas escalas globais podem ser lidas também nas outras escalas e a partir delas, representando uma estruturação espacial mais fluída e reticulada.

Os capítulos anteriores serviram para explorar os processos sociais de construção do imagético social do corpo gordo e, no final, para afirmarmos que este corpo foi historicamente, através dos processos sociais, políticos, culturais e econômicos, estigmatizado e geograficamente marginalizado através da indústria da saúde e da grande mídia. É importante, ao considerarmos o corpo enquanto escala, levarmos em conta que esta escala não tem uma definição de limites bem estruturada, mas sua fronteira com outras escalas é definida historicamente, como aponta Grandi e Biteti (2022, p. 78):

É certo que ele se configura como um recorte do espaço cujas fronteiras não são predefinidas essencialmente ou naturalmente, mas sim resultantes temporalmente contextualizadas das disputas por sua definição. Seu sentido político, no entanto, pode ser apreendido não apenas pelos conflitos gerados pelas disputas por tais fronteiras, mas também por aqueles relacionados às posições hierárquicas outorgadas aos corpos em relação a outros recortes que, em conjunto, conformam totalidades espaciais.

Desta forma, propomos olhar para a corporeidade gorda enquanto uma composição importante da corpo-escala de duas formas. Primeiramente, tomaremos a posição de compreender que estes corpos formam uma determinante totalidade espacial

pois, tal qual o corpo feminino, utilizado de exemplo por Grandi e Biteti (2022, p. 78), compõe uma unidade espacial que compreende relações e processos socioespaciais (os processos econômicos da indústria da saúde, as políticas de combate a obesidade financiadas e permeadas pela figura do Estado-Nação, a construção de imaginários sociais negativos através da grande mídia etc) específicos e totalizantes, neste caso, seus processos estigmatizadores. Em segundo caso, também compreendemos que este corpo é hierarquizado pela figura da magreza, e assim, o corpo magro compõe outra unidade espacial, desta vez, veiculada a imaginários e imaginários sociais benéficos, associados a uma figura saudável, a elegância das classes sociais mais altas e um corpo hábil ao trabalho.

Esses marcadores sociais da corpulência permeiam não somente a constituição de uma corpo-escala, como também se tornam elementos estruturantes em outras escalas espaciais. Poderíamos compreender as políticas econômicas das indústrias da saúde e suas ações globalizantes como vistas nos trabalhos de Oliver (2006) e Poulain (2011), poderíamos, também, olhar como a própria indústria da moda entende estes corpos gordos e seu processo produtivo, tanto excluindo eles das passarelas de seus eventos grandes ou a composição de um mercado de moda plus-size específico, capitalizando sua própria estratégia de diferenciação de mercado consumidor, como demonstrado pelos trabalhos de Aires (2019), Jimenez – Jimenez (2021) e Hoff (2021). Porém, visamos no presente trabalho compreender qual é a relação entre as corporeidades gordas e a produção do espaço urbano e o processo de composição da cidade contemporânea.

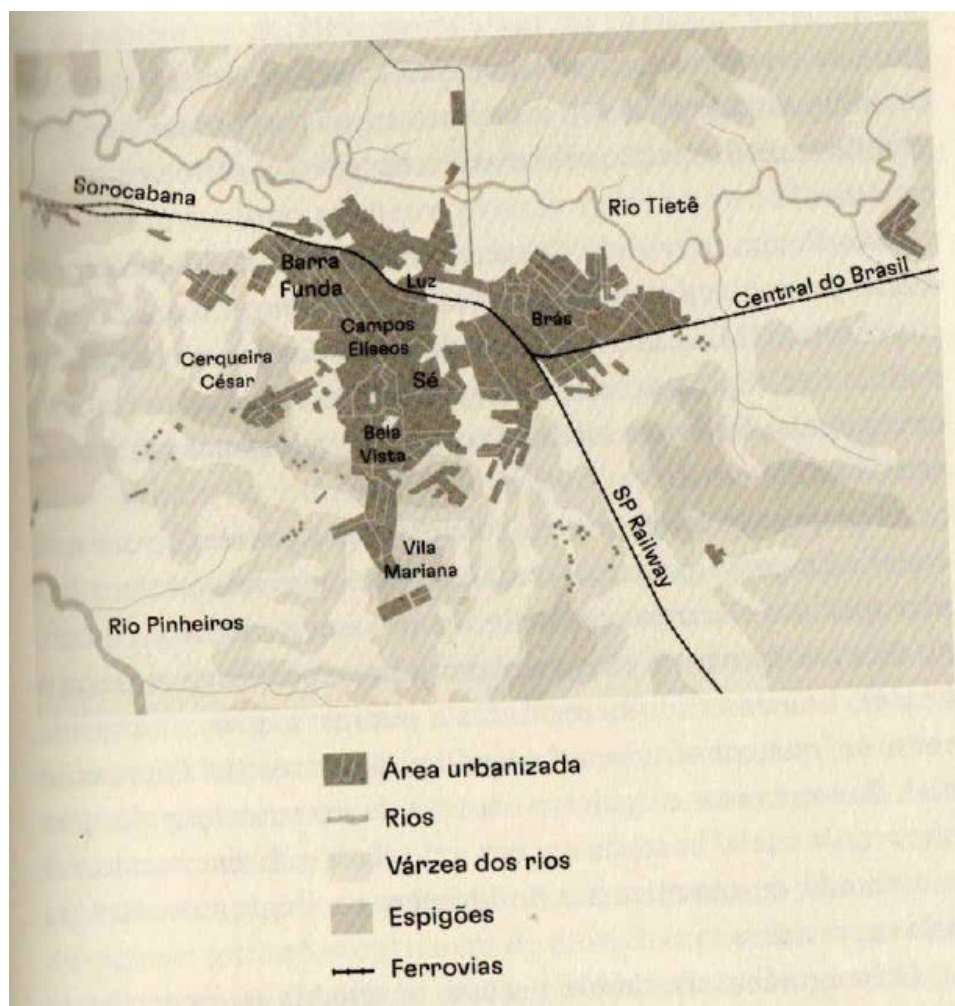
Para isto, teremos que compreender que a cidade contemporânea tem passado por processos que alteraram sua morfologia, a passagem da cidade industrial para a cidade contemporânea viu um novo foco de acumulação capitalista focado no próprio espaço, com apontado por Carlos (2020). Os processos de acumulação do capital que se concentram na própria produção do espaço não são novos e estes foram os responsáveis pela lógica de produção de cidades centro-periféricas (Sposito e Góes, 2013), porém, estas cidades passaram por intensas transformações que alteraram e complexificaram suas morfologias urbanas.

No caso da Região Metropolitana de São Paulo, podemos compreender este processo em algumas etapas, primeiramente, partindo da composição da própria cidade. A vila São Paulo, nome que tinha logo após a sua ocupação, nasce nas margens do rio

Tamanduateí, como demonstrado no Mapa 1, é importante considerarmos que em seus primórdios a cidade não detinha a grande importância econômica que hoje a caracteriza, porém, sempre foi marcada por ser um ponto importante no fluxo de pessoas e riquezas do interior do país ao litoral. A cultura do café e suas plantações alteraram completamente a dinâmica econômica da cidade, como aponta Rolnik (2022, p. 28):

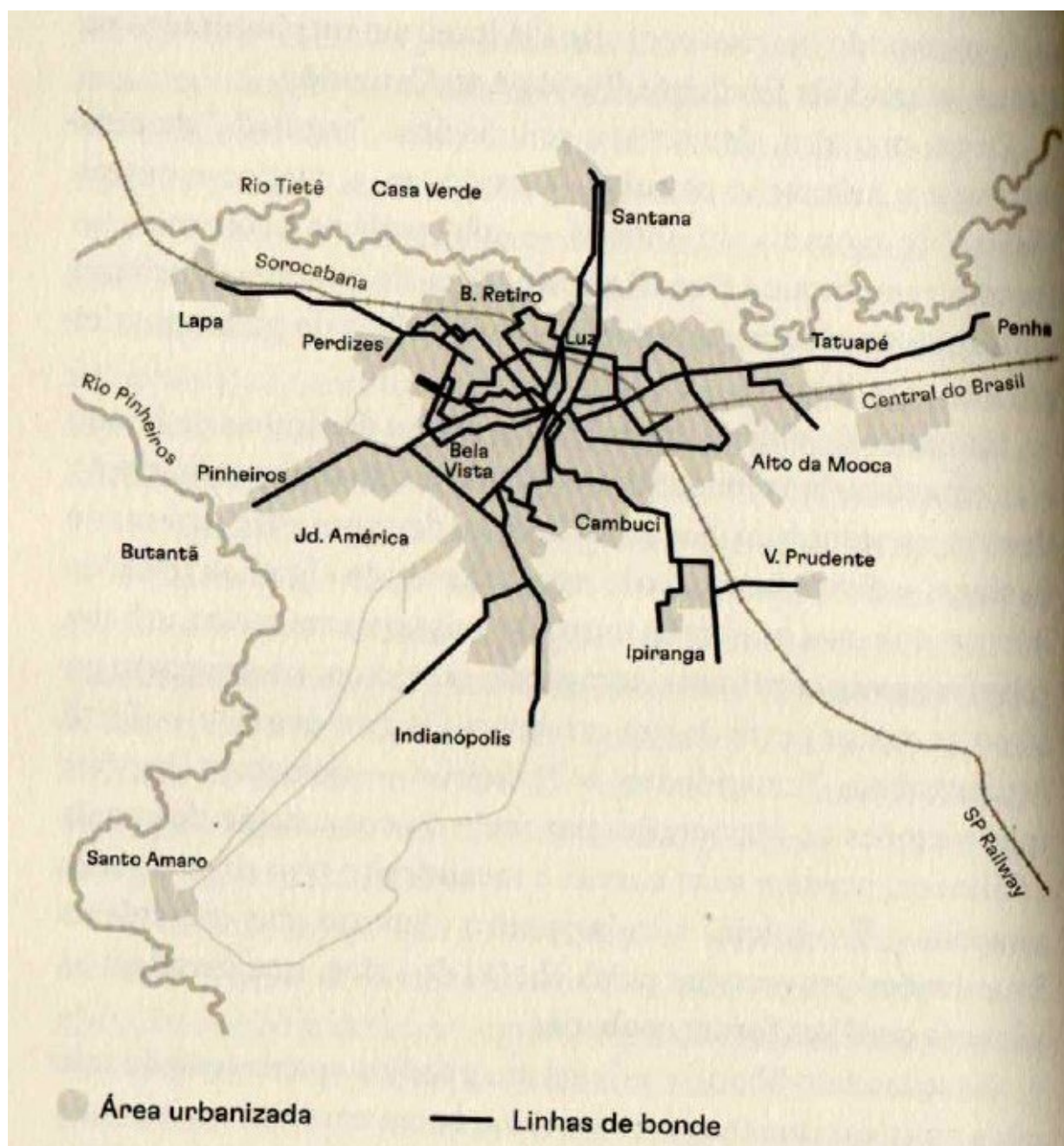
A posição econômica da vila se transformou totalmente com a expansão do cultivo de café na então província de São Paulo. Introduzida inicialmente no vale do Paraíba, por volta de 1850, a cafeicultura começou a ocupar o Oeste Paulista. [...] A cultura cafeeira – e sobretudo os capitais excedentes por ela gerados – transformaram totalmente a cidade.

A cidade se tornou em um ponto chave no comércio cafeeiro, sendo o primeiro ponto de planalto a partir do ponto de Santos, a cidade servia como um ponto de conexão entre as regiões produtoras e a capital da época, Rio de Janeiro.

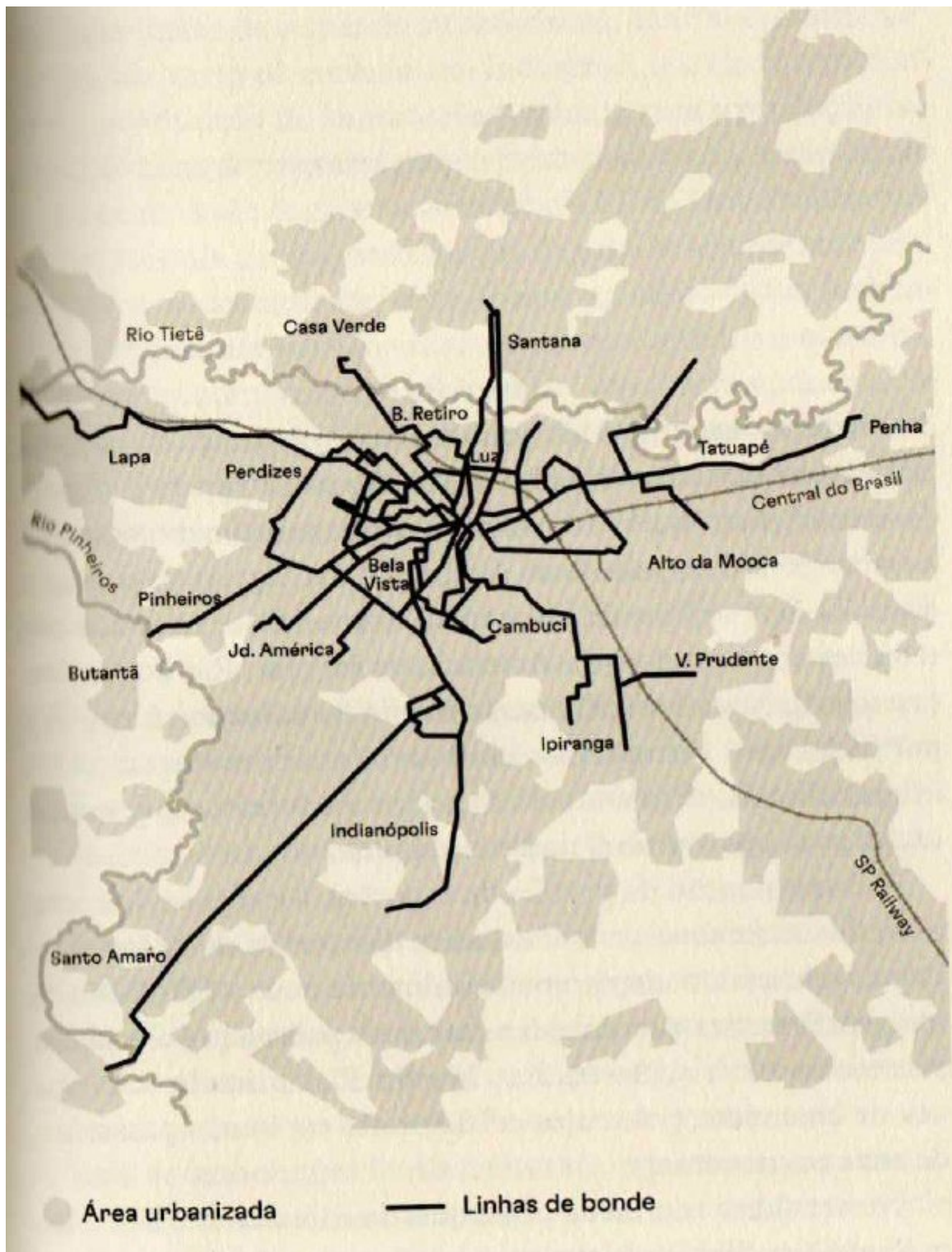


Mapa 1 - São Paulo em 1890, extraído de Rolnik (2022)

Com o rápido desenvolvimento da cidade devido à sua posição privilegiada na rede de fluxos de mercadorias, rapidamente cresceu de população, em 1836 a cidade contava com 9 mil habitantes, em 1873 já contava com 30 mil e em 1900 a cidade já contava com uma população de 200 mil habitantes (Rolnik, 2022). O crescimento acelerado da população paulistana se transfere também em um rápido processo de urbanização da cidade, com grande expansão de sua malha urbana no século XX, .



Mapa 2 - São Paulo, área urbana em 1915.



Mapa 3 - São Paulo, área urbana em 1925

É importante caracterizar que o crescimento da malha urbana da cidade de São Paulo é acompanhado também de uma tendência a projetos urbanísticos de valorização do centro das cidades. Inspirados pelo urbanismo europeu, principalmente, o urbanismo francês (Villaça, 2001), ocorre um duplo processo na urbanização da cidade. Primeiramente, a concentração das áreas de moradia das classes sociais mais ricas nas áreas centrais e, ao mesmo tempo, o processo de expulsão da população pobre para as periferias da cidade.

A constituição de um padrão centro-periférico na cidade de São Paulo acompanha dois movimentos essenciais, primeiramente, o desenvolvimento do modelo rodoviário de transporte de passageiros no começo do século XX (Pereira e Lessa, 2011) aliado a demanda por habitação social que serviu de apoio para uma principal extensão periférica da cidade, como aponta Rolnik (2022, p. 48) “A comparação das plantas da cidade e dos dados populacionais de 1914 e 1930 demonstram um processo claro de expansão horizontal e desadensamento populacional.”

Ao mesmo tempo, a classe dos mais ricos também acompanhava um movimento de abandono do centro tradicional da cidade de São Paulo, se direcionando a zona centro-sul da cidade, formando uma nova tendência de produção de centralidades, como aponta Villaça (2001, p. 311):

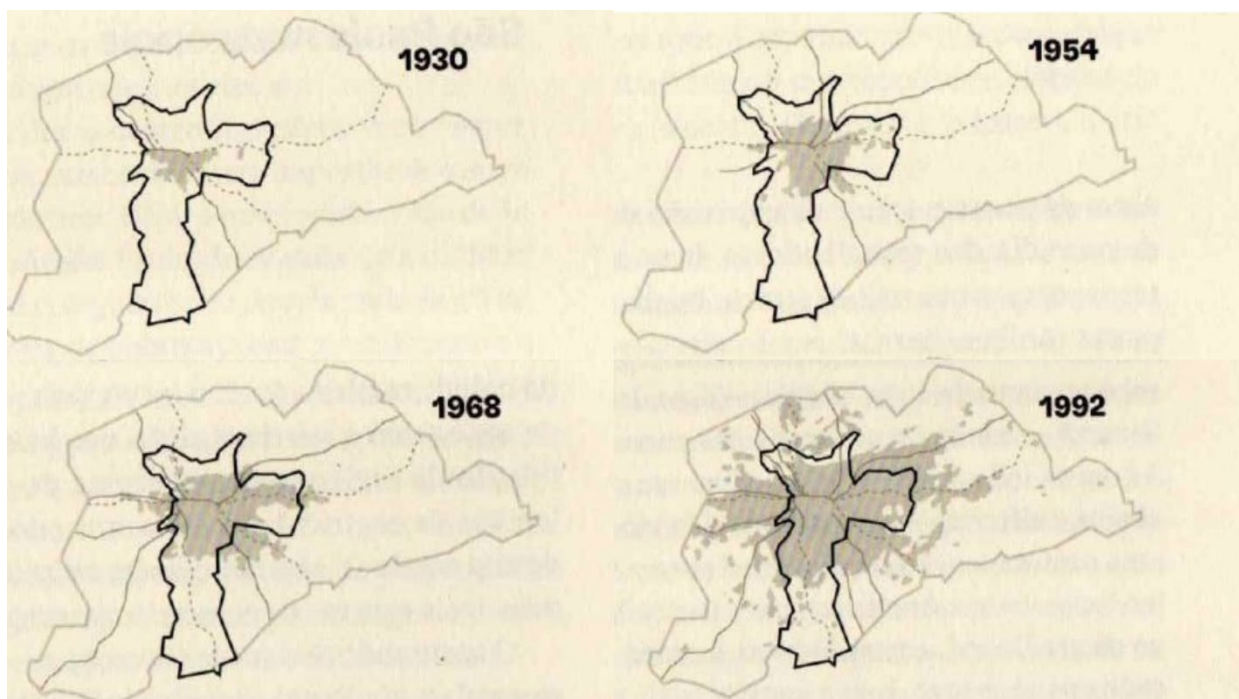
As metrópoles analisadas revelam uma tendência a desenvolver o que popularmente se chama de um “centro novo”, localizado na região geral de concentração das camadas de mais alta renda. O centro tradicional, abandonado pelas burguesias, vem sendo tomado pelas camadas populares.

A concentração de serviços e empregos no centro da cidade compreendeu que a mesma se mantivesse em um padrão de segregação socioespacial centro-periférico, onde a periferia era, primariamente, abandonada em sua oferta de serviços essenciais e infraestruturas e privilegiando o centro. Além disto, a noção de uma cidade com grande expansão horizontal e desadensamento populacional propiciou o aumento do fenômeno dos vazios urbanos, espaços destinados especificamente a especulação imobiliária, como aponta Santos (1990, p. 24):

Essa expansão rodoviária, combinada a fatores institucionais, acarreta, direta ou indiretamente, duas principais consequências: a primeira se dá quanto ao desenho urbano, com a cidade se expandindo ao longo de avenidas radiais mais ou menos adaptadas às linhas de relevo: a

segunda, parcialmente resultante da primeira condição, verifica-se através de um grande empurrão no processo de especulação que iria acompanhar a evolução urbana até os nossos dias. A tendência à formação de uma cidade espalhada, intercaladas as áreas ocupadas com grandes espaços vazios convidativos à especulação, data dos primeiros decênios deste século (Maria do Carmo Bicudo Barbosa, 1987). Essa tendência vai, porém, tornar-se exponencial no último quartel do século.

Este processo de valorização da especulação imobiliária na cidade de São Paulo, aliada ao desenvolvimento de um transporte rodoviário promoveu um crescimento exponencial da malha urbana, acompanhado de uma separação populacional e concentração da população nas áreas periféricas, promovendo um desadensamento populacional, onde configurou-se um processo de urbanização fragmentado e disperso. (Santos, 1990; Rolnik, 2022). O processo de expansão da cidade ocupou as áreas de morros, como também ocasionou processos de conurbação com os municípios vizinhos, promovendo o nascimento da região metropolitana que conhecemos atualmente, como demonstra o mapa 4.



Mapa 4 - Expansão da malha urbana de São Paulo, extraído e adaptado de Rolnik (2022)

Alguns processos caracterizam a constituição de uma região metropolitana que constitui como sede o município de São Paulo. Primeiramente, o próprio padrão de expansão periférico da cidade de São Paulo, exemplificado nos parágrafos anteriores,

aliados a determinada centralidade econômica que a cidade adquiriu desde 1867 graças a implantação do Sistema Ferroviário e a inauguração da São Paulo *Railway*, garantiu determinada centralidade econômica para a cidade desde seus primórdios (Rolnik, 2022, Meyer, Grostein e Biderman, 2004). Mais tarde, já na década de 1940, seguindo o Plano de Metas de Juscelino Kubistchek, foram instauradas fábricas automotivas nos municípios que, hoje, compõe o ABC paulista, fundamentando o desenvolvimento de um sistema rodoviário baseado na expansão de um sistema diário radial que garantiu formas de conexão com os municípios vizinhos, tal como a dispersão da população em áreas diferenciadas, levando a formação de novas centralidades, processo aliado do abandono do centro tradicional da cidade.

Os processos supracitados são importantes para a compreensão de dois fatores. Primeiramente, ao abandono das classes sociais de alta renda do centro tradicional que se expandem em direção ao centro-sul da cidade, compondo novas áreas destinadas a moradias de alta classe social, principalmente condomínios residenciais fechados, representado por bairros como Higienópolis e Jardim Paulistano, apontado por Sposito e Góes (2013) como uma forma de autossegregação daqueles que acreditam ter uma identidade social em comum, neste caso, a classe social mais alta.

Em segundo lugar, esta expansão compreende formação de novas centralidades, principalmente destinadas a populações de classe social mais alta e uma maior diferenciação dos espaços metropolitanos, como apontam os trabalhos de Santos (1990) e Rolnik (2022). Ao analisarmos o desenvolvimento da cidade de São Paulo, compreendemos que este é acompanhado de uma extrema concentração de (re) produção do capital voltado à própria organização do espaço urbano metropolitano. A composição do espaço urbano da região metropolitana é demarcada pela extrema diferenciação de seus espaços, espaços específicos destinados à moradia dos mais ricos, com espaços de lazer e de consumo específicos para eles, demarcados por barreiras físicas no espaço que impedem a presença das classes sociais mais baixas. Este processo aponta para a própria fragmentação do espaço urbano, delimitada por Sposito *et al* (2023, p. 2) como:

[...] a fragmentação socioespacial caracteriza-se por uma “ruptura [parcial ou absoluta] entre partes da cidade, sob os planos sociais, econômicos e políticos (Gervais-Lambony, 2001). Observa-se relativa autonomização das partes da cidade que podem ser representadas como “um mosaico de fragmentos não coordenados que se justapõem” (Séguin, 2011).

Dessa forma, compreendemos que o processo de fragmentação socioespacial seja indispensável para a compreensão das formas e dos conteúdos da Região Metropolitana de São Paulo, reforçando processos de acumulação capitalista na metrópole, como aponta Legroux (2021):

A fragmentação indica uma intensificação da dispersão, distensão e explosão urbana. Ao nível do Estado e do planejamento à lógica neoliberal aprofunda, por um lado, uma “segregação imposta”, de cunho institucional (políticas de Estado onde os atores privados desempenham um papel importante) e implica um reforço da lógica de afastamento espacial e social e/ou de confinamento das classes populares.

É importante apontar, principalmente, para a composição da fragmentação socioespacial. Primeiramente, que o processo de fragmentação socioespacial é intrínseco à teoria de urbanização planetária proposta por Brenner (2001), compreendendo que este processo, seguindo as lógicas e dinâmicas de neoliberalização do espaço e globalização, propõe uma homogeneização do espaço urbano, porém, esta acaba por, de forma contraditória, fragmentar o próprio espaço, como expressa Lefebvre (1970)

A homogeneização, contudo, é acompanhada da fragmentação. O espaço divide-se em parcelas que são compradas e vendidas. O seu preço depende de uma hierarquia. É assim que o espaço social ao mesmo tempo que homogeneiza, fragmenta-se em espaços de trabalho, lazer, produção material, serviços diversos.

Assim, esta fragmentação do espaço urbano contempla lógicas específicas que vão dar as características para o processo em curso, sendo estas, expressas na composição urbana das cidades contemporâneas de quatro diferentes formas, como dita Salgueiro (2001, p. 116):

1. O “território policêntrico” expresso a partir da consolidação de novas centralidades e o detrimento do centro tradicional das cidades.
2. As “áreas mistas” expressas pelos megacomplexos imobiliários, complexos estes que combinam espaços residenciais e áreas centrais, como também a implementação dos “enclaves territoriais” expressos pelos espaços autosssegados próximos a espaços residenciais destinados a classes mais pobres.
3. A “Dessolidarização com o entorno” que substituiu uma lógica zonal de apropriação espacial por consequência do estabelecimento de redes socioespaciais que integram, de modo estratégico e, segundo interesses individuais, determinadas porções do espaço urbano .

4. “Valores de distinção social” que expressa a territorialização dos espaços urbanos por meio da segmentação do consumo do espaço.

É importante considerarmos que esta nova composição espacial das cidades é expressão de uma lógica neoliberal de acumulação capitalista. Dessa forma, propomos compreender a fragmentação socioespacial a partir de um olhar escalar, do global ao urbano e, principalmente, do urbano ao corpo. Compreendemos que os processos neoliberais de acumulação capitalista acompanham os processos de homogeneização e diferenciação espacial, propostos por Smith (1988), que compõe a formação das escalas geográficas.

Assim, propomos compreender que o processo de fragmentação socioespacial não se restringe somente a uma mudança na morfologia das cidades, mas também na própria realidade dos sujeitos e da vida urbana cotidiana. Como aponta Sposito e Góes (2013, p. 303) “a fragmentação tem sempre dupla determinação e expressão: espacial e social”, claro, não se pode retirar a frase de contexto, as autoras descrevem esta dupla determinação ao analisar a formação dos espaços residenciais fechados destinados à alta classe social e as “práticas que são reveladas em habitats constituídos pelas novas formas de separação na cidade” (Sposito *et al*, p. 3).

Dessa forma, apontamos que os cidadãos detêm determinada importância na constituição da fragmentação socioespacial, suas práticas espaciais são permeadas pelos conteúdos da passagem da lógica centro-periférica para a lógica fragmentária. Porém, devemos nos perguntar, qual o efeito dessa mudança na escala do corpo?

Para compreendermos a corpo-escala da fragmentação socioespacial e, principalmente, sua ligação com o corpo gordo precisamos ter como objeto principal como o processo de acumulação capitalista se desenvolve na cidade contemporânea. O processo de fragmentação socioespacial pode ser considerado enquanto um dos principais efeitos da neoliberalização das lógicas de produção do espaço onde, principalmente, o processo de acumulação capitalista voltado a produção do espaço que cria e recria novos conteúdos na vida cotidiana de seus cidadãos também apresenta uma especificidade a escala do corpo.

A partir do desenvolvimento do capital financeiro e da cidade contemporânea, o próprio corpo se tornou um produto comerciável, como também, uma forma de objeto de consumo, desta forma, poderíamos tomar como objeto de estudo a própria concepção de

“Padrão de beleza” adotada por Wolf (1990) em sua obra “O mito da Beleza”. É importante também apontarmos para a análise que Peres (2009) faz sobre o corpo, onde o autor afirma que o corpo e seus significados e processos, em uma sociedade industrializada, retornam ao próprio corpo enquanto “um objeto de uso em conformidade com os interesses econômicos, políticos e ideológicos de outros grupos ou classes sociais” (Zoboli, Silva e Nunes, 2010, p. 4).

A corporeidade gorda se afirma de forma interessante para as análises da corporeidade. Historicamente temos uma corporeidade que foi utilizada enquanto imagéticos de classe (Vigarrello, 2012; Farrell, 2011), tanto enquanto alvo/objeto de formação de um mercado consumidor da indústria da saúde (Oliver, 2006, Poulain, 2011) corroborando com o processo de estigmatização da corpulência que se configura na sociedade contemporânea.

Porém, devemos salientar que a própria globalização e o consumo desenfreado, se traduzem em uma homogeneização da corporeidade (Le Breton, 2006). Dessa forma, apontamos a compreender a corpo-escala gorda em processos distintos, porém, complementares. Primeiramente, devemos nos atentar que os esforços de homogeneização e diferenciação apresentados pelo processo de produção capitalista em múltiplas escalas, tanto na escala da produção global (Smith, 1988) quanto na formação do urbano (Legroux, 2021; Sposito e Sposito, 2020; Morcuende, 2021) imprimem uma fragmentação, não somente dos simbolismos e imagéticos criados sobre o corpo, mas também às capacidades físicas do corpo.

Desse forma, corroboramos com o expressado por Zoboli, Silva e Nunes (2010, p. 4):

A mercantilização dos indivíduos, como produto da ampliação da utilização de categorias econômicas na análise social, coloca o corpo como uma mercadoria que possui os atributos e possibilidades de quaisquer dos bens produzidos na sociedade.

Como explicitado no capítulo anterior, a corporeidade gorda se constrói na dualidade da simbologia social positiva da magreza, tanto em sua silhueta quanto enquanto características sociais positivas e o estigma da corpulência. É importante, para este preceito, compreendermos que o corpo enquanto um objeto de consumo se mantém a partir desta dualidade, por exemplo, Hugolino (2022) aponta para a relação do Modelo *Fast Fashion* e a sua relação com corpos gordos, onde argumenta que este modelo, ao

mesmo tempo, democratizou o acesso à moda para classes sociais menos abastadas e excluiu os corpos gordos deste acesso a vestimenta.

Dessa forma, a exclusão destes corpos de lojas como *Renner* e *C&A* abre a possibilidade de um novo mercado consumidor específico para a venda de roupas destinadas a corpos gordos, como a *Ashua*, uma divisão da própria *Renner* destinada a venda de roupas *plus-ize*.



Figura 7 - Fachada da loja Ashua no shopping Anália Franco, São Paulo, SP (Disponível em: redsplay.com.br)

Salientamos que este movimento afeta as práticas espaciais de consumo dos corpos gordos, essa segmentação do consumo é um dos elementos que constitui um elemento da vida cotidiana de sujeitos gordos, como podemos observar na fala de *Renata* e *Maria*:

RENATA: [...] então eu entrei numa loja, a vendedora me olhou de baixo para cima e falou “Aqui a gente não tem roupa para você”. E aí eu fiquei ué, então eu não via problema ali do meu corpo ter que mudar. Então quando eu comecei a me enxergar como uma pessoa gorda tudo foi nesse tipo de momento. Foi do momento de comprar roupa.

MARIA: Roupas só online. Já tenho as minhas, pra falar que não existe a Ashua aqui, que é da Renner, e tem uma que é um shopping razoavelmente próximo daqui de casa, às vezes quando eu quero algo rápido é lá, de resto é online [...] A gente vai no shopping pra ir no cinema comer e acabou. A gente nem anda no shopping.

A dificuldade de se achar roupas em loja de departamento aliada a não disponibilidade de peças de roupas nessas lojas cria a necessidade de espaços de consumo específicos para estes corpos gordos principalmente através de lojas virtuais, como aponta Ester:

ESTER: [...] meu consumo de roupas a maior parte é pela internet né, tenho lá minhas medidas anotadas entro no aplicativo vou lá olho gosto da roupa, vejo se a maior cabe e é o que eu faço, consumo, assim, o meu maior meio de compra é pela internet.

Além da dependência do consumo via internet, outra modalidade de consumo é através de trocas de roupas ou de eventos organizados por outras pessoas gordas, possibilitando que estas pessoas tenham a possibilidade de comprar roupas fisicamente, porém, estes eventos acontecem de forma esporádica. Um dos principais vetores que possibilitam este consumo na RM/SP é o *Pop Plus*, evento de moda *Plus – Size* criado por Flavia Durante¹⁵, este evento acontece principalmente no Bairro do Higienópolis, próximo a Av. Paulista, porém, com o crescimento e popularidade do evento ele começou a se expandir recentemente, possibilitando edições do evento em outros bairros da cidade.

¹⁵ DJ, comunicadora e criadora do Pop Plus, Flávia é uma mulher gorda de 47 anos de idade, conta que criou o *Pop Plus* por ver a necessidade de facilitar o acesso a roupa para pessoas gordas, ela começou o evento em 2012 revendendo Biquínis Plus Size. (Durante, 2024), o instagram da Flavia, principal plataforma de divulgação do evento é: @flaviadurante e @popplusbr



Figura 8 - Propaganda de um evento do Pop Plus (Retirado de @Popplusbr, 2024)

O espaço do *Pop Plus* é um dos poucos espaços da cidade de São Paulo onde cidadãos gordos podem consumir um produto que os cabe de forma física, como é a experiência de *Arlete*:

ARLETE: [...] vai pro Pop Plus quando o Pop Plus tá acontecendo, não dá pra ser gordo e não ir na Pop Plus, não tem roupa pra gente, e lá é um lugar que a gente compra sem sofrimento né, então eu não perco as edições e costumo comprar sempre algumas coisas lá pra mim não sofrer nas lojas.

Consideramos este movimento como uma própria segmentação da capacidade de consumo não somente a partir da classe social, como tradicionalmente trabalhado no tema da fragmentação socioespacial (Dal Pozzo, 2017; Sposito, 2023), mas fundamentado na própria corporeidade, destinado a formação de um novo mercado consumidor a partir da diferenciação dos corpos.

Outro movimento que advém da mercantilização do corpo é a constituição de um ideal corporal enquanto objeto de desejo e de consumo. Wolf (1990) já apontava para o uso da beleza enquanto um elemento dominador, porém, devemos apontar que o próprio conceito de beleza também é utilizado enquanto uma forma de consumo, especialmente

atrelado à constituição de um estigma da corpulência e uma prevalência da magreza enquanto um símbolo social de beleza, capacidade e *status* social.

Águila, Sicillia e Segovia (2020) apontam ao corpo magro e o corpo ideal enquanto elementos fundamentais para a dissimulação do ideal neoliberal na própria corporeidade. Para esta afirmação é importante reiterarmos o papel da mídia na venda dos ideais da magreza, constituindo a magreza enquanto um objeto de desejo e constituindo um mercado consumidor que vende a possibilidade de aproximação com o corpo ideal, o corpo magro.

Sant'Anna (2016) apontava para o Brasil já enquanto o segundo mercado consumidor de remédios destinados ao emagrecimento na primeira década do século XXI, como narra *Barbara* e sua experiência com tratamentos médicos:

BARBARA: tinha uma época onde a sibutramina¹⁶ era liberada. A gente usava femproporex¹⁷, hipofagin¹⁸. Eram várias medicações de tarja preta que nós tínhamos acesso. E eram remédios que eles faziam com que você perdesse peso durante um período.¹⁹

Além disto, o país se constitui enquanto o segundo país que mais realizou cirurgias plásticas estéticas, sendo a lipoaspiração (operação cirúrgica que busca remover a gordura de locais do corpo) se constitui como o procedimento cirúrgico mais realizado no Brasil em 2020 (Fontanive, 2023), como aponta o Gráfico 1.

¹⁶ Cloridrato de Sibutramina é um medicamento indicado para tratamento da obesidade, funcionando através da redução da ingestão de alimentos pelo aumento da saciedade e diminuição da fome, é encontrado nas farmácias com os nomes comerciais de Sibus, Vzy, Biomag ou Sigran.

¹⁷ Femproporex é uma substância ativa, comercializada também pelo nome de Desobesi, atuando na regulação do apetite através da alteração no paladar e cheiro, foi proibida pela ANVISA em 2011 pelo risco de desenvolvimento de quadros sérios de problemas cardíacos e psiquiátricos

¹⁸ Hipofagin, ou cloridrato de anfepramona, é um remédio destinado ao tratamento auxiliar da obesidade, atuando na diminuição do apetite, foi proibida pela ANVISA em 2011 pelo risco de problemas cardíacos.

¹⁹ Apesar da proibição da comercialização de medicamentos inibidores de apetite em 2011 devido aos riscos associados a seu uso (problemas cardíacos e psiquiátricos), estes remédios tiveram sua proibição revogada em 2017 a partir do projeto de lei 2431/11, aprovado no dia 20/06/2017. (BRASIL, 2017)

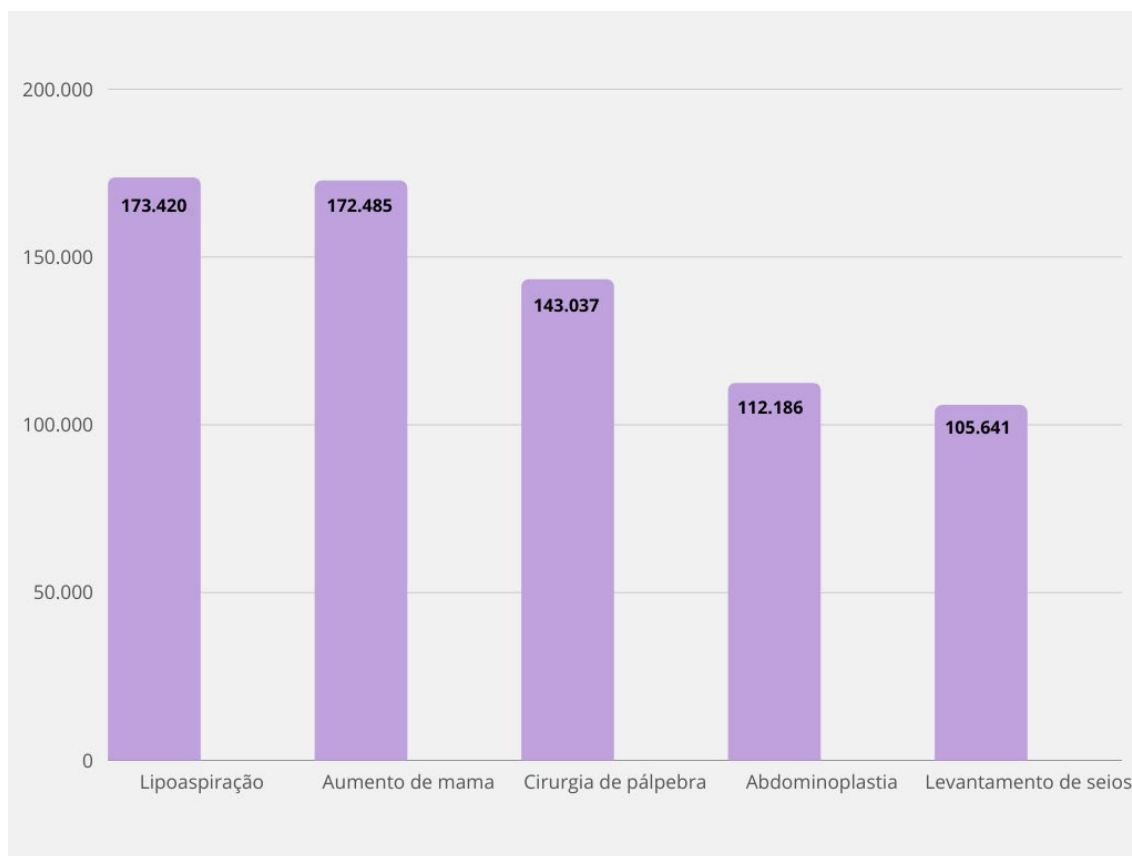


Gráfico 1 - Procedimentos de Cirurgia Plástica Estética mais realizados no Brasil em 2020. (Fontanive, 2023 adaptada de Sociedade Internacional de Cirurgia Plástica Estética, 2020)

A lipoaspiração é somente um dos procedimentos realizados que tem como objetivo a eliminação da gordura do corpo, as cirurgias bariátricas e outros procedimentos cirúrgicos são oferecidos promovendo emagrecimento e são, geralmente, extremamente caros, como relata *Barbara*:

BARBARA: eu passei por um procedimento de plasma de argônio, não sei se você já ouviu falar. É uma ferida que eles causam no seu estômago, você faz um processo via endoscopia, onde eles queimam a boca do seu estômago, eles criam uma ferida na boca do seu estômago. Essa ferida vai cicatrizando e vai fechando a boca do seu estômago, prometendo que você vai perder peso. Cada sessão custava, na época, 3.500 reais.

A disseminação e o processo de diferenciação e homogeneização da corpulência afeta, principalmente, corporeidades femininas (Wolf, 1990; Pilger e Rosário, 2022; Santos, 2021), fator que é ligado diretamente a relação que o estigma da corporeidade se constituiu enquanto formas de controle do corpo feminino.

Retomando a análise conceitual da corpo-escala gorda, apontamos a necessidade de considerar duas principais posições, a primeira, destinada a compreender o ideal do

corpo magro enquanto um corpo hegemônico, através da cultura da moda, da indústria da saúde e da grande mídia, o corpo magro se torna um objeto de consumo, primariamente, inalcançável. Os padrões corporais são vendidos através da constituição dos estigmas da corpulência que promovem a criação de mercados consumidores específicos relacionados ao corpo.

Além disso, a própria corpulência se configura através de uma diferenciação espacial do modo de produção capitalista, sendo o alvo principal da produção do corpo magro enquanto objeto de consumo, a corporeidade gorda começa a determinar um marcador social de diferenciação social através dos ideais estigmatizadores construídos historicamente.

A corpo-escala gorda adquire espacialidade através de dois principais processos. Primeiramente, a marca da corpulência enquanto um marcador de classe social, sendo o corpo gordo destinado a classes sociais mais baixas e a magreza idealizada enquanto um sinal de poder econômico pode ser compreendido enquanto um marcador de diferenciação social. Em segundo lugar, a consolidação do corpo enquanto um objeto de consumo e desejo promove espacialidades segregadas, primeiramente pela impossibilidade do corpo gordo caber fisicamente nos espaços, promovendo barreiras físicas de acesso a determinados espaços, enquanto ao mesmo tempo que segrega, promove a criação de um mercado consumidor específico e espaços específicos para estes corpos.

Dessa forma, a cidade se fragmenta em diferentes espaços de acesso não somente caracterizados pelas possibilidades de vida cotidiana a partir da classe social, mas também por marcadores corporais específicos. Que, primeiramente, reforçam a lógica de “dessolidarização com o entorno” da fragmentação ao promover novas formas de diferenciação de grupos sociais específicos e formação de comunidades hegemônicas, como também são embebidos em “Valores de distinção social” permeados pela criação de espaços de consumo especializados à corporeidade gorda.

Desta forma, visamos compreender a fragmentação socioespacial enquanto um processo que reforça a segmentação e a separação dos cidadãos (Sposito, *et al*, 2023) e, quanto se destina a corpo-escala, a diferenciação corporal e o estigma da corpulência se constituem enquanto processos que geram agravantes para os esforços de segmentação e separação.

A fragmentação socioespacial compreendida a partir da redução da mobilidade e acessibilidades urbanas (Sposito e Sposito, 2020; Legroux, 2021) apresentam na sua própria corporeidade uma barreira espacial, tanto enquanto falamos sobre a segmentação espacial das práticas espaciais daqueles que são estigmatizados, quanto uma forma de reforço da exclusão, intolerância e medo por parte de outros cidadãos a partir da corpulência enquanto um atributo estigmatizador. Assim, visamos desvendar esta escala da fragmentação socioespacial a partir das práticas espaciais destes cidadãos.

2.2 A CONSTRUÇÃO DE UMA MOBILIDADE COTIDIANA GORDA

Analisar os processos que constituem a cidade e a própria corpo-escala não são capturados somente a partir de suas estruturas morfológicas, econômicas, sociais e políticas. Compreender as potencialidades que se fundamentam a partir do próprio corpo, neste caso, não entendido somente enquanto uma escala geográfica de maneira teórica, mas sim do próprio corpo físico e material.

Ademais, a concepção de uma sociedade fragmentada que visa homogeneização neoliberal em múltiplas escalas espaciais aparece enquanto um elemento central na constituição, não somente da morfologia das cidades, como também da proliferação da vida urbana. Para as discussões a serem realizadas é importante retomarmos o conceito de práticas espaciais descritos por Lefebvre (1991), não somente por compreender que estas possuem uma relação intrínseca à (re) produção do espaço, como também podemos inferir que é a partir da constituição destas práticas espaciais que se constitui o próprio cotidiano.

É importante salientarmos que as práticas espaciais cotidianas fazem jus aos hábitos de cada um dos cidadãos, seja para o trabalho, o lazer, o cuidado pessoal ou o hábito de almoçar e jantar, as práticas espaciais demonstram como estes hábitos “possibilitam vivenciar a cidade e experienciam a pluralidade de dimensões e nuances que existem no urbano e na cidade” (Santos, 2024, p. 46). Desta forma, concordamos com a afirmação realizada por Carlos (2011, p. 47) “a prática socioespacial é a base e sustentação da vida”.

A dimensão do cotidiano, criada a partir das práticas dos cidadãos, é importante para compreender as lógicas fragmentárias de (re) produção do espaço. É importante

apontar que as lógicas fragmentárias não se restringem apenas aos processos que correspondem a morfologia urbana, tal como o aparecimento dos vazios urbanos (Santos, 1988), a constituição de espaços fechados (Sposito e Goes, 2013) ou a produção de policentralidades (Abate, 2022), mas também é importante compreender como compõe o próprio cotidiano urbano das cidades.

Desta forma, tal como Legroux (2021, p. 2) aponta, não podemos compreender a fragmentação socioespacial a partir de explicações que partem somente do habitar e do trabalhar. Mas compreender como o acirramento da própria sociedade do consumo (Sposito, 2019) infere nas dimensões que ocupam maior parte do tempo dos cidadãos. O processo contraditório neoliberal de produção do espaço se apresenta de forma contundente no próprio cotidiano, a produção de uma hegemonia da produção do urbano, como aponta Brenner (2001), infere em uma quebra das possibilidades do cotidiano.

A fragmentação, então, se imprime enquanto uma quebra das possibilidades de usufruir a cidade, as barreiras físicas impostas pela constituição de rodovias (Legroux, 2021), o reforço dos processos de segregação e autosegregação das classes sociais (Sposito e Goes, 2013; Teixeira, Smalley e Silva, 2022) e a proeminência dos *shopping centers* (Dal Pozzo, 2017) levam à fragmentação das espacialidades dos cidadãos, lidas e expressas através de suas práticas espaciais e a constituição de um cotidiano urbano fragmentado. Dessa forma, é importante centralizarmos que este trabalho reitera a afirmação de Lefebvre (1991, p. 116) sobre o direito a cidade:

O direito a cidade se afirma como um apelo, como uma exigência. [...] O direito a cidade não pode ser concebido como um simples direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como **direito à vida urbana**, transformada, renovada.

Para a própria corpo-escala, a análise de seu cotidiano urbano se torna especialmente importante. A constituição de um corpo neoliberal leva a um reforço das lógicas fragmentárias no cotidiano de cidadãos que carregam o estigma da corpulência em seu cotidiano. A proeminência deste estigma na constituição do imaginário social confere em uma diminuição das possibilidades destes corpos de vivenciarem a vida urbana, tanto pela segmentação de suas espacialidades, quanto pela homogeneização dos corpos que imprime uma barreira, não somente física dos espaços, mas também social.

A discussão realizada neste trabalho se destina a análise da mobilidade enquanto uma dimensão empírica essencial para a vida dos cidadãos, ela se apresenta como “o nex

entre as diferentes dimensões cada vez mais fragmentadas da vida cotidiana (habitar, consumo, lazer, trabalho, relações, educação, saúde, etc.)” (Legroux, 2021, p. 2). A mobilidade se caracteriza como uma dimensão interessante de ser analisada, especialmente pelo caráter fragmentado da urbanização contemporânea, do qual se configura em um padrão de aumento das distâncias e uma maior dispersão da população na malha urbana (Sposito e Sposito, 2020).

Desta forma, a mobilidade se firma como um caráter essencial para a formação de um **direito à cidade**, marcado pela possibilidade do ir e vir. Compreender a mobilidade se torna algo fundamental para a captura do cotidiano urbano contemporâneo. É verdade que, historicamente, o conceito de mobilidade foi tratado na Geografia dentro da área da “Geografia dos Transportes”, tendo como foco principal as questões relacionadas a quantos quilômetros se percorria e o tempo que estas viagens tomavam (Cresswell, 2010).

Porém, devemos apontar que a partir do Século XXI tem se tomado rumo a um “Giro das Mobilidades” onde as ciências humanas, principalmente, a Sociologia, Antropologia e Geografia, vem se destinando a compreender os significados e simbologias associados a mobilidade (Lulle e Di Virgillio, 2021). DesSa forma, concordamos com a afirmação realizada por Creswell (2009, p 25):

A mobilidade é um emaranhado de movimento físico, de significado e de prática. Cada um destes elementos da mobilidade é, em meu entender, político. Mobilidade é também movimento social. Combina o movimento (de pessoas, de coisas, de ideias) com os significados e as narrativas que os circundam. Permite igualmente reconhecer o facto de as mobilidades serem produzidas dentro dos sistemas sociais que, por sua vez, ajudam a configurar. As mobilidades não podem ser compreendidas sem reconhecermos que existem em inter-relação e relação com as várias formas de fixidez.

Desta forma, o conceito de mobilidade vem acompanhado de determinada polissemia devido a sua multiplicidade de recortes analíticos e temporais específicos, como: mobilidade urbana, mobilidade social, mobilidade sustentável, mobilidade virtual, mobilidade residencial (Bastazini, 2022, p. 42) ou ainda as migrações permanentes, migrações não permanentes, migrações temporais, etc. (Santos, 2024, p. 78). Ademais, é importante também expormos as considerações que Gutierrez (2016) faz ao discutir a mobilidade e sua relação teórica, prática e jurídica. A autora aponta para o reconhecimento, recente, da mobilidade enquanto um direito a partir da Política Nacional

da Mobilidade Urbana Sustentável²⁰ que institucionalizou a mobilidade enquanto um direito, onde se aponta que a “mobilidade é reconhecida como um direito porque é um meio e uma condição para o acesso a outros direitos e à cidadania como um todo” (Gutierrez, 2016, p. 41).

Desta forma, a autora sintetiza que mais do que um direito de **ir e vir** nas cidades, a mobilidade se configura enquanto um elemento fundamental para a própria constituição de um cidadão legítimo e, assim, se tornando elemento fundamental na constituição de um **direito à cidade**. Ademais, a autora defende que a mobilidade é sempre acompanhada do conceito de acessibilidade, este sendo “o nexo principal entre o direito à mobilidade e o direito à cidade” (Gutierrez, 2016, p. 48).

A acessibilidade configura-se enquanto uma condição, tanto individual quanto subjetiva, que os cidadãos têm ao vivenciar a cidade (Miralles – Guasch, 2005, p. 218):

[...] o direito à cidade, entendido como a possibilidade de participar das atividades que o meio urbano oferece e como inclusão social das pessoas nas diversas esferas urbanas (produção, comércio, lazer, associações, etc.), só poderá ser real se houver um adequado acesso a bens, serviços e atividades que cidade oferece (SEU, 2003). A acessibilidade refere-se à facilidade com que cada pessoa pode superar a distância entre dois lugares e, assim, exercer o seu direito cidadão.

Quanto a relação de mobilidade e acessibilidade, concordamos com a visão de Bastazini (2022, p. 44) do qual a acessibilidade se faz enquanto “às condições preliminares da realização desse deslocamento, como renda, horários, itinerários, espaços públicos atrativos etc.”. Porém, visamos também destacar que, para além das condições previamente destacadas, também nos interessa pensar na própria dimensão da relação entre a constituição do par mobilidade-acessibilidade e a corpo-escala, tanto de um ponto de vista físico-estrutural quanto corpóreo-simbólico.

Desta forma, vamos de encontro às ideias expressas por Catelan e Jesus (INÉDITO) onde a mobilidade se configura de forma multiescalar em sua relação espaço-temporal, dessa forma, visamos compreender como a estruturação da mobilidade urbana se configura na metrópole fragmentada e como estas se apresentam nas possibilidades e estratégias empregadas a partir da corpo-escala gorda.

Para isto, visamos argumentar que a noção de uma mobilidade urbana está acompanhada de uma carga jurídica-infraestrutural expressa a partir da

²⁰ Sancionada em 2012 pela Lei Nº 12.587.

institucionalização da mobilidade enquanto um direito e suas políticas públicas de efetivação no planejamento urbano. No Brasil, as discussões sobre a problemática da mobilidade urbana se aceleraram a partir da constituição do Estatuto da Cidade e do Ministério das Cidades que, da escala do planejamento, observam que “uma série de positivities podem ser desenvolvidas para que os sujeitos tenham a oferta de melhores condições de mobilidade urbana, com consequência nas suas acessibilidades” (Bastazini, 2022, p. 45).

Porém, como aponta Santos (2024, p. 77) a análise das mobilidades não deve se tratar somente das “condições de deslocamento ou das estruturas oferecidas para que os veículos possam circular”, concordamos, então com a afirmação de Olmedo (2016, p. 141) sobre como as dificuldades de acessibilidade podem, não somente, se tratar de um transporte público deficiente, mas também das condições sociais, econômicas e cultural, traçando um paralelo com a afirmação de Catelan e Jesus (INEDITO) sobre o paradigma fragmentário:

Cuja diferenciação socioespacial passa a separar e, em consequência disso, limitar as trocas de acordo com as dimensões socioeconômicas, sociopolíticas e socioculturais, como, por exemplo, as diferenças etárias, étnico-raciais, de gênero, classe, renda, etc.

A necessidade é de se compreender como a mobilidade, enquanto um elemento essencial da cidade contemporânea, se configura na construção da vida cotidiana urbana atravessada pelo reforço da diferenciação socioespacial, tanto a partir das maiores distâncias, quanto a partir da construção de uma cidade cada vez mais segmentada, tanto em sua morfologia quanto em seus aspectos sócio-políticos, econômicos e culturais.

Dessa forma, corroboramos com a necessidade de se compreender a mobilidade cotidiana dos cidadãos, entendida enquanto “fruto de relação particular entre a mobilidade social e residencial” (Balbim, 2016, p. 28) ou enquanto aquela “que se refere, primeiramente, aos deslocamentos diários de pessoas entre seus domicílios e outras esferas da vida cotidiana (trabalho, lazer, saúde, consumo, relações sociais e familiares, educação, oportunidades etc.)” (Legroux, 2021, p. 3).

É importante destacarmos que corroboramos com a afirmação de Santos (2024, p. 80) onde o autor destaca que “deslocar-se como ato político frente às inúmeras barreiras existentes como relação à possibilidade de se locomover”. A construção das mobilidades cotidianas se constitui na lógica fragmentária a partir da interlocução da estruturação e da

simbologia da mobilidade, tanto em seus enfrentamentos, quanto em suas potencialidades políticas.

Dessa forma, a mobilidade cotidiana se forma a partir da relação entre o planejamento urbano e a constituição de infraestruturas passíveis de realização efetiva da mobilidade, indo de encontro à efetivação destas possibilidades no cotidiano urbano contendo, não somente, as possíveis dificuldades materiais encontradas, mas como também as simbologias e significados políticos, econômicos, sociais e culturais relacionados às possibilidades de acesso à cidade.

A estruturação de um modelo rodoviário de mobilidade urbana constituído a partir da valorização de modais automotivos para a locomoção com predominância das estruturas viárias atuam de maneira contraditória, como aponta Legroux (2021, p. 4):

Este sistema participa de morfologias urbanas segregadas e fragmentadas, porque, paradoxalmente, estas infraestruturas que “conectam” fragmentos, criam inúmeras barreiras físicas e linhas que cortam literalmente o espaço físico.

Como exemplificado na constituição da Região Metropolitana de São Paulo, o modelo rodoviarista foi um vetor importante para a expansão periférica da malha urbana, possibilitando a localização cada vez mais distante dos empreendimentos imobiliários destinados a classes sociais empobrecidas, com uma conexão expressa destinado ao centro que, porém, constitui-se em uma maior dificuldade de acessibilidade a outros espaços que são bloqueados pelas estruturas viárias, como apontado por Legroux (2021, p. 4):

[...] o modelo rodoviaristas tem impactos nas formas urbanas fragmentadas, isto é, na intensificação de rupturas, discontinuidades, fragmentos, da dispersão urbana. [...] A fragmentação da mobilidade também expressa uma fragmentação social no movimento, com a criação de diferentes circuitos separados para os pobres, os ricos, as mulheres, os idosos, etc. (Jirón, 2010).

A mobilidade enquanto um instrumento de diferenciação socioespacial serve para reiterar a afirmação de que a mobilidade cotidiana se confunde com ascensão social (Balbim, 2016). As possibilidades de constituição de uma mobilidade cotidiana funcional, isto é, que compreende as possibilidades efetivas de sua realização se confundem com elementos de classe, do qual a chance de escapes das problemáticas estruturais que advém

de uma política de mobilidade que prioriza o automóvel particular é expresso na capacidade e poder de compra de um veículo automotor.

Gorz (2012) apontava para o carro enquanto um bem de luxo inventado para o prazer exclusivo de uma minoria muito rica, desta forma, o veículo automotor já se demonstrava enquanto um marcador importante de mobilidade social já em seus primórdios, destacando também o mesmo enquanto um elemento de diferenciação social e econômica. O autor (2012, p. 40) aponta ao carro e o próprio sistema automobilístico enquanto “um triunfo absoluto da ideologia burguesa no nível da prática cotidiana”.

A égide neoliberal se imprime nas simbologias do movimento, a posse de um veículo automotor individual não somente se identifica no processo de individualização da resolução de problemas, no qual, aqueles que tem um carro sofrem menos com as dificuldades em suas práticas cotidianas de mobilidade, como também constituem uma evidência da disparidade de acessos à cidade.

A priorização do modelo rodoviarista e o mercado automobilístico de veículos individuais se configuram em políticas que colocam o transporte coletivo de lado. A degradação do transporte coletivo leva a necessidade da compra de um veículo para fugir dos problemas e, para aquelas camadas sociais do qual a compra de veículo é distante da realidade, se caracterizam pela escolha de modais não motorizados (a pé ou via bicicleta) se caracterizando em uma mobilidade muito limitada (Legroux, 2021, p. 5).

A desvalorização do transporte coletivo impulsiona a necessidade de um veículo automotor individual, não somente pelos problemas estruturais apontados por Santos (2024), ou pelo aumento dos tempos de deslocamentos como apontado por Legroux (2021), mas também sobre as condições de acessibilidade do transporte coletivo e as possibilidades de uso que este detém.

A mobilidade cotidiana pode ser apontada enquanto a mobilidade das escalas do cotidiano e, desta forma, a que se encontra conectada com as potencialidades do corpo (Bastazini, 2022; Balbim, 2016). É importante apontarmos os modais de transporte coletivo comportam questões significativas para a sua relação com o corpo e, neste momento da discussão, visamos exemplificar a conexão entre o espaço físico e o corpo enquanto materialidade física.

As práticas espaciais cotidianas de mobilidade são, também, modificadas através de atributos que se constituem na corpo-escala, podemos apontar as dificuldades vividas

por mulheres no uso do transporte coletivo, relacionado aos enfrentamentos se moverem pela cidade devido a constituição de uma sociedade misógina e patriarcal, tal como a insegurança de se andar à noite e sozinha (Sotto-Villagrán, 2014), ou a necessidade de múltiplos deslocamentos para cumprir obrigações e afazeres que são destinados especialmente à mulheres, tal como levar/buscar os filhos na escola a caminho do trabalho (Jirón e Gómez, 2018) ou o menor acesso à veículos automotores individuais (Pereira, 2020; Berth, 2023).

É importante destacar também que existem outros elementos importantes corporais que interferem na constituição plena de uma mobilidade cotidiana, tal como as necessidades para pessoas idosas (Filho, 2016) e pessoas com deficiência (Apolo, 2010; Porfírio e Sousa, 2020). As dificuldades estruturais da mobilidade associada a elementos corporais se constituem enquanto elementos importantes para a efetivação das suas mobilidades cotidianas. Juridicamente, algumas destas características constituem identidades que são reconhecidas enquanto pessoas com mobilidades reduzidas, como aponta o Ministério das Cidades (2006, p. 13):

São pessoas usuárias de cadeiras de rodas, com muletas, com deficiências visuais e auditivas de diversos níveis ou com deficiências mentais. Além desse grupo de pessoas com deficiências diversas há, também, um grupo de indivíduos que sofre com a mobilidade tanto quanto o primeiro: são os idosos, as gestantes, os obesos, os convalescentes cirúrgicos, entre outros.

Estas políticas de acessibilidade destinadas a estes indivíduos se caracterizam nos princípios de **independência, autonomia e dignidade**, visando a mitigação da exclusão social causada pelas dificuldades de mobilidade (BRASIL, 2006, p. 13), essas políticas de redução de problemas na mobilidade destes indivíduos se apresentam, dentro dos transportes coletivos, na disponibilidade de bancos específicos para estas pessoas (Foto 1), na possibilidade de entrar e sair do transporte coletivo fora das paradas para pessoas idosas, mulheres e pessoas com deficiência no período noturno²¹.

²¹ Projeto de Lei 3258/19, aprovado em 2023.

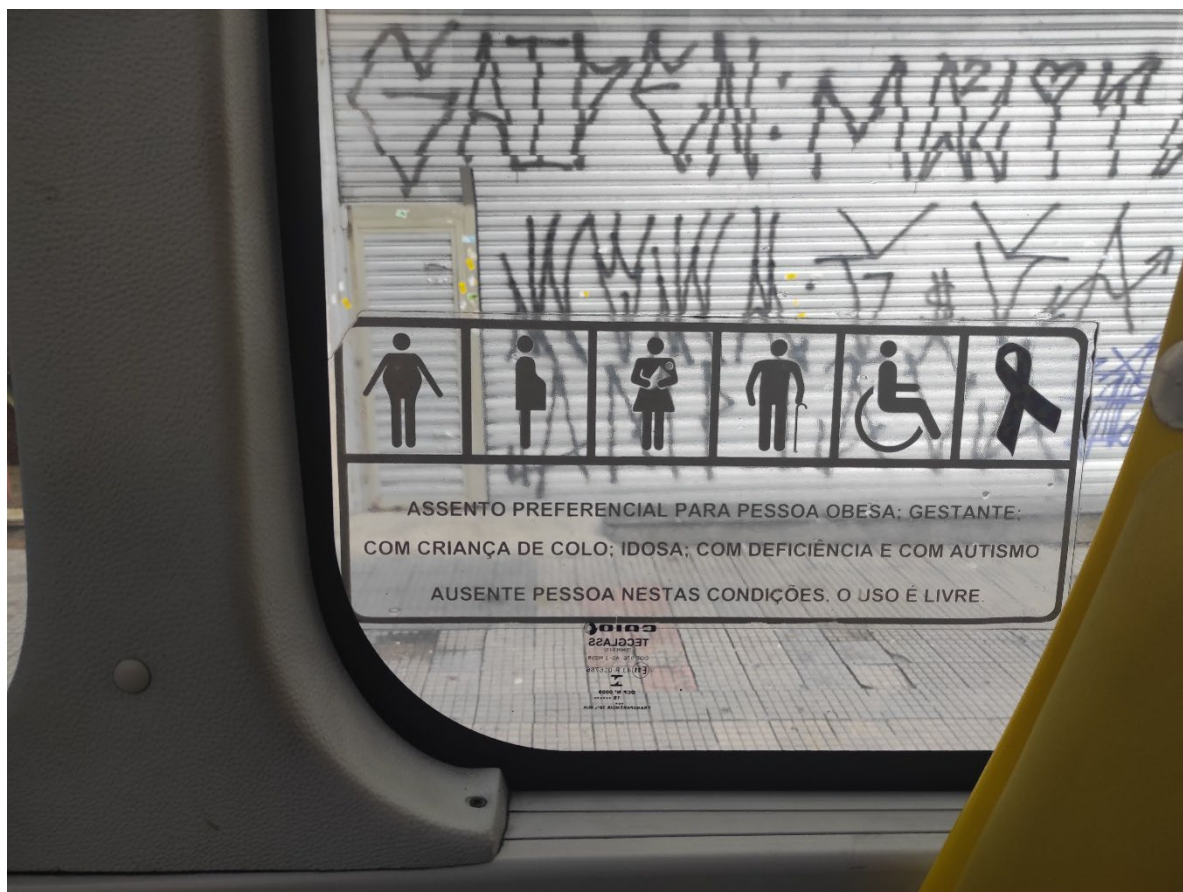
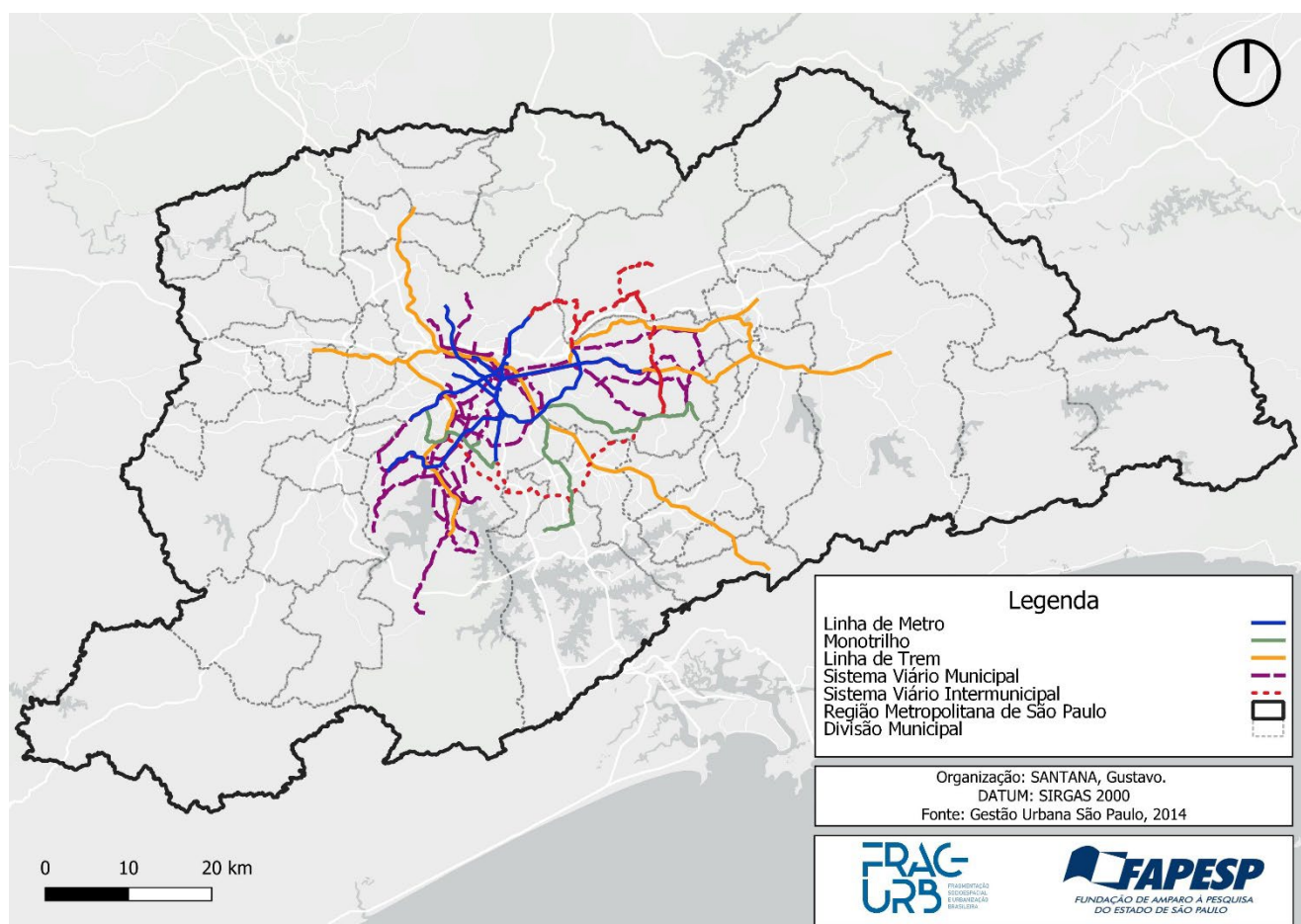


Foto 1 - Sinalização de assento preferencial (Acervo do Autor)

Apesar da implementação das políticas públicas de mitigação das dificuldades de mobilidades desses indivíduos, elas realmente significam maior acessibilidade? A constituição urbana da RM/SP se configurou a partir da expansão de um modelo rodoviarista, principalmente através das vias radiais, outro elemento importante para a constituição do transporte público coletivo na Região Metropolitana de São Paulo é a disponibilidade e relativa grande extensão do transporte ferroviário de passageiros.

A RM/SP detinha linhas ferroviárias já previamente bem desenvolvidas devido à sua importância histórica no transporte de mercadorias do Porto de Santos para o restante do país e vice-versa. Já na década de 1940 o sistema de transporte de passageiros foi se tornando cada vez mais caótico devido: 1. O crescimento acelerado da população que não foi acompanhada pela maior disponibilidade de serviços de transporte coletivos; e 2. A falta de investimentos e melhorias na estrutura dos ônibus (Stefani, 2007). Ademais, em 1968 começou o processo de construção do metrô de São Paulo, com projeto original traçando a cidade de norte a sul com a constituição da linha Santana – Jabaquara, cortando a zona central, com o objetivo de descongestionar o trânsito da área central da cidade.

Atualmente, o transporte ferroviário (tanto o trem, quanto o metrô) apresenta importante aspecto na conexão direta dos municípios mais distantes da cidade de São Paulo com o centro da RM/SP, demonstrado no mapa 5, principalmente as linhas de trem apresentam posição significativa na ligação dos municípios mais distantes enquanto existe uma concentração das vias rodoviárias intermunicipais na região do ABC Paulista, região onde foram instauradas as primeiras fábricas de automóveis na RM/SP (Meyer, Grostein e Biderman, 2004).



Mapa 5 - Extensão das Linhas de Transporte Coletivo Público na RMSP, partindo da cidade de São Paulo (SILVA, 2024)

Porém, também podemos averiguar que a extensão das vias de transporte coletivo concentra as suas principais vias nos municípios mais articulados com o município-sede, levando a maior necessidade de uso dos transportes coletivos dos municípios menos articulados para ir até a metrópole.

Apesar da disponibilidade de meios de transporte ferroviários, o modelo automotor ainda detém importância na mobilidade cotidiana de cidadãos da Região Metropolitana de São Paulo, segundo dados disponibilizados pela SPTrans, em 2023

foram realizadas 2.081.383.576 viagens utilizando as linhas municipais e intermunicipais da RM/SP. Para além da disponibilidade infraestrutural, precisamos compreender a acessibilidade na utilização dos meios de transporte coletivos, indo de encontro ao entendimento de acessibilidade proposto por Gutierrez (2016). A possibilidade de usufruir plenamente do transporte coletivo é um importante fator para a construção de um direito à mobilidade dos cidadãos.

Há uma distinção grande na disponibilidade de bancos destinados a pessoas com mobilidade reduzida nos ônibus do município de São Paulo (quadro 3). Comparando com número de viagens realizadas em um ano nos ônibus da capital se percebe que existe determinada discrepância no que tange o direito a estas políticas de acessibilidade, somente o município de São Paulo contém mais de 2 milhões de pessoas acima dos 60 anos (IBGE, 2022), ademais, o município de São Paulo também apresenta 57,6% da sua população com algum grau de “obesidade” (Brasil, 2021)²², em números brutos, em 2021 o município de São Paulo apresentava uma população total de mais de 11 milhões de pessoas (SEADE, 2021), totalizando mais de 6 milhões de pessoas consideradas com algum grau de “obesidade” no município.

Tipo de Veículo	Antes da Catraca (incluso um banco para pessoa obesa)	Depois da Catraca (incluso um banco para pessoa obesa)
MINIÔNIBUS	2	2
MIDIÔNIBUS	4	4
BÁSICO	4	4
PADRON	4	4
ARTICULADO	4	8
BIARTICULADO	4	12

Quadro 4 - Quantidade mínima de lugares reservados para passageiros especiais (Adaptados de São Paulo, 2021, organizado pelo autor)

Para mais, também é necessário olhar para o espaço disponível dentro do ônibus, não somente atrelado aos problemas de superlotação já evidenciados (Silva, 2022), como precisamos, ao olhar para os corpos gordos, averiguar a relação da disponibilidade de

²² O grau de obesidade é calculado a partir do IMC, a obesidade é classificada a partir de um percentual de massa acima de 30 Kg/m³. Como apresentado anteriormente no trabalho, discordamos do conceito de obesidade, porém, a escolha de usar o termo foi mantida para se manter original aos dados divulgados pela Vigitel.

espaço físico que comporte estes corpos. No caso dos ônibus disponíveis na cidade de São Paulo, averiguamos a partir das entrevistas realizadas, que o espaço disponível tanto nos bancos tradicionais quanto nos bancos destinados a pessoas com mobilidade reduzida (Foto 2), e principalmente o espaço disponível para passagem nas catracas (Foto 3), não é o suficiente para comportar corpos gordos.



Foto 2 - Banco destinado a pessoas com mobilidade reduzida (Acervo do autor)





Foto 4 - Exemplo de catracas disponíveis em ônibus de São Paulo (Acervo do autor)

Legroux (2021) aponta como o processo de constituição de um modelo rodoviársta de mobilidade e a composição dos elementos que o compõe, neste caso, o transporte coletivo da RM/SP e seus ônibus, trens e metrô se destaca enquanto a materialidade da produção do espaço das lógicas de produção dominantes, baseando-se no conceito de tríplex espacial de Lefebvre (1991) e *Motility* (Kaufmann, Bergman e Joye, 2004). O autor (2021, p. 3) aponta que o espaço de constituição do modelo rodoviársta de produção e, por consequência, “das condições (de acesso a estas opções em termos de localização, logística e outros impedimento)” se constituem enquanto elementos formadores do **espaço percebido**, espaço este destinado a ações das classes altas e os condicionantes de acessibilidade à mobilidade que permeiam as lógicas de produção neoliberal, tanto na precarização dos transportes coletivos visando a produção automobilística particular, quanto a produção de um espaço físico que não comporta todas as formas de corporeidade, especialmente se tratando de corpos gordos, que apresentam uma dualidade física, a partir de sua silhueta, que não cabe no próprio transporte coletivo, quanto da produção simbólica de uma cidade que não foi feita para estes corpos, indo de encontro a afirmação de Legroux (2021, p. 8):

Deste modo, a precariedade, a disponibilidade e o custo do transporte coletivo vêm acirrar as taxas de imobilidade, acentuando a fragmentação socioespacial ao dificultar a circulação e o acesso às

práticas centrais, mas, também, ao “confinar” parcelas da população nos seus territórios.

A mobilidade não somente falha na constituição de uma forma de acesso que garanta o **direito à cidade**, vai na direção contrária, reforçando a fragmentação socioespacial e, na corpo-escala gorda, falha no estabelecimento de padrões de acessibilidade para comportar a diversidade de corpos existentes. Para além disso, ela condiciona aqueles corpos à condições de extremamente precárias, diferenciando e condicionado a mobilidade dos cidadãos a partir da escala do corpo, um elemento que não somente se caracteriza na fragmentação da morfologia urbana, mas a sua dimensão socioespacial é somada a constituição de um espaço físico que se configura enquanto um impeditivo à composição de uma cidadania completa para os corpos gordos, organizando-se enquanto uma ferramenta de impeditivo à cidade para estes sujeitos.

Voltamos a pensar na constituição da corpo-escala e sua relação com a (re) produção do espaço urbano a partir da tríplice espacial de Lefebvre (1991). É apontado por Sposito (2023) e por Legroux (2021), que a fragmentação se constitui enquanto socioespacial por segmentar a vida cotidiana urbana. Para os cidadãos gordos, as práticas espaciais cotidianas de mobilidade servem como uma forma de compreender como os conteúdos da fragmentação socioespacial trabalham, em uma relação dialética, a reforçar o estigma da corpulência na sociedade e na cidade contemporânea, de forma a estabelecer um movimento de reforço mútuo: a lógica fragmentária reforça o estigma, tanto quanto a constituição do próprio estigma reforça a lógica fragmentária.

Para além da constituição da mobilidade urbana, aqui compreendida enquanto atrelada ao planejamento urbano, e a mobilidade cotidiana, sendo esta composta enquanto os movimentos pendulares cotidianos realizados pelos cidadãos (Legroux, 2021), produzida pelas práticas espaciais cotidianas de mobilidade que formam uma dimensão da vida cotidiana urbana, vamos de encontro com Santos (2024) ao apontar “a mobilidade cotidiana como principal elemento afetado pela lógica fragmentária” e, desta forma, como base essencial de ser analisado ao compreender a relação da corpo-escala gorda e o processo de fragmentação socioespacial.

A mobilidade cotidiana e seus múltiplos conteúdos e formas, servem de base de análise para múltiplas compreensões através de seu contexto socioespacial. É imprescindível citarmos o conceito de “Mobilidade Socioespacial” proposto por

Bastazini (2022, p. 51), ao compreender a mobilidade cotidiana dentro do contexto fragmentário enquanto representante de uma forma de:

Capital que distingue e aponta as diferenças entre os sujeitos no espaço a partir do movimento, articulando os deslocamentos e a forma como eles ocorrem como causa de consequência de uma estratificação econômica gerada, dentre outros fatores, pela apropriação desigual da riqueza, projetada no espaço urbano e na vida cotidiana.

O autor busca explicitar a relação da constituição da mobilidade cotidiana também articulada enquanto uma mobilidade social, onde as práticas espaciais cotidianas de mobilidade dos cidadãos são condicionadas através do dinheiro. Já Santos (2024) usa o conceito de mobilidade socioespacial de base para compor o conceito de mobilidade inexistente, compreendendo que a mobilidade cotidiana não é somente condicionada pela possibilidade financeira, mas as lógicas fragmentárias compõem em si um condicionamento do movimento de ir e vir dos cidadãos, pelo cerceamento de sua autonomia frente à mobilidade. Desta forma, Santos (2024, p. 89) caracteriza a mobilidade inexistente como:

O “ir e vir” está cerceado enquanto direito para a sociedade cidadã. Mesmo que ela possa ter acesso ao transporte coletivo, só pode realizar o trajeto que for determinado e um percurso para além deste, deve ser feito por veículo próprio e o que amplia a questão do uso do veículo e sua disputa com o cidadão no espaço urbano. Assim sendo, a mobilidade inexistente dialoga com a ideia de que as cidadãs e os cidadãos estão tendo seus direitos de mover-se pela cidade excluídos pela lógica fragmentária, mesmo que elas e eles se desloquem estes são realizados para finalidades específicas, como para o trabalho.

É importante apontar que o autor visa construir uma relação entre as lógicas fragmentárias e a constituição do modo de produção capitalista, condicionando a mobilidade dos cidadãos, desta maneira, se torna importante para a compreensão da constituição das mobilidades de corpos gordos. Como explicitado anteriormente neste trabalho, a constituição da corpo-escala gorda apreende a composição de um corpo neoliberal, expresso e motivado pelo estigma da corpulência, que leva ao estabelecimento de um processo de diferenciação socioespacial através da corporeidade.

A mobilidade dos corpos gordos se constitui através da relação dialética entre as lógicas de produção capitalista e o processo fragmentário. A constituição de um espaço físico que não os comporta, condicionando as práticas espaciais cotidianas de mobilidade dos corpos gordos, formando uma mobilidade que se constitui na obrigatoriedade da

mesma através do uso do transporte coletivo, porém a negação de acessibilidade concreta destes corpos aos modais de transporte. Ademais, devemos compreender que a mobilidade não se trata somente de movimento físico, como também ela é carregada de significados sociais e, também, transmite significados sociais através das possibilidades deste movimento (Balbim, 2016).

O estigma da corpulência é carregado no movimento dos corpos gordos na cidade contemporânea, como aponta Legroux (2021, p. 11) “as escolhas modais não são neutras e revelam relações sociais conflituosas, ou de dominação, entre grupos ou classes sociais”. As dificuldades e enfrentamentos vistos nas práticas espaciais cotidianas de mobilidade de corpos gordos é indício das relações sociais não somente configuradas a partir das classes sociais, como também pelas disputas de significados e práticas expressas por uma corporeidade carregada de estigmas.

O corpo gordo e suas mobilidades apresentam um relação dual e dialética, entre a sua materialidade, da constituição da silhueta e suas contradições, como expressou Vigarello (2012), como também sobre os significados sociais e o imaginário social composto através do estigma da corpulência, como apontou Farrel (2011), Sant’Anna (2016) e Brewis, *et al* (2010). A mobilidade destes corpos não se constituiu somente através dos aparatos físicos de mobilidade, mas o significado que estes corpos carregam em si, como também o significado que ele representa para os sujeitos em volta.

Como aponta Jirón (2010) a diferenciação socioespacial expressa através da mobilidade se estabeleceu também em formas de “evitar o(s) outros(s)”, na corpo-escala, a estigmatização da corporeidade gorda se desenvolveu enquanto formas de diferenciação socioespacial entre os cidadãos que dividem o transporte coletivo, as dificuldades advindas de problemas estruturais tradicionais da mobilidade, como apontam Santos (2024) e Silva (2022), são potencializadas na corporeidade gorda, como também servem para reproduzir a estigmatização da mesma através, não somente da relação que se constituiu da corpo-escala gorda com os modais de transporte, mas também da relação da corporeidade gorda com os outros cidadãos dentro do transporte coletivo.

Assim sendo, a mobilidade inexistente se configura enquanto um conceito fundamental para a compreensão das práticas espaciais cotidianas de mobilidade de corpos gordos, servindo como base essencial para apreender o condicionamento destas

mobilidades a partir de uma relação dialética da corpo-escala gorda com a escala urbana, como veremos a seguir.

3. CORPOS GORDOS E SEUS PERCURSOS URBANOS.

O capítulo anterior tratou de construir o caminho epistemológico teórico desta pesquisa para que, quando chegássemos neste exato momento, tivéssemos algumas bases pré-definidas para as discussões feitas a seguir. Devemos apontar que a discussão desenvolvida até este ponto da pesquisa se deu não somente das indagações do autor, mas ela foi construída a partir da coleta de dados empíricos, tanto através das entrevistas semiestruturadas quanto pela realização dos percursos acompanhados, o caminho que foi trilhado até aqui se construiu a partir das experiências de nossas sujeitas de pesquisa e, desta forma, devem ser tratadas enquanto elemento base para as discussões aqui exposta.

Como aponta Santos (2024, p. 110) e explicitado no capítulo anterior, o cotidiano da sociedade é afetado pelas múltiplas interações que compõe o espaço urbano, no âmbito das mobilidades, estas interações estão presentes nos trajetos dos cidadãos, não somente através das possibilidades de realização deste movimento, mas também composta na interação que os cidadãos têm um com o outro em seus cotidianos.

Para o âmbito da pesquisa, tomamos que para a construção de uma geografia a partir de corpos marginalizados, não se pode somente extrair a informação destas pessoas, mas sim buscar uma aproximação com a realidade do outro. Esta afirmação é importante pois delimitamos uma metodologia que permitisse “nos aproximar do cotidiano do ‘outro’” (Jesus, Catelan e Calixto, 2022, p. 150) e assim foi escolhida a metodologia de “Percursos Acompanhados Casa – Trabalho – Casa”, porém com algumas modificações.

Esta metodologia possibilita interfaces com uma visão antropológica e etnográfica (Santos, 2024, p. 112), capaz de retratar o cotidiano dos cidadãos e as experiências que estes têm ao mover-se pela cidade, sendo capaz de captar muito mais do que as dificuldades físicas da mobilidade, como apontam Jesus, Catelan e Calixto (2022, p. 150):

[...] buscamos captar o movimento na cidade em razão do trabalho e do lazer e, quais relações se estabelecem com a habilitação, o consumo e a mobilidade. Análise dos percursos da (os) e cidadina (os) pela cidade é uma perspectiva que busca ir além da mobilidade enquanto uma dimensão pensada desde as infraestruturas viárias e de transporte somente.

Para além das problemáticas da mobilidade urbana, os percursos urbanos acompanhados têm a possibilidade de captar os enfrentamentos, dificuldades e possibilidades das práticas espaciais de mobilidade construídas na relação da corpo-

escala com o movimento, possibilitando que o pesquisador não somente colete dados, mas observe e vivencie um “fragmento” do cotidiano do cidadão, porém, não somente seu tempo de deslocamento e a distância, os percursos urbanos acompanhados são capazes de coletar as tensões entre o movimento e outras dimensões da vida urbana, como aponta Melo (2022, p. 121):

[...] falar em mobilidades implica pensar não apenas sobre circulações variadas, mas também sobre relações, materialidades e estruturas capazes de interditar, paralisar e cercear determinados corpos e objetos dispostos de modo desigual no espaço.

Quanto as corporeidades gordas, nos capítulos anteriores tratamos de descrever alguns elementos que compõe o estigma da corpulência e como ele se especializa através das práticas espaciais de consumo, porém, é necessário afirmar que estes servem para construir as bases que aqui vão ser trabalhados a partir da mobilidade, assim, a metodologia de percursos acompanhados vai de encontro com nossos objetivos, desenvolvida no âmbito do projeto temático “Fragmentação Socioespacial e Urbanização Brasileira: Escalas, vetores, ritmos e formas”²³ (FragUrb), onde se define que:

Nos percursos acompanhados “casa – trabalho – casa” é feito um acompanhamento do colaborador (a) no percurso da sua casa até o seu local de trabalho ou estudo, ou até outra atividade que faça constantemente, como compras. Durante esse percurso é feita uma entrevista semiestruturada que visa compreender a visão e a experiência do colaborador (a) na cidade durante este percurso. O objetivo é analisar o espaço urbano não só a partir das análises feitas pelos mapas e dados estatísticos, mas aproximar a escala e buscar entender os pontos relevantes e as percepções que os usuários (as) têm sobre a cidade.

Na realização dos procedimentos metodológicos foi tomada a opção também de realizar entrevistas semiestruturadas antes da realização dos percursos, esta escolha tomada durante o desenvolvimento do projeto original por três pontos: 1. A dificuldade de ter contatos de pessoas gordas da cidade de São Paulo, a solução proposta foi ir atrás de colaboradores através do *Pop Plus*, através de questionários que promovessem uma apresentação da pesquisa proposta e do pesquisador, coletando informações iniciais sobre possíveis colaboradores e possibilitando que os colaboradores se voluntariassem a participar da pesquisa; 2. Em relação ao estigma da corpulência, discutir os elementos da

²³ O projeto vinculado a fundação de amparo a pesquisa do estado de São Paulo (2018/07701- 8), finalizado recentemente, em novembro de 2024.

pesquisa e da corporeidade gorda podem ser assuntos delicados e sensíveis, desta forma, a entrevista semiestruturada propicia um ambiente onde pode-se criar uma conexão aos poucos com as (os) colaboradoras (os) criando a possibilidade de dividir experiências enquanto pessoas gordas, criando um sentimento de familiaridade e confiança necessários para a realização dos percursos acompanhados; 3. Coletar dados sobre as vivências, o contexto de vida e a relação que as (os) colaboradoras (os) tem com a sua corporeidade e possíveis experiências enquanto sujeitos estigmatizados.

3.1 MOBILIDADES COTIDIANAS GORDAS: ENTRE ESTIGMAS E POSSIBILIDADES.

O percurso metodológico desta pesquisa nos levou a entrevistar seis mulheres moradoras da Região Metropolitana de São Paulo. Inicialmente, discutiremos as mobilidades cotidianas de três delas, através de informações coletadas na realização de entrevistas semiestruturadas e, após esta seção, colocamos foco nos três percursos acompanhados realizados.

Desta forma, situaremos as mobilidades cotidianas de *Arlete*, *Daiane* e *Renata*. O primeiro contato com as três colaboradoras se deu através do grupo de *Facebook* do *Pop Plus*, onde fiz um post explicando sobre a pesquisa e me apresentando, as três colaboradoras demonstraram interesse na pesquisa e se voluntariaram para a realização de uma entrevista, estas foram agendadas rapidamente via *WhatsApp* e ocorreram de forma remota via *Google Meet*.

A mobilidade cotidiana e sua relação com a corpo-escala compreendem questões que vão além da formação infraestrutural das vias e das políticas de acessibilidade para as pessoas com mobilidade reduzida, a mobilidade compreende relações imbricadas nas estruturas de poder da sociedade, evidenciadas não somente pela realização de um movimento pendular casa – trabalho, mas também pelos hábitos no movimento que constitui estas práticas espaciais formadas a partir da relação do sujeito, não somente com o transporte coletivo, mas com sua própria constituição, como aponta Balbim (2016, p. 32):

As relações existentes entre cada tipo de mobilidade permitem levantar a hipótese de que os deslocamentos, dos mais diversos tipos, efetivam-se em um imbricado sistema, o que implica uma forma de mobilidade a outra, mutualmente no cotidiano e, também, ao longo da trajetória de vida dos sujeitos e na história e nas condições presentes do lugar.

Desta forma, compreender a mobilidade destas cidadinas é, também, apreender a história de vida das mesmas, a relação que elas construíram com seu corpo gordo durante sua vida influencia na construção da relação entre sua corporeidade e os modais de transportes disponíveis e suas práticas espaciais de mobilidade a partir de suas possibilidades e necessidades, como aponta Balbim (2016, p. 32):

[...] cada prática de deslocamento e forma de mobilidade (cotidiana, por meio de migrações e turismo, residencial, etc.) tem sua projeção e sua efetivação balizadas pelas necessidades, pelas complementaridades, pelas imposições, pelos acessos e pelos impedimentos relacionados com todas as demais formas de mobilidade – seja geográfica ou social –, na escala individual ou da sociedade.

Compreender a construção de uma identidade dos sujeitos e como esta conversa com as possibilidades, impeditivos e acessos em suas práticas espaciais de mobilidade se tornam elementos essenciais desta relação. A partir disto, preparamos a tabela 2 para caracterizar as colaboradoras dos quais os relatos serão apresentados nesta seção.

Quadro 5 - Perfil das colaboradoras das entrevistas semiestruturadas (Organizado pelo autor)

Nome	Perfil	Renda	Local de Moradia	Modais de Transporte Utilizados	Relação positiva ou negativa com a própria corporeidade
<i>Arlete</i>	52 anos, Mulher cisgênero, branca e heterossexual	Acima de 6 Salários Mínimos.	Vila Osasco, Osasco, SP	Carro Particular	Positiva.
<i>Daiane</i>	34 anos, Mulher cisgênero, branca e heterossexual.	De 1 a 3 Salários Mínimos.	Vila Perracini, Poá, SP	Ônibus Intermunicipal, trem e carro de aplicativo.	Positiva.
<i>Renata</i>	30 anos, Mulher cisgênero, branca e bissexual.	De 3 a 6 Salários Mínimos.	Jardim Brasil, São Paulo, SP	Ônibus municipal e metrô.	Positiva.

A relação que as mesmas têm com seu corpo mudam a partir de suas experiências individuais, porém, também apresentam indícios de experiências coletivas que, enquanto mulheres gordas, tem similaridades.

Arlete e Renata contam que não eram pessoas gordas desde seu nascimento, mas acabaram engordando em períodos diferentes de sua vida. *Arlete* conta que começou a engordar quando tinha 10 anos de idade e que antes disso era uma pessoa extremamente magra. Já *Renata* relata que era uma mulher magra até seus 17 anos, quando ficou grávida pela primeira vez, começou a ganhar peso com a sua gravidez e desde então conta que é uma mulher gorda. É importante apontar que o reconhecimento enquanto uma pessoa gorda não veio a partir da mudança do corpo das duas colaboradoras, mas a partir de situações onde o tamanho do seu corpo geraram um conflito com outras pessoas, como relata *Arlete*:

PE: Como foi seu processo de reconhecimento e afirmação enquanto uma pessoa gorda?

ARLETE: [...] e dali eu comecei a engordar e nunca mais consegui emagrecer, então naquela pior fase no colégio, quando a gente entrava na escola com seis, sete anos, então essa primeira fase da escola, bastante sofrida, e aquele tempo tinha aquele desenho do “Porky Pig”, então é chamada de “Porky Pig”, é zuar, é tirar sarro, e isso é muito difícil, a gente sabe que isso vai pra vida.

E *Renata*:

PE: Como foi seu processo de reconhecimento e afirmação enquanto uma pessoa gorda?

RENATA: Então a primeira experiência logo de cara foi quando eu precisei usar uma calça jeans, porque o meu guarda-roupa inteiro foi para doação, porque não me servia mais. Então eu entrei numa loja e a vendedora me olhou de baixo para cima e falo “Aqui a gente não tem roupa para você”, aí eu fiquei ué, então eu não via problema ali do meu corpo ter que mudar, então quando eu comecei a me enxergar como uma pessoa foi tudo nesse tipo de momento. Foi do momento de comprar roupa.

Experiência diferente para *Daiane*, que se entende enquanto uma pessoa gorda desde seu nascimento, ela também relata que o primeiro contato negativo em relação ao seu corpo foi construído a partir de seu ambiente familiar, sempre levando ela em hospitais desde criança, buscando um tratamento para seu peso.

PE: Como foi seu processo de reconhecimento e afirmação enquanto uma pessoa gorda?

DAIANE: Bom, eu sempre fui gorda, eu vejo assim nos álbuns de família, eu sempre fui uma criança gorda, assim, desde bebê eu já era gorda [...] desde pequena, eu acho que é isso, quem sempre foi gordo é um fator que acontece muito na vida de todo mundo, a mãe sempre levou no hospital para saber o que tinha de errado e eu era a criança que nunca saía do hospital porque eu sempre tava fazendo tratamento pra descobrir o porquê eu era gorda, e aí todos os médicos falavam “não mãe, ela é uma gorda saudável, quando ela passar pelo período da adolescência aí ela vai emagrecendo, vai ter a parte da menstruação e ela vai emagrecer” só que aí quando eu fiz 15 anos nada, quando eu fiz 18 anos nada, e aí eu continuei por responsabilidade minha o tratamento e aí também nada.

O reconhecimento de sua corporeidade se deu, imediatamente, a partir de situações negativas através de conflitos com colegas de sala, atendentes de loja ou familiares imediatos, a simbologia e o imaginário que foram criados a partir destas interações foi majoritariamente negativo, atrelados a elementos que compõe o estigma da corpulência. Estes sentimentos negativos acompanharam a vida destas sujeitas até um ponto de inflexão nesta relação pelo contato destas com outras mulheres gordas através de movimentos sociais e do ativismo gordo, principalmente no *Instagram* e de coletivos iniciados por mulheres gordas, como relatam *Daiane*:

DAIANE: Então foi quando eu comecei a frequentar o Pop Plus, comecei a conhecer outras pessoas dentro do meio Plus Size, por assim dizer, e aí foi quando eu comecei realmente a incluir como gorda [...] e aí quando eu comecei a entrar nesse meio, eu também não sei se você conhece uma fotógrafa chamada Milena, que ela tem um instagram chamado olhar de paulina²⁴.

PE: Conheço ela sim.

DAIANE: Então, bem no comecinho ela me ajudou assim, muito, demais, porque conheci o trabalho dela e aí eu como maquiadora ia estar no Pop Plus e eu falei assim “Milena, eu posso trabalhar com você, tipo, maquiar suas modelos só pra eu ter o portfólio, não vou cobrar nada” e ela falou beleza e aí eu fui.

E *Renata*:

RENATA: Atualmente eu faço parte de um projeto, o nome do projeto é Projeto BelasPlus²⁵. Nós somos um coletivo de mulheres gordas e através de ensaios fotográficos, palestras, então a gente acaba ali resgatando essa autoestima que nos foi tirado. Grande maioria das pessoas, estamos ali fora do padrão mais exigido pela sociedade, e a

²⁴ Milena Paulina é fotógrafa e artista têxtil, teve seu trabalho em relação à corporeidade reconhecido através de seu projeto “Eu, gorda” onde fez uma série de autorretratos e fotografias de corpos gordos visando positivar a visão que se tem desse corpo a partir da arte, seu instagram atual é @podemechamardepe.

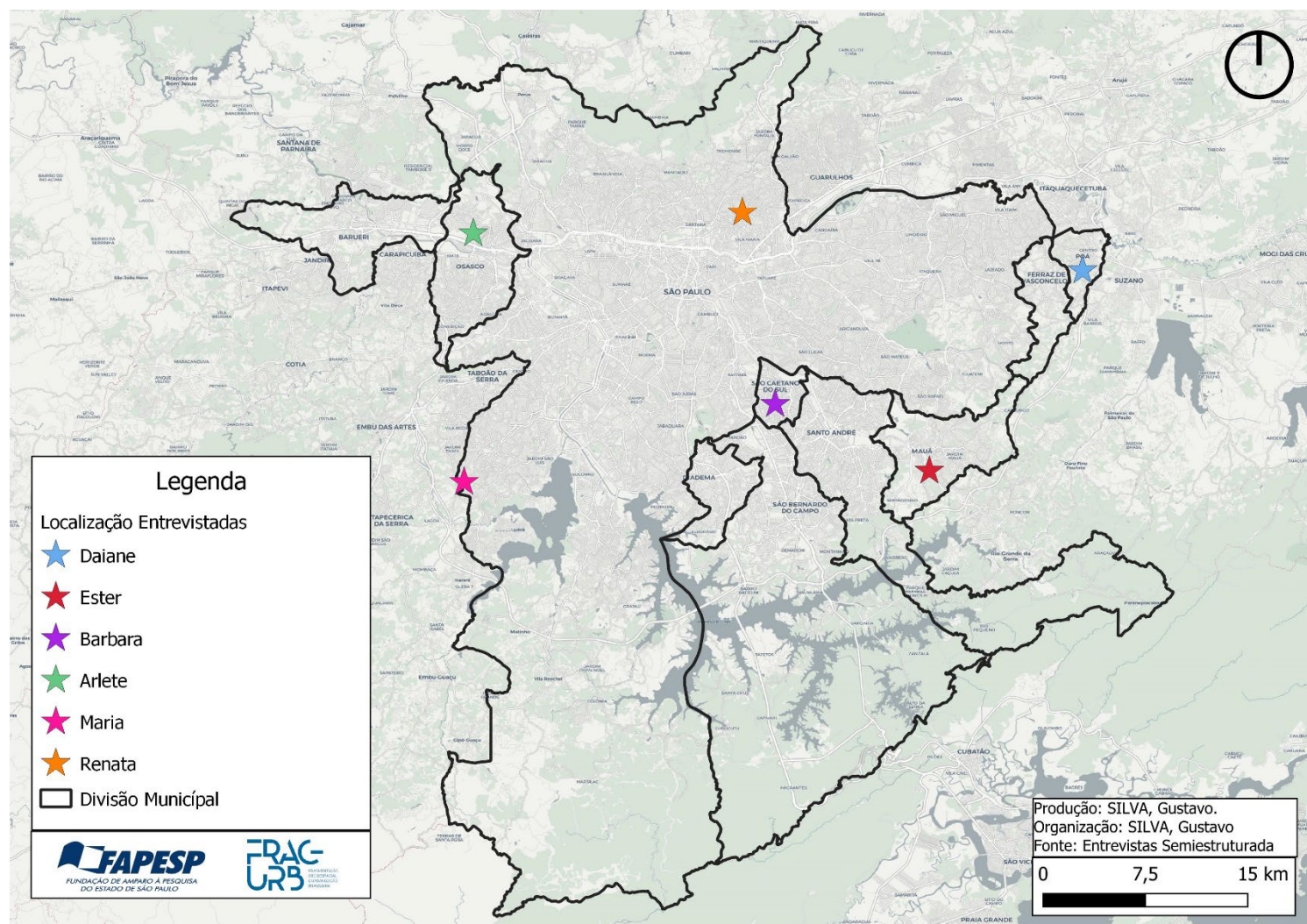
²⁵ Instagram do Projeto é: @ProjetoBelasPlus.

gente foi ensinado a ser odiado, então, através das palestras e rodas de conversas, a gente resgata o mulherão que existe dentro de todas nós. E eu também já conhecia a Pop Plus, como consumidora mesmo, e no passado a Flávia me chamou pra dançar lá no palco.

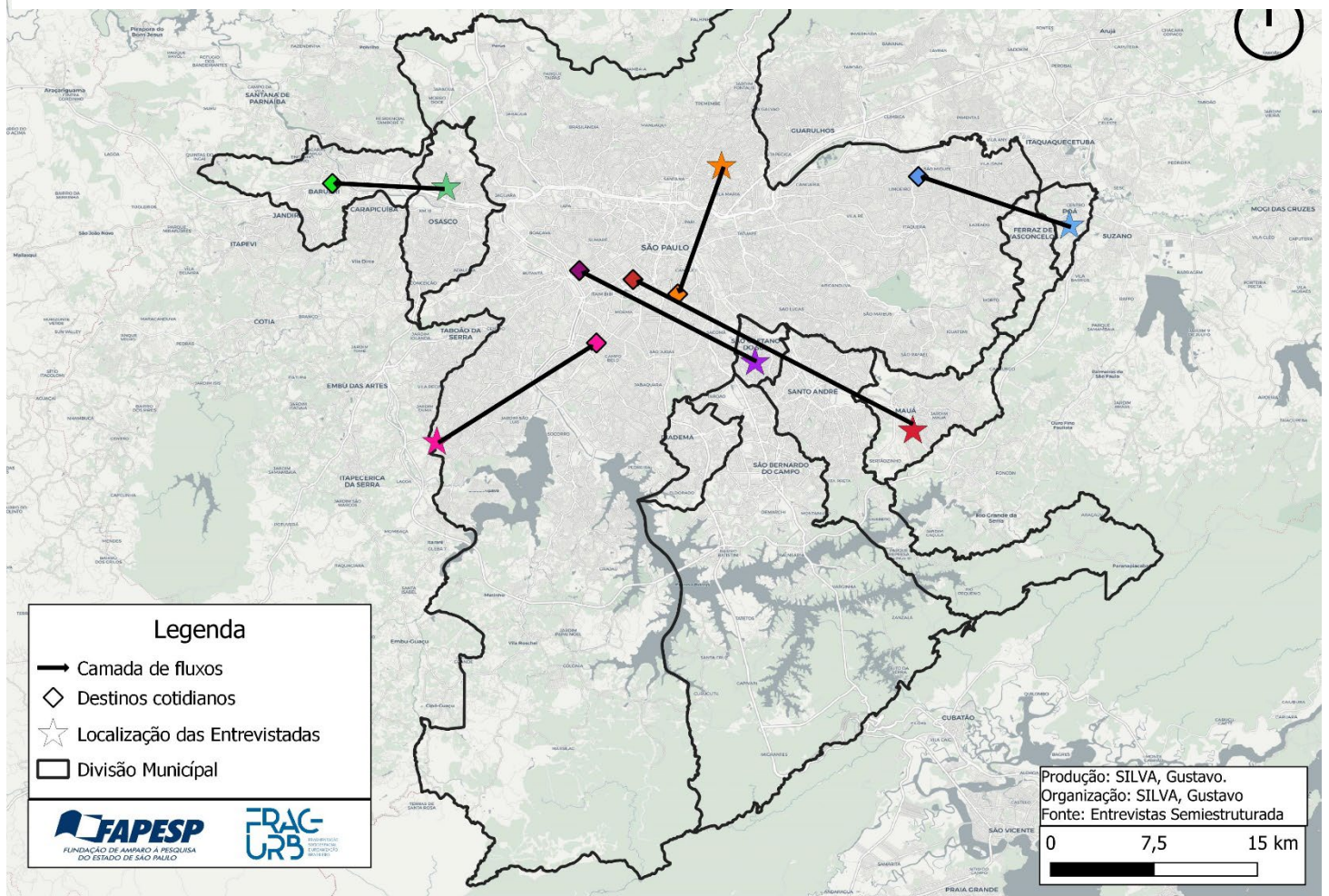
Essas mulheres somente começaram a construir uma relação positiva com a sua própria corporeidade a partir do contato com outras mulheres gordas e a construção de uma identidade coletiva que, das experiências compartilhadas entre elas, começaram a trilhar caminhos para desestigmatizar suas próprias existências, construindo relações positivas sobre sua corporeidade. Esta relação positiva com a sua corporeidade impacta as formas que percebem e vivenciam suas mobilidades cotidianas.

Suas mobilidades se constituem a partir da relação, não somente entre a disponibilidade física dos modais escolhidos, mas a possibilidade de autonomia da escolha dos modais em relação a sua corporeidade. O mapa 6 apresenta os locais de moradia das 6 entrevistadas, o mapa 7 representa seus fluxos cotidianos de trabalho e estudos.

Mapa 6 - Mapa de localização das colaboradoras na RM/SP (Silva, 2024)



Mapa 7 - Fluxos cotidianos das entrevistadas (Silva, 2024)



Já o quadro 6, visa sistematizar os percursos das três colaboradoras que não realizaram os percursos acompanhados, é necessário apontar que, inicialmente as três colaboradoras tinham concordado em realizar os percursos acompanhados, mas, por diferentes motivos não conseguiram ser realizados: *Daiane* e *Renata* terminaram seus respectivos estudos, desta forma, não utilizavam mais transporte coletivo cotidianamente por trabalharem *Home Office*, já *Arlete* realizou uma operação em seu joelho e estava de repouso por um longo período, impossibilitando a realização do percurso.

Quadro 6 - Sistematização do percurso das colaboradoras. (Organizado pelo autor)

Nome	Local de início	Local de Destino	Modal principal.	Motivo do deslocamento	Distância e tempo de deslocamento
<i>Arlete</i>	Vila Osasco, Osasco/SP	Centro, Barueri/SP	Carro Particular	Trabalho	13,5 Km – 20 min.

<i>Daiane</i>	Vila Perracini, Poá, SP	São Miguel Paulista, São Paulo/SP	Ônibus/carro de aplicativo e trem.	Estudo.	12,2 Km – 1h30 min.
<i>Renata</i>	Jardim Brasil, São Paulo/SP	Vila Mariana, São Paulo/SP	Ônibus e metro.	Estudo	23, 8 Km – 50 min.

Chamamos a atenção para a diferença entre o tempo de deslocamento de *Daiane* e *Renata* quando comparado com o de *Arlete*, apesar de distâncias parecidas, entre *Daiane* e *Arlete*, o tempo de deslocamento de um veículo particular é menor do que os realizados via transporte coletivo. Este fato vai de encontro ao que argumenta Legroux (2021), Santos (2024) e Bastazini (2023) quanto a priorização do veículo automotor particular e do modelo rodoviarista das cidades, priorizando a construção de vias para o automóvel particular e, desta forma, garantindo que aqueles que possuem um veículo particular tenham maior autonomia em suas mobilidades.

Além deste fator, *Arlete* relata que a preferência pelo veículo particular não se deve somente a facilidade de deslocamento, mas ao conforto que este traz em comparação com o transporte coletivo:

PE: Você já falou que não usa transporte coletivo né?

ARLETE: Não uso, porque muito desconfortável, nunca tem lugar pra você sentar e a pessoa que olha pro meu tamanho, que não é tão grande quanto alguns outros, não quer me classificar como obesa, minha bunda não cabe no normal, mas eles acham que é pequena pra poder usar o banco do obeso, no trem eu vejo o banco, mas também não uso porque o pessoal né, o julgamento é outro porque “Nossa ela nem é tão gorda assim pra usar a cadeira”, mas eu sofro pra ficar em pé, porque, por exemplo, por questões do joelho, e aí eu vou no ônibus, vou ficar em pé, não vai ter lugar para mim sentar, então eu não vou, e então apesar de ser só uns 10 Km, eu ia ter que pegar um ônibus e depois pegar outro ônibus, ia demorar e aí eu acabo usando o carro mesmo.

Além disso, as dificuldades de acessibilidade em relação ao transporte coletivo também são um problema, a colaboradora relata que, devido ao espaço que seu corpo ocupa e seu problema no joelho, ela tem muita dificuldade em subir no ônibus, principalmente em horários de pico, pois ela fica constrangida com os olhares que recebe por, ao mesmo tempo, demorar para subir no ônibus e ocupar o espaço da escada, impossibilitando que outras pessoas subam na escada ao mesmo tempo.

ARLETE: [...] “Ah essa gorda quer passar, não tá vendo que não cabe ela aqui”, esses comentáriozinhos, eu acho que isso entra até naquele assunto lá atrás, acho que isso oprime a gente.

Estas experiências negativas no uso de seu transporte coletivo propiciam que ela tenha preferência pelo uso do carro particular, permitindo que a mesma tenha mais autonomia nas suas escolhas de mobilidade. É importante apontar que, por ser uma pessoa com uma renda familiar acima dos 6 salários mínimos, a possibilidade de possuir um carro particular se torna importante para a sua locomoção, fato que não é possível para as outras colaboradoras.

Daiane relata que somente pode utilizar os meios de transporte coletivo para se locomover, porque não tem carro particular, e encontra problemas de acessibilidade no uso dos ônibus intermunicipais que utiliza. Como é uma pessoa mais baixa, a entrevistada relata que tem dificuldade de subir e descer do ônibus devido ao degrau alto, além disso, também apresenta enfrentamentos para utilização do banco destinado a pessoas com mobilidade reduzida:

DAIANE: Hoje em dia tem o banco preferencial em São Paulo, né, a gente tá lá como obeso né, tipo ou próximo a isso, por mais que se uma pessoa gorda tiver lá sentada e chegar um idoso ou chegar uma gestante, um deficiente, a gente sempre vai ter que sair, porque para ele, para a sociedade, não é reconhecido.

Os bancos também apresentam um problema para *Daiane*, como uma mulher gorda, ela relata que não cabe nos bancos e acaba ocupando o espaço do outro banco, além do constrangimento causado, ela aponta que depois de algum tempo utilizando os bancos eles acabam machucando suas pernas, já que ela está preenchendo o espaço vazio da divisa entre os bancos. Além disso, a colaboradora relata a dificuldade de pegar os ônibus intermunicipais que apresentam a catraca já no começo do ônibus, depois da porta:

DAIANE: Eu não passo mais na catraca, eu me recuso a passar na catraca [...] por exemplo aqui em Poá os ônibus intermunicipais, eu não sei se é em todo lugar, nem todos os ônibus tem lugares na frente, eles barraram e é só a catraca, e eu não passo na catraca e as vezes fico lá em pé espremida principalmente quando outra pessoa vai passar, então as vezes prefiro descer do ônibus e ir pro trem a pé, ou ir pro outro ponto, que é longe, onde lá eu pego de Uber que eu vou ter conforto que eu vou chegar mais rápido por mais que tenha um custo a mais do que ir de ônibus.

Estas dificuldades no uso de dos ônibus fazem com que ela seja obrigada a ir a pé até a estação de metrô ou fazer o uso de carro de aplicativos, como o Uber. É importante

apontar que vemos estes movimentos enquanto um cerceamento da autonomia na construção de sua mobilidade, que é condicionada através das dificuldades encontradas na relação entre seu corpo e o espaço físico disponíveis no transporte coletivo.

Já *Renata* apresenta um caso diferente, mas com similaridades às experiências das outras colaboradoras. A entrevistada tem um carro particular, porém não o utiliza por ter medo de dirigir e considerar muito custoso o abastecimento e os gastos com manutenção. Além disso, *Renata* trabalha enquanto professora de dança em um estúdio em sua própria residência, implicando no uso do transporte coletivo somente seja necessário quando precisa ir presencialmente para seu curso, porém, também sofre com situações parecidas:

RENATA: É que a impressão que dá de um ano pra cá, que parece que os corredores dos ônibus ali são mais estreitos, as catracas ó, tem uns espaços menores. Então assim, tem micro-ônibus, por exemplo, eu não consigo passar na catraca, eu tenho que sentar na frente, ainda tem gente que te olha feio porque você está sentada na frente. [...] O assento mesmo do metrô, eu não caibo direito numa cadeira de metrô, e eu deveria caber ali.

Apontamos que, a partir da experiência das três mulheres, existem três considerações a serem feitas: 1. As dificuldades de acessibilidade física aos modais de transporte diminui as opções de modais que podem ser utilizadas pelas colaboradoras, sendo a troca de modal muitas vezes necessária para a realização do seu percurso urbano cotidiano, levando a um condicionamento das suas práticas espaciais de mobilidade e cerceando a autonomia de escolha das colaboradoras; 2. O uso do carro de aplicativo e carro particular se tornam elementos importantes na realização destes percursos urbanos, propiciando um ambiente confortável e seguro para a realização dos mesmos; 3. Não é somente através da relação com o espaço físico que causam as dificuldades no uso dos modais de transporte coletivo, mas também os enfrentamentos que acontecem com os outros passageiros, devido a serem pessoas gordas.

Apesar de não ter sido possível a realização dos percursos acompanhados com essas entrevistadas, os elementos capturados a partir das entrevistas semiestruturadas propiciaram que apresentássemos elementos comuns encontrados em suas experiências de mobilidade cotidiana, os quais também podemos ver mais a fundo nos percursos a seguir.

3.1.1 ESTER: “ESSE MUNDO NÃO FOI FEITO PRA GENTE”

A colaboradora se mostrou disponível e entusiasmada com a realização do percurso e logo marcamos o dia e o horário via *WhatsApp*. Há de se mencionar que o percurso, apesar de tradicionalmente acompanhar a (o) colaboradora (or) de sua casa até seu local de trabalho, *Ester* preferiu que eu a acompanhasse da estação de trem mais próxima de sua casa, a Estação Guapituba, localizada próxima da divisa entre Mauá/SP e Ribeirão Pires/SP. O Mapa 8 apresenta o percurso.

É importante apontar que, apesar da metodologia se tratar de percursos pendulares entre o local de moradia e o trabalho, o percurso realizado com *Ester* não à acompanha neste trajeto, visto que a mesma trabalha na modalidade *Home Office*, porém, o percurso acompanhado se trata de um deslocamento realizado semanalmente e necessário para a colaboradora, visto que ela é diabética e precisa buscar seus remédios na Secretaria Municipal de Saúde.

Mapa 8 – Percurso Urbano Acompanhado – Ester (Silva, 2024)

O percurso urbano realizado com ela foi o primeiro da pesquisa. A colaboradora decidiu por marcar o horário de encontro as 11 horas da manhã, para conseguir fugir do horário de pico do trem dos trabalhadores e dos estudantes que utilizam o trem para chegar às escolas estaduais localizadas próximo ao centro do município de Mauá, como é uma pessoa mais baixa, ela relata que se sente sufocada ao usar o transporte coletivo lotado. Seguiremos o mesmo caminho de análise utilizado na seção anterior, destacando pontos sobre a relação que *Ester* tem com sua própria corporeidade e como eles se manifestam na realização dos percursos acompanhados.

Como *Renata*, por um grande período de sua vida ela se entendeu enquanto uma pessoa magra, esse entendimento começou a mudar a partir de sua gravidez, com 27 anos. A colaboradora relata que ela começou a ganhar peso a partir de um caso grave de depressão pós-parto, onde ela começou a ganhar peso, sua relação com a sua corporeidade começou mais tarde do que as outras colaboradoras e ela menciona que, além das complicações psicológicas de um quadro de depressão pós-parto, o tratamento que recebia de sua família começou a mudar quando ela engordou.

ESTER: [...] dentro da sua própria casa, minha mãe diversas vezes virou pra mim e falou assim “Ah mas porque você não vai lá e faz uma bariátrica” [...] a minha mãe, ela era uma pessoa gorda, fez abdominoplastia²⁶ e continuou engordando né, normal vida que seguiu, alguns anos atrás ela fez bariátrica, e ela foi perdendo peso, perdendo peso e tal e assim, festas de família, encontros casuais na rua enfim, tava eu e minha mãe, “nossa como você tá maravilhosa e não sei o que lá” nossa mas que sabe assim, esquecia até que eu estava ali, esquecia até de cumprimentar, estando juntas, e né, isso diversas vezes.

A colaboradora percebe que este tratamento não acontece somente dentro do âmbito familiar, mas principalmente dentro de espaços de consumo e lojas de roupa, onde é constantemente destratada pelos atendentes. Ela também relata que começou a se ver de forma mais positiva quando começou a acompanhar o *PopPlus* no *Instagram* e passou a frequentar os eventos, promovendo uma mudança para uma visão mais positiva em relação a sua própria corporeidade.

Ademais, a colaboradora atualmente trabalha no regime *Home Office*, como secretária da clínica de psicólogos que sua esposa trabalha, porém, enquanto uma pessoa diabética tipo 1 ela se desloca de sua casa até a Secretária Municipal de Saúde de São Paulo, localizada no Bairro do Bom Retiro/SP. *Ester* tem um carro particular, porém,

²⁶ Abdominoplastia é uma cirurgia plástica estética que visa remover gordura e “excesso” de pele da região abdominal do corpo.

nunca tirou carteira de motorista, então depende de sua esposa para se deslocar de carro, que raramente pode levá-la para buscar os remédios, então ela depende do transporte coletivo para se deslocar até o local de retirada.

Ela menciona que a escolha pelo trem se deve a proximidade da estação de Guapituba à sua casa, levando cerca de 10 minutos de carro até a estação. A estação é pequena, com apenas duas plataformas, uma de sentido à Jundiaí (Linha 7 Rubi) e outra de sentido a Rio Grande da Serra (Linha 10 Turquesa).



Foto 5 - Plataformas da Estação Guapituba (Silva, 2024)

É importante destacar que selecionamos algumas frases chaves para exemplificar a experiência das colaboradoras no uso dos modais de transporte coletivo escolhidos, neste caso, *Ester* relata sobre as dificuldades que têm em relação ao uso do metrô, no Trecho 1 do mapa, ela conta dos enfrentamentos que tem ao utilizar o banco destinado a pessoas com mobilidade reduzida no trem. Devido a condição de Diabética tipo 1, *Ester* frequentemente passa mal no transporte coletivo e precisa se sentar, porém, fala que é muito difícil se sentar e se recuperar utilizando o banco de pessoas com mobilidade

reduzida pelos enfrentamentos com os outros passageiros e o constrangimento que passa ao necessitar do banco sendo, muitas vezes, forçada a se levantar para dar lugar a outras pessoas.

Além deste fato, ela também menciona problemas com o espaço disponível nos bancos do trem, além de considerar eles muito pequenos, se sente envergonhada ao ficar “espremida” com os outros passageiros, ela também menciona que este fator é agravado por comentários que já ouviu ao utilizar o transporte coletivo como “Gorda sempre quer ficar sentada mesmo” ou “Gordo tem que ficar em pé”, situações que causaram grande constrangimento para ela e a partir destas situações ela prefere não utilizar nenhum banco no trem e ficar em pé, mesmo que esteja passando mal. Já no percurso da volta, ela menciona que sente que as questões relacionadas à disponibilidade de bancos para pessoas gordas não são respeitadas o suficiente pela população geral, e que as pessoas gordas são invisíveis para o mundo.



Foto 6 - Assentos disponíveis no trem. (Silva, 2024)

Finalizando o percurso de trem, que toma maior parte do tempo do percurso, chegamos a Estação da Luz, onde descemos do trem e começamos o nosso percurso a pé pela Rua Jose Paulino, Bom Retiro/SP. Ela menciona que poderíamos pegar um ônibus na porta da estação e ir direto para a Secretária Municipal de Saúde, porém ela não pega ônibus devido ao tamanho das catracas:

ESTER: [...] Dificuldade né no metro, passo mas passo me enroscando, quando precisa pegar um ônibus, é mais difícil do que a catraca do trem e do metrô, a do ônibus é muito menor, dois anos atrás já era difícil passar, hoje eu nem sei se eu passo né.

A colaboradora relata que evita pegar ônibus a dois anos, pois ela já não passa mais nas catracas dos ônibus e prefere evitar possíveis constrangimentos, como ficar presa na catraca ou sofrer comentários maldosos dos outros passageiros, dessa forma, Ester prefere andar 30 minutos da estação até seu destino, o que se configura também como um desafio devido a necessidade de tomar conta de sua bomba de insulina. Quanto ao percurso a pé, ela menciona que se sente segura ao andar a pé de dia, porém, ela prefere não ficar na área do Bom Retiro a partir do final da tarde, fala que se sente mais insegura a partir do período noturno e por isso evita sair de casa nesse horário, além disso, ela menciona a diversidade cultural presente nas ruas do centro de São Paulo, mencionando que quando ela e sua família querem se divertir preferem ir para São Paulo do que ficar em Mauá, mencionando que no município não existia nada daquilo.



Foto 7 - Rua Jose Paulino, Bom Retiro/SP (Silva, 2024)

No percurso da volta, o trem teve um problema técnico que o fez não poder seguir seu caminho até a estação final, desta forma, fomos obrigados a descer na Estação Mauá, uma estação antes do planejado, a colaboradora menciona que esta falha acontece frequentemente nos trens e diversas vezes todas as pessoas precisam desembarcar na Estação Mauá, deixando desamparadas aquelas que precisam ir para as estações finais. Porém, mesmo após todos os problemas expostos, *Ester* ainda acredita que o transporte coletivo de São Paulo funcione bem, pois ele percorre por boa parte da cidade e é de fácil acesso a partir de sua residência.

A partir da análise do percurso de *Ester* é possível verificar alguns elementos para a composição deste trabalho. A relação que ela constrói com os modais de transporte não é baseado somente na relação entre a silhueta de seu corpo e a disponibilidade de espaço físico, mas ele é muito mais modificado através da relação que os outros passageiros têm com o seu corpo. Ela menciona que “o mundo não foi feito para a gente”, isto se tratando do fato de que somos duas pessoas gordas. *Ester* fala que não somente não podemos usufruir do espaço físico, mas que pessoas gordas são constantemente expulsas, envergonhadas ou invisibilizadas em seus caminhos pela cidade.

Estes elementos vão de encontro a proposta de mobilidade inexistente, desenvolvida por Santos (2024), que ao ser analisada na corpo-escala gorda, pode-se

inferir que as práticas espaciais dos cidadãos gordos não são somente condicionadas pelas condições precárias do transporte coletivo, mas também pela relação entre a efetividade das políticas de acessibilidade do transporte coletivo e da composição espacial que é construída com base na estigmatização da corpulência, ceifando as possibilidades de mover-se pela cidade.

3.1.2 MARIA: “NÃO PEGAR MAIS HORÁRIO DE PICO SALVOU A MINHA VIDA”

O percurso de *Maria* foi marcado de maneira parecida com o das outras colaboradoras. No caso, *Maria* é a única das colaboradoras que não foi conhecida através do *Pop Plus*, mas sim por meio de outra colaboradora, a *Arlete*, que participa de um grupo de *WhatsApp* da *Wondersize* (uma marca de roupas de academia *plus size*), que ao não conseguir mais participar do percurso acompanhado devido a seu problema de joelho, se prontificou a divulgar a pesquisa e meu contato via suas redes sociais. *Maria* viu a minha pesquisa, me chamou no *WhatsApp* e assim começamos a trocar informações e rapidamente marcamos a entrevista.

Maria, uma mulher cisgênero, branca, heterossexual e gorda de 34 anos de idade, é farmacêutica e trabalha em uma farmácia popular de rede, um ponto importante a ser destacado é que ela trabalha na escala 6x1, então relata que passa boa parte do seu tempo da semana no trabalho e no transporte público. Apesar de possuir carro particular, o marido no momento trabalha de Uber, então usa o carro da família, impossibilitando que ela use ele para ir trabalhar. Conta que sempre foi gorda, mas nunca se sentiu mal sobre isso, especialmente pois a família dela nunca a pressionou para emagrecer, então ela cresceu com uma visão já majoritariamente positiva em relação a sua corporeidade.

MARIA: Gorda eu sou desde criança. Eu nunca fui uma pessoa muito noitada com essa questão de ser gorda. Eu sempre soube que eu era gorda. Tive momentos de ser uma gorda mais gorda e momentos de ser uma gorda menos gorda. Óbvio eu passei por aquela neura da adolescência.

Porém, ela relata que a partir da adolescência começou a se enxergar enquanto uma pessoa gorda, atrelada as simbologias negativas, principalmente por causa de seus colegas de sala na escola, seus professores e outros adultos que a tratavam mal na adolescência. Assim, começou a adquirir uma carga negativa sobre sua própria corporeidade, isso somente começou a mudar quando teve contato com influenciadoras

de *Instagram* que aderiram ao movimento *Body Positive*, e ela começou a enxergar de outra forma.

MARIA: Eu acho que provavelmente em 2016, 2017, que foi a época que eu conheci o movimento de Body Positive, por conta da Ju Romano²⁷. Não sei se você já ouviu falar dela. Acho que aí, quando eu conheci o movimento, aí eu comecei a entender que mais ainda estava tudo bem ser gorda e não tinha essa de eu tô gorda, eu preciso emagrecer.

Deste momento, ela relata que voltou a se sentir bem com o seu corpo, e desestigmatizar a sua própria existência, começando do contato e trocas estabelecidas com outras mulheres gordas. Além disso, relata que durante a pandemia ela continuou trabalhando presencialmente, em uma posição essencial na farmácia que até hoje trabalha, neste período, trabalhava no período da manhã e saía de casa às 6h para conseguir chegar ao seu trabalho, e que ganhou bastante peso durante os dois anos de isolamento social, neste período, continuava a utilizar transporte coletivo, porém, quando o isolamento foi suspenso, começou a sentir dificuldades de utilizar o transporte. *Maria* conta que esse incomodo com a lotação do ônibus foi o estopim para que a mesma trocasse o horário de trabalho para o turno da tarde e isso melhorou sua qualidade de vida.

MARIA: [...] e foi quando eu trabalhava de manhã, e aí eu pegava ônibus mega lotado. E aí eu comecei a ter noção que eu no meio do corredor atrapalho muito mais do que se eu estivesse sentada em algum lugar. Tanto que eu odeio andar de lotação. Eu prefiro andar de ônibus, ou de metrô, ou de trem. Porque a lotação é menor. O corredor é mais estreitinho [...] eu trabalhava de manhã até o ano passado. E eu trabalho numa rede grande, trabalho [Farmácia de rede popular]. Aí eu tinha a opção de tentar pedir para trocar, e eu acabei pedindo e dando o certo, e aí eu fui trabalhar à tarde, porque eu tenho mais comodidade de ir e vir sem estar esmagada para lá e para cá, não pegar mais horário de pico salvou a minha vida.

Desta forma, o percurso acompanhado com a colaboradora aconteceu no período da tarde, seu trabalho horário de trabalho começa às 14h30 e tem seu final às 23h00. O horário e o local de encontro foram escolhidos pela colaboradora para oferecer o maior conforto e comodidade à ela. Cheguei em sua casa uma hora antes do horário combinado para que não houvesse possibilidade de atrasarmos a rotina dela, e assim, iniciamos nosso percurso acompanhado, sistematizado no mapa 9.

Mapa 9 – Percurso Urbano Acompanhado – Maria (Silva, 2024)

²⁷ Juliana Romano é influenciadora, modelo e manicure, seu instagram é @ju_romano.

Maria - São Paulo

34 anos, Mulher Cis, Branca, Bissexual - Trabalha como Farmacêutica
Se entende enquanto uma mulher gorda desde seu nascimento, porém, conta que começou a ver isso de uma forma positiva a partir da Pandemia.

IDA: Valo Velho/São Paulo ► Brooklyn, São Paulo
VOLTA: Brooklyn, São Paulo ► Valo Velho, São Paulo

Legenda

- Casa
- Trechos
- Trabalho

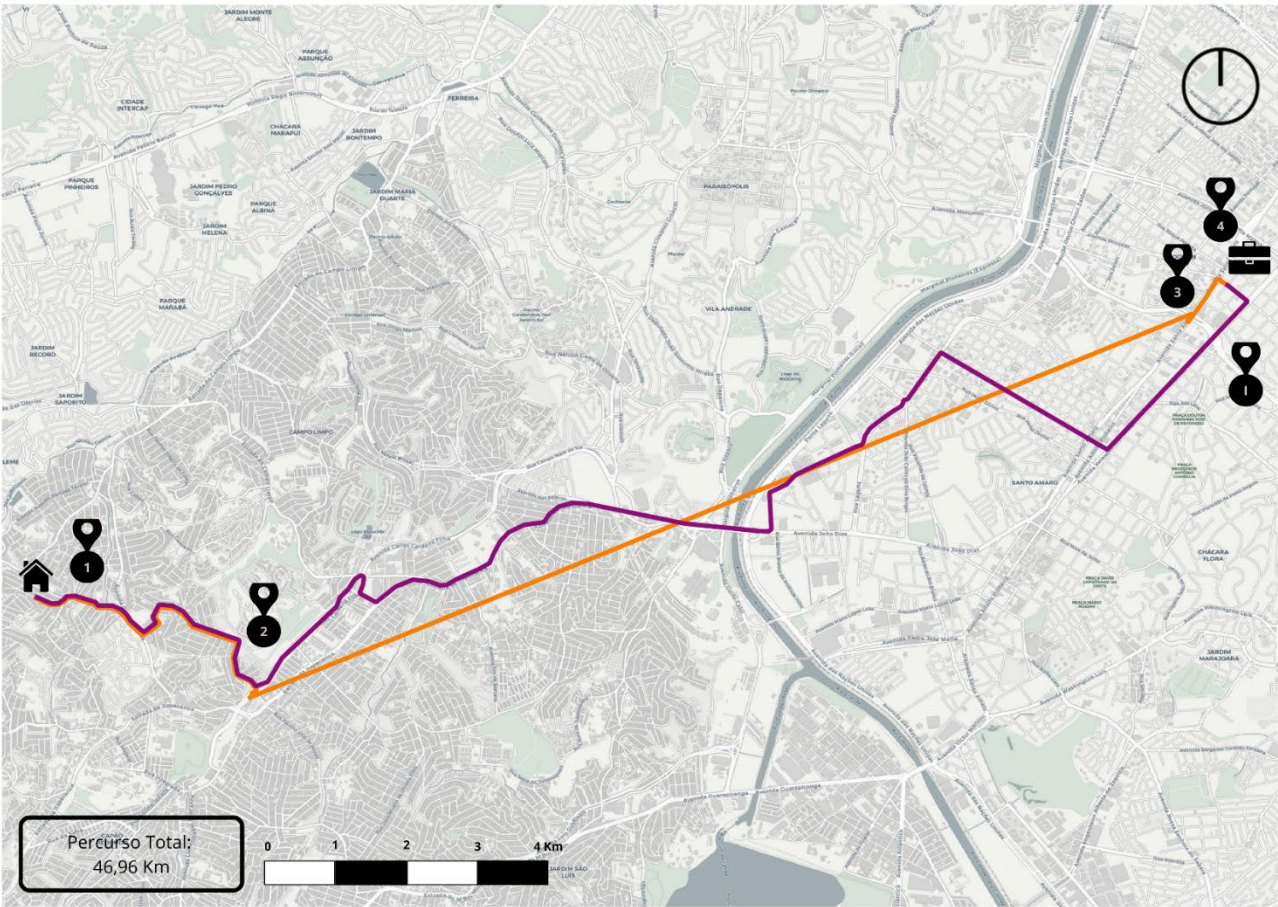
- Tn° Trecho Identificado
- Percurso Monitorado de Ida
- Percurso Monitorado de volta

Organizado por: SILVA, Gustavo Santana (2024)
Elaborado por: SILVA, Gustavo Santana (2024)
Base para edição: ROSIN, Amanda (2020)
A partir de STRAVA e QGIS. Processo FAPESP (2023/07039-1)



SÃO PAULO

T 1	T 2	T 3	T 4
13h20 Carro particular 20 min	13h40 Trem 20 min	14h00 ônibus 10 min	14h10 À pé 2 min
T I 23h00 Carro particular 40 min			



Percurso Total:
46,96 Km

T 1	T 2	T 3	T 4	T I
“Meu marido é Uber, então ele me leva todo dia pra estação antes de trabalhar, é ótimo porque eu não preciso ficar 30 minutos no ônibus.”	“Geralmente eles olham torto quando a gente está sentado num banco ou reservado. Ou quando eu sento num banco que não é reservado e a pessoa vem pra sentar do meu lado. Porque eu não chego a ser uma pessoa gorda que ocupa os dois bancos, mas querendo ou não, o meu bumbum fica pegando um pedaço do banco do vizinho.”	“Eu comecei a ter a noção de, tipo, beleza, eu em pé ocupo mais espaço do que eu sentado, deixa eu ficar aqui sentadinho aqui no meu canto, reservado também. Agora tem o desenho lá da pessoa gorda, e se alguém me falar que eu não sou gorda, eu vou falar, então, fala aqui pra mim.”	“A noite aqui é complicado, quando meu marido não vem me buscar eu sempre espero pra sair com algum colega do trabalho que também vai pro ponto.”	Trajeto não acompanhado devido ao horário de saída do trabalho de Maria.

O percurso se iniciou na casa da colaboradora, que com seu marido fomos de carro até a estação Capão Redondo (Linha 5 Lilás – Viamobilidade)²⁸. Ela relata que uma das mudanças positivas que seu horário de trabalho a trouxe foi poder ter mais tempo com o seu marido, que agora pode levá-la até a estação antes de começar a trabalhar como motorista de aplicativo, relata também que não precisa mais pegar o ônibus para estação, o que vê como ponto positivo pois não gosta de pegar os ônibus que passam perto de sua casa.

MARIA: Aí tem uma lotação na linha vizinha aqui, que agora eu não lembro o número, mas eu nem gosto de pegar da linha vizinha de casa, porque ela tem a catraca muito pequena. E tem motorista que é muito tranquilo e deixa a gente descer pela frente. Tem motorista que é cuzão.

Desta forma, chegamos a estação Capão Redondo às 13h40 e logo embarcamos no trem. O trajeto de trem é relativamente curto, não sendo necessário baldeações para outras linhas e modais de transporte, como a colaboradora trabalha em outro bairro da zona sul de São Paulo/SP, o *Brooklyn*, bairro destinado a comércio e moradia de alta classe social, o trajeto acaba sendo curto em relação ao tempo, mas as distâncias percorridas são extensas. A entrevistada conta que os principais enfrentamentos ao utilizar o metrô são os olhares dos outros usuários, principalmente no uso do banco destinado a pessoas com mobilidade reduzida

MARIA: às vezes alguma pessoa fica te olhando, parece ser um ET, eu já sou uma pessoa, não, muito discreta, dependendo do dia, então as pessoas olham assim, hmm, quem é essa doida? Aí você fica na dúvida, será que tá me olhando porque eu tô estranha, ou será que tá me olhando porque eu tô gorda.

Especialmente atrelado a este fato, apontamos que nem todos os bancos reservados apresentam sinalização informando que pessoas gordas são uma das pessoas que são entendidas enquanto pessoas com mobilidade reduzida e, dessa forma, podem utilizar o banco, elemento que a colaboradora entende que contribuiu para os olhares que recebe ao usar o banco preferencial.

²⁸ A linha 5 - lilás foi inaugurada em 2002, e foi privatizada em 19 de janeiro de 2018, após leilão que foi vencido pelo grupo CCR.



Foto 8 - Entrada da estação Capão Redondo (Silva, 2024)

Chegamos no *Brooklyn* as 14h00, ela menciona que poderia fazer o percurso a pé, mas como o horário que ela iria o Sol é muito forte ela chegaria muito cansada, então prefere subir a rua de ônibus, facilitado por um ponto de ônibus ao lado da estação do Brooklyn. Fizemos um percurso rápido de ônibus e descemos já próximo ao seu local de trabalho. A colaboradora menciona que considera o bairro do Brooklyn bastante seguro, porém, à noite fica com receio de andar nas ruas quando seu marido não pode buscá-la no trabalho. Ela conta que sempre sai em duplas da farmácia até a estação com outros colegas de trabalho para que ninguém vá sozinho.

A sensação de insegurança é algo que *Maria* marca enquanto algo muito importante nos seus percursos e também é um dos motivos que a levaram a trocar de horário, ela relata que se sentia muito insegura utilizando transporte coletivo durante horário de pico e que já passou por diversas situações de assédio sexual, principalmente quando mais nova.

MARIA: Recentes eu não tenho situações que eu passei desconfortáveis, tipo... até porque eu quase não ando mais em pé no

ônibus. Mas já tive casos de ser encoxada, de ser passada a mão. Eu lembro muito da primeira vez que aconteceu alguma coisa de gênero, eu era adolescente, eu tava sentada no ônibus lendo Harry Potter e o cara botou a porra do pinto na minha mão.

A insegurança de andar pelo transporte público foi um dos motivos que fez *Maria* trocar seu horário de trabalho, claro, ela teve a possibilidade de realizar esta troca, mas vejamos que os motivos que a levarem solicitar esta troca são conectados com os enfrentamentos ao utilizar o transporte coletivo, principalmente na relação da sua corporeidade com os outros passageiros no transporte coletivo.

3.1.3 BARBARA: “ELES COMEÇARAM A GRITAR EM CORO E DANÇAR ‘GORDA, BALEIA, SACO DE AREIA’”

O percurso realizado com *Barbara* foi marcado através da realização das entrevistas semiestruturadas, a colaboradora se mostrou entusiasmada com a pesquisa desde o começo, fazendo diversas perguntas sobre o projeto que foram sanadas previamente à realização do percurso. O ponto de encontro do percurso e o horário foram marcados pela colaboradora, da mesma forma que foi realizada nos outros percursos, houve o esforço para chegar com antecedência no local combinado para que não houvesse chance de atrapalha-la.

Barbara, uma mulher de 42 anos, tem dois filhos e é casada. Possui carro particular, porém, seu marido trabalha como taxista para complementar a renda, o que leva que ela não use o carro no seu cotidiano. É importante apontar que a relação da colaboradora com a sua própria corporeidade é conturbada, como já relatado por trechos de entrevistas nos capítulos anteriores. *Barbara* realizava o uso de diversos remédios inibidores de apetite, como também já realizou procedimentos cirúrgicos para tentar emagrecer, conta que procurou fazer uma bariátrica assim que a cirurgia começou a ser realizada no Brasil, no começo dos anos 2000, e nos relatou como era a estrutura e a procura por esta cirurgia:

BARBARA: Então, eu participei de todo aquele processo da bariátrica quando ela surgiu.[...] E eu fui um dia numa consulta no Hospital das Clínicas, e foi a primeira vez na minha vida que eu me deparei com os superobesos. Eu nunca tinha visto. Eu achava que eu era gorda, e ali naquele momento eu descobri que eu tinha um sobrepeso.

Ao passar pelo processo das consultas da cirurgia, a colaboradora relata que ficava assustada com a quantidade de pessoas gordas nos hospitais, esse contato com a relação entre corporeidade e medicalização definiu a imagem que tem sobre a sua corpulência,

principalmente por ver a falta de acessibilidade dos hospitais que realizavam estas cirurgias:

BARBARA: Todas aquelas pessoas em busca da cura da obesidade. E o que eu descobri naquele momento, eu descobri que as pessoas obesas não tinham alternativa de cura, que não fosse a morte. Porque aquela mulher não podia ser sujeitada a uma cirurgia. Porque se ela tivesse um piripaque, se ela tivesse qualquer coisa ali, ela morreria. Porque não tinha aparelho para incubá-la. Para você ter uma ideia, eu descobri naquele momento que se ela tivesse um infarto, qualquer coisa, precisaria vir equipamento do Jockey de São Paulo, para poder incubá-la.

Barbara teve sua relação com a corporeidade gorda moldada pelo tratamento realizados em hospitais públicos e o descaso médico com os corpos gordos. Devido à realização do procedimento de Gastroplastia Endoscópica, além deste, a colaboradora relata que precisou fazer uma cirurgia para retirar a vesícula, devido a complicações com sua cirurgia bariátrica, e que durante a cirurgia o médico a suturou com um equipamento cirúrgico ainda dentro do corpo dela, descuido que ela relata ter sofrido por ser uma mulher gorda, e que desde então tem várias complicações médicas por causa deste acontecimento e está em um processo judicial contra o médico que realizou a cirurgia:

BARBARA: Tive um problema de vesícula gigantesco por conta dessa porra dessa cirurgia [aqui ela se refere a cirurgia bariátrica], foi feita uma cirurgia aonde o cirurgião não teve o cuidado de me suturar adequadamente por eu ser gorda, ele fez de qualquer maneira, tenho um puta problema por causa disso, você entendeu? e é isso, e aí até quando isso, até quando outras mulheres vão passar ou outras pessoas vão passar pelo o que eu passo?

Barbara somente parou de procurar tratamentos médicos para emagrecimento depois de sua quarta sessão de Gastroplastia Endoscópica, quando não conseguiu aguentar a dor do procedimento e começou a ter uma crise de pânico no consultório. Relata que a partir deste momento decidiu mudar seu olhar para seu próprio corpo, foi quando ela conheceu e começou a frequentar o *Pop Plus*, evento que, para ela, mudou sua vida para positivo:

BARBARA: Teve um dia que eu consegui, Gustavo, eu juro pra você, eu chorei lá dentro [...] Eu me emocionei, sabe por quê? Eu falei, gente, que delícia isso, que delícia, que coisa incrível. Essas meninas não vão sofrer o que eu sofri. A liberdade de você ver uma mulher de cropped, de você ver uma mulher linda, aquelas meninas lindas, vendendo aqueles lingerie, visualizando seus corpos, e foi ali que eu entendi, ali que eu tive a total clareza de que é só um corpo, e é o meu corpo, é o seu corpo. Ninguém tem o direito de me julgar por isso. Hoje, eu tenho orgulho, mesmo passando por tantas dificuldades ainda, de ver esse movimento gordo, sabe? Esse movimento que eu posso ser gorda.

Desde então, *Barbara* manteve uma relação majoritariamente positiva com sua própria corporeidade, apesar de ainda manter algumas visões estigmatizadas sobre si e outros corpos gordos, tal como compreender que obesidade é uma doença. A mesma hoje consegue compreender de forma mais crítica o que ela passou e a posição que sua corporeidade tem no mundo.

Acreditamos que este histórico que tem seu próprio corpo fez com que ela se entusiasmasse bastante com a entrevista e com a realização dos percursos acompanhados. Desta forma, marcamos o horário de início do percurso às 7h30 da manhã, no bairro da Boa Vista, São Caetano do Sul/SP, onde a colaboradora reside. Tivemos que nos organizar perante a distância da moradia do pesquisador à moradia da colaboradora, saímos às 5h da manhã para a realização do percurso, chegando 30 minutos antes do horário combinado e realizamos o percurso acompanhado, como sistematizado pelo mapa 10.

Mapa 10 – Percurso Urbano Acompanhado - Barbara (Silva, 2024)

Barbara - São Caetano do Sul

42 anos, Mulher Cis, Branca e Heterossexual - Trabalha como Corretora de Imóveis
Se entende enquanto uma mulher gorda a 10 anos, quando engordou devido a um caso de Depressão Pós - Parto.
IDA: Boa Vista/São Caetano do Sul ➡ Av. Angélica/São Paulo
VOLTA: Av. Angélica ➡ Boa Vista/São Caetano do Sul

Legenda

- Casa
- Trechos
- Trabalho

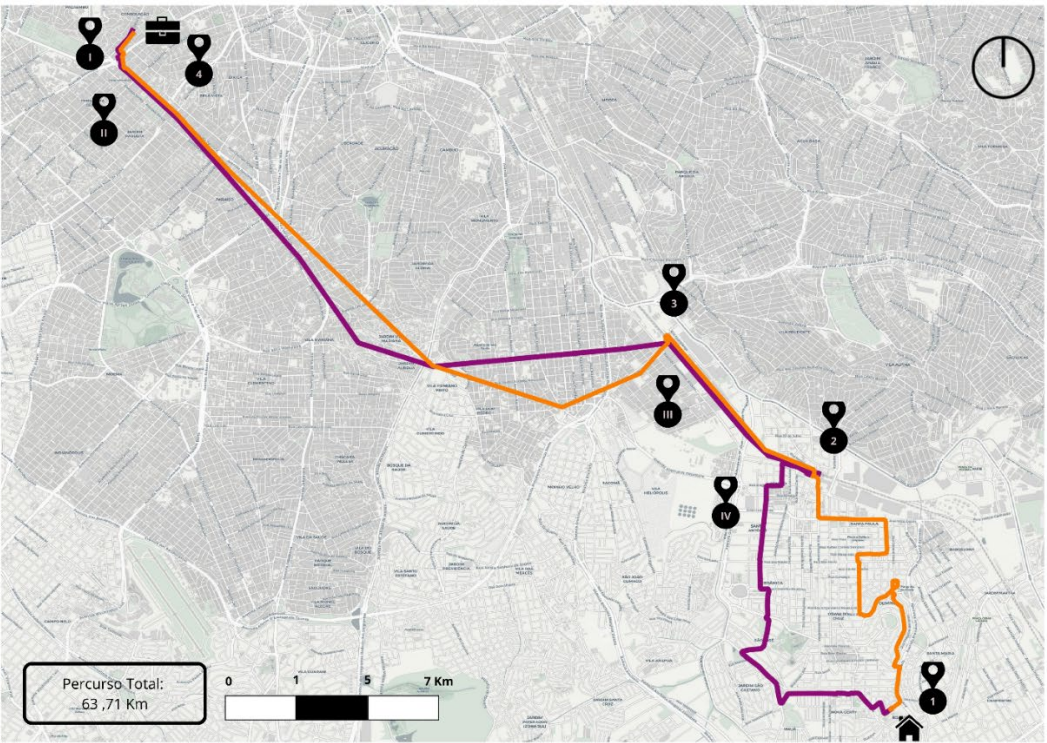
- Trecho Identificado
- Percurso Monitorado de Ida
- Percurso Monitorado de Volta

Organizado por: SILVA, Gustavo Santana (2024)
Elaborado por: SILVA, Gustavo Santana (2024)
Base para edição: ROSIN, Amanda (2020)
A partir de STRAVA e QGIS. Processo FAPESP (2023/07039-1)



SÃO PAULO

T 1	T 2	T 3	T 4
8h00 Ônibus 31 min	08h31 Trem 6 min	08h37 Metrô 28 min	09h05 A pé 5 min
T I	T II	T III	T IV
12h20 A pé 5 min	12h24 Metrô 15 min	12h40 Trem 10 min	13h05 Ônibus 27 min



T 1	T 2	T 3	T 4
"Quando eu me sento eu não sou uma opção para as pessoas sentarem ao meu lado, as pessoas não se sentam ao meu lado, as pessoas se sentam quando é a última opção"	"Eu não me sinto confortável em usar o banco preferencial, o banco de Obeso, sempre esta ocupado por uma pessoa magra, sempre tem uma pessoa magra sentada e olha pra sua cara, você não vai querer sentar né, e ninguém se levanta, ninguém se abala"	"Quando eu fui descer do trem na luz eu estava aguardando na porta que eu ia descer ai a garota tipo assim, entrou na minha frente e me empurrou, totalmente desnecessário, tipo gorda sai daí"	"Ali onde eu desço na Fradique, tem um boteco bem na frente do metrô, e aquele boteco que fica o povo virado o resto da noite, aquele "botequinho" que o povo para pra beber que fica 24 horas, eu estava passando e tinha um grupo de gays ali e a hora que eu passei, tipo 7h30 da manhã ai eles começaram a cantar em coro e dançar "Gorda, baleia, saco de areia"
T I	T II	T III	T IV
"Aqui não, nos Jardins sim, não existe pessoas gordas na alta sociedade, não existe, não tem, nem homem, nem mulher, nem pessoas pretas, não tem, muito engraçado isso, louco"	"Sabe quando tem aquele pessoal da rima no metrô, eu odeio, porque eles entram e eu sei que eles vão me usar, usar meu corpo para fazer uma rima, a rima daquela gorda que vai fazer todo mundo do metrô rir"	"A linha vermelha, eu acho ela perigosa, eu acho que as pessoas são assim totalmente sem noção, e assim os caras sem noção quase te dando uma voadora na porta"	"Eu já me senti constrangida a ponto de não descer no meu ponto por conta de um grupo que estava dentro do ônibus, tipo esperar eles descerem do ônibus passei do meu ponto com esperança deles descerem para que eu pudesse me levantar e descer."

O local de encontro marcado foi a casa da entrevistada, visto que o ponto do ônibus municipal que pegamos se localizava já em seu portão. Há de se apontar que as condições do ponto de ônibus são precárias, com a calçada levantada devido a raiz de uma árvore próxima, além disso, *Barbara* relata que frequentemente as pessoas que ficam no ponto esperando o ônibus se desfazem do lixo que carregam dentro de sua casa, onde o muro é bem baixo, sendo obrigada a toda manhã a recolher bitucas de cigarro, embalagens e até mesmo cuspes e urina.



Foto 9 - Ponto de ônibus próximo à casa de Barbara (Silva, 2024)

Ao ficarmos no ponto, passou um ônibus que estava muito lotado, impossibilitando que conseguíssemos entrar juntos, desta forma, tivemos que esperar o

próximo com a esperança que ele estivesse mais vazio. 30 minutos depois, outro passou e conseguimos entrar.

É importante apontar que os ônibus que compõe o percurso da colaboradora são municipais de São Caetano do Sul/SP, logo, eles são menores do que os disponíveis nas linhas intermunicipais. O espaço disponível dentro do ônibus se torna uma questão central na realização do percurso, ocasionando conflitos com o espaço físico do modal de transporte e com as outras pessoas que utilizam o transporte.

BARBARA:[...] aí vamos lá pro nosso problema, nosso probleminha, o que acontece, hoje com o nosso ônibus gratuito²⁹, como é uma cidade pequena e ela faz muita divisa, aumentou o número de pessoas que usam o ônibus, isso é um fato, então por exemplo eu, passam duas linhas de ônibus aqui, que é o GEDI CIRCULAR e o BAIRRO MAUA, eu pego o que vem primeiro porque qualquer um dos dois me levam até a estação, como a gente tá em férias agora tá mais tranquilo, entendeu? PE: Então não tem os estudantes.

BARBARA: E estudante caga para você, não tá nem aí, que se lasque e eu tenho preferência de ir sentada e por que? Porque o meu corpo obstrui a passagem, entendeu? Então se eu for em pé no corredor do ônibus eu causo mais transtorno do que se eu for sentada.

PE: O corredor do ônibus deve ser bem estreitinho.

BARBARA: Né, então eu prefiro ir sentada, e além, porque eu não quero que ninguém fique me apertando e me empurrando, detesto isso, odeio, odeio, odeio, e uma outra coisa, quando eu me sento eu não sou uma opção para as pessoas sentarem ao meu lado, as pessoas não se sentam ao meu lado, as pessoas se sentam quando é a última opção, então assim eu já não me importo mais com isso, mas assim o ônibus pode estar cheio que o banco ao meu lado pode estar vazio e as pessoas não se sentam.

O espaço disponível no ônibus é, realmente, bem pequeno, impossibilitando que mais de duas pessoas fiquem em pé no corredor do ônibus, no caso de uma pessoa gorda, como *Barabara* e o pesquisador, era impossível ficarmos em pé juntos no corredor, além disto, devido a política de Tarifa Zero adotada pelo município de São Caetano do Sul, o número de usuários de ônibus cresceu bastante, como relata *Barbara*, principalmente o número de estudantes utilizando a linha no período da manhã, que é quando sai para trabalhar, e no período da tarde, que é quando a entrevistada volta de seu trabalho.

²⁹ O programa municipal de tarifa zero para o transporte municipal em São Caetano do Sul foi colocado em prática em 01/11/2023.



Foto 10 - ônibus municipal de SCS e Espaço dentro do ônibus. (Silva, 2024)

A relação entre o espaço que seu corpo ocupa e os outros passageiros é motivo de enfrentamentos para *Barbara*, ela relata que já sofreu ataques de violência verbal dentro do ônibus lotado, por estar ocupando o espaço disponível, como também a situação destacada no Trecho IV no percurso da volta.

BARBARA: Porque hoje é bullying né, foi assim absurdo, humilhante, de sofrer humilhação mesmo, porque assim, e já mulher adulta tá, se o ônibus balançasse tipo assim, uma zuação porque tipo meu corpo balançava como uma gelatina junto do ônibus, bem assim, do tipo de eu chegar em casa e chorar.

Chegamos a estação de metrô às 8h31 da manhã e ela já estava bem lotada, *Barbara* relata que adoraria trabalhar em um horário mais flexível para que conseguisse fugir do horário de pico, porém, ela não consegue mudar seu horário de trabalho no escritório. Pegamos o trem até a estação Tamanduateí (Linha 2 – Verde) do metrô às 8h37 e verificamos um caso de lotação pior que o visto na estação de São Caetano do Sul (Linha 10 – Turquesa), um elemento importante do percurso é que durante o percurso de metrô, ele teve problemas técnicos, que causaram uma interrupção de 15 minutos do percurso dentro do transporte coletivo lotado.



Foto 11 - Lotação nas linhas de trem e metro. (Silva, 2024)

Além das dificuldades encontradas a respeito dos assentos no trem e no metrô e os enfrentamentos com os outros passageiros, muito parecido com a experiência das outras colaboradoras, *Barbara* conta que não costuma usar a linha 3 – Vermelha do metrô, conhecida por cruzar as periferias da Zona Leste a Zona Norte de São Paulo, por se sentir muito insegura devido ao grande fluxo das torcidas organizadas dos times de futebol Palmeiras e Corinthians.

Outro momento marcante durante a realização do percurso foi quando a colaboradora estava contanto que não usava a linha 3 – vermelha, ela menciona que também não gosta de usar essa linha por ser a que, com mais frequência, tem Mc's fazendo rima, uma prática comum nos metrô de São Paulo, onde os artistas fazem rima e pedem doações para os passageiros. Relata que toda vez que estes Mc's estão no metrô acabam fazendo rima com o corpo dela, em uma tentativa de causar riso as suas custas para os outros passageiros, e essa situação se torna algo muito humilhante, como descrito no Trecho III do percurso de volta. Durante a realização do percurso acompanhado acabou por entrar uma dupla de Mc's no vagão, fazendo com que a entrevistada ficasse automaticamente muito tensa e calada até que eles saíssem do vagão.

Chegamos na estação Paulista do metrô (Linha 4 – Amarela) às 09h05 da manhã, este percurso a pé até o escritório onde trabalha. É necessário apontar que este trajeto não é o que ela originalmente planejava fazer para ir ao trabalho, anteriormente ela escolhia

descer na estação Fradique Coutinho, que é mais próxima de seu local de trabalho, porém, a região é conhecida pelos seus bares e baladas próximas a entrada do metrô, ela conta que um dia, ao sair da estação, foi perseguida por um grupo de pessoas bêbadas que tinham saído de um boteco próximo à estação, que atacavam ela verbalmente gritando “Gorda, Baleia, Saco de Areia”, desde que saiu da estação até chegar na porta de seu trabalho, como descrito no Trecho 4 do percurso de ida.

Depois deste acontecimento, *Barbara* prefere descer na estação Paulista do metrô e ir a pé até o seu trabalho, fugindo da região com maior concentração de bares e baladas, é claro que o percurso realizado a pé não é longo, durando apenas cinco minutos, porém, ele poderia ser mais fácil, caso ela se sentisse segura para realizá-lo como tinha planejado originalmente. Além deste fato, descreve que durante seu percurso a pé, tanto no bairro do Higienópolis quanto no bairro Jardim Paulista, local que trabalha como coordenadora de eventos em um restaurante, ela fala que nos locais mais próximos à moradia dos ricos não existem pessoas gordas andando na rua, que por ter contato com pessoas de classe mais alta, ela percebe que não vê pessoas gordas no restaurante que trabalha, nem nos condomínios fechados que atua como corretora de imóveis.

Podemos perceber que no percurso de *Barbara*, tal como nos de outras colaboradoras, existe uma relação complexa na constituição de suas práticas espaciais de mobilidade, como elas se relacionam com o espaço físico dos diferentes modais de transporte coletivo muito atravessados pelos enfrentamentos que têm com outros passageiros, modificando a forma que elas fazem seus percursos urbanos a fim de mitigar a possibilidade de sofrerem violências em seus percursos, tanto por serem pessoas gordas, quanto por serem mulheres.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Realizar este trabalho se deu a partir da tentativa de levantar questões latentes visualizadas nas vivências das cidadinas enquanto mulheres gordas e sua relação com o espaço urbano da Região Metropolitana de São Paulo. As crescentes mudanças na constituição da vida cotidiana atravessadas pela sobreposição da lógica centro-periférica para as lógicas fragmentárias se firmam enquanto elemento basilar para compreender a complexidade da vida cotidiana dos cidadãos da metrópole.

Estes processos de segmentação da vida urbana, em conjunto com a fragmentação do espaço urbano, atinge as identidades marginalizadas de forma mais fervorosa. Estes processos sociais se somam a produção dos estigmas sociais sobre estas corporeidades, reforçando e criando novas formas de segmentação através das suas próprias identidades.

Desta forma, olhar para a corpo-escala e os processos contidos em si se torna essencial para compreender elementos que compõe a complexidade das relações socioespaciais que constituem este espaço urbano fragmentado. Como colocamos foco nas corporeidades gordas, é possível visualizarmos a construção de significados sociais negativos associados a corpulência e sua relação com o desenvolvimento do modo de produção capitalista que conhecemos hoje, de forma a serem especializados através de movimentos diversos na constituição das cidades contemporâneas, desde os movimentos de transição de uma sociedade rural para a urbana, a divisão territorial do trabalho e a constituição das classes sociais contemporâneas, as simbologias e o imaginário criado sob a corpulência foi utilizado como justificativa para a separação das classes sociais e o controle do corpo feminino, se tornando essencial para a compreensão das dinâmicas sociais que encontramos na sociedade contemporânea.

A constituição do estigma sobre a corpulência se tornou central a (re) produção das formas de controle do próprio corpo desenvolvidas dentro do modo de produção capitalista, atuando principalmente através da constituição de uma indústria da saúde que lucra com a patologização e medicalização dos corpos gordos, a grande mídia e a venda de um corpo irreal, a reprodução dos estigmas da corpulência através das relações sociais..

As lógicas neoliberais que visam a homogeneização da produção do espaço atuam no corpo-escala produzindo ideais hegemônicos sobre o próprio corpo, especializado através da segmentação dos espaços que estes corpos podem acessar na cidade. Como foi exposto quanto aos corpos gordos, a segmentação dos espaços de consumo e a criação de espaços destinados, exclusivamente, a corpos gordos evidenciam elementos de

diferenciação socioespacial presente na corpo-escala gorda, reforçadas pelas lógicas fragmentárias.

Desta forma, a mobilidade dos corpos gordos se torna elemento essencial para a compreensão destas dinâmicas, compreendendo a mobilidade enquanto um emaranhado de movimento físico em conjunto com significados sociais, a mobilidade no contexto fragmentário se torna elemento essencial para a compreensão e a (não) efetivação do direito a cidade destas cidadinas. A análise de suas práticas espaciais cotidianas de mobilidade, formadoras de seu cotidiano urbano, revelam dois elementos principais: 1. Uma construção estrutural dos modais de transporte coletivo que visa excluir os corpos gordos, apesar de mitigada pela constituição das leis de acesso à pessoas com mobilidade reduzida, o espaço físico disponível nos modais de transporte coletivo reproduz uma hierarquia dos corpos e dita, principalmente, para quem aquela cidade está sendo construída e reproduzida; 2. Os enfrentamentos com o espaço físico se confundem com os enfrentamentos causados pelos outros passageiros, que costumam culpar os corpos gordos pelos problemas estruturais da mobilidade, como também julgam, ridicularizam e violentam estes corpos no transporte coletivo, deixando claro que não deveriam estar lá.

Esta percepção sobre os corpos gordos é advinda da construção dos estigmas sobre a corpulência, onde multiplicidades de significados sociais negativos são associados a corporeidade destas cidadinas que, ao sofrerem com as dificuldades de acessibilidade e os problemas estruturais, acabam por reforçar os estigmas da corpulência aos olhos dos outros passageiros, formando uma relação dialética onde a indisponibilidade de espaço e acessibilidade para estes corpos é causada pela constituição de uma sociedade que os estigmatiza, e a necessidade de usar transporte coletivo para o trabalho obriga que estas cidadinas usem o transporte coletivo da mesma forma, onde ao passar por dificuldades acabam por reproduzir as relações sociais que as estigmatizam.

Assim, as mobilidades cotidianas destas cidadinas são formadas a partir das possibilidades de realização destes percursos urbanos, como os enfrentamentos que elas sofrem ao realizar seus movimentos cotidianos. Suas mobilidades cotidianas são construídas através do condicionamento de suas mobilidades pelas dificuldades de acessibilidade, como também a retirada de autonomia sobre a escolha dos modais de transporte coletivo e os caminhos que tomam pela cidade, gerando percursos urbanos que visam fugir ao máximo das dificuldades e possíveis enfrentamentos realizados.

Desta forma, o conceito de Mobilidade Inexposta se torna importante para a classificação destas cidadinas, pois não se trata de um completo cerceamento da

mobilidade, mas sim de um condicionamento da mobilidade das mesmas, a fim de reproduzir os estigmas da corpulência, que são amplamente reforçados pelo processo de fragmentação socioespacial expresso pela priorização da solução individual de transporte na figura do carro particular e a priorização de um modelo rodoviarista excludente.

Como visto nos percursos, a possibilidade de realizar os percursos urbanos via automóvel particular se apresenta como um alívio para as violências sofridas no uso do transporte coletivo. Porém, também precisamos apontar que estas mobilidades não são construídas somente a partir das violências e cerceamentos sofridos.

Estas mulheres gordas que passaram por processos de desestigmatização da sua própria corporeidade reivindicam espaço no transporte coletivo, reivindicam seus direitos a acessibilidade e de acesso à cidade, o fato de ocuparem o espaço, se moverem através do uso de transporte coletivo e, principalmente, manterem uma visão crítica e positiva sobre sua própria corporeidade vão na contramão da estigmatização sofrida no uso do transporte, se caracterizando enquanto uma resistência a estes movimentos estigmatizados.

Ademais, é importante apontar que a construção deste trabalho se firmou enquanto um desafio em todas as suas etapas, desde o levantamento bibliográfico escasso sobre a corporeidade gorda, as dificuldades encontradas na realização dos procedimentos metodológicos e ao navegar os assuntos relacionados a corporeidade gorda, que podem ser extremamente sensíveis para as (os) sujeitas (os), até os problemas encontrados na realização dos percursos acompanhados.

Dessa forma, apontamos que este trabalho possuiu lacunas, assuntos e temas que, por decisão nossa, decidimos não tratar, reconhecendo uma limitação não somente de tempo de desenvolvimento de pesquisa, mas os limites do próprio pesquisador. Porém, esperamos que este trabalho tenha pelo menos uma função, gerar curiosidade sobre o tema, levantar questões ainda pouco exploradas para a Geografia e, mesmo que um pouco, contribuir para um pensamento crítico sobre a corporeidade gorda.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABATE, Alexandre Antonio. Fragmentação Socioespacial em cidades médias: uma leitura através do consumo e da policentralidade. **Terra Livre**, v. 1, p. 398 – 439, 2022

ABESO. **Diretrizes Brasileiras de Obesidade**, ed. 4, 2016

_____. Ozempic: Entidades médicas alertam sobre o uso de remédio de diabete para emagrecer. Disponível em: <https://abeso.org.br/ozempic-entidades-medicas-alertam-sobre-uso-de-remedio-de-diabete-para-emagrecer/>

ÁGUILA, Cornelio, SICILIA, Álvaro, SEGOVIA, Lidia. El ideal de cuerpo delgado y la formación del sujeito neoliberal: um estudo de caso. **Movimento – Revista de educação física da UFRGS**, v. 26, p. 1 – 24, 2020

AIRES, Aliana. **De GORDA a PLUS SIZE: A moda de tamanho grande**. Estação das Letras e Cores, 2019

APOLO, Aínda Patrícia. **Análise da Mobilidade de Pessoas com Deficiência**: estudo de caso. Dissertação (Mestrado em Engenharia). Departamento de Engenharia Civil. Instituto Superior de Engenharia de Lisboa, Lisboa, 2010

BALBIM, Renato. Mobilidade: Uma Abordagem Sistêmica. In: BALBIM, Renato, KRAUSE, Cleandro, LINKE, Clarisse Cunha. (org.). **Cidade e Movimento: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano**. IPEA, p. 23 – 43, 2016

BASTAZINI, Rafael. **Fragmentação e Mobilidade Socioespaciais em Campo Grande/MS e Dourados/MS**. Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós Graduação em Geografia. Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho”, Presidente Prudente/SP, 2022

BERTH, Joice. **Se a Cidade Fosse Nossa**: racismos, falocentrismos e opressões na cidade. Paz e Terra, 2023

BITETI, Mariane de Oliveira, GRANDI, Matheus da Silveira. O Corpo-Escala e as Estratégias Espaciais do Margear: Proposições Preliminares. **Espaço e Cultura**, n. 51, p. 71 – 98, 2022

BRASIL, **Vigitel Brasil 2021**: Vigilância de fatores de risco e proteção para doenças crônicas por inquérito telefônico. Ministério da Saúde, 2021.

BRAZIEL, Jana Evans, LEBESCO, Kathleen. **Bodies out of bounds: fatness and transgression**. Routledge, 2001

BRENNER, Neil. The Limits to Scale? Methodological reflections on scalar structuration. **Progress in Human Geography**, v. 25, n. 4, p. 591 – 614, 2001

_____. **Espaços da Urbanização**: o urbano a partir da teoria crítica. Letra Capital, 2018

BREWIS, Alexandra A. *et al.* Body Norms and Fat Stigma in Global Perspective. **Chicago Journals**, v. 52, n. 2, p. 269 – 276, 2011

- BREWIS, Alexandra A. WUTICH, Amber. Explicit Versus Implicit Fat-Stigma. **American Journal of Human Biology**, n. 24, p. 332 – 338, 2012
- BITTONI, Dulcililia Schroeder. Revistas Femininas: ainda somos as mesmas, como nossas mães. **Revista Comunicare**, n. 1, v. 14, p. 36 – 45, 2014
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. Diferenciação Socioespacial. **Cidades**, v. 4, n. 6, p. 45 – 60, 2011
- CATELAN, Márcio Jose Verissimo, JESUS, Patricia Maria de. Fragmentos e Rupturas da Mobilidade na Cidade Média e na Metrópole. In: MELAZZO, Everaldo Santos. (org.). **Entre a Casa e a Cidade: Múltiplas escalas geográficas e fragmentação socioespacial**. INÉDITO
- CRESWELL, Tim. Mobilities I: Catching Up. **Progress In Human Geography**. v. 34, n. 4, p. 550 – 558, 2010
- _____. Mobilities II: Still. **Progress In Human Geography**. v. 36, n. 4, p. 645 – 653, 2011
- _____. Seis Temas na Produção das Mobilidades. In: CARMO, Renato Miguel Do, SIMÕES, José Alberto. (org.). **A Produção das Mobilidades: Redes, Espacialidades e Trajectos**. Imprensa de Ciências Sociais, Lisboa, p. 25 – 37
- CRUZ, Tais Souza da. **Pimentas na Periferia Metropolitana**: Reflexões acerca do estigma territorial e de suas contradições. TCC (Bacharel em Geografia), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Presidente Prudente, p. 104, 2022
- COOPER, Charlotte. **Fat Activism: A radical social movement**. Hammer on Press, 2016
- COSTA, João Vitor. Eduardo Paes perde 30 quilos com Ozempic e quer distribuir medicamento: ‘O Rio de Janeiro não vai ter mais gordinho’. **Jornal Extra**, disponível em: <https://extra.globo.com/politica/jurema/noticia/2024/10/eduardo-paes-perde-30-quilos-com-ozempic-e-quer-distribuir-medicamento-o-rio-nao-vai-ter-mais-gordinho.ghtml>
- DAL POZZO, Fragmentação Socioespacial em Cidades Médias de Porte Médio. **Revista da ANPEGE**, v. 8, n. 9, p. 29 – 46, 2017
- FARRELL, Amy Erdman. **Fat Shame**: Stigma and the Fat Body in American Culture. New York University Press, 2011.
- _____. Connecting Gender and Fat: Feminism, Intersectionality and Stigma. In: _____. (Org.) **The Contemporary Reader of Gender and Fat Studies**, Routledge, p. 3 – 17, 2023
- FILHO, Nivaldo. **Índice de qualidade da mobilidade urbana a pé para pessoas idosas (IQMUI)**. Tese (Doutorado em Engenharia Civil). Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana. Universidade Federal de São Carlos. São Carlos, 2016

FONTANIVE, Stéfani. Número de cirurgias plásticas cresce a cada ano e suscita debates sobre a autoimagem na sociedade de consumo. **UFRGS – Jornal da Universidade**, 2023

FRIEDMAN, May, RINALDI, Jen (org.). **Thickening Fat: Fat bodies, interseccionality and social justice**. Routledge, 2019

GATENS, Moira. Towards a Feminist Philosophy of the Body. *In*: CAINE, Barbara, GROZS, Elizabeth, LEPERVANCHE, Maria (Org.). **Crossing Boundaries: feminisms and critiques of knowledges**, Allen & Unwin, p. 59 – 70, 1988

GRANDI, Matheus da Silveira. **A construção Escalar da ação do movimento dos Sem – Teto**. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015

_____. As contribuições de Dadidovich e Bahiana ao debate das escalas geográficas no Brasil. **GEOUSP**, V. 18, 2014

GROZS, Elizabeth. Bodies-Cities. *In*: _____. **Space, time and perversion: Essays on the politics of bodies**. Routledge., p. 241 -253. 1995

_____. **Sexual Subversions: three french feminists**. Allen & Unwin, 1989

GÓES, Eda Maria, *et al.* Entrevistas com cidadãos: perspectivas para a análise das práticas espaciais sob a lógica fragmentária. *In*: GÓES, Eda Maria, MELAZZO, Everaldo Santos (org.). **Metodologia de Pesquisa em Estudos Urbanos: Procedimentos, instrumentos e operacionalização**. Editora Consequência, p. 71 – 123, 2022

GOFFMANN, Erving. **Estigma: Notas sobre a Manipulação da Identidade Deteriorada**. LTC, 1988

GORZ, Andre. A Ideologia Social do Carro. *In*: _____. **Ecológia**, Clave Intelectual, p. 39 – 46, 2012

GUTIERREZ, Andrea. Direito à Mobilidade. Direitos e Mobilidade. *In*: PIRES, Antonio Cecílio Moreira, PIRES, Lilian Regina. (org.). **Mobilidade Urbana: desafios e sustentabilidade**. Ponto e Linha, São Paulo, p. 41 – 59, 2016

HARRISON, Da'Shaun L. **Belly of the Beast: The politics of Anti-Fatness as Anti-Blackness**. North Atlantic Books, 2021

HEROD, Andrew. **Scale**. New York Routledge, 2011

HUGOLINO, Nathália. A Gordofobia no Modelo Fast Fashion Brasileiro. **Anais da Pesquisa Gorda: ativismo, estudo e arte**, 2022

HOFF, Tânia Márcia Cezar. Entrelaçamentos: Moda plus size e biopolíticas do consumo para o corpo gordo. **dObras**, n. 33, p. 56 – 74, 2021

IBGE. **Censo Brasileiro de 2022**. Rio de Janeiro, IBGE, 2022.

JESUS, Patricia Maria, CATELAN, Márcio José, CALIXTO, Maria Jose Martinelli. Percursos acompanhados casa – trabalho – casa. Perspectivas e construção metodológica. In: GÓES, Eda Maria, MELAZZO, Everaldo Santos (org.). **Metodologia de Pesquisa em Estudos Urbanos: Procedimentos, instrumentos e operacionalização**. Editora Consequência, p. 149 – 173, 2022

JIRÓN, Paola. Mobile Borders In Urban Daily Mobility Practices in Santiago de Chile. **International Political Sociology**, v. 4, p. 66 – 79, 2010

JIRÓN, Paola, GÓMEZ, Javiera. Interdependencia, cuidado y género desde las estratégias de movilidad em la ciudad de Santiago. **Tempo Social**, v.30, n. 2, p. 55 – 72, 2018

JIMENEZ-JIMENEZ, Maria Luísa. **Lute Como Uma Gorda: Gordofobia, resistências e ativismos**. Tese (Doutorado em Estudos de Cultura Contemporânea) Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Mediações Culturais, Universidade Federal do Mato Grosso, Cuiabá, 2020

_____. Gordofobia na Moda Plus Size. **Signos do Consumo**, v13, n. 1, p. 171 - 189, 2021

KAUFMANN, Vincent, BERGMAN, Manfred Masx, JOYE, Dominique. Motility: Mobility as capital. **International Journal of Urban and Regional Research**, v. 28, n. 4, p. 745 – 756, 2004

LE BRETON, David. **Sociologia do Corpo**, Editora Vozes, Petrópolis, 2012

LEFEBVRE, Henri. **The production of Space**, Blackwell, Oxford, 1991.

_____. **O Direito a Cidade**. Centauro, 1991.

_____. **A Revolução Urbana**. UFMG, 1970

LEGROUX, Jean. A Triplicidade do Espaço e das Práticas Cotidianas de Mobilidade Para o Estudo da Fragmentação Socioespacial. **GEOgraphia**, n. 23, v. 51, 2021

_____. A Lógica Urbana Fragmentária: Delimitar o conceito de Fragmentação Socioespacial. **Caminhos de Geografia**, v. 22, n. 81, p. 235 – 248, 2021

LONGHURST, Robyn. (Dis) embodied geographies. **Prog. Human Geography**, n. 21, v. 4, p. 486 – 501, 1997

LULLE, Thierry, DI VIRGILLIO, María Mercedes. Mirar La Vida Urbana Desde El Caleidoscopio de las movilidades. **Revista INVI**, v. 36, n. 102, p. 1 – 19, 2021

LUPTON, Deborah. **Fat**. Routledge, 2013

MAIA, Suzana. Branquitude, classe, gênero e política: engendrando o corpo neoliberal. **Confluente**, v. 13, n. 1, p. 56 – 76, 2021

_____. Neoliberalismo global, capitalismo racial e organização política de mulheres numa comunidade pesqueira quilombola do Recôncavo da Bahia. **Latin American Research Review**, v. 52, n. 2, p. 1 – 14, 2021

- MELO, Renata da Silva. Fios de uma costura urbana: Refazendo caminhos de um trabalho entre a casa e a rua. **Cadernos de Arte e Antropologia**, v. 10, n. 2, p. 114 – 124, 2021
- MORCUENDE, Alejandro. Por Trás das Origens da Fragmentação Socioespacial. **Mercator**, v. 20, 2021
- MIRALLES – GUASCH, Carme. **Transporte y accesibilidad**. Ariel, Barcelona, 2005
- NATH, Rekha. The Injustice of Fat Stigma. **Bioethics**, p. 1 – 14, 2019
- NEVES, Alden dos Santos, MENDONÇA, André Luis de Oliveira. Alteração na Identidade social do Obeso: do estigma ao *fat pride*, **Revista Demetria**, v. 9, n. 3, p. 619 – 631, 2014
- NUNES, Diego Miranda. **Ciberespaço e espacialidades dos corpos gordos de homens gays no contexto de Florianópolis – SC**. Tese (Doutorado em Geografia) Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria, Rio Grande do Sul, 2024
- _____. Geografia dos corpos gordos. **Revista Latino – Americana de Geografia e Gênero**, v. 15, n. 1, p. 132 – 151, 2024
- OLMEDO, Erandi Paula Barroso. **Acessibilidad y Exclusion Social em la Periferia Pobre de la Ciudad De México**. La movilidad cotidiana em los pueblos conurbados de Milpa Alta. Tese (Doutorado em Arquitetura). Universidad Nacional Autonoma de México. 2016
- OLIVER, Eric. **Fat Politics: The Real Story Behind America's Obesity Epidemic**. Oxford University Press, 2006
- ORBACH, Susie. **Fat is a feminist issue**. Arrow, 1998
- OZEMPIC, Injetável, Responsável Técnico Luciene M. H. Fernandes, Dinamarca, **Nova Nordisk A/S**, 2020, 1 bula de remédio, 14 p.
- PAIM, Mariana Bastos, KOVALESKI, Douglas Francisco. Análise das Diretrizes Brasileiras de Obesidade: Patologização do corpo gordo, abordagem focada na perda de peso e gordofobia, **Saúde Soc.**, v. 29, n. 1, p. 1 – 12, 2020
- PEREIRA, Marina. A Mobilidade a Pé das Mulheres em São Paulo: a perspectiva de gênero no planejamento urbano. **Anais do XII SIU**, 2020
- PERES, Luís Sérgio. Corporeidade e Sua Relação com a Educação Física: Um breve resgate histórico para entendimento. **Caderno de Educação Física**, v. 8, n. 15, p. 53 – 61, 2009
- PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, LESSA, Simone Narciso. O Processo de Planejamento e Desenvolvimento do Transporte Rodoviário no Brasil. **Caminhos de Geografia**, v. 12, n. 40, p. 26 – 45, 2011
- PILGER, Caroline Roveda, ROSÁRIO, Nísia Martins do. Elas saíram do armário, e agora? Interseccionalidade e lugar de fala na configuração das mulheres gordas pela revista feminina donna. **Anais da Pesquisa Gorda: ativismo, estudo e arte**. 2022

- POULAIN, Jean-Pierre. **Sociologia da Obesidade**, Senac, 2009
- PORFÍRIO, Mariana Silva, SOUSA, Ana Maria. Mobilidade Urbana como Direito de Inclusão das Pessoas com Deficiência. **Revista Jurídica Cesumar**, v. 20, n. 2, p. 263 – 279, 2020
- REDSPLAY. **Loja Ashua Curve Size Shopping Anália Franco em São Paulo**. Disponível em: <https://redsplay.com.br/portfolio/premium-retail/loja-ashua-curve-size-shopping-analia-franco-em-sao-paulo/>
- RIZZON, Renata Cristina. **A Condição Periférica e a Construção do Estigma Territorial em Cidade Tiradentes, São Paulo – SP**. TCC (Bacharel em Geografia). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Presidente Prudente, p. 94, 2022
- ROLNIK, Raquel. **São Paulo: O Planejamento da Desigualdade**, Fósforo Editora, 2022
- SALGUEIRO, T. B. **Lisboa, Periferias e Centralidades**. Editora Celta, 2001
- SANT’ANNA, Denise Bernuzzi. **Gordos, Magros e Obesos: uma história do peso no Brasil**. Estação Liberdade, 2016
- SANTOS, Milton. **Metrópole Corporativa Fragmentada: O caso de São Paulo**. Edusp, 1990.
- SANTOS, Vitória Candelone Polinia dos. **O Corpo Feminino como Gerador de Lucro: Pressão Estética e o Mercado Brasileiro de Cirurgias Plásticas**. Monografia (Bacharel em Ciências Econômicas). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2021.
- SANTOS, Felipe Cesar Augusto Silgueiro dos. **Andar na Cidade: A condição socioespacial da vida urbana em Ribeirão Preto/SP**. Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista “Julio de Mesquita Filho”, Presidente Prudente, 2024
- SANTOS, Felipe Cesar Augusto Silgueiro dos, SILVA, Gustavo Santana da. Mobilidade Cotidiana e Corpos Gordos: reflexão a partir das lógicas fragmentárias. **Revista GeoUECE**, v. 13, n. 24, p. 24 – 41, 2024
- SÃO PAULO. São Paulo supera a marca de 2 milhões de idosos, aponta estudo da Prefeitura. **Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento**, 2024. Disponível em: <https://capital.sp.gov.br/web/licenciamento/w/noticias/363912>
- SÃO PAULO. **Banco de dados de Passageiros Transportados 2023**, SPTrans, São Paulo, 2023
- SÃO PAULO. **Manual dos Padrões Técnicos de Veículos**. SPTrans, São Paulo, 2021
- SERVILHA, Mateus de Moraes. Espaço, Estigma e Sujeiro: Reflexões na Produção de uma Geografia Social Crítica. **Revista da ANPEGE**, n. 26, v. 15, p. 36 – 66, 2019
- SEADE DEMOGRAFIA. **População total de São Paulo 2021**, SEADE, São Paulo, 2021

SILVA, Ricardo Barbosa. Mobilidade Precária na Metrópole de São Paulo. **Caderno de Geografia**, v. 32, n. 68, p. 289 – 323, 2022

SILVA, Joseli Maria, ORNAT, Marcio Jose, JUNIOR, Alides Baptista Chimin. O Legado de Henri Lefebvre para a Constituição de uma Geografia Corporificada. **Caderno Prudentino de Geografia**, v. 3, n. 41, p. 63 - 77, 2019

STRINGS, Sabrina. **Fearing the Black Body**: The Racial Origins of Fat Phobia. New York University Press. 2019

SMALLEY, Claudio. Práticas Espaciais. **GEOgraphia**, v. 26, n. 56, p. 1 – 7, 2024

SMITH, Neil. **Desenvolvimento Desigual**: natureza, capital e a produção do espaço. Bertrand Brasil, Rio de Janeiro, 1988

_____. Geography, Difference and the Politics of Scale. *In*: DOHERTY, Joe, GRAHAM, Elspeth, MALEK, Mo (Org.). **Postmodernismo and the Social Sciences**. Palgrave Macmillan, p. 57 – 79, 1992

_____. Contornos de uma política espacializada: veículos dos sem – teto e a produção da escala geográfica. *In*: ARANTES, Antonio (Org.). **O Espaço da Diferença**. Papyrus Editora, p. 132 – 175, 2000

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Capitalismo e Urbanização**. Editora Contexto. 1988.

_____. Fragmentação, Fragmentações. **Anais do XVI SIMPURB**, 2019

_____. Fragmentação Socioespacial e Consumo na Periferia de São Paulo. **Tlalli**, n. 8, p. 56 – 85, 2022

_____. As Entrevistas. *In*: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão, SPOSITO, Eliseu Savério (org.). **A construção de uma pesquisa em ciências humanas**. Editora Consequência, p. 295 – 303, 2022

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão, *et al.* Fragmentação Socioespacial e urbanização brasileira: Escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos. **Anais do X ENANPUR**, 2023.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão, GÓES, Eda Maria. **Espaços Fechados e Cidades**: Insegurança Urbana e Fragmentação Socioespacial. Editora Unesp, Presidente Prudente, 2013

SPOSITO, Eliseu Savério, SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Fragmentação Socioespacial. **Mercator**, v. 19, 2020

SOTO – VILLAGRÁN, Paula. Patriarcado y orden urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género em la ciudad. **Revista Venezolana de estudios de la mujer**, v. 19, n. 42, p. 199 – 214, 2014

STEFANI, Celia Regina. **O Sistema Ferroviário Paulista**: Um estudo sobre a evolução do transporte de passageiros sobre trilhos. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007

TEIXEIRA, Vanessa Moura de Lacerda, SMALLEY, Claudio, SILVA, Cleiton Ferreira. Divisão Social do Espaço e Fragmentação Socioespacial. **Mercator**, v. 21, p. 1 – 14, 2022

TURRA NETO, Nécio. Corpo e espaço: algumas considerações. **Caderno Prudentino de Geografia**, v. 3, n. 41, p. 02 -08, 2019

VIGARELLO, Georges. **As Metamorfoses do Gordo**: História da Obesidade. Editora Vozes, 2012

VILLAÇA, Flavio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. Studio Nobel, 2001

ZOBOLI, Fábio, SILVA, Renato Izidoro da, NUNES, Camilla da Cunha. O Corpo no contexto neoliberal: a moeda corpo. **Anais V Congresso Sulbrasileiro de Ciências do Esporte**, 2010

WEINSTEIN, Rebeca Jane, CHO, Margaret (org.). **Fat Sex: The Naked Truth**. Create Space Independent Publishing Platform, 2015

WOLF, Naomi. **O Mito da Beleza**: Como as imagens de beleza são usadas contra as mulheres. Rosa dos Tempos, 2018.