

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ABC  
BACHARELADO EM PLANEJAMENTO TERRITORIAL

NELSON DE JESUS FERREIRA

**AS CENTRALIDADES DA METRÓPOLE PAULISTA NA  
MOBILIDADE DOS JOVENS PERIFÉRICOS:  
AFASTAMENTOS, ATRAÇÕES E USOS**

São Bernardo do Campo, SP  
2023

NELSON DE JESUS FERREIRA

**AS CENTRALIDADES DA METRÓPOLE PAULISTA NA  
MOBILIDADE DOS JOVENS PERIFÉRICOS:  
AFASTAMENTOS, ATRAÇÕES E USOS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado  
para obtenção de grau no Bacharelado em  
Planejamento Territorial da Universidade  
Federal do ABC.

Orientadora: Profa. Dra. Patricia Maria de  
Jesus

São Bernardo do Campo, SP  
2023

## **AGRADECIMENTOS**

Aos meus pais, minha irmã, minhas amadas avós e minha querida madrinha, obrigado por me lembrarem que, ao fim do dia, há sempre um motivo para lutar pela beleza de viver. Aos meus queridos tios e tias, primos e primas, que me acompanharam nesses anos de formação. Aos amigos, queridos, pela sempre aprazível discussão sobre as dores existenciais e sobre os futuros possíveis. À Profª Drª Patrícia Maria, minha orientadora, mas também amiga, pela paciência e compreensão, pelo companheirismo e pela troca. Aos professores do Bacharelado em Planejamento Territorial, pela extrema competência. À UFABC, pela minha formação. Ao Profº Drº Ricardo Barbosa, meu primeiro orientador, cujo o tema da mobilidade me introduziu e me fez cativar com seu belo trabalho. Ao Instituto das Cidades e a possibilidade de ter sido seu primeiro bolsista de Iniciação Científica. Ao grupo Rede Mobilidade e os debates sempre proveitosos. Ao grupo Natureza do Espaço, da obra do Milton Santos, onde passei tardes felizes. Ao Temático FragUrb, com a coordenação da Profª Drª Maria Encarnação Sposito, por me acolherem e por me confiarem uma pesquisa dentro deste grande trabalho tão admirado por mim. Ao CNPq pelas bolsas que obtive e à FAPESP pela bolsa que usufrui parcialmente.

Por fim, a vida, como tal, não é um processo individualizante, grande parte do que fazemos e somos devemos aos outros, mais do que a nós mesmos. Por ora, os outros são vocês. Obrigado!

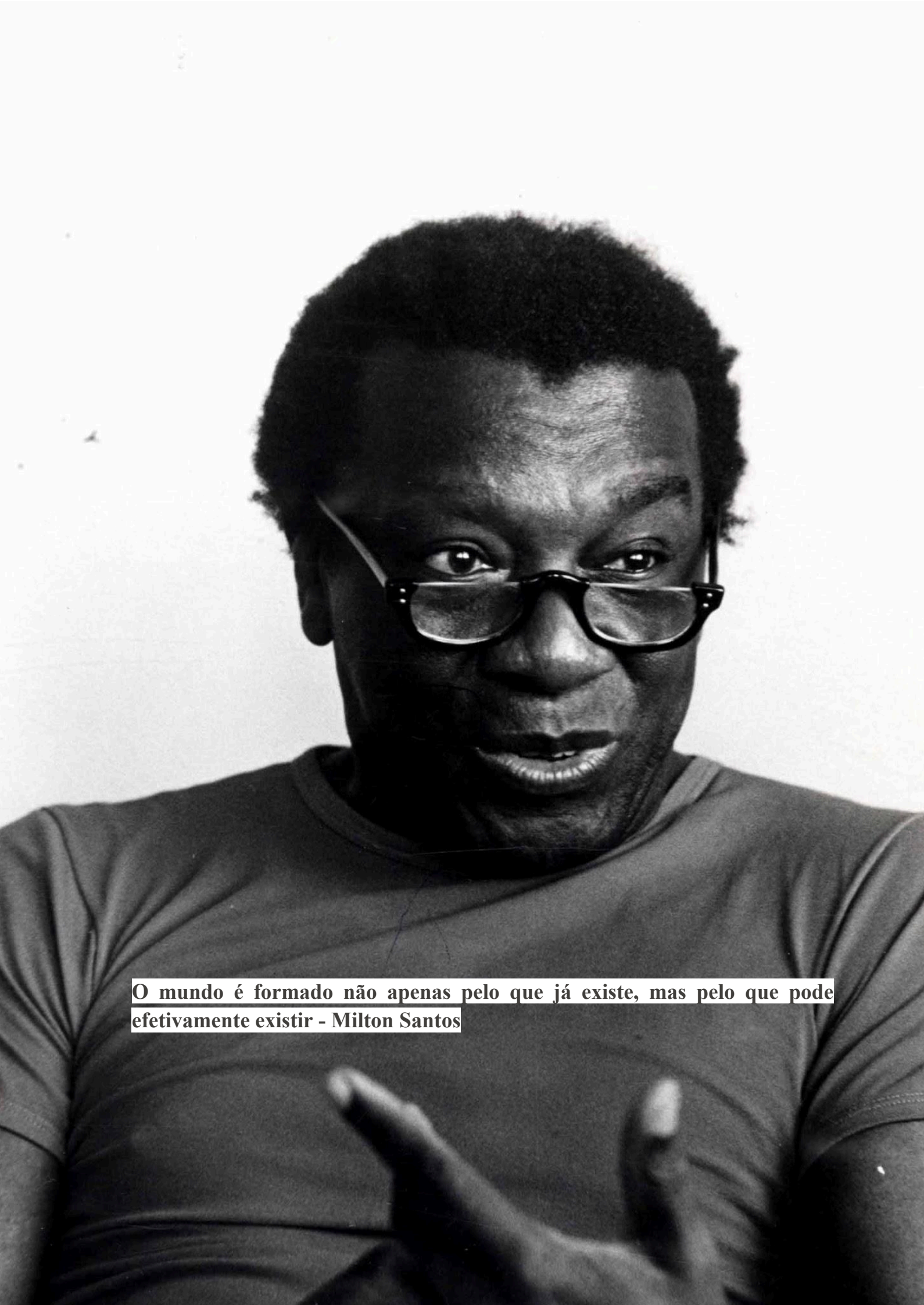
*Um belo dia vou lhe telefonar, pra lhe dizer que aquele sonho cresceu.  
No ar que eu respiro eu sinto prazer, de ser quem eu sou, de estar onde estou.*





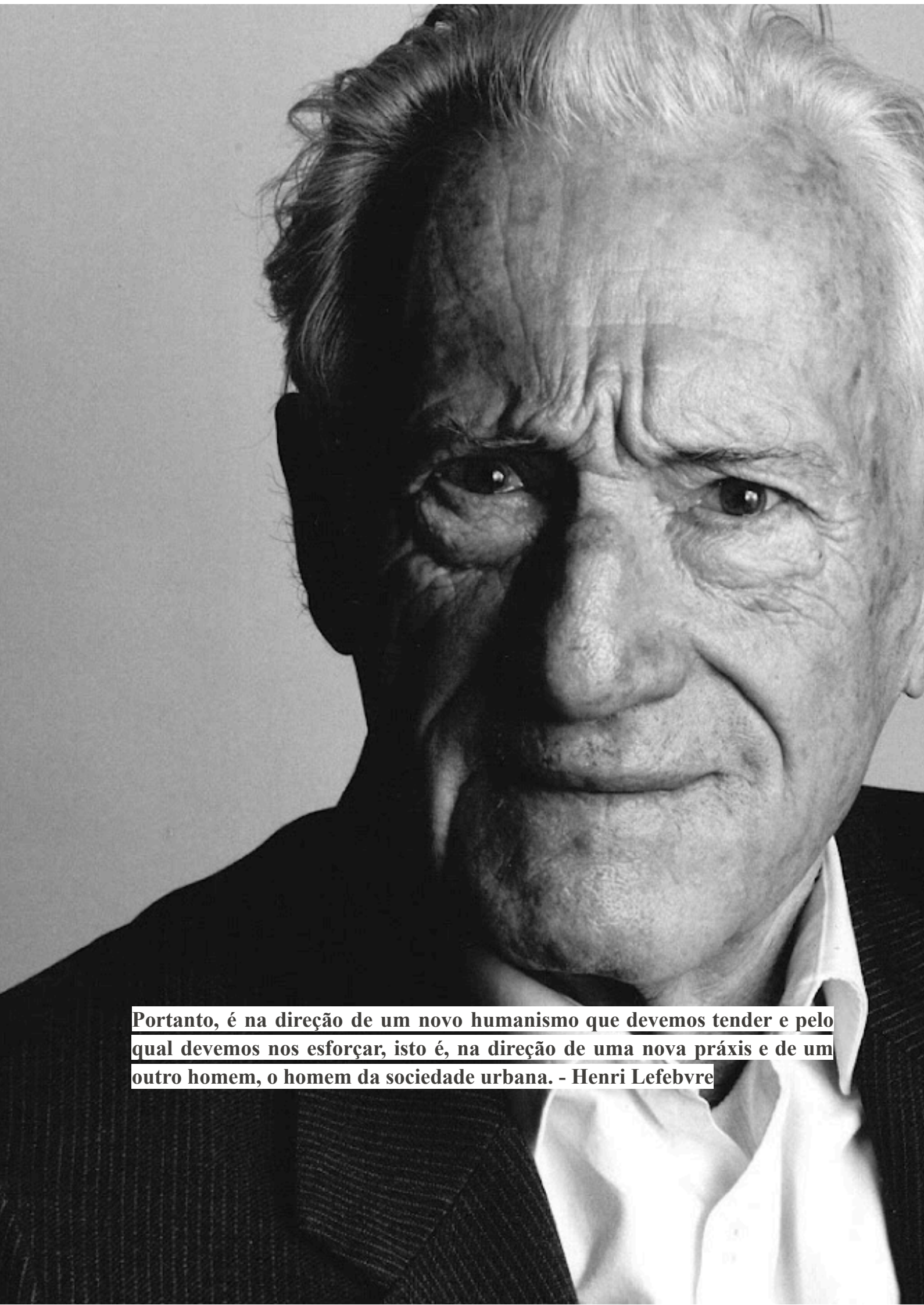
Quando tivermos reduzido o máximo possível as servidões inúteis, evitado as desgraças desnecessárias, restará sempre, para manter viva as virtudes heróicas do homem, a longa série de males verdadeiros: a morte, a velhice, as doenças incuráveis, o amor não partilhado, a amizade rejeitada ou traída, a mediocridade de uma vida menos vasta do que nossos projetos e mais enevoadas que nossos sonhos. Enfim, todas as desventuras causadas pela divina natureza das coisas.

- Memórias de Adriano, por Marguerite Yourcenar



O mundo é formado não apenas pelo que já existe, mas pelo que pode efetivamente existir - Milton Santos





**Portanto, é na direção de um novo humanismo que devemos tender e pelo qual devemos nos esforçar, isto é, na direção de uma nova práxis e de um outro homem, o homem da sociedade urbana. - Henri Lefebvre**

## RESUMO

Este trabalho surge da investigação do cotidiano de jovens periféricos de São Paulo e como esses usam e praticam a cidade e, sobretudo, a cidade formal, no caso, a área do Quadrante Sudoeste da metrópole. A partir de uma metodologia que envolveu entrevistas sobre o cotidiano experienciado no território e as relações de mobilidade desses jovens e, a posteriori, observações de alguns espaços públicos centrais, foi possível notar uma gama de relações que se dão no espaço social da vida dos jovens quando se olha para a forma que usam e realizam suas práticas socioespaciais no território urbano contraditório. No limite, nota-se que a região de centralidade da metrópole é um espaço complexo em termos de usos, mas surge também como um afastamento socioespacial para aqueles jovens mais segregados. A centralidade é, neste sentido, atratora e dispersora dos movimentos cotidianos dos jovens das periferias. Ao mesmo tempo, ela atrai jovens, por meio de movimentos forçados e espontâneos, ao passo que serve também como local de reapropriação de práticas para alguns e, contudo, aparece também distante do imaginário urbano para outros. Daí "afastamentos, atrações e usos" no título desse trabalho, para explicar a complexidade dos movimentos juvenis em relação à essa área da cidade..

Palavras-chave: Cotidiano; Juventude; Mobilidade; Centralidade; São Paulo.

## **ABSTRACT**

This text arises from the investigation of young people's daily life from São Paulo's peripheries and how they use and practice the city and, above all, the formal city, in this case the Southwest Quadrant in the metropolitan area. Based on a methodology that involved interviews about the daily life experienced on the territory and the mobility relationships of these young people and, in addition, some central public space observations, it was possible to notice a range of relationships that take place in the social space of their lives when looking at the way they use and carry out their socio-spatial practices into contradictory urban territory. With that, it is noted that the metropolis centrality is a complex space in terms of uses, but it also appears as a socio-spatial distance for those young people more segregated. Centrality is in this sense attracting and dispersing the young people's daily movements, especially those from the peripheries. At the same time, this place attracts young people, through forced and spontaneous movements, while it also serves as a place for re-appropriating practices for some others and, however, it still appears far from the urban imaginary for other ones. Hence "distances, attractions and uses " in the monograph title, to explain the complex young people's movements to this place in São Paulo.

Keywords: Daily life; Youth; Mobility; Centrality; São Paulo.

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b>	10
<b>2 PROBLEMÁTICA DA PESQUISA</b>	12
2.1 Os caminhos e trajetos para a definição do objeto de análise: por que o cotidiano?	12
2.2. O cenário da pesquisa: os lugares, as práticas, os sujeitos	20
2.3. Situação-problema e hipóteses	24
2.4. Dilemas conceituais e teóricos	27
<b>3 DESENVOLVIMENTO TEÓRICO: AS MOBILIDADES DOS JOVENS NA METRÓPOLE DESIGUAL</b>	29
3.1. O processo de segregação socioespacial na metrópole de São Paulo	29
3.2. A mobilidade cotidiana desigualmente concebida na metrópole	42
3.3. Jovens e suas periferias: o sujeito no cotidiano do território e o cotidiano do território no sujeito	49
<b>4 METODOLOGIAS</b>	56
4.1. O que você me diz: entrevistas com jovens das periferias urbanas paulistas	56
4.2. Caminhos do olhar: as observações nos espaços públicos centrais	58
<b>5 RESULTADOS</b>	60
5.1. Entrevistas: mobilidades cotidianas dos jovens periféricos	60
5.2. Observações nos espaços públicos centrais: usos e apropriações	64
<b>6 DISCUSSÕES</b>	74
<b>CONCLUSÕES</b>	82
<b>REFERÊNCIAS</b>	84

## 1 INTRODUÇÃO

Este trabalho é um acúmulo de pesquisas sobre centralidade urbana, mobilidade cotidiana, cotidiano e juventude, temas que foram se colocando na minha trajetória acadêmica. O título "**As centralidades da metrópole paulista na mobilidade dos jovens periféricos: afastamentos, atrações e usos**" se coloca diante da premissa de que, ao que parece, as principais centralidades da metrópole de São Paulo, localizadas dentro do chamado Quadrante Sudoeste, são localidades que atraem, mas também que segregam jovens periféricos. Essa área da metrópole, onde se plasmam as riquezas e as benesses urbanas em escala e acúmulo não presentes em outras áreas da região metropolitana e da cidade de São Paulo, aparece, então, como um auspício de que todos os fluxos e todas as coisas se movem em direção à ela. Embora haja de fato um papel da centralidade como região onde a produção da riqueza se dá e a concentração dela se mantém, esse mesmo atributo dispersa em alguma medida jovens que estão cativos às suas periferias urbanas.

Para dar conta dessa análise, parte-se da problematização do cotidiano vivido e experienciado no território, a partir da mobilidade enquanto movimento dos corpos sobre o espaço urbano para as práticas socioespaciais. Elencamos, portanto, três categorias: **os lugares, as práticas e os sujeitos**. Esse recorte dá o sentido do trabalho. No atributo "**lugar**" evidencia-se o chamado Quadrante Sudoeste como uma localidade espacial-temporalmente produzida com acúmulos de infraestruturas e recursos desiguais em relação a todos os outros lugares da metrópole. No atributo "**práticas**" evidenciamos a mobilidade desigualmente concebida na metrópole e como essa se relaciona a todas as outras práticas socioespaciais, pois é o movimento o pano de fundo da reprodução do cotidiano urbano. No atributo "**sujeitos**" trata-se dos jovens periféricos e da categoria juventude, e como experienciam o território desigual da metrópole a partir das suas vivências cotidianas.

Feito um resgate teórico dessas categorias, como parte da revisão bibliográfica, apresentamos duas outras metodologias utilizadas na pesquisa, as **entrevistas** e as **observações em espaços públicos** dentro da área do Quadrante Sudoeste. Realizamos dez entrevistas com jovens de 20 a 26 anos, todos moradores das periferias urbanas da metrópole (Cidade Tiradentes, Itaim Paulista, Jardim Jaqueline, Paraisópolis, Parelheiros, Grajaú, Brasilândia, Burgo Paulista, Vila Carrão e Ribeirão Pires) para **(1) compreender seus cotidianos e suas mobilidades e (2) entender suas relações com as áreas centrais da**

**metrópole.** Foram feitas três observações de campo em espaços públicos centrais amplamente usados por jovens, sendo eles **(1) Avenida Paulista; (2) Praça Roosevelt e (3) Centro Cultural São Paulo - CCSP.**

Os resultados das metodologias mais os aportes teóricos mobilizados nos levaram a considerar, parte integrante do título deste trabalho, "**afastamentos, atrações e usos**" em relação à área de centralidade da metrópole. **Afastamentos** pois há uma imobilidade de jovens periféricos em relação ao Quadrante Sudoeste, pois é uma área que escapa às suas realidades vividas e experienciadas nas periferias, onde possuem sociabilidades e usos destoantes daqueles praticados no centro. **Atrações** pois a centralidade é ao mesmo atratora de movimentos involuntários, pela sua concentração de empregos, e de movimentos voluntários, de reapropriações dos seus subespaços e de usos coletivos de espaços públicos de cultura e lazer por jovens das periferias. **Usos** pois alguns locais específicos da centralidade são espaços de pertencimento e coletividade, como aqueles que levantamos nos trabalhos de campo, e emergem como locais de expressão e de convívio com tribos e grupos urbanos. Evidenciamos, também, as desigualdades do locomover-se sendo um cidadão da periferia, as horas gastas no movimento cotidiano.

Evidencia-se, portanto, uma complexidade de movimento e não movimentos no cotidiano vivido destes jovens entrevistados, os entraves da mobilidade urbana. Denotamos, também, a centralidade principal da metrópole como um paradigma entre afastamento e atração de movimentos, reunidora e dispersora dos fluxos. Há, portanto, uma relativização do auspício de que toda a metrópole vai em direção à sua centralidade principal. Isso pode evidenciar, em alguma medida, que a relação estrita centro-periferia já não logra a complexidade de movimentos na metrópole no capitalismo técnico-científico, e que as periferias são lugares de identidade com determinadas práticas que não estão no centro.

O trabalho de organiza em sete seções. Essa, a primeira, de **Introdução**. Na segunda, nomeada **Problemática da pesquisa**, pontuam-se os caminhos para esse trabalho, onde apresento uma contextualização da minha formação e do papel da obra de Henri Lefebvre e Milton Santos na escolha pelo cotidiano enquanto objetivo de análise. Na terceira, de **Desenvolvimento teórico**, desenvolvo o aporte teórico das categorias que elencamos, trazendo contextos sobre o (1) Quadrante Sudoeste, (2) a mobilidade cotidiana desigual e (3) os sujeitos jovens no cotidiano do território. Na quarta, apresento as **Metodologias** e na quinta os **Resultados** delas. Na sexta seção, de **Discussão**, tratamos esses dados e na sétima, de **Conclusão**, apresentamos nossas considerações. Uma boa leitura!



## 2 PROBLEMÁTICA DA PESQUISA

Este capítulo versará sobre os caminhos que nortearam o objeto e as intenções da minha pesquisa. Para tanto, faço uma digressão de forma a situar de que lugar falo, das relações que estabeleci na minha formação acadêmica e na minha trajetória pessoal, das experiências vividas na pesquisa acadêmica, na universidade, nos lugares que frequentei, nos trajetos que fiz, enfim, das incursões cotidianas do meu próprio subjetivismo enquanto planejador territorial.

### 2.1 Os caminhos e trajetos para a definição do objeto de análise: por que o cotidiano?

Há de fato um ímpeto pessoal na concretização do objeto de estudo deste trabalho. Duarte (2002, p. 140) afirma que “*Uma pesquisa é sempre, de alguma forma, um relato de longa viagem empreendida por um sujeito cujo olhar vasculha lugares muitas vezes já visitados*”. Como todo pesquisador, enveredamos para aquilo que nos motiva, de modo que produzir um trabalho acadêmico nunca é uma atividade imparcial, do ponto de vista dos desejos e dos ensejos, daquilo que queremos demonstrar nos dados, na mobilização teórica, nas fundamentações, nos detalhes. Mas preciso justificar o motivo das minhas escolhas, e elas começam com a definição básica de Território.

Território foi uma categoria muito abstrata para mim no início da minha formação. Não entendia a diferença de forma anunciada, clara e objetiva deste e de “todo o restante”, me refiro às tantas categorias que a Geografia nos ofereceu, após os anos de consolidação dessa ciência, revigorada pós anos 1980 pela Geografia Crítica, tais quais: o espaço geográfico, paisagem, região, lugar, a natureza, o território. Essa percepção do conceito, de forma muito primária, foi se construindo quando li pela primeira vez o *Mito da Desterritorialização* do Professor Rogério Haesbaert, para a disciplina *Território e Sociedade*, no Bacharelado em Ciências e Humanidades.

Assumo: se Território já era uma categoria de análise geográfica muito dispersa nos meus entendimentos, o que esperar de *Desterritorialização*, ainda mais de um *Mito* dela? Rogério Haesbaert, a princípio, só me apresentou mais perguntas. Mas foi a partir de sua leitura que minha anunciação ao Planejamento Territorial se deu. É difícil, para um aluno de início da graduação estabelecer, ao meu ver, todos os nexos causais de sua obra, que de fato, é um primor no nosso campo. Por isso, já no trajeto final da minha formação, lancei-me ao

Haesbaert novamente, em uma releitura em busca da soma das partes, um todo completo, quebrar os silos e totalizar o totalizante - o território. O autor tem um trecho bastante diligente em sua obra *Territórios Alternativos* (2021) em que sintetiza o Território como sendo "*um produto de uma relação desigual de forças, envolvendo o domínio ou controle político-econômico do espaço e sua apropriação simbólica, ora conjugados e mutuamente reforçados, ora desconectados e contraditoriamente articulados*" (HAESBAERT, 2021, p. 121).

Esse trecho dá ao território uma conotação especial a mim, um sentido, a partir do acúmulo das leituras destes anos. E aqui busco trazer minha própria síntese. A definição que busco é: o Território é uma justaposição de dimensões naturais e humanas, que se sobrepõem e se constituem em relações conflitantes.

E, aprofundando, é a coexistência:

- (1) de uma dimensão concreta, material, da ordem do tangível - o sítio natural, a paisagem, na mais pura soma do trabalho do homem historicizado e acumulado e dos objetos naturais intocáveis e em mudança constante - as águas, os fundos de vale, os ciclos biológicos da matéria orgânica que se modifica no solo, os minerais na sua constante química e transformação;
- (2) de uma dimensão jurídica-política do poder, como define Pierre Bourdieu, as "formas simbólicas", - O Estado (o Estado-Capital), sua coerção, sua força, os agentes políticos, as forças sociais; Ao mesmo tempo, dos sistemas normativos/regulatórios, as leis, os regulamentos, os pactos;
- (3) de uma dimensão social e econômica, na qual os fluxos e fixos, os objetos e ações, dos sistemas de acumulação e reprodução se fazem e refazem, de diferentes maneiras em diferentes lugares e em diferentes períodos históricos, mas amalgamados no sistema global de acumulação, no sistema-mundo do capital, na relação local-global, onde se estabelecem desigualdades provenientes da apropriação contraditória do espaço;
- (4) e de uma dimensão de apropriação imaterial, que cria identidades e simbolismos, da cultura, da psique, dos sentidos, naquilo que a Geografia da Fenomenologia de Yi-Fu Tuan chama de "sentimentos espaciais", da ordem subjetiva dos indivíduos e de seus cotidianos vividos;

Essas dimensões que coloco dividem-se em diversas outras categorias, a despeito delas, podemos afirmar que conceituar território é, neste sentido, entender a combinação de uma série de variáveis que não estão isoladas e que, se analisadas separadamente, cai-se no empirismo, ou no funcionalismo ou em uma leitura a-histórica (SANTOS, 2012).

Como lido com isso, então? Pois - e aqui há uma mea culpa - em meu estudo concentro-me essencialmente no cotidiano vivido, no território experienciado, não nas leis, nos planos, nas formações geológicas ou nos orçamentos e intervenções e políticas públicas no território. Não é um trabalho de Planejamento Territorial? Devem perguntar-se. O que digo é que sim, mas com sua análise e objeto próprio, que não atravessará o campo do planejamento metódico, técnico e propositivo (apesar da sua importância não ser ignorada por mim).

Foi um desafio imensurável fazer uma pesquisa sobre cotidiano e práticas espaciais, pois há pouco disso no Planejamento Territorial e é um campo de estudo que flerta mais com a Geografia e a Sociologia. Tive que me arriscar em um oceano difícil e isolado, quase apartado de tudo aquilo que a graduação me apresentou. Uma opção de risco, mas com bons frutos. E por onde comecei? Talvez pelo mais difícil: Henri Lefebvre.

A leitura de Henri Lefebvre foi um marcador importantíssimo no avanço do que eu queria trabalhar dentro da temática do território. De fato, as leituras de *Direito à cidade*, *A reprodução das relações de produção*, *A produção do espaço* e *A revolução urbana* me levaram a considerar muitos aspectos para chegar ao objeto de estudo deste trabalho. Essas obras, que não são diretamente vinculadas ao campo disciplinar do Planejamento Territorial enquanto curso, mas que em alguma medida foram cruciais aos estudos da Geografia e do espaço, me causaram ânimo e foram meu ímpeto na construção de um trabalho sobre cotidiano e direito à cidade.

E aqui faço algo talvez arriscado: um paralelo, sem a profundidade teórica da ordem necessária, pois só isso vale uma outra pesquisa, dos conceitos de Lefebvre aplicados ao que podemos chamar de *campo do Planejamento Territorial*<sup>1</sup> e de como este autor deu a tantos nomes da Geografia e, a posteriori, do campo do Território, importantes contribuições para uma amplificação da ciência espacial, geográfica e territorial. Uma boa aproximação de Lefebvre na teoria espacial crítica e, por consequência, da teoria territorial, pode ser encontrada na tese de Galvanese (2018) "*Paradigmas do planejamento territorial em debate*:"

---

<sup>1</sup> Campo do Planejamento Territorial, numa análise bourdieusiana, como definem Klink et al (2016) se dá com a criação de uma ciência e de um profissional planejador.

*contribuições críticas a um campo científico emergente*", no item "As teorias críticas sobre a produção social do espaço dos anos 70".

São muitas as obras de Lefebvre que os geógrafos e sociólogos fizeram uso. Como argumentou José de Souza Martins, em sua obra *Henri Lefebvre e o retorno à dialética*, Lefebvre foi um dos primeiros a propor uma ciência do espaço (ainda que não o espaço geográfico, como categoria elevada a objeto da Geografia por Milton Santos) e a qualificá-lo com base na dialética (de tal forma que sua obra se materializa até hoje dentro da Geografia e da Sociologia como única) - daí meu furor em entendê-lo.

Neste primeiro momento tracei um diálogo e um paralelo entre Lefebvre, Rogério Haesbaert e Milton Santos, estes dois mais comuns no trajeto da formação dos planejadores territoriais da UFABC, buscando elucidar melhor meus caminhos com base naquilo que é o cerne básico da teoria territorial do curso de Planejamento.

E podemos começar com o sentido mais simples do território: o da apropriação. A apropriação é um conceito chave que aparece em *A Produção do Espaço* (2006) de Lefebvre. Haesbaert (2004, 2021) ao cunhar em sua teoria novos sentidos ao termo território logra dessa obra de Lefebvre ao dizer que a apropriação do território se dá, em última instância, no recorrente processo de produção desse território, a partir de seu uso simbólico e social. Essa leitura em Haesbaert associa-se com o que Lefebvre (2006, p. 9) define sobre o espaço:

O conceito de espaço reúne o mental e o cultural, o social e o histórico. Reconstituindo um processo complexo: descoberta (de espaços novos, desconhecidos, continentes ou o cosmos) - produção (da organização espacial própria a cada sociedade) - criação (de obras: a paisagem, a cidade como a monumentalidade e o décor).

Deste modo, a produção do espaço social - o espaço do homem - se estabelece com o homem produzindo seu próprio espaço (LEFEBVRE, 2006; SANTOS, 1996a), usando-o, transformando-o, modificando-o, possibilitando a existência e reprodução da vida material e social, diz Lefebvre (2006, p. 50) "o espaço (social) é um produto (social)". Mais que isso, Lefebvre desenvolve em toda sua teoria as bases do que ele chama de método regressivo-progressivo, um meio de leitura do espaço enquanto produto social em que espaço-tempo não estão dissociados e que o espaço é historicizado, ele carrega a história social. A historização do espaço e dos diferentes produtos contidos nele (feitos pela ação humana), confluindo passado e presente, emerge como indispensável no pensamento de Lefebvre. É o cerne para entender os conflitos da sociedade espacializada de produção do capital e as contradições dessa espacialidade. E também de propor algo novo, uma práxis renovada (LEFEBVRE, 2006).

Sobre o espaço, Lefebvre afirma, também, que a luta de classes na verdade seria a luta pela reconquista do espaço - daí sua obra canônica *Direito à cidade*. É preciso resgatar o **valor de uso** do espaço, o valor da apropriação social, torná-lo o espaço do homem e da sua vida cotidiana para sua realização, em contraposição à dominação do espaço abstrato, o do **valor de troca** do Capital e do Estado, alienado pela rotina, pela repetição e pelas reproduções das relações de produção cooptadas pela vida moderna no capitalismo, firmada na produção, repetição e consumo (LIMONAD e LIMA, 2003; LEFEBVRE, 2006).

Trata-se de lutar pela transformação social e reivindicar um novo espaço, o que Milton Santos (2012) descreve como "um novo papel para as formas espaciais" e o que Lefebvre chama de espaço diferencial - não o espaço das diferenças, mas um espaço diferente do que temos hoje, um espaço das diversidades e possibilidades do homem e da sua complexa interação na vida cotidiana para além da sua alienação (LIMONAD e LIMA, 2003; LEFEBVRE, 2006).

Contudo, a obra de Henri Lefebvre, por vezes dita utópica, não detém caráter apenas político para a transformação de uma nova sociedade que revolucionaria o uso do espaço. Na verdade, o autor se consagra entre os poucos - dentro até mesmo dos neomarxistas - que de fato advogam uma teoria política do espaço, tratando de forma indissociável a política e a dimensão espacial, como em seu livro *Espaço e Política*. O que não foi feito, amiúde, por alguns autores da economia política urbana crítica que consideravam apenas a economia, elemento da superestrutura, em suas teorias - ou seja, um caráter estritamente economicista do espaço (e do espaço urbano).

Henri Lefebvre foi um dos primeiros a pensar em uma teoria espacial, e o primeiro a solidificar uma teoria espacial com bases na dialética. Ele fala já nos anos 1970 sobre uma "ciência espacial" não fragmentada. Nenhum outro autor do século XX teve especial desenvoltura para pensar o espaço socialmente produzido quanto ele. Sendo um dos nomes do marxismo, não obliterou de uma vigorosa contribuição filosófica (sua área de formação), apoiando-se em Marx, Hegel e Nietzsche, com um cunho bastante denso e por vezes poético, usando metáforas e analogias apoiadas em grandes clássicos da filosofia grega e transicionando entre as áreas das ciências humanas - fazendo analogias até mesmo com a física nuclear ao usar o binômio implosão-explosão para tratar da urbanização no mundo, a partir da lógica industrial e urbana que observava no pós-guerra e que tratou em *A Revolução Urbana*.

Sua teoria espacial é complexa, mas muitos estudiosos de sua obra apontam um valor especial à sua tríade dialética espacial. São as dimensões que dão sentido à produção social do espaço, interligadas, sobrepostas e ao mesmo tempo conflitantes, quais sejam: o espaço percebido, o espaço concebido e o espaço vivido (MARAFON, 1996, LIMONAD e LIMA, 2003; LEFEBVRE, 2006; DAMIANI, 2012).

- (1) O espaço percebido que é nossa experiência material e de interação com a matéria espacializada, é a própria prática espacial;
- (2) o espaço concebido, que é o espaço planejado, conceituado e imaginado em função do modo de produção da sociedade e a ideologia que o produz bem como a sua ordem imposta;
- (3) e o espaço vivido (ou espaço de representação), que se dá através das imagens e símbolos que o acompanham, sendo, portanto, o espaço dos habitantes, de suas situações - a vida cotidiana por excelência - manifestando-se no espaço percebido.

Essas três dimensões coexistem em equivalência e importância, mas é no espaço vivido que está a relação do homem com sua realidade imediata, experimentada diariamente. É talvez a grande contribuição de Lefebvre.

O que é a prática espacial no neo-capitalismo? Ela associa estreitamente, no espaço percebido, a realidade cotidiana (o emprego do tempo) e a realidade urbana (os percursos e redes ligando os lugares do trabalho, da vida “privada”, dos lazeres) [...] A prática espacial “moderna” se define, portanto, pela vida cotidiana (LEFEBVRE, 2006, p. 65-66).

O espaço vivido (ou espaço de representação) se vê, se fala; ele tem um núcleo ou centro afetivo, o Ego, a cama, o quarto, a moradia ou a casa; - a praça, a igreja, o cemitério. Ele contém os lugares da paixão e da ação, os das situações vividas (LEFEBVRE, 2006, p. 70)

Há, aqui, no espaço vivido - o da vida cotidiana - uma aproximação com a Geografia Humanística (ou Fenomenológica), que estuda a relação do homem com o mundo em que vive a partir dos afetos, das vivências e percepções, dos símbolos, da cultura, das questões mais subjetivas. Desta feita, temos a aproximação em Haesbaert (2004), que salienta isso como sendo o conteúdo imaterial e simbólico da apropriação dos territórios. Apropriação cunhada por Lefebvre (2006) como supramencionado, das relações do cotidiano vivido, experienciado e praticado. São as relações banais, do cotidiano, mas que estão racionalizadas e operacionalizadas para a reprodução da vida social e que dão sentido à vida dos sujeitos. Por isso, as questões que tangem à apropriação subjetiva, cultural e simbólica do espaço fazem

parte da territorialização, o processo de apropriar-se dos territórios (HAESBAERT, 2004, 2021). O apropriar-se do território é aqui a chave explicativa maior do conceito de território: o homem que usa o espaço e torna-o o espaço da sua vida cotidiana.

Portanto, o Território (e seu planejamento) não é uma categoria vazia de significados, não é somente a posição e adequação técnica dos planos e das políticas públicas, não somente os desenhos arquitetônicos e urbanísticos dos planejadores, dos urbanistas, dos tecnocratas, dos fragmentadores do tecido urbano, não somente as leis e a jurisprudência. Lefebvre mesmo fez críticas à racionalidade e à frieza dos arquitetos e urbanistas modernistas em razão do esquecimento e da importância da vida cotidiana, as funções que as formas desempenham no âmbito da vida moderna e ao abandono em escutar os "caminhantes do espaço", como bem nos lembra Jacobs (2007). Pensar apenas nas formas nos leva a um empirismo quase positivista, nos lembra Santos (2012). Há sempre a dualidade forma-conteúdo, objetos-ações, material-imaterial. O nó górdio do espaço, como aponta Lefebvre (2006, p. 39) se coloca "numa relação prática e numa interação dos "sujeitos" com seu espaço, com seus arredores, onde esclarecem-se os conteúdos: as práticas sociais (espaciais) inerentes às formas espaciais".

Portanto, planejar o território é pensar, também, o espaço dos sujeitos e suas práticas. Por isso, no território não estão somente as forças econômicas e políticas, a natureza e seus recursos, este é o espaço abstrato da lógica de produção, dominação e consumo. Falta-nos, talvez, pensar que no território está o homem, que é seu produtor e força motriz da sua apropriação (e que dá valor de uso ao espaço diferencial, na teoria lefebvriana). O homem, que é mediado e introjetado pela cultura, entendida como a nossa historicidade enquanto espécie e nossa capacidade de acúmulo de saberes a partir da linguagem, como afirma a Psicologia Histórico-Cultural de Lev Vygotsky, é o agente central do território (CAVALCANTI, 2019). Sendo, então, o território um produto social, histórico e cultural, nele estão todos nossos marcadores enquanto sociedade historicizada e espacial-temporalmente localizada. Nos diz Milton Santos:

O território é o lugar em que desembocam todas as ações, todas as paixões, todos os poderes, todas as forças, todas as fraquezas, isto é, onde a história do homem plenamente se realiza a partir das manifestações de sua existência (SANTOS, 2002, p. 9).

Inúmeros são os exemplos de planejamentos sem gente, de territórios planejados sem o vivido. Furlan (2000) em sua tese *"Lugar e cidadania: implicações socioambientais das políticas de conservação ambiental - situação do Parque Estadual de Ilhabela na Ilha de São*

*Sebastião - Município de Ilhabela – SP*” investiga, por exemplo, de como a criação do Parque Estadual de Ilhabela, em 1977, que cobre 85% do município, gerou impactos sociais. O Plano de Gestão Ambiental deste parque, primeiro projeto participativo de gestão de um Parque estadual no Estado de São Paulo, foi implantado sem que os estudos necessários sobre as áreas a serem protegidas tivessem sido realizados, em particular no que se refere aos aspectos eco-geográficos, populacionais e sócio-culturais. O impacto foi, principalmente, na população tradicional da ilha, sobretudo caiçaras e pescadores, que para além de toda a identidade e pertencimento com o território-lugar feridos, tiveram suas rendas e cultura afetadas sem nenhuma contrapartida ou realocação.

Mesmo o programa Minha Casa, Minha Vida, apesar da importância enquanto política habitacional, foi responsável pela implantação de diversos bairros sem urbanidade, longínquos dos centros urbanos e das infraestruturas. Uma política cuja opção aos beneficiários é a mudança de áreas e/ou casas inadequadas no interior das cidades para novas áreas construídas nas suas margens, não pode, ou não deveria, ser desenhada na perspectiva de somente a habitação pela habitação, mas de quem a habitará e como, levando em consideração os entraves, as nuances, os pormenores, a microsociologia do cotidiano, de forma a entrelaçar as experiências vividas, a manifestação da existência - o lugar da escola, do trabalho, do lazer, do consumo, todos os fluxos da reprodução da vida conectados (JESUS, 2009).

O mesmo vale para a mobilidade, uma política de mobilidade e transporte deve levar em consideração a posição dos sujeitos, como argumenta Miralles (2003, p. 27, tradução nossa) *“A soma das viagens individuais é o que se chama de mobilidade cotidiana, e deve ser considerada como o ponto de partida de qualquer política de transporte urbano”*, de modo que a relação corpo-sujeito-cidade não é hegemônica, cada sujeito vivencia a mobilidade de um jeito, pois há nela uma relação de poder.

Desta feita, as situações vividas no cotidiano dos territórios são essenciais quando se pensa no planejamento. Sem a mediação do impacto direto na vida rotineira das pessoas, entramos na seara de um planejamento formal, acrítico e pouco atento às particularidades do território.

A que ponto quero chegar? Defender que, pensar em práticas socioespaciais e no cotidiano, e não tanto de planos e políticas (como é mais célebre nos trabalhos de conclusão de curso do Planejamento Territorial) é uma frente metodológica possível e onde pretendo caminhar. Uma advertência: as frentes que se desenharam no Planejamento Territorial são



muitas, as leituras são muitas, versam sobre diferentes dimensões do Território, do material ao econômico, do político ao simbólico. Mas é no subjetivo, no vivido e na cotidianidade que encontro teor para meu trabalho. Essa dimensão, menos frequente entre a maioria dos meus colegas planejadores, que se colocam ao estudo do território na sua dimensão inter relacional, propondo intervenções com impactos diretos na organização territorial (urbanização de favelas, planos ambientais, planos rurais, estudos metropolitanos, governança pública, planos diretores e etc) é uma anunciação, como disse no começo deste capítulo, de ímpeto pessoal. Não é melhor ou pior frente metodológica de trabalho, nem melhor ou pior objeto de análise. A graça (e talvez a sina) do Planejamento Territorial é a interdisciplinaridade por excelência, e as infinitas possibilidades de se pensar o território a partir de muitas lentes.

Coloquei algumas questões muito breves que justificam analisar o Território a partir de suas feições imateriais, das experiências e dos sujeitos. Espero que tenha ficado evidente. Mas precisamos discutir mais um pouco: o que é esse objeto?

## **2.2. O cenário da pesquisa: os lugares, as práticas, os sujeitos**

Cabe ressaltar, o objeto deste trabalho foi uma soma de muitas ideias ao longo do caminho da graduação e da sobreposição de muitos saberes disciplinares (a Geografia Humana e Urbana, a Sociologia, a Antropologia, o Planejamento Urbano). Uma motivação para isso foi a leitura do texto de Edgar Morin (2005), *“Introdução ao pensamento complexo”*, no qual encontrei um norte para tratar das facetas que formaram meu objeto final de estudo, uma linha do autor define muito bem meus anseios *“jamais pude me resignar ao saber fragmentado”*. De fato, a formação no Bacharelado em Ciências e Humanidades e no Planejamento Territorial me levaram à essa premissa. Pois, primeiro, é o princípio de formação da Universidade Federal do ABC e, segundo, o campo do Planejamento Territorial é, por excelência, não fragmentado, não compartimentado, não redutor, como aponta Klink et al (2016, p. 384) *“o planejamento é, por natureza, interdisciplinar”*, tem sua complexidade e abertura enquanto campo científico.

Dito isso, de modo a organizar nossos pensamentos, elenquei três categorias que determinaram a complexidade do conteúdo deste trabalho: **(1) jovens, (2) periferias e centralidade de São Paulo, (3) mobilidade e cotidiano urbano**. O termo 1 faz jus aos sujeitos, o termo 2 aos lugares, o termo 3 às práticas. Irei destrinchar cada um deles, à

justificativa de que foram se colocando a mim no trajeto da graduação e das minhas pesquisas.

O estudo da mobilidade foi a primeira dimensão que se fez nesse cenário, fruto da pesquisa que realizei entre 2019 e 2020 na Universidade Federal de São Paulo - campus Zona Leste (Instituto das Cidades), com a orientação do Prof<sup>o</sup>. Dr<sup>o</sup>. Ricardo Barbosa da Silva, no projeto de pesquisa “*Mobilidade cotidiana, segregação socioespacial e periferia urbana: tempo de deslocamento nas últimas três décadas na metrópole de São Paulo*”. Nela, analisei como as viagens diárias dos trabalhadores de uma periferia urbana, no caso, Itaquera, se deram no período de 1997-2017, a partir dos dados da Pesquisa Origem-Destino do Metrô<sup>2</sup>, sobretudo para o vetor da nova centralidade de São Paulo, o vetor Sudoeste.

A relação mobilidade e centralidade, muito trabalhada nos estudos urbanos, ganhou mais contorno quando integrei-me, ainda em 2019, ao Projeto Temático “*Fragmentação Socioespacial e Urbanização Brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos*”, sob a coordenação da Prof<sup>a</sup>. Dra. Maria Encarnação Beltrão Sposito, vinculado à UNESP e financiado pela FAPESP, cujo minha orientadora, Prof<sup>a</sup> Dra. Patricia Maria de Jesus está associada. Este projeto, em especial, tem como objetivo compreender, no plano da cidade e do urbano, como a lógica socioespacial fragmentária altera o conteúdo da diferenciação e das desigualdades, redefinindo os sentidos do direito à cidade. Este objetivo central desdobra-se em quatro planos analíticos: i) passagem da lógica socioespacial centro-periférica para a lógica socioespacial fragmentária; ii) interpretação da fragmentação socioespacial por meio das formas contemporâneas de diferenciação e desigualdade, a partir das práticas associadas ao cotidiano urbano; iii) desdobramentos da lógica socioespacial fragmentária sobre o par espaço público/espaço privado; iv) papel das instituições políticas, dos agentes econômicos hegemônicos e dos sujeitos sociais não hegemônicos. Para conduzir a pesquisa foram eleitas cinco dimensões empíricas a partir das quais o processo de fragmentação socioespacial é analisado: habitar, trabalhar, consumir, lazer e mobilidade. Estão sendo estudadas cidades de diferentes formações socioespaciais: Chapecó/SC, Dourados/MS, Ituiutaba/MG, Marabá/PA, Maringá/PR, Mossoró/RN, Presidente Prudente/SP, Ribeirão Preto/SP e São Paulo/SP.

Ao mesmo tempo, participando das duas pesquisas, notei as semelhanças e as contribuições que ambas poderiam dar ao contorno de um trabalho final pessoal. Na primeira, eu vinha trabalhando com dados de mobilidade, o estudo da formação socioespacial da cidade de São Paulo, seu vetor Leste e Oeste e a segregação urbana. Na segunda, constatei nos

---

<sup>2</sup> A Pesquisa Origem e Destino é um instrumento para o planejamento de transporte organizado pelo Metrô SP, empresa responsável pela maioria das linhas de metrô da capital paulista

planos analíticos a relevância das entrevistas, o estudo do cotidiano urbano e das práticas socioespaciais. Além disso, somam-se os fatos de São Paulo ser uma das cidades eleitas pelo Projeto Temático, da mobilidade ser uma das dimensões empíricas deste, e da relação centralidade-periferia ser parte integradora do entendimento da lógica urbana e dos afastamentos e ferimentos do direito à cidade.

Este projeto teve outras importantes contribuições, a primeira delas foram dois trabalhos para a disciplina *Sociologia dos Territórios*, cursada em 2019. O primeiro foi uma autobiografia socioespacial, onde o exercício era interpretar-se enquanto corpo-sujeito no território e, a partir do método regressivo-progressivo, fazer uma leitura de si em relação ao espaço, com inspiração em uma obra de Rogério Haesbaert (em que o autor refaz suas memórias territoriais). O segundo, foi um trabalho de temática aberta, onde escolhi tematizar os rolezinhos<sup>3</sup> em São Paulo, suas territorialidades e as reivindicações pelo direito à cidade. Mobilizei a bibliografia do curso para tal e, voltando em Haesbaert (2004) estabeleci um paralelo, evidenciando que o território emerge como uma experiência de relações entre sujeitos em múltiplas marcações espaço-temporais. A possibilidade de criação de novas territorialidades é o que observamos com os rolezinhos, ao passo que também convergem questões como acesso ao espaço público e direito à cidade pela juventude periférica. Esse meu trabalho se defrontou com minha pesquisa sobre Itaquera, pois foi no Shopping Itaquera onde ocorreu um dos mega rolezinhos, que virou debate nacional em 2013, em meio às discussões sobre direito à cidade e pautas urbanas que se faziam no mesmo momento - as Jornadas de Junho, por exemplo.

A segunda contribuição veio de uma série de textos com os quais me deparei, ainda em 2019, na disciplina *Corpo, sexualidade e questões de gênero*. Nesta, a proposta foi uma autoetnografia, um método qualitativo de pesquisa que leva em conta o uso da memória do autor, da sua própria experiência vivida, muito semelhante à autobiografia espacial que mais tarde eu viria a fazer (cursei esta disciplina antes de *Sociologia dos Territórios*). Além dos textos, a marcação principal foi uma pesquisa de campo com um diário de bordo, usando métodos etnográficos na 23ª Parada do Orgulho LGBTQIA+ de São Paulo, que ocorreu em 23 de junho de 2019 na Avenida Paulista. Se colocaram muitas questões relevantes neste

---

<sup>3</sup> Os rolezinhos são movimentos de encontro de extensos grupos jovens, sobretudo os das periferias, que apropriam espaços públicos e privados. Os mais famosos no cenário brasileiro aconteceram em shoppings e parques. "Rolezeiros", termo associado aos frequentadores desses movimentos de massa, surgiram como parte da cultura juvenil até mesmo nas redes sociais, pelo uso dos *memes*.

momento: o uso do espaço central, a (in)segurança dos corpos subalternos na cidade, a liberdade no espaço público, o coletivo como pertencimento.

A isso, somou-se, também, uma experiência pessoal. Entre 2018 e 2019 atuei como professor voluntário no Cursinho Ordalina Cândido, da Rede Emancipa de educação. Meu contato se deu com jovens, que aos sábados iam para a aula em uma escola pública na periferia de Diadema. Isso me anunciou muitos problemas: diversos alunos faltavam por não terem recursos financeiros para a tarifa do transporte, não tinham direito à mobilidade, os que tinham passe estudantil possuíam as passagens contadas para a semana. Eu mesmo, enquanto professor voluntário, precisava pagar pelo transporte público. Estive no centro do debate dentro da Rede Emancipa sobre o projeto de lei para os estudantes dos cursinhos populares, a Carta Capital publicou uma matéria "#PasseLivre: “Ou pago passagem ou como”<sup>4</sup> trazendo alguns dos relatos sobre essa mobilização em 2019.

Todas essas sobreposições constituíram um contexto, que ganhou contorno em um novo projeto de Iniciação Científica, “*Mobilidade cotidiana e direito à cidade em São Paulo: usos e apropriações da juventude*”, esse na própria UFABC, com a orientação da Prof Dra. Patricia Maria de Jesus, financiado primeiro pelo CNPq e, posteriormente, pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). De forma geral, lancei-me em entender as dinâmicas da mobilidade cotidiana da juventude na constituição da apropriação e uso do espaço urbano em São Paulo, de maneira a captar apreensões empíricas e subjetivas da segregação e das desigualdades a partir das vivências e práticas juvenis, no contexto em que se insere o direito à cidade. A análise metodológica da pesquisa visou interpor a bibliografia nos campos da juventude, mobilidade, desigualdade socioespacial e práticas cotidianas, com entrevistas fornecidas por jovens moradores das diferentes periferias da cidade.

As amarras que fiz, dessas tantas variáveis que foram se colocando a mim, criaram um objeto final, um tema delimitado, que anuncio neste trabalho. Seu título “**As centralidades da metrópole paulista na mobilidade dos jovens periféricos: afastamentos, atrações e usos**” me coloca desafios em contextualizar as categorias que mobilizei: **(1) jovens, (2) periferias e centralidades de São Paulo, (3) mobilidade e cotidiano urbano** e, por fim, integrá-las de forma contundente para uma situação-problema.

---

<sup>4</sup><https://www.cartacapital.com.br/blogs/change-org/passelivre-ou-pago-passagem-ou-como-diz-aluna-de-cursinho-popular/>

### 2.3. Situação-problema e hipóteses

De maneira geral, é crucial aos estudos urbanos, nas diversas disciplinas e campos disciplinares que versam sobre ele, entender que o espaço é desigual pois a sociedade capitalista vigente é desigual. A leitura geográfica, urbanística, jurídica, política, sociológica, histórica, demográfica, seja ela nas diferentes metodologias e métodos empregados, implica reconhecer que o território materializa entraves e disparidades, conflitos das muitas ordens, lutas e disputas simbólicas. Quero aqui me aproximar do território da metrópole de São Paulo e colocar os pormenores e hipóteses deste trabalho.

São Paulo é, como afirma Santos (1990), a “*metrópole transacional*”, a cidade dos interesses dominantes. Está dilacerada no seu tecido social pelo movimento pós-moderno urbanístico do poder e do controle econômico sobre seu território, pelas faces abruptas dos mercados globalizados. É um território de segregação e de afastamentos, pois sua lógica de reprodução se dá com o crescimento da pobreza e da fragmentação da vida social (SANTOS, 1990, 2006; RIBEIRO, 2013a). A vida cotidiana contemporânea metropolitana, argumenta Ribeiro (2013a; 2013b) e Santos (2006) é apoiada na tecnociência, na instrumentalização das relações sociais, no neoliberalismo, no corporativismo, no individualismo e na “supressão da vida comunitária baseada na solidariedade” (SANTOS, 2007, p. 23). Nesta lógica, há uma superficialidade no tecido social metropolitano, diz Ribeiro (2013b), fundamentada na não-cidadania, no afastamento dos sujeitos da política, na exclusão, no distanciamento.

A produção capitalista do espaço urbano nas metrópoles há muito vem sendo lida como parte de uma dialética, concebida em uma conformidade centro e periferia, entre o espaço da cidade formal e informal. Contudo, estudos mais recentes têm evidenciado que uma leitura exclusiva centro-periférica não reflete, em totalidade, a complexidade que as metrópoles possuem. Complexidades essas que estão relacionadas ao aumento da pobreza e da fragmentação social da vida. Existem hoje dinâmicas de produção do espaço urbano que escapam à lógica centro-periférica, e que acentuam as desigualdades das formas e dos conteúdos do território (SPOSITO et al, 2018). Isso não significa dizer, contudo, que a periferia se extinguiu, pelo contrário, o movimento da neoliberalização do mundo e do fim do Estado de bem estar social reafirmam cidades cada vez mais desiguais e seletivamente ocupadas. Afirma Santos (1996b, p. 29) “*quando todos os lugares foram atingidos, de*

*maneira direta ou indireta, pelas necessidades do processo produtivo, criam-se, paralelamente, seletividades e hierarquias de utilização”.*

As periferias são fruto do processo de seletividade dos lugares, constituídas pelo processo de exclusão da cidade capitalista. Numa leitura estritamente simplificada são os espaços destituídos dos acessos, infraestruturas e oportunidades. Contudo, não são apenas lugares de “faltas”, mas de muitas “presenças”, na solidariedade, no coletivismo, naquilo que Santos (2007) chama de lugares do acontecer solidário, os territórios de permanência e resistência.

Inversamente se observa que, em detrimento dos lugares segregados, é nas áreas centrais (que hoje já são tantas quanto se pode imaginar) da cidade que estão distribuídos os aparelhos e as infraestruturas, para Villaça (2001) isso se dá em função da disputa pelas localizações e acessibilidade, pois o tempo de deslocamento na metrópole é a maior das variáveis que determinam ser espacialmente segregado ou privilegiadamente localizado. As áreas centrais são, portanto, as localizações da metrópole que afastam, ao mesmo tempo que destinam, os fluxos da cidade.

Nos processos de pesquisa, realizando entrevista com jovens das periferias de São Paulo e observações de campo no espaço central, notou-se uma presença muito corriqueira das principais centralidades nos intermédios dos cotidianos dos sujeitos entrevistados. Suas práticas socioespaciais perpassam a mobilidade cotidiana pendular, de tal forma que há uma forte anunciação em morar em localizações mais privilegiadas para viver outra realidade que não a das horas gastas em transportes coletivos cheios e por nelas estarem os principais locais de lazer.

De fato, São Paulo é um dos casos de maior concentração de espaços frequentados pelos grupos juvenis (MAGNANI, 1998). Não obstante, são eles a maioria dos estudantes matriculados no ensino superior e em dupla jornada fora de casa (trabalho-escola, trabalho-faculdade, estágio-faculdade) e, portanto, maiores “caminhantes” na cidade, comumente ocupando também regiões de consumo aos fins de semana (MAGNANI; MANTESE, 2007).

Nas entrevistas muitos jovens anunciaram a falta dos equipamentos de lazer onde moram, elucidaram também suas imobilidades durante a infância e adolescência, pois estavam sujeitos ao lugar onde viviam, à pouca sociabilidade que tinham – a escola, a igreja, a praça, a rua de casa. Quando transpõem a barreira de seus bairros, no início da vida adulta, reproduzem inúmeros fluxos cotidianos, adentram na cidade privilegiada, e já não querem

permanecer na exclusão. Tangencia-se, portanto, a todo instante, percepções da riqueza e da pobreza, dos bloqueios e dos acessos, da cidade global formal e da periferia, do privilégio e da exclusão.

Seriam, então, as centralidades da metrópole vetores de atração da mobilidade cotidiana dos jovens da periferia e de sua reivindicação pelo uso da cidade? Foi a pergunta que me fiz, levando em consideração o recorte das minhas observações das práticas coletivas juvenis e dos meus dados empíricos das entrevistas.

Entretanto, para não usar o particularismo e universalizar as questões postas, precisei me aprofundar em relação ao uso da centralidade pelos jovens, precisei relativizar essa questão, por dois motivos: primeiro, nem todos os movimentos às centralidades são voluntários, muitos são forçados, pois é onde está o trabalho - muitas vezes precário aos jovens - o que delimita a ordem dos fluxos de reprodução social da cidade; segundo, nem todos os jovens vão para a centralidade, pelo contrário, há uma forte imobilidade dos jovens mais pobres nas periferias, há um recorte de classe (e de raça) nesta permanência no lugar. Coloco um exemplo: a Rede Nossa São Paulo publicou em 2018 o Mapa da Desigualdade, que foi título da notícia veiculada pelo El País, denominado “O abismo dentro de São Paulo que separa Kimberly e Mariana”. A matéria da realidade das duas jovens viralizou nas redes sociais em 2018 dada a expressão da desigualdade entre elas, de tal modo que é perceptível enxergar que as práticas, o cotidiano, as vivências do espaço-tempo das garotas não são iguais.

Kimberly Cristina Barbosa e Mariana Grimaldi, ambas com 15 anos, moram a meros 10 quilômetros uma da outra, em São Paulo. A distância física não é das maiores, podendo ser percorrida de carro em menos de 30 minutos. No entanto, um abismo social separa os bairros de Paraisópolis (zona sul) e Perdizes (zona oeste), onde moram as duas jovens, respectivamente. Mariana estuda no Colégio São Luís, na região da avenida Paulista, um dos mais tradicionais da capital e com uma mensalidade que chega aos quatro dígitos. Já Kimberly estuda na Escola Estadual Professora Etelvina Góes Marcucci, colada na favela onde mora. A jovem nunca foi até a Paulista. [...] Vila Andrade, onde está localizada a comunidade de Paraisópolis, lidera o ranking de distritos com mais favelas de acordo com o Mapa, tendo quase 50% das moradias em situação irregular. A casa de Kimberly é uma delas: a residência de dois quartos e um banheiro abriga oito pessoas, sendo cinco irmãos e irmãs, uma tia e sua mãe. O pai é figura ausente: “Perdi o contato com ele quando tinha quatro anos de idade”. [...] Perdizes, onde Mariana mora, está na outra ponta do indicador com 0% de domicílios favelizados. Ela divide um apartamento de quatro quartos, ao lado da estação Vila Madalena, com três pessoas: seus pais e um irmão mais velho. O cômodo que sobra foi transformado em um escritório. [...] Só na região da Paulista, onde Mariana estuda, estão o Instituto Moreira Salles, o MASP, um SESC, quatro cinemas, entre outros espaços. “A minha mãe leva a gente em museus

e musicais no teatro”, conta Mariana. “Mas vou mais ao cinema, porque o shopping Bourbon é do lado de casa”. Já a Vila Andrade ocupa a 79ª posição no ranking de centros culturais, casas e espaços de cultura. O distrito de Kimberly também é o pior da cidade em número total de equipamentos esportivos. “O lazer que temos é jogar bola na quadra, os bailes funk na rua, que minha mãe deixa eu ir uma vez por mês, e o pagode”, conta a adolescente, que raramente sai de Paraisópolis (EL PAÍS, 28 de Novembro de 2018).

Ademais, muitos jovens nunca foram à Avenida Paulista, uma das centralidades de São Paulo, como o exemplo de Kimberly, nisso suas sociabilidades estão circunscritas exclusivamente à periferia. Para eles mais interessa o baile *funk*, o futebol, o bar da esquina, pois ali estão seus circuitos de práticas socioespaciais e suas representações e vínculos - é o lugar de suas vidas cotidianas. Para eles é caro locomover-se até o centro, tudo que lá está foge de suas realidades periféricas. O centro é dispensor de seus deslocamentos.

Parece haver, portanto, uma relativização da centralidade (ou das centralidades). São localizações frequentadas por jovens, mas aparentemente não por todos os jovens; ao que parece há movimentos forçados e involuntários, pois lá está o trabalho; e há movimentos voluntários, de jovens que vão até ela por divertimento, reapropriando o uso do espaço; e há imobilidades e afastamentos, ou seja, jovens que nunca foram às centralidades da capital, pois estão limitados ao lugar onde vivem.

A premissa deste trabalho parte, então, de entender se há uma certa relativização de que a centralidade é a localização para onde todos vão na metrópole, olhando, evidentemente, para a experiência cotidiana da mobilidade e dos usos de sujeitos jovens. Portanto, me aproximo dessa relação entre as centralidades de São Paulo e a mobilidade dos jovens das suas periferias urbanas. Há um recorte de pesquisa, por fim, mas precisamos esquematizar os dilemas conceituais que ensejam sobre ele.

#### **2.4. Dilemas conceituais e teóricos**

Cabendo, novamente, apresentar as categorias principais que anunciei anteriormente, (1) *jovens*, (2) *periferias e centralidade de São Paulo*, (3) *mobilidade e cotidiano urbano*, quero trazer as problemáticas teóricas que se farão em forma de seções deste trabalho. Primeiro, tratar da questão dos jovens é desafiador. A Sociologia, Antropologia, Filosofia, Psicologia, Pedagogia, Geografia, muitos campos do saber, apresentam uma ampla literatura sobre juventude, inclusive categorizando-a como uma dimensão sociológica de fundamental



importância. Reservarei uma seção para tratar dos aspectos mais gerais desses sujeitos e atores que se põe como objeto de estudo do meu trabalho, em especial os jovens periféricos.

Segundo, o tema das periferias e das centralidades da cidade de São Paulo reverbera ainda mais atenção. Pois precisamos entender o que faz das periferias as periferias, e o que faz do centro o centro. Na escala intraurbana, essas categorias precisam ser tratadas como parte de um mesmo processo: o da disputa pelas localizações na produção do espaço urbano, que reverbera na segregação socioespacial, como nos põe Lefebvre (2019, p. 53) o tecido urbano é diferencial, mas existe em conjunto e está interligado espacial e temporalmente. Precisamos trazer os aspectos espaço-temporais dos lugares, pois a ciência geográfica é uma ciência dos lugares e das técnicas, e nenhum lugar é igual ao outro. Então, o que há no tempo e espaço dos lugares que trataremos? E, por fim, precisamos definir centralidade: é lugar, localização, são fluxos, fixos? O que perpassa sua lógica na cidade de São Paulo?

Terceiro, estudar mobilidade e cotidiano urbano enseja entender o que é a mobilidade cotidiana e o que é cotidiano urbano, como categorias analíticas e como métodos de pesquisa social. Pois a mobilidade é uma ação vital na lógica da reprodução social da vida urbana e do direito à cidade, e o cotidiano é em si um método de interpretação dessa reprodução da vida, uma lente sobre os detalhes do microcosmo social. Há uma interface significativa na análise mais micro dessas acepções no que tange a vida dos jovens.

Por fim, amalgamar todas as concepções teóricas em uma análise ampla: a relação da mobilidade e centralidades no cotidiano e nas práticas dos jovens das periferias paulistanas. Para isso, no capítulo seguinte, de desenvolvimento teórico, abordarei cada um dos temas em meio aos seus distintos referenciais teóricos de forma fragmentada, para, posteriormente, apresentar uma síntese de resultados e discussões da pesquisa que situam-se e transitam entre eles.

### **3 DESENVOLVIMENTO TEÓRICO: AS MOBILIDADES DOS JOVENS NA METRÓPOLE DESIGUAL**

Para compreender os temas abordados, este capítulo terá seções sobre cada uma das categorias que propus. A primeira será a caracterização do espaço geográfico: de quais territórios estamos falando? suas dinâmicas, sua espaço-temporalidade. Para falarmos de centralidades e periferias de São Paulo, precisamos primeiro entender o processo de segregação socioespacial, revisitar uma literatura mais geral. A segunda, sobre o cotidiano e a mobilidade, versará sobre a mobilidade desigual e como ela revela importantes disparidades sociais. Por fim, a terceira, será o entendimento dos sujeitos da pesquisa, os jovens periféricos, explicando essa categoria e a importância de situá-los como agentes do urbano e da cidade, será também o momento de refletir como percorrem seus trajetos e realizam suas práticas socioespaciais nos lugares centrais que delimitamos, como e por quais razões transitam entre o espaço segregado e o espaço dos privilégios.

#### **3.1. O processo de segregação socioespacial na metrópole de São Paulo**

A ampla literatura sobre as cidades e a urbanização na era capitalista evocam a premissa que só é possível pensar a cidade e sua reprodução na modernidade como resultante deste modo de produção. Como tal, as cidades são produtos ao mesmo tempo que instrumentos de uma lógica, uma lei, e não de uma desordem natural. A lei que vigora é a do capital, da técnica, da produtividade do trabalho e da dominação de seu espaço. Este capítulo abordará, sucintamente, as forças que moldam o espaço urbano, que regulam o preço da terra urbana, gerando segregação, e como a luta pelo espaço se faz presente no contexto histórico e social do urbano brasileiro.

Para Cunha e Smolka (1980, p. 28) na escala do urbano, ou ainda, da cidade, se interpretou, a partir da Escola Neoclássica, o uso do solo como exclusivamente destinado à atuação das forças do mercado fundiário. E, por ser escasso, há número suficiente de competidores pelo seu uso, pautados na livre concorrência que eleva os lucros dos proprietários da terra urbana. Pontos importantes destas formulações são: ao se adquirir a terra adquire-se sua localização, no mais, a localização está atrelada ao fator acessibilidade, ou seja, custos e meios de transporte. Neste sentido, a terra localizada é um fator de produção, ou seja, gera valor de uso e de troca.

A localização é, portanto, um dos componentes fundamentais no mercado de terras, sobretudo para a composição da renda fundiária urbana. Em última instância, a localização é o fator basilar para a formação e composição do preço da terra (CUNHA; SMOLKA, 1980, p. 29). Estes argumentos foram e têm sido amplamente revisitados pelos teóricos neomarxistas urbanos, que enxergam a escassez da terra não como um mero fator natural existente, mas sim socialmente criada, pelas necessidades dos mecanismos de formação e dominação dos preços do solo na escala urbana. *“Para o capitalista a estrutura urbana apresenta-se simultaneamente como um elemento a ser explorado e como um limite às suas possibilidades de produção”* (CUNHA; SMOLKA, 1980, p. 33). A primazia das localizações, portanto, gera a segregação urbana, como produto social dialético da cidade capitalista (VILLAÇA, 2001).

A segregação urbana, em linhas gerais, é acompanhada das desigualdades sociais estruturais e dinâmicas da cidade. Ao pensar na segregação, lida-se com a falta de acessos àquilo presente na cidade formal: os equipamentos públicos de saúde, educação, lazer, transportes e afins (MARICATO, 2013, p. 163). A segregação perpassa uma questão de classes sociais, sendo as mais abastadas dotadas destes acessos, enquanto as mais pobres e com menos recursos financeiros são condicionadas às horas gastas em transporte diário, problemas e falta de infraestrutura em saúde, penalizadas por escolas de baixa qualidade (MARICATO, 2003, p. 152). A segregação é um processo dinâmico e em curso, essencial ao capitalismo, e se dá pela regulação do acesso à terra urbana.

O que Cunha e Smolka (1980, p. 36) propõem é entender a renda fundiária no capitalismo como díspar a depender das localizações das terras urbanas. Em síntese, as terras mais bem localizadas geram mais lucros, criando um espaço urbano homogêneo onde há valorização da terra, ou seja, os níveis de renda e o espaço socialmente construído se configuram para uma determinada classe econômica. Ao passo que também cria um espaço heterogêneo, em relação àquele que não é incorporado na valorização do capital (o espaço segregado), como argumentam *“A intensificação desigual do capital no espaço promove, tanto a homogeneização do espaço, como, simultaneamente, uma relação contrária a anterior”* (CUNHA; SMOLKA, 1980, p. 36).

Villaça (2001, p. 150) argumenta que se estabelece uma relação de poder nas cidades capitalistas, poder sobre o espaço urbano e, baseando-se em David Harvey, controle sobre os tempos de deslocamento, sobre a acessibilidade às localizações. E vale somar, embora o espaço urbano seja essencial ao capitalismo, este pode superar suas limitações, criando e desenvolvendo técnicas e processos de produção que aumentam a produtividade e os lucros,

expandindo-se e quebrando as barreiras impostas pelo espaço (CUNHA; SMOLKA, 1980). É o que acontece nos processos de verticalização: os elevados preços das localizações justificam tal processo, ou seja, a potencialização do uso do solo, conseqüentemente o aumento das rendas fundiárias (CUNHA; SMOLKA, 1980, p. 41).

O espaço urbano precisa ser continuamente produzido e reproduzido pelo capital, e encontra a influência do Estado para tal, pois este é, em suma, o grande agente que controla a terra urbana e intervém nela frente às necessidades do mercado (HARVEY, 2005, p. 85), criando condições para o surgimento das rendas diferenciais urbanas (CUNHA; SMOLKA, 1980, p. 40).

É um processo histórico, que reflete as estruturas urbanas que compõem o espaço, seu planejamento e sua regulação, todos fatores de ordem social, apropriados pelo grande capital e sua organização de produção e reprodução.

Ao cabo das cidades brasileiras, é fulcral entender o processo de segregação ocasionado pela renda fundiária. Santos (1993) nos chama atenção para o termo sítio social, que, para ele, é a transformação do sítio natural por meio da ocupação humana e, sobretudo, da vinculação com o trabalho como produtor do espaço construído. Os sítios sociais são criados com a seletividade dos lugares, e passam pela especulação, em uma disputa infundável por estas localizações.

Villaça (2001, p. 141), parte do processo da segregação nas metrópoles brasileiras para explicar os motivos das disputas das localizações. É a partir de Flávio Villaça, e seu estudo sobre o Vetor Oeste na metrópole paulistana, que este trabalho surge em grande medida, com o argumento: o espaço urbano está em frequente transformação, ele é heterogêneo, é apropriado pelas forças do mercado e do Estado que regulam seu ordenamento, que se dá, sobretudo, pela valorização das localizações. A dominação da terra urbana por estes agentes gera segregação, processo necessário para o controle do espaço construído. Portanto, há o espaço das benesses e os espaços das exclusões. Isso é essencial à cidade capitalista.

Para Maricato (2003, p. 153) a terra da cidade é uma mercadoria cara e por excelência capitalista. O Estado distribui desigualmente os investimentos em infraestruturas, dando prioridade aos pontos mais acessíveis, mais atrativos e mais valorizados, determinados justamente pelo fator localização.

É Harvey (1980, p. 157 apud GONÇALVES, 2018) que chama a atenção para a necessidade de uma fusão entre a teoria da renda urbana e a teoria da localização para a

explicar a dinâmica fundiária urbana. Gonçalves (2018, p. 13) argumenta que a valorização de um local se dá pelo meio de acesso a todo sistema urbano, a toda cidade, isto é, a acessibilidade vira um valor de uso, o mais importante para a terra urbana. Harvey (2004, p. 189-190) argumenta que não é a mera acessibilidade, mas o controle do tempo de deslocamento na cidade. Quem controla o tempo no espaço urbano controla o próprio espaço urbano.

Assim a localização mais disputada na sociedade capitalista neoliberal é a proximidade aos grandes centros de trabalho, intrínseco à lógica de reprodução da vida e de criação de produção. Para Villaça (2001, p. 143) as cidades brasileiras se enquadram, quase que em totalidade, ao padrão centro-periferia, onde quanto mais central for o terreno, mais trabalho existe despendido na produção deste espaço, e quanto mais periférico for a localização, menos trabalho socialmente incorporado se tem.

Rio de Janeiro, Belo Horizonte, São Paulo são exemplos das metrópoles brasileiras que seguem modelos de setores de círculos, onde a organização espacial das classes sociais propicia maior controle do espaço, através do controle do mercado imobiliário. Como argumenta Villaça (2001, p. 148) nestes moldes as elites e classes altas se autosegregam voluntariamente nas áreas centrais (com facilidade de acesso às localizações), e os pobres são segregados involuntariamente às periferias (destituídas da formalidade do espaço urbano). É, a rigor, o padrão de segregação das cidades brasileiras, que tem respaldo histórico, geográfico e social.

São Paulo, recorte espacial desta pesquisa, é para Villaça (2001, p. 193) a grande exemplificação do padrão centro x periferia brasileiro. Mas, argumenta o autor, não temos um padrão concêntrico muito bem estabelecido, a cidade de São Paulo é estruturada em vetores. E adiciona, temos dois: o Oeste e o Leste. Historicamente as elites paulistas ocuparam o Oeste, caminho que começou no Centro e se ampliou até a Avenida Paulista e às margens do Rio Pinheiros, criando novas centralidades. A Leste, a ocupação deu-se pelos trabalhadores das fábricas, dos imigrantes cultivadores, e, mais tarde, da grande reserva excedente de mão de obra nordestina e negra para o funcionamento da cidade formal, constituindo as principais periferias paulistanas.

### **3.1.1. Vetor Oeste: as elites do centro e suas centralidades**

A urbanização brasileira detém São Paulo (estado e cidade) como o grande marco da então nova ordem pujante, que passa ocupar lugar em um Brasil que não detinha uma

separação balizante entre o urbano e o agrário, entre o campo e a cidade, por quase quatrocentos anos de história (COSTA, 2014, p. 117).

A elite paulistana, na potência de sua hegemonia financeira cafeeira e, em seguida, industrial, foi a responsável pelo urbanismo e a urbanização de São Paulo (COSTA, 2014, p. 118). A produção do espaço urbano da cidade fora conduzida a partir de um pequeno aglomerado central (MONBEIG, 2004, p. 51) berço dessa burguesia que representava, no mais, a transição de um Brasil escravocrata para um Brasil protocapitalista moderno (FERNANDES, 1981, p. 11) de lógicas burguesas prevaletentes e integrado à nova divisão internacional do trabalho, mas sob o espectro do capitalismo atrasado (OLIVEIRA, 2003, p. 9). Para Martins (1986) esta transição se dá pela necessidade do trabalho assalariado como mediador das relações de produção, que se configura, então, primeiramente com a força de trabalho dos imigrantes na produção cafeeira, e, logo em seguida, na indústria, sendo esta o ponto fulcral para a urbanização de São Paulo.

Como aponta Costa (2014, p. 131) “[...] a cultura do café, a formação do complexo cafeeiro e o processo de urbanização a partir de áreas não urbanas [...]” são elementos chaves para o desenvolvimento econômico e da expansão da ocupação do território paulista, que então se verifica. Os avanços da malha ferroviária para o escoamento da produção do café, servem, então, posteriormente, às necessidades da industrialização, precursora do processo de modernização burguesa, que fez da cidade de São Paulo o berço da modernidade e da riqueza na transição do final do século XIX para o início do século XX, e assim prevalece (MONBEIG, 2004; COSTA, 2014).

Essa São Paulo moderna busca influências europeias e norte-americanas para criar, ao seu modo, um urbanismo e urbanização a partir deste pequeno centro financeiro, comercial, cultural e burguês (COSTA, 2014, p. 412). Como aponta Domingues (2002, p. 568) é um processo também de embranquecimento e segregação da população negra de ex-escravizados, que não servia aos novos padrões de modernidade – o trabalho assalariado é exclusivamente do branco europeu. A potencialidade na formação acadêmica e intelectual, com o surgimento das primeiras faculdades e escolas paulistas, também é feita por e para estrangeiros migrantes da Europa, bem como os comércios, cervejarias, sapatarias, lojas de roupas, bares e restaurantes (MONBEIG, 2004, p. 52). As influências arquitetônicas e urbanísticas também derivam-se das cidades europeias e norte-americanas, o planejamento urbano e a implantação das infraestruturas da cidade foram exclusivos da área central, um

urbanismo excludente dos mais pobres, que acabam por se instalar nos subúrbios e os "vazios" longínquos do centro da cidade.

Historicamente, o centro de São Paulo era compreendido pela região do embrião urbano, o chamado “Triângulo”, demarcação delimitada entre as três ordens religiosas representadas pelos Largo São Bento, São Francisco e do Carmo e suas respectivas igrejas. Logo, com o crescimento da cidade, passou a configurar-se também pela região da República, anunciando um centro velho e um centro novo. Contudo, observou-se, na virada do século XX, por intermédio e desejos das elites, uma transição do centro para a região oeste da cidade, marcado pela Avenida Paulista, que se consolidou como importante ponto financeiro e comercial ao longo dos anos.

O centro tradicional da capital desinteressou a elite paulista. Villaça (2001, p. 192) argumenta que desde a segunda metade do século XVIII a burguesia ascendente apresentava suas intenções de autosegregação. Abastada pela riqueza do café, decidiu expandir seus casarões do centro a áreas distintas da cidade. Tanto a Leste quanto a Oeste, ainda haviam imensos vazios urbanos, dadas às questões do sítio natural. Entretanto, para Oeste a expansão parecia mais favorável, já que havia apenas a necessidade de transpor o Vale do Anhangabaú, e apossar-se dos morros da Santa Efigênia e Campos Elíseos, enquanto para Leste havia a várzea do Carmo, inundável, e a linha férrea da São Paulo Railway.

Foi, então, que a elite cafeeira passou a caminhar a oeste, em virtude da sua necessidade de isolar-se das fábricas e dos trabalhadores. A leste, ficaram as indústrias e as classes operárias. Já no final do século XIX, instaura-se a Avenida Paulista, que junto de Higienópolis, representavam o poder da aristocracia e o início dos loteamentos. Como cita Villaça (2001, p. 196) “*a aristocracia participou tanto como empresária loteadora como ocupante*”, entre outras áreas da cidade, em direção a oeste.

A Avenida Paulista marcou o grande apogeu destas elites, que agora ocupavam as regiões altas da cidade. Mais tarde, o espigão se tornou referência da cidade e local dos avanços do capitalismo financeiro, dos grandes bancos e escritórios. Fazia-se assim uma nova centralidade na cidade. Como argumenta Iglesias (2001):

A criação de novas centralidades, porém, há décadas obedece a um percurso que parte do centro histórico da cidade em direção ao quadrante sudoeste – enquanto nos primeiros tempos da industrialização paulistana a Praça da Sé e seu entorno concentravam as atividades políticas, sociais e econômicas desenvolvidas pelas elites. Com o correr das décadas, no entanto, o centro histórico teve suas funções econômicas redefinidas, e a Avenida Paulista e seus arredores consolidaram sua hegemonia como bolsão residencial dos

setores sociais mais elevados e como centro de serviços sofisticados, passando a sediar empresas do setor terciário, como os grandes bancos paulistas (IGLESIAS, 2001, p. 51).

As centralidades mudam conforme o processo conduzido de formação e expansão do espaço urbano (FRÚGOLI, 2001, p. 53). A cidade tem um papel fundamental na manutenção do capitalismo (SPOSITO, 2018, p. 51) de tal maneira que as relações de trabalho, habitação, consumo no contexto urbano se reestruturam e se reconstróem, a partir das mudanças de técnicas e ações do mundo globalizado. Mas o que são os centros e as centralidades das cidades?

Como categoria do espaço da cidade, o chamado “centro” é comumente associado ao “histórico”, ou ainda, ao “tradicional”, por representar o começo da formação da cidade e sua historiografia, de fato pode sê-lo, embora toda a cidade seja e tenha história, e o tradicional perpassa uma questão de permanência, o que no caso de São Paulo não o é.

Para Oliveira Jr. (2008) e Sposito (1991) a categoria “centro” é um pouco mais complexa, e interposta em duas conceituações que comumente se fazem iguais: a estrutura urbana e a estruturação urbana. A primeira, é a localização e a forma espacial, o centro enquanto área principal na estrutura urbana da cidade. A segunda, de estruturação urbana, se aproxima de uma outra terminologia, a de “centralidade”, que não é a localização pela localização, mas seu conteúdo, não só a forma, sendo portanto uma forma-conteúdo. As centralidades ditam a maneira como os fluxos da reprodução capitalista se dão, pois são nelas que estão as forças motrizes do grande capital, se nos aproximarmos de Castells (1983, p. 273-275) as centralidades expressam *"o conteúdo social da divisão técnica do trabalho numa determinada localização"*, de forma que é na centralidade que se decide sobre tudo o que impacta todo o resto. Segundo Sposito (1991, p. 6):

O centro não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sítio histórico onde essa cidade se originou, ele é antes de tudo ponto de convergência/divergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se dirigem para algumas atividades e, em contrapartida, é o ponto de onde todos se deslocam para a interação destas atividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela. Assim, o centro pode ser qualificado como integrador e dispersor ao mesmo tempo.

Centro e centralidade não são, portanto, categorias que sempre se justapõem. A centralidade, argumenta Sposito (1991) abandonou, em inúmeros casos, o centro, rompendo com o atributo do lugar central. Há em seu conteúdo a possibilidade de surgir sem que esteja no centro tradicional e principal.



Centralidade, portanto, não é só uma localização, um lugar. Ela detém um conteúdo simbólico, político, econômico, se perfaz naquilo que hierarquiza e impõe seletividade dos lugares dentro do espaço intraurbano. Ela também não é única e fixa. Para Sposito (1991, p. 16) o movimento e processo de produção de novas formas de centralidades reforça um padrão de policentralidade, uma estrutura com mais de um núcleo central na cidade, onde há uma competição entre as centralidades na constituição como região célebre do espaço urbano.

Como apontam Frúgoli (2001), Iglesias (2002) e Ferreira (2008) a cidade de São Paulo se constituiu a partir da premissa de centralidades não fixas. Na história da cidade, observou-se um caminho percorrido pelo capital na sua fixação nos nós górdios do território, Na capital paulista essas centralidades são três, firmadas dentro do chamado Quadrante Sudoeste, de acordo com Fix (2009, p. 46): o centro tradicional de São Paulo e a região da Avenida Paulista, como citados e, atualmente, a região da Avenida Berrini, delimitada como o Vetor Sudoeste, às margens do Rio Pinheiros, referência à cidade globalizada, dos fluxos mercadológicos e financeiros e do poder do setor empresarial.

O desdobramento dessa centralidade ao longo do quadrante sudoeste de São Paulo, sobretudo a dinâmica mais recente desse processo, tem acarretado transformações sociologicamente relevantes, ainda não devidamente analisadas, especialmente quanto às formas de organização institucional dos grupos empresariais com interesses nessas áreas, suas relações com o poder público e os processos sociais excludentes decorrentes dessa trama de interesses (FRÚGOLI, 2001, p. 53)

Quadrante Sudoeste é um termo utilizado pelos estudos urbanos acadêmicos que, costumeiramente, se referem à essa área por sua proeminência como centralidade metropolitana, não havendo, contudo, uma delimitação territorial totalmente estabelecida. Como pontua Nakano, Campos, Rolnik (2004) não é tão simples defini-la espacialmente. Entretanto, é sabido que sua principal centralidade está às margens do Rio Pinheiros, calcada na reivindicação de São Paulo como uma cidade global pós moderna, com todo seu capital simbólico perante o cenário do capitalismo neoliberal mundial. Esse movimento, das últimas décadas, se dá de acordo com Ferreira (2008) devido aos processos de desindustrialização e de financeirização da cidade, que fizeram da metrópole uma primazia em relação ao número de corporações financeiras, bancos e empresas de mercados estrangeiros no Brasil.

No espaço de 20 anos formou-se o maior distrito corporativo do país. O recorte urbano aqui denominado Vetor Sudoeste refere-se à extensão da Avenida das Nações Unidas, também conhecida como Marginal Pinheiros, compreendida no trecho de 5 quilômetros entre a Avenida dos Bandeirantes e a Ponte Transamérica, na zona sudoeste da cidade de São Paulo. Nesse

trecho, outrora caracterizado pela presença de plantas e galpões industriais, bairros residenciais de classe média e terrenos baldios, à margem direita, e por favelas e bairros de classe média baixa, à margem esquerda do Rio Pinheiros, está se formando, desde o início dos anos 1990, a região terciária mais dinâmica da América Latina. Na margem direita do rio têm sido construídos os maiores, mais caros e mais avançados empreendimentos imobiliários do país, nos quais têm se instalado corporações brasileiras e transnacionais de setores de ponta da economia contemporânea, bem como hotéis de luxo, centros de consumo sofisticados e infraestrutura diferenciada de lazer. Na margem esquerda do rio têm se consolidado os bairros habitados por populações de baixa renda (IGLESIAS, 2001, p. 52).

De acordo com Fix (2009, p. 46) em virtude dos novos e gigantescos empreendimentos desta nova centralidade (a do Vetor Sudoeste), o Quadrante Sudoeste passou por uma renovação em mobilidade nos últimos trinta anos. Dentre as tantas obras, o Corredor Sudoeste: o complexo viário de túneis e avenidas que se estende da Avenida 23 de Maio até chegar ao Morumbi, com seus três túneis Jânio Quadros, Túnel Tribunal da Justiça do Estado e Complexo Ayrton Senna. Os corredores de ônibus nas Avenidas Rebouças, Faria Lima, Santo Amaro e Nove de Julho. Os investimentos massivos no transporte coletivo foram na linha 9 Esmeralda da CPTM, sentido Osasco-Mendes(Vila Natal), e as linhas Lilás e Amarela do Metrô, ambas de concessão privada.

De forma evidente: Vetor Sudoeste é uma centralidade, a principal da cidade de São Paulo, já o Quadrante Sudoeste é uma porção territorial, mais ou menos delimitada, que engloba as principais centralidades de São Paulo. Os investimentos e políticas ligadas à mobilidade nesta área da cidade reforçam uma especial atenção do poder público para com os espaços que servem aos interesses do mercado financeiro, como argumenta Iglesias (2001):

[...] as outras centralidades, principalmente a mais recente, formada pela Berrini e pela Marginal Pinheiros – marcadas por um conjunto mais restrito de empresas, muitas delas poderosas economicamente, incluindo um grande número de multinacionais – atuam na esfera da intervenção urbana de maneira muito mais unilateral (IGLESIAS, 2001, p. 53)



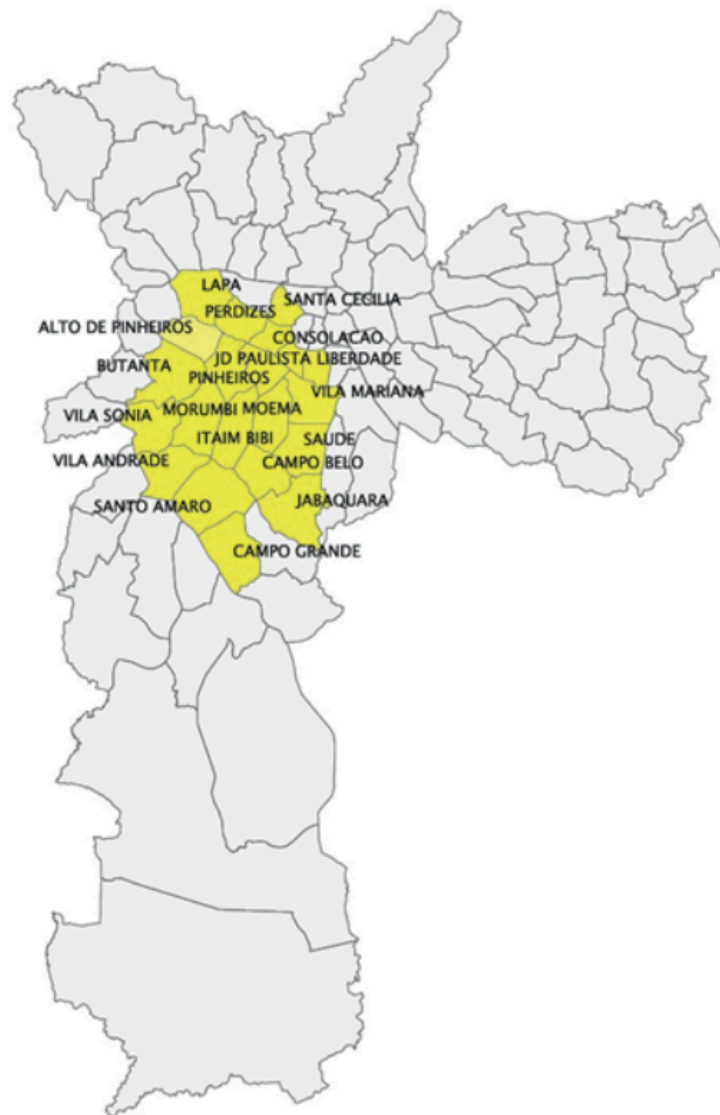
Figura 1: Centro financeiro da Marginal Pinheiros, em frente à Ponte Estaiada, símbolo de maior grau ideológico do Vetor Sudoeste de São Paulo. Fonte: Votorantim - Mapa da obra (2019)

Neste sentido, como aponta Villaça (2001), é crucial entender que a dinâmica da cidade precisa do espaço segregado para que o espaço formal atenda às necessidades do grande capital, que não só mantém as lógicas do urbano, mas tem poder para ditá-las e interferir no território ao passo de sua apropriação.

Villaça mostra então o padrão paulistano de segregação, em que as classes de mais alta renda ocupam em especial o quadrante sudoeste da cidade, num padrão que difere daquele encontrado em cidades de países centrais (ou desenvolvidos). No quadrante sudoeste, as elites conformaram uma coroa em torno do centro (círculos concêntricos), mantendo acesso privilegiado ao centro – não necessariamente centro físico, mas social, econômico, cultural e político –, relegando às classes menos abastadas dificuldades adicionais de acesso (FUNARI, 2016, p. 58).

Para Nakano; Campos e Rolnik (2004, p. 125) grosso modo, o quadrante sudoeste pode ser definido mais ou menos como o espaço delimitado a leste pelo rio Tamanduateí, a norte pelo rio Tietê, a oeste pelo rio Pinheiros e a sul pelos distritos Santo Amaro e Jabaquara.

#### Distritos que compõem o quadrante sudoeste



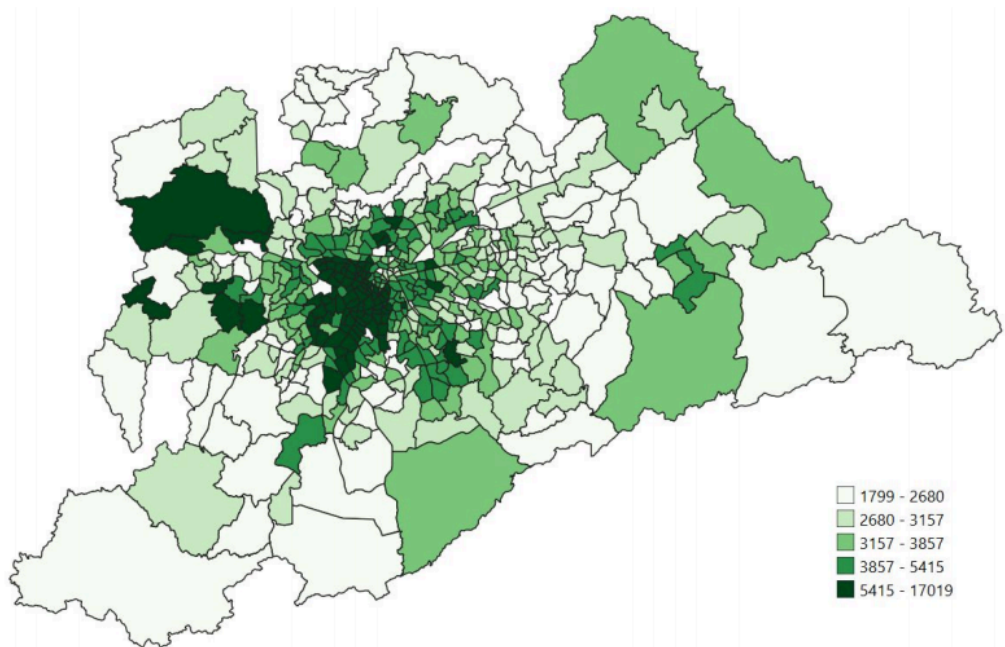
Fonte: Villaça (2001).

Figura 2: Mapa do Quadrante Sudoeste de São Paulo definido por Villaça (2001). Fonte: FUNARI, 2016, p. 59.

Ao passo que essa região da cidade formal se torna globalizada, mercadológica e transacional, pois nestas áreas estão os grandes nós dos fluxos de capitais, sua reprodução agrava a segregação nas periferias, pois aumenta o distanciamento. Para Nakano; Campos e Rolnik (2004, p. 125) “*O quadrante sudoeste é reconhecidamente o lugar onde se concentram as principais oportunidades e benefícios da vida urbana de São Paulo*”. E, enquanto área célebre da metrópole, detém a hegemonia dos privilégios sociais, o poder econômico, os meios e acessos culturais, o capital político, a concentração do emprego e da renda, as infraestruturas de transporte e a acessibilidade.

Nele se encontra a maior parte dos empregos, as áreas de moradia dos grupos com maiores rendimentos, os melhores espaços públicos, museus, teatros, hospitais, a maior parte dos equipamentos de consumo e de prestação de serviços privados. A estruturação desta centralidade se valeu de investimentos públicos e privados de grande monta, voltados para a construção de edifícios residenciais e não-residenciais, da ampliação da malha viária, da oferta de diversos serviços urbanos de uso coletivo, da implantação das infraestruturas de iluminação pública, energia elétrica, transporte de massa e saneamento básico, além da criação e do paisagismo de áreas verdes (NAKANO; CAMPOS; ROLNIK, 2004, p. 125-126)

Mapa 1 - Concentração de renda média na RMSP em 2017 (em R\$)



Elaboração do autor. Fonte: dados da Pesquisa Origem-Destino (2017)

No âmbito dos locais de cultura e lazer, estão dispostos no quadrante sudoeste inúmeros, a dispor: a Avenida Paulista<sup>5</sup>, a Rua Augusta (e seus diversos bares, baladas e restaurantes), a Praça Roosevelt e a Praça do Pôr do Sol<sup>6</sup>, inúmeros museus, como, por

<sup>5</sup> A Avenida Paulista não somente detém aparelhos de cultura e lazer, como cinemas, bibliotecas, um SESC e etc. Nela estão diversos locais de consumo, desde lojas de departamento a inúmeros restaurantes *fast-foods*, a exemplo o Méqui 1000, milésima loja da rede de *fast foods* McDonalds no Brasil, que está em um casarão antigo na avenida, e ganhou destaque da imprensa nacional em 2019 por ocasião de sua inauguração, pela adesão do público jovem curioso com o serviço da unidade, que tem espaço até para shows.

<sup>6</sup> Há um movimento de tentativa de privatizar a praça, para saber mais:

<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2021/02/04/praca-do-por-do-sol-na-zona-oeste-de-sp-e-cercada-por-grades-apos-pedido-de-moradores.ghtml>

exemplo, o Museu de Arte de São Paulo (MASP), o Museu da Imagem e do Som (MIS), os parques Villa-Lobos e do Ibirapuera (em que estão biblioteca e museus), além do Parque do Povo, onde se apresentam inúmeros shows. Os centros culturais públicos e privados, como o Centro Cultural São Paulo (CCSP), o Centro Cultural Banco do Brasil (CCBB) e o Itaú Cultural, os shoppings Eldorado, Bourbon e Iguatemi, dentre tantos outros. Além disso, as unidades do SESC, das 23 presentes na Grande São Paulo, 14 estão no quadrante (Santo Amaro, Pinheiros, Vila Mariana, Consolação, Avenida Paulista, Carmo, 24 de Maio, Florêncio de Abreu, Parque Dom Pedro II, Bom Retiro, Pompéia, Ipiranga, Centro de Formação e Pesquisa (na Bela Vista) e o CineSesc (na Cerqueira César)).

Ademais, as diversas instituições de ensino superior, regular e infantil, são inúmeros os exemplos: a Universidade de São Paulo (USP), a Pontifícia Universidade Católica (PUC-SP), a Faculdade Santa Marcelina (FASM), Universidade Presbiteriana Mackenzie, a Fundação Armando Álvares Penteado (FAAP), a Fundação Getúlio Vargas (FGV) entre outras, os Colégios São Luís, Dante Alighieri, Porto Seguro, Equipe, Santa Cruz, Vera Cruz, Avenue, Miguel de Cervantes as sedes dos cursos pré-vestibulares Objetivo, Etapa e outros. Todos esses aparelhos estão concentrados no quadrante para suprir a demanda de educação das classes de maior renda.

O que implica todas essas variáveis? Villaça (2001) afirma que o processo de produção do espaço da cidade de São Paulo está concebido para continuar reproduzindo o capital social simbólico dessa área da cidade, enquanto agrava a segregação. Como aponta Oliveira (2003, p. 55) o processo de modernização do capitalismo não abandona as estruturas do atraso. O setor moderno faz uso do setor atrasado, não o supera em totalidade, cravando uma unidade contraditória, mas operante. A cidade capitalista brasileira se concretizou com a acumulação originária agrária escravocrata, posteriormente assalariada-imigrante e, mais tarde, industrial-urbana-operária. Hoje, com o advento da técnica e da tecnologia, o capitalismo está superposto ao setor de serviços e à neoliberalização dos sujeitos. Como coloca Lefebvre (2019), estão acumulados e inacabados os três momentos, o agrário, o industrial e o urbano, no subdesenvolvimento, de modo que a somatória da formação econômica e territorial destas fases é cumulativa e estruturalmente desigual.

Cada um destes ciclos deixou excedentes sociais basilares das desigualdades sociais das nossas cidades, em um processo de acúmulos: as favelas e mocambos aos negros libertos, as periferias distantes e segregadas aos trabalhadores pobres, as ocupações irregulares gestadas pelo urbanismo excludente. Estas servem, entretanto, como reservatórios de mão de

obra para o setor moderno, sendo fruto da segregação do setor atrasado. É, então, neste constructo, que se estabelece a dialética centro e periferia.

O centro intervém no urbano como local onde tudo se justapõe e acontece, nele se acumulam todas as coisas, do material ao simbólico, das festas à manifestação política, do poder do capital ao debate público. Foi no centro, no plano da história das cidades, onde se reuniam tudo e todos, os objetos, os elementos, as obras humanas, as trocas de mercadorias (LEFEBVRE, 2019).

No caso de São Paulo, a área denominada Quadrante Sudoeste é ponto localizado na metrópole de maior acúmulo daquilo que Santos (1996a) chama de tecnosfera, a concentração das técnicas e das informações. Nessa área a tecnificação em camadas é tão espessa que em nenhuma outra localidade da metrópole há tantas técnicas para dar suporte ao modo de produção (infraestruturas, vias de fruição, transporte, conexões). Portanto, o centro é mais que o local da reprodutividade da vida, ele é uma localização que se (re)produz ao passo que produz a periferia, dita o que é o periférico, para que nele (o centro) se acumulem as benesses do espaço urbano (LEFEBVRE, 2019) e onde se concentra o teor, a massificação da tecnoesfera, se aproximando de Milton Santos. Não existe espaço urbano sem essa categoria, o centro, ele dá a própria forma do urbano, a integra e a desintegra, pois, ao concentrar em si as técnicas, concebe as desigualdades socioespaciais, pois as periferias carecem daquilo que ele concentra - a tecnificação.

Por fim, a formação da cidade de São Paulo, produzida socialmente para manter suas elites nos espaços centrais, detém em suas periferias o outro lado da organização socioespacial. Periferias em que, em uma metrópole extremamente espraiada, desigual e fortemente rodoviarista, seus habitantes encontram-se fadados às horas de trajetos no cotidiano.

### **3.2. A mobilidade cotidiana desigualmente concebida na metrópole**

Um breve resgate da história humana revela a necessidade do movimento desde os primórdios da espécie: o nomadismo enquanto prática dos povos antigos e, mesmo no assentamento dos povos sedentários, o ir e vir das mercadorias, dos mercadores, dos guerreiros. A locomoção, chegar de um ponto a outro no espaço físico, reflete mudanças históricas da forma como o homem se organizou e se organiza espacialmente e

temporalmente: o caminhar, o lombo do animal, a carroça, a locomotiva a vapor, o bonde, o automóvel, o avião, a espaçonave, o trem bala, os jatos supersônicos. Em nenhum momento da história, entretanto, a mobilidade enveredou à tanta rapidez e força como na contemporaneidade. Experimentamos a aceleração do tempo-espaço na vida moderna (RIBEIRO, 2001).

A seara da modernidade tem chamado atenção para os campos da Sociologia e da Geografia no que tange às dimensões da locomoção dos indivíduos modernos e, neste sentido, como comportam-se diante do que Bauman (1999) chamou de modernidade líquida, uma alegoria à dimensão de um espaço-tempo fluído, em que os indivíduos devem lidar com situações escorregadias e instáveis, importunados por uma era em que tudo virou consumo e efêmero, e os intermédios da vida apropriados pela reprodução do capital em ritmos acelerados (BAUDRILLARD, 1995; BAUMAN, 1999, 2001; LIPOVETSKY, 2009). Para Cresswell (2006, 2009) a mobilidade é o grande recurso da modernização, nela estão contidas práticas sociológicas de grande relevância para o entendimento das subjetividades dos sujeitos no neoliberalismo e na pós-modernidade ultra acelerada.

Para Bauman (1999) vivemos uma “*sociedade pós-moderna de consumo*”, para Lefebvre (1991) “*a sociedade burocrática do consumo dirigido*” e para Carlos (2007) “*o reino da mercadoria*” em que o grau de mobilidade e da reprodução da vida se dá em função das classes sociais e de seu consumo. Uma das críticas de Milton Santos à globalização é, neste sentido, a desigualdade entre a rapidez dos rápidos e a lentidão dos lentos. Um grupo muito pequeno da humanidade possui liberdade de escolher onde estar e quando estar, enquanto a maioria se encontra forçadamente imóvel, fixa, sem nunca ter saído das fronteiras de seus países, de suas cidades, dos seus próprios bairros. Santos (1990), Bauman (1999), Hannam, Sheller, Urry (2006), Cresswell (2009) advogam que a globalização e a pós-modernidade impõem que a rapidez de algumas pessoas induz à lentidão de outras e que a mobilidade de alguns gera a imobilidade de outros. Diz Cresswell (2009, p. 29) “*A mobilidade é um dos recursos principais da vida do século XXI e a distribuição diferencial deste recurso que produz algumas das diferenças mais marcantes da atualidade*”.

A mobilidade enquanto conceito é tanto o movimento global de mercadorias, objetos, capitais, pessoas e informações, quanto local, de transporte diário e movimento dos sujeitos na recorrência da reprodução de suas vidas cotidianas. Cresswell (2009, p. 25) a define muito bem como “*um emaranhado de movimento físico, de significado e prática, tendo, também, caráter político*”. Em um dos livros mais interessantes de Cresswell (2006)



"On the move: mobility in the modern western world" o autor argumenta já na primeira página:

Devemos estudá-la, pois a mobilidade é fundamental para o que é ser humano. É uma faceta geográfica fundamental da existência e, como tal, fornece um rico terreno a partir do qual as narrativas - e, de fato, as ideologias - podem ser e foram construídas. Dos primeiros chutes de um bebê recém-nascido até as viagens de empresários internacionais, a mobilidade está em toda parte (CRESSWELL, 2006, p. 1, tradução nossa)

E, ainda nesta seara, diz (2006, p. 2) "*os movimentos de pessoas (e coisas) em todo o mundo e em todas as escalas são, afinal, cheios de significados*" e o que os significados imprimem, neste sentido, são as significantes sociais. A mobilidade precisa ser encarada em seu contexto social. Para Silva (2014, p. 37), é crucial entender que seus conteúdos, como a velocidade, os ritmos, lentidões e o desenrolar do cotidiano perpassam sempre relações de poder e de classe. Essas relações de poder estão imbricadas em movimentos concebidos desigualmente, atravessados por questões de renda, gênero, idade, raça e status social (VASCONCELLOS, 2001, CRESSWELL, 2009, SILVA, 2014).

A renda é o principal fator de influência na mobilidade das pessoas. Sujeitos com mais recursos deslocam-se com maior velocidade e frequência que aquelas de renda inferior, que são mais dependentes do transporte público e acabam por gastar mais horas em seus trajetos. As grandes cidades de países subdesenvolvidos, como São Paulo, apresentam baixos níveis de serviço nos transportes públicos para as periferias e os mais pobres, privilegiando determinadas localizações do espaço da cidade (SANTOS, 1990; VASCONCELLOS, 2001, VILLAÇA, 2001; SILVA, 2014).

A psicofera do deslocamento, os sentidos empregados na sua prática cotidiana e as dimensões subjetivas dos sujeitos na locomoção, para reprodução social do e no espaço urbano e apropriação do território da cidade, evidenciam-se como importantes campos teóricos, metodológicos e científicos para identificar segregações socioespaciais, fragmentações urbanas e diferenciações de cotidianos reproduzidos e perpassados por lógicas de exclusão e distanciamentos (VASCONCELLOS, 2001; SILVA, 2014; SPOSITO et al, 2018). A mobilidade é uma ação vital na lógica da reprodução da vida urbana e de apropriação do espaço público, e estando imbricada em relações de poder e de classe, atravessa de maneiras distintas o cotidiano dos sujeitos. Como aponta Telles (2006), Silva (2014), Agier (2015), Sposito et al (2018) o movimento é essencial na concepção da cidade

como construção permanente no imaginário das personagens urbanas, sendo necessário entender as declinações e as experiências de seus deslocamentos para compreender como acessam a cidade em totalidade. Como afirma Cresswell (2009, p. 37) "*quem pode se locomover, como e em que condições, são questões fundamentais da nossa época*" e, portanto, uma importante ferramenta de análise sobre a vida social.

Para Silva (2014, p. 31) "*a mobilidade é o conjunto de deslocamentos de pessoas, segundo suas diversas capacidades individuais, relacionadas a certos atributos sociais*" e se dá no território, na relação entre a sociedade e os meios de transporte como instrumentos de potencialidade de locomoção. No âmbito do espaço da cidade, a mobilidade se perfaz de movimentos ordenados, que se relacionam no tempo e no espaço, que influenciam as práticas costumeiras dos acessos aos lugares. Portanto, mover-se perfaz não meramente da tecnocracia do preço *versus* modo mais viável de deslocar-se (como as teorias liberais de renda e localização urbana costumavam idealizar), mas revela-se como potencialidade de escavar os entraves da segregação urbana e da desigualdade socioespacial, especialmente nas grandes metrópoles do subdesenvolvimento, como São Paulo.

Para Rolnik e Klintowitz (2011, p. 89) a metrópole paulista tem passado por uma crise na mobilidade nas últimas décadas, de tal modo que se tornou costumeiro ouvir nos jornais da TV pela manhã o quão "lento" está o tráfego, as vias congestionadas, os trajetos alternativos, os acidentes e quanto de caos as chuvas de verão causaram nas vias de fruição. Se a mobilidade nas vias da cidade é ruim, pior se manifesta àqueles que dependem do transporte coletivo. Para as autoras as horas gastas pelos viajantes do transporte público é superior aos que se movimentam de forma individual (carro, caminhões, motocicletas, etc). Como ressaltam:

Segundo a pesquisa Origem e Destino realizada a cada dez anos pelo Metrô (2008), o tempo médio de viagem em transporte coletivo é 2,13 vezes superior ao tempo médio de viagem em transporte individual. O mesmo se pode dizer em relação à velocidade: segundo a CET (2008), a velocidade média dos carros pela manhã era de 27 km/h; à tarde, de 22 km/h. Por sua vez, levantamento do Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de São Paulo (2008), durante os congestionamentos da manhã e da tarde, indica que os ônibus atingem, em média, velocidade de 12 km/h." (ROLNIK E KLINTOWITZ, 2011, p. 90)

Vasconcellos (2001, p. 115) argumenta que a renda é o principal fator de influência na mobilidade das pessoas. As pessoas com renda maior deslocam-se com maior velocidade e frequência que aquelas de renda inferior, não obstante, pessoas de baixa renda são mais dependentes do transporte público, logo, gastam mais horas em seus trajetos urbanos. As

grandes cidades de países subdesenvolvidos, como São Paulo, apresentam baixos níveis de serviço nos transportes públicos, acompanhados por distribuição desigual dos aparelhos públicos, o alto preço e a precariedade, principalmente nas zonas distantes do centro.

O trabalho de Villaça (2001) é um dos mais importantes em investigar a segregação socioespacial nas metrópoles, sua contribuição para a definição e problematização das periferias e centralidades da cidade perpassa a própria construção da ideia de mobilidade, já que assume a dependência do transporte público para os deslocamentos diários de uma localização à outra. Essa caracterização, centro-periferia, tem sido um padrão amplamente revisitado e debatido por diversos arquitetos e urbanistas, geógrafos e sociólogos urbanos. A mobilidade dentro do escopo concebido na relação centro-periferia é um ângulo de análise importante para compreender a segregação socioespacial na cidade de São Paulo.

A segregação socioespacial se dá em função das desigualdades socioeconômicas. Como apontou Santos (1990, 1993) a desigualdade no espaço da cidade é um processo dinâmico, soma de diversos produtos e decisões políticas e econômicas, para satisfazer certas camadas da sociedade. Condiciona diferentes formas de uso e dinâmicas do espaço urbano, ligadas às disparidades nas localizações e acessos em todas as escalas humanas de vivência, convivência e sobrevivência.

Santos (1990, p. 77) chama atenção para a dependência das classes trabalhadoras ao transporte coletivo, principalmente em relação aos deslocamentos para o trabalho, o que o autor chama de *“a locomoção dos pobres”* para reforçar que a renda tem relação direta com a mobilidade *“quanto mais pobre o indivíduo, mais dependente ele é dos transportes coletivos”* (SANTOS, 1990, p. 78). Este transporte, entretanto, se faz precário, pois para o autor o predomínio do transporte individual como política ideológica-econômica no Brasil foi vindouro (SANTOS, 1990, p. 79), de tal forma que *“o modelo rodoviário urbano é fator de crescimento disperso e do espraiamento da cidade”* (SANTOS, 1993, p. 96).

Monbeig (2004) retrata a expansão da cidade de São Paulo a partir do chamado rodoviarismo urbano, onde o crescimento da cidade acompanhou a lógica do automóvel, o que Gorz (2005, p. 45) define como um processo ideológico burguês, *“O sistema automobilístico de massa materializa um triunfo absoluto da ideologia burguesa no nível da prática cotidiana: ele funda e mantém em cada um a crença ilusória de que cada indivíduo pode prevalecer e ter vantagens às custas de todos”*.

A mobilidade por meio do transporte público foi, desta forma, preocupação secundária na metrópole. A precarização dos meios coletivos de locomoção acabou

restringindo as classes trabalhadoras às péssimas condições de mobilidade e acessibilidade na cidade (SILVA, 2014, p. 25). Na lógica da cidade capitalista, no caso São Paulo, onde se reverberou um processo de dependência das periferias às centralidades, a mobilidade assume o papel mais importante na reprodução social. Já que no espaço formal da cidade há postos oficiais de trabalho em abundância, oportunidades e infraestruturas, é para onde as massas de trabalhadores vão, todos os dias e cotidianamente, enfrentando a precariedade, insegurança, lotação e lentidão.

Locomover-se rapidamente na cidade é uma questão de classe e renda. A acessibilidade e facilidade de acesso aos locais perfaz a necessidade dos grupos hegemônicos se firmarem nas áreas em que as infraestruturas existem. Miralles-Guasch e Cebollada-Frontera (2003) explicam esta relação:

A acessibilidade tem como referência a facilidade com que cada pessoa pode superar a distância que separa dois lugares e desta forma exercer seu direito como cidadão. A relativa facilidade para superar o distanciamento é uma variável relacionada com as características físicas de um espaço, as oportunidades de uso de certas atividades e as características individuais dos cidadãos. Por isso, a acessibilidade, além de uma dimensão territorial, também é uma característica individual em relação ao número de opções que têm os diferentes cidadãos para acessar os lugares e as atividades (MIRALLES-GUASCH; CEBOLLADA-FRONTA, 2003, p. 14, tradução nossa).

Para a maioria da sociedade, composta por trabalhadores pobres, a acessibilidade e facilidade aos acessos múltiplos não existem em igualdade. É neste sentido que, de acordo com Silva (2014, p. 37), é necessário compreender a indissociabilidade das distâncias que impõem o espaço e suas diferenças que se desenrolam cotidianamente na mobilidade das pessoas nas metrópoles. As políticas de mobilidade nas metrópoles negligenciaram por muito tempo a mobilidade dos mais pobres, é recorrente observar que estes são a camada social que mais sofre com as longas jornadas em transporte ineficiente e de alto preço nos seus deslocamentos cotidianos (ROLNIK e KLINTOWITZ, 2011; SILVA, 2014).

Ao falar de mobilidade cotidiana é necessário, primeiro, salientar o que é o cotidiano. Cotidiano, como adjetivo, é aquilo que é diário e recorrente, que se torna banal, costumeiro, comum e habitual. Contudo, existe uma categoria analítica por detrás de tal adjetivação: da existência do cotidiano como um campo de análise da vida e da sua (re)produção (DAMIANI, 1993, JESUS, 2008; CARLOS, 2017). Como propõe Jesus (2008, p. 2) “*o cotidiano é menos um conceito e muito mais uma esfera, uma dimensão, uma espaço-temporalidade da vida contemporânea*”.

Lefebvre (1973, p. 95), apoiando-se em Marx, sobre o debate das estruturas do modo de produção capitalista, aprofundou-se nessa categoria de análise da reprodução dessa estrutura (capital) pelos agentes (classe trabalhadora): a vida cotidiana. Lefebvre (1973, 1991) ocupou-se em entender como as estruturas do capitalismo urbano (seu modo de produção) se engendram nas dimensões da reprodução da vida, em todas as escalas, seja na habitação, nas formas de consumir, de obter lazer, do próprio trabalho, nas escolas e universidades. É o que o autor diz “*O grande capitalismo transformou esses elementos da sociedade, apropriando-os para o seu uso*” (LEFEBVRE, 1973, p. 95)

O cotidiano permite o modo de produção capitalista reproduzir-se, sendo, portanto, uma categoria analítica social, que se faz necessária no espaço e no lugar, pois o lugar é um espaço de cotidianos múltiplos e em alguma medida subjetivos, que nos revelam as práticas socioespaciais. Surge, então, a necessidade deste “lugar” ser o espaço da cidade, pois é um ambiente moldado pelas intenções do capital, das rápidas mudanças da paisagem, muitas vezes imperceptíveis e alienantes, dada a própria necessidade das formas de reprodução deste modo de produção (LEFEBVRE, 1973; CARLOS, 2017) que nos fez perder o senso crítico quanto ao espaço que atravessamos todos os dias, na recorrência dos usos e das práticas da vida cotidiana. Como argumenta Carlos (2017):

Nesse contexto o espaço da metrópole, tornado espaço de circulação, vai se impondo enquanto sinal, código que comanda, imperativamente, o uso dos lugares infundindo no espaço, o repetitivo que se revela em formas homogêneas e assépticas conferindo um modo determinado de relações entre os habitantes da metrópole (CARLOS, 2017, p. 17).

Neste sentido, a mobilidade cotidiana não é a simples movimentação de um lugar a outro repetitivamente e diariamente, ela é, na escala urbana, um dos conteúdos que reforçam o trabalho e as dimensões do cotidiano e, conseqüentemente, a reprodução da vida cotidiana, atrelada às lógicas do modo de reprodução do capital.

Para Silva (2014, p. 37) a mobilidade cotidiana é, em seu diálogo com Miralles-Guasch e Cebollada (2009, p. 194) a totalidade dos deslocamentos que a população realiza de forma diária, recorrente e costumeira para acessar os serviços, locais e exercer atividades em um determinado território, ainda é, grosso modo, um conteúdo político, econômico e social, que revela a prática no espaço geográfico e da reprodução capitalista.

Ainda para Silva (2014, p. 37) é crucial entender que as mobilidades no território, ou seja, a velocidade, os ritmos, lentidões e o desenrolar do cotidiano perpassam relações de poder e dominação do espaço, do controle sobre o tempo da cidade. E essas relações estão introjetadas nos sujeitos, nos seus corpos e nos territórios de onde vêm. Sabemos que, ao falar

de mobilidade e de trânsito na região dos Jardins de São Paulo e ao falarmos de mobilidade e de trânsito na periferia da cidade, estamos falando de olhares diferentes, de lugares diferentes, de subjetividades que se constroem cotidianamente nessa relação entre o deslocamento para as diversas atividades que compõem nossa vida (VERONA, 2010, p. 21). O olhar especial para a mobilidade urbana revela justamente essa autopercepção dos indivíduos em relação à cidade e suas contradições espaciais - e como elas os afetam.

### **3.3. Jovens e suas periferias: o sujeito no cotidiano do território e o cotidiano do território no sujeito**

Como afirma Ribeiro (2005) é pelo lugar – o território - que as experiências e as práticas sociais vividas no cotidiano constroem sentidos aos sujeitos. O território é indissociavelmente o material concreto e o imaterial abstrato da energética social. O que pode ser um território? Uma escola, uma universidade, uma praça, um bairro, uma cidade, uma metrópole. O território detém agentes específicos, que o produzem, estando suas características associadas à maneira como seu uso se dá e seus atores o apropriam.

O território de uma praça central, como a Praça da Sé em São Paulo, por exemplo, pode ser considerado algo simples. No entanto, foi tratado por Frehse (2013) como um produtivo microcosmo social, onde a temporalidade e a materialidade atravessam práticas, significados, eventos, ações, sujeitos, estruturas sociais, passagens, ritmos e permanências que são muito únicos daquele espaço social. Damiani (1993) analisou em sua tese de doutorado o cotidiano no Conjunto Habitacional Itaquera I, buscando traçar a recorrência da reprodução da vida nesse território, as práticas socioespaciais cotidianas que nele ensejam evidenciando pormenores extremamente relevantes. O mesmo foi feito por Jesus (2008) ao tratar do Conjunto Habitacional Parque Continental, em São Paulo, onde interessou-se em averiguar a apropriação afetiva dos moradores do território em relação às suas habitações. Todas as autoras apresentaram interpretações muito singulares acerca daqueles territórios, pois as relações sociais postas em cada um deles revelam tessituras únicas das formas como os indivíduos criam seu espaço social e a natureza imaterial dos vínculos que se estabelecem.

No limite, o cotidiano enquanto método e fonte de pesquisa nas ciências sociais e humanas, tomado como perspectiva metodológica pelos trabalhos acima citados, faz parte de uma guinada epistêmica nos últimos anos no que tange métodos qualitativos, para Stecanela

(2009, p. 64) *“o foco sobre a particularidade dos detalhes e a unidade de acontecimentos da vida cotidiana, dificilmente observados e capturados pelas pesquisas quantitativas, ganha importância nas sociedades contemporâneas e atrai o olhar e interesse de pesquisadores”*.

Com maior afinco, o cotidiano é tomado por Henri Lefebvre e a gama de pesquisadores que o sucederam considerando, indissociavelmente, o espaço socialmente produzido e o espaço urbano vivido. A temática do cotidiano no território, do território usado, das práticas que nele se (i)materializam e acontecem, no decorrer do que pode ser considerado “banal” e de menor relevância, na verdade traz potencialidades na investigação científica sobre os microprocessos sociais. Stecanela (2009, p. 64), ao investigar o cotidiano de jovens em escolas de uma periferia urbana o propôs, como método de pesquisa com estes sujeitos, *“a fim de conhecer seus modos de vida, os usos dos seus tempos cotidianos associados aos espaços praticados”*. Portanto, é bastante profícuo associar território e cotidiano, entendendo as práticas espaciais que se tornam habituais no espaço social dos sujeitos. Para Damiani (2012, p. 265) quando associamos o espaço nas práticas vividas do plano estrutural do cotidiano partimos para instrumentos conceituais que podem servir a um conhecimento inserido na crítica social.

Pensar o cotidiano em uma metrópole, como São Paulo, inevitavelmente preconiza pensar sujeitos, trajetos e lugares específicos, pois nota-se que trabalhar com um pequeno recorte territorial – uma escola, praça, feira de rua, avenida – exige enorme esforço de compreensão empírica. Partimos da premissa que os cotidianos são distintos a partir da classe social dos sujeitos, de seus corpos, da forma como se portam no território. Talvez seja dedutivo que o dia corriqueiro de uma empregada doméstica apresenta reproduções e práticas muito distintas em comparação ao de um empresário, o mesmo pode ser dito de uma criança, que possui um cotidiano muito diferente quando comparado com o de uma pessoa idosa. O corpo, o subjetivo, a classe, a cor, a renda. Isso diz muito sobre quem se move e como se move e com que velocidade na cidade.

O cotidiano é sempre tomado pelos corpos que o reproduzem e os corpos estão imbricados em relações de poder, nos aproximando do conceito de Foucault (2008). Dois trabalhos, um de Wacquant, Slater e Pereira (2014) e outro de Sobering e Ayuero (2019) trazem a apreensão do cotidiano de sujeitos em territórios marginalizados, elucidando como seus ritmos são suspeitos aos olhos da força policial e do poder do Estado. Estigmas, coações, interferências rotineiras no simples deslocamento de pessoas moradoras de favelas e áreas precarizadas, sem nenhuma relação com organizações criminosas, parecem costumeiros no

próprio subconsciente destes sujeitos, dizem os autores. A repreensão policial nas áreas pobres e a obediência da polícia nas áreas ricas (para lembrar o emblemático caso de Alphaville)<sup>7</sup> estão na gênese de um cotidiano atravessado por relações de poder que ensejam nos corpos e em seus ritmos. O que podem inferir os sujeitos periféricos, no cotidiano transversal às ciladas e contrariedades estruturais da nossa sociedade?

Telles (2006) investigou os trajetos cotidianos de jovens paulistanos, de 20 a 30 anos, das periferias, com ênfase em seus percursos e circuitos, evidenciando a precariedade e instabilidade de seus trabalhos, a fragmentação da vida social, os entrelaçamentos que a lógica do consumo e dos modos de vida perfazem nas suas juventudes e em seus territórios. Anunciando, inclusive, a necessidade dessa investigação pela mudança do tecido da metrópole para os jovens, pois seus pais e avós viveram a metrópole fordista-industrial e eles adentram em relações sociais de uma metrópole global-moderna e tecnicista, o que Santos (1990) chama de metrópole corporativa fragmentada. Explica a autora, então, essa passagem dos “personagens urbanos” entre lugares díspares:

Seguindo as trilhas dos mais jovens vão se delineando os perfis ambivalentes da modernidade globalizada: uma experiência social que se configura nos limiares e nas passagens entre mundos distintos, entre o universo empobrecido da periferia e os shoppings centers, os lugares prestigiosos de consumo e lazer (referências urbanas inescapáveis para essa geração), os baixos empregos do terciário moderno e os circuitos do trabalho precário que tangenciam os fluxos da riqueza plasmados nos espaços urbanos (TELLES, 2006, p. 180)

O trabalho de Vera Telles é um dos tantos que ensejam ponderações sobre os deslocamentos cotidianos dos jovens paulistanos. A desigualdade, o racismo, a pobreza, condições por vezes reproduzidas por estruturas de poder na sociedade brasileira, são inerentes na vida cotidiana dos jovens nas e das periferias. O interesse pela temática juvenil, no limite, influi aos campos científicos percepções no que tange às características sociais da juventude e às potencialidades que trazem aos desdobramentos modernos.

No campo da Antropologia Urbana e da Antropologia Social, os trabalhos de José Guilherme Cantor Magnani, como *Na metrópole* (1996) e *Festa no pedaço* (1998), além do *Jovens na Metrópole: Etnografias de circuitos de lazer, encontro e sociabilidade* (2007) são bastante interessantes ao tomarem, como ponto de partida para o estudo dos jovens nos

---

<sup>7</sup> Para mais:

<https://www.pragmatismopolitico.com.br/2020/07/policiais-sao-humilhados-por-empresario-emcondominio-de-luxo-aqui-e-alphaville.html>



grandes centros urbanos, a ênfase na inserção destes sujeitos na cidade de São Paulo “*por meio da etnografia dos espaços por onde circulam, onde estão seus pontos de encontro e ocasiões de conflito, além dos parceiros com quem estabelecem relações de troca*” (MAGNANI; MANTESE, 2007, p.19).

Este último trabalho citado, organizado por Magnani e Mantese, reúne diversas produções acadêmicas oriundas de pesquisas desenvolvidas na pós-graduação acerca dos jovens em São Paulo. Dentre tantos, o trabalho de Daniela do Amaral Alfonsi, que examina *O forró universitário em São Paulo*, a partir de jovens de classe média do bairro de Pinheiros. Há, também, a netnografia de Adla Bourdoukan, para seu estudo intitulado *Carpe Noctem – góticos na internet*. Já um posto de combustíveis é o cenário principal de *A Mancha de lazer na vila Olímpia*, desvendada por Ana Luiza Mendes Borges e Clara de Assunção Azevedo, mostrando que os lugares de passagem também podem ser espaços de lazer.

Os trabalhos de Alexandre Barbosa Pereira, como sua dissertação *Do rolê pela cidade: os pichadores de São Paulo* (2005) e sua tese *A maior zoeira: experiências juvenis na periferia de São Paulo* (2010) confluem estudos potentes sobre práticas culturais juvenis, apropriação do espaço urbano e ritmos jovens nas periferias. O trabalho de Eduardo Fernandes, *Emos, LGBTs e Alternativos: Práticas de juventudes desviantes em São Paulo* (2021) envereda, também, para a percepção dos trajetos de lazer na cidade de São Paulo, em função de identidades experienciadas em culturas juvenis urbanas.

Estes exemplos são alguns dos tantos trabalhos que tematizam a juventude. Tal interesse nestes sujeitos evidencia um emaranhado de conteúdos possíveis dentro das Ciências Sociais, da Geografia, da Psicologia Social e de outros campos, para compreender conflitos e desigualdades sociais. Como argumenta Spennillo (2016, p. 470) a pesquisa com jovens “*oferece a possibilidade de se formularem reflexões ativas sobre formas e instrumentos de investigação reveladores da presença e da (im)permanência das e dos jovens nestas sociedades*”, afinal, vivemos uma modernização em crise, onde as lógicas execradas do consumo, da padronização e da reprodução dos conteúdos egóicos da cultura tendem à juventude com maior força. A psicanalista Maria Homem, em um vídeo chamado *Jovens à deriva*, argumenta sobre os imperativos da cultura super idealizados e a afetação na juventude<sup>8</sup>.

No limite, são os jovens os mais atingidos pelos ideais neoliberais, o abandono das políticas públicas, pela massificação do desemprego e a falaciosa tendência de

---

<sup>8</sup> Disponível em <https://youtu.be/dDN6EWV7Ty8>. Acesso em: 19/04/2023

“empreendedorismo” dos sujeitos. Nas juventudes, observam-se problemas e perigos que refletem as mudanças pelas quais vem passando a vida contemporânea social, em velocidade e densidade brutais, a partir da informatização e da mundialização dos códigos culturais, políticos e sociais (SPENILLO, 2016, p. 472). Para Spennillo (2016, p. 475) a potencialidade da pesquisa científica com a juventude declara “*indivíduos pertencentes a grupos sociais, enraizados em coletivos culturais, forjados em seus habitus individuais como desdobramentos de habitus sociais experimentados, incorporados, vivenciados*”, sendo necessário entrar nas micro instâncias de suas vidas, onde as relações se fazem na interpessoalidade e estão carregadas de subjetividades.

Por que anunciar uma pesquisa com jovens das periferias urbanas? Como aponta Feixa (1999) e Pereira (2007, 2015) as ações dos jovens nas cidades têm um papel crucial: visitar territórios marginalizados e esquecidos, ocupando e revitalizando praças, espaços públicos e ruas, atribuindo novos usos políticos e culturais ao espaço da cidade. A cidade, portanto, surge como ambiente de construção, de círculos e sociabilidade desses sujeitos (BELLET; RUBIO, 2018). São Paulo é um dos casos de maior concentração desses espaços dos grupos juvenis (MAGNANI, 1998), não obstante, são estes a maioria dos estudantes matriculados no ensino superior e em dupla jornada fora de casa (escola-trabalho, trabalho-faculdade, estágio-faculdade) e, portanto, maiores “caminhantes” na cidade, comumente ocupando também regiões de consumo aos fins de semana (MAGNANI & MANTESE, 2007), padrão que se manifesta em muitas outras cidades do mundo, como argumentaram Bellet e Rubio (2018) ao estudarem a presença de jovens migrantes da Catalunha em Londres.

O que os tantos trabalhos aqui referenciados trazem, na aproximação com Bourdieu (1990), é a compreensão de que juventude é muito mais que uma palavra, mas uma construção social. Pois há, nessa premissa, a concepção histórica, simbólica, material e política do que é ser jovem e, neste sentido, é possível falar em juventudes, no plural, pois a categoria jovem não é hegemônica, muito menos está isenta das relações sociais desiguais, políticas, de poder e de cultura, tanto quanto atravessada por práticas socioespaciais distintas e sociabilidades e usos cotidianos dicotômicos e antagônicos – um baile *funk* da periferia e uma festa universitária nos colégios de elite parecem conceber, no imaginário, tais distinções entre jovens.

O que autores como Marília Sposito (1993, 2003), Margulis e Urresti (1996), Pereira (2007) e Trotta (2009) apontam é que há, nos constructos da juventude, relações sociais que

partem das territorialidades e das classes sociais dos sujeitos. Alguns jovens de setores sociais mais favorecidos detêm mais tempo para práticas sociais muito específicas: lazeres em locais de privilégio, escolas com relações de educação destoantes da maioria – frequentes passeios a museus, viagens internacionais, colônias e acampamentos de férias -, universidades fora do Brasil, intercâmbios e o primeiro carro aos dezoito anos. Já jovens mais pobres, das camadas populares, que não vivenciam essas relações e por vezes acabam entrando no mercado de trabalho – por vezes precário - muito mais cedo por necessitarem contribuir com a renda familiar, perpetuam uma vivência juvenil totalmente ábsona à primeira – financiamento e endividamento de contratos de educação no ensino superior em instituições privadas de baixa qualidade, dependência de transporte público precário, trabalhos insalubres.

Conceber a desigualdade juvenil, segundo os autores, é entender a moratória social, onde jovens pobres têm a moratória social reduzida em relação aos jovens mais abastados, ou seja, seriam jovens não juvenis, por reproduzirem práticas sociais que não aludem aos grandes arquétipos da construção social juvenil dominante – o “viver a vida” sem preocupações. Portanto, se os fatores e condicionantes sociais delimitam o que é ser jovem, também é desigual a maneira como os jovens acessam por meio de suas práticas e usam o ambiente público e têm direito à cidade (PEREIRA, 2007; 2015). Reintroduzindo a pergunta antes feita: por que anunciar uma pesquisa com jovens das periferias urbanas? Podemos respondê-la a partir dessa advertência: jovens pobres são um tipo de juventude, pois as juventudes são atravessadas por relações econômicas e sociais desiguais e por fim traduzem tessituras do desenrolar do cotidiano nas condições interpostas às segregações.

O cotidiano sendo, portanto, uma categoria de análise da vida no espaço vivido, precisa ser considerado na dimensão do direito à cidade, a partir da experiência desigualmente concebida dos sujeitos - e, neste caso, dos jovens. Sendo a experiência vivida na cidade e no urbano desigual, o que Sposito et al (2018, p. 14) propõem é uma interpretação das práticas para explicá-las, como ressaltam *“Para tratar das práticas, consideraremos o cotidiano, dimensão temporal na qual as experiências de vivência do espaço e do tempo, incluindo ação, práxis e imaginação, se realizam na fluidez e na repetição dos ritmos urbanos”*. O que podem nos declarar o cotidiano e os ritmos dos trajetos urbanos de jovens periféricos de São Paulo? Para além, o que nos apresenta a constelação de suas práticas espaciais, seus lugares de trabalho, lazer, de consumo e educação? Como chegam a esses lugares, a que velocidades, ritmos, frequências e movimentos? Como lidam com o tecido dessa cidade?

Jovens das periferias, que demoram duas horas no transporte coletivo, precarizado e cheio, para voltar do trabalho na região da cidade formal (geralmente, na porção do Quadrante Sudoeste, no caso de São Paulo) até suas casas, têm uma relação psíquico-social com o espaço urbano muito distinta daqueles que se locomovem com seu automóvel particular por trinta minutos do local do trabalho até a casa, e muito mais distinta daqueles que vivem em regiões centrais e em bairros com alta acessibilidade (VERONA, 2010). Essa subjetividade do locomover-se, portanto, revela consigo, do ponto de vista dos indivíduos, apreensões que trazem à tona as desigualdades socioespaciais na vivência do cotidiano urbano (VASCONCELLOS, 2001; CRESSWELL, 2009).

Como se dá a vida de um jovem, ou dos jovens, desta e nesta cidade diante do urbano segregado? O que apropriam, quais lugares frequentam, como transitam, para onde direcionam seus trajetos e o acontecer de suas vidas, para a centralidade metropolitana ou não? São nestas questões que esta pesquisa se debruçou e tentou dar contribuições.

## 4 METODOLOGIAS

### 4.1. O que você me diz: entrevistas com jovens das periferias urbanas paulistas

Pesquisas sobre mobilidade, cotidiano e práticas espaciais têm ganhado ênfase nas ciências sociais e humanas, sobretudo quando se olha para as relações subjetivas dos sujeitos analisados. Um dos métodos mais utilizados para as análises qualitativas são as entrevistas. Embora mais vinculadas às ciências humanas e sociais, na área das ciências médicas a própria Medicina é, em alguma medida, qualitativa, quando se faz um diagnóstico de um paciente. As perguntas, direcionadas aos pacientes, são para isso: prognosticar, a partir da observância de um padrão de sintomas, coletados a partir de outros pacientes prévios. O que é a Psicologia Clínica e mesmo a Psicanálise se não a mediação com um paciente, uma condução para "escavar" as suas subjetividades? Portanto, a subjetividade da fala e do contato com o outro não é apenas método (por vezes desvalorizado) das ciências humanas.

Quando partimos para o campo da Geografia, e das Ciências Humanas e Sociais no geral, há, nos espaços vividos, significados, emoções e sentidos empregados na maneira como eles são apropriados pelos sujeitos (Lindón, 2006), e que só podem ser apreendidos quando analisamos os conteúdos subjetivos desses e as maneiras como eles interpretam essas significantes.

Os trabalhos de Lindón (2006, 2009), Cresswell e Merriman (2011), Bellet e Rubio (2018) chamam especial atenção para as práticas dos deslocamentos cotidianos dos indivíduos, considerando as informações que dão sobre seus cenários rotineiros: de onde partem, para onde vão, tempos de viagem gastos, transporte utilizado, o que fazem nos locais de destino, as práticas que realizam na recorrência dos dias semanais e dos fins de semana, onde praticam consumo, lazer, seus pontos de encontro e sociabilidade. Essa captação e apreensão se dá, sobretudo, por meio de entrevistas, ou seja, a abordagem qualitativa.

A abordagem qualitativa ou idiográfica parte da premissa de que a ação humana tem sempre um significado (subjetivo ou intersubjetivo) que não pode ser apreendido somente do ponto de vista quantitativo e objetivo (aqui entendido como independente do percebido e do contexto da percepção) (FRASER e GONDIM, 2004, p. 141).

As entrevistas são uma das frentes metodológicas do Projeto Temático ao qual esta pesquisa vinculou-se, que tem por finalidade, de acordo com Sposito et al (2018, p. 32) “*a produção de informações e enunciação de experiências e visões*”. A subjetividade do ponto de vista das pessoas possibilita uma heterogeneidade de apreensões (LINDÓN, 2006, p. 357), pois o recurso da relação entrevistador-entrevistado é a fala e nos revela diferentes interpretações e tendências. Ainda, de acordo com Duarte (2004, p. 215) “*entrevistas são fundamentais quando se precisa mapear práticas, crenças, valores e sistemas classificatórios de universos sociais específicos, mais ou menos bem delimitados, em que os conflitos e contradições não estejam claramente explicitados*”.

Dito de outro modo, de acordo com Fraser e Gondim (2004, p. 139) “*a entrevista é uma forma de interação social que valoriza o uso da palavra, símbolo e signo privilegiados das relações humanas, por meio da qual os atores sociais constroem e procuram dar sentido à realidade que os cerca*”

A entrevista na pesquisa qualitativa, ao privilegiar a fala dos atores sociais, permite atingir um nível de compreensão da realidade humana que se torna acessível por meio de discursos, sendo apropriada para investigações cujo objetivo é conhecer como as pessoas percebem o mundo (FRASER e GONDIM, 2004, p. 140).

Para o pesquisador apreender a percepção do mundo do entrevistado, propõe-se, como salientam Sposito et al (2018) entender o cotidiano e as experiências de vivência no espaço e no tempo, incluindo ação e práxis. E quando fala-se de jovens, Pereira (2007) diz que as experiências da juventude nos declaram múltiplas variáveis que se relacionam ao mesmo tempo, evidenciando por consequência diferentes concepções do que é ser jovem à luz da pós-modernidade.

Nesta parte metodológica do trabalho, nomeada “**O que você me diz**” coube, então, coletar acepções, apreensões e falas de jovens de diferentes bairros periféricos da metrópole de São Paulo, que utilizam de distintos locais associados à vida cotidiana – de lazer, consumo, educação e trabalho – a partir de suas vivências da mobilidade e como relacionam-se com as principais centralidades da metrópole e em especial essa porção dita Quadrante Sudoeste.

Para isso, tomou-se como procedimento e método, como propuseram também Bellet e Rubio (2018), um formulário com um roteiro semiestruturado. Este embasou as entrevistas com os jovens, preconizando as quatro dimensões de uso cotidiano da cidade – lazer, consumo, trabalho e educação – relacionadas à mobilidade urbana. A pesquisa por meio do roteiro semiestruturado fundamenta-se, de acordo com Manzini (2004):

[...] tendo como característica questionamentos básicos que são apoiados em teorias e hipóteses que se relacionam ao tema da pesquisa. Os questionamentos dariam frutos a novas hipóteses surgidas a partir das respostas dos informantes. O foco principal seria colocado pelo investigador-entrevistador (MANZINI, 2004, p. 2).

A opção por roteiros semi-estruturados está relacionada com o nível de diretividade que o pesquisador pretende seguir, variando desde a entrevista em que somente se introduz o tema da pesquisa e deixa o entrevistado livre para discorrer sobre, fazendo apenas interferências pontuais, até a entrevista um pouco mais estruturada, que segue um roteiro de tópicos ou perguntas gerais, mas que podem ser revisitados durante o processo de realização (FRASER e GONDIM, 2014, p. 141). Uma entrevista com algum roteiro prévio é interessante, mas certa abertura para o entrevistado aparece também como importante subterfúgio para compreender questões que não apareceriam nos modelos pré-fixados, como aponta Duarte (2002, p. 146) *"em situações de coleta de depoimentos orais, posturas mais formais do tipo 'respostas diretas a perguntas idem' não costumam produzir bons resultados"* ou seja, o pesquisador deve conduzir a conversa para os objetivos da sua pesquisa, mas também precisa por o entrevistado no centro do assunto.

Desta feita, considerando que a pesquisa foi feita durante os anos de 2020 e 2021, no período que o aluno foi bolsista do CNPq e da FAPESP, para dar exequibilidade à propositura frente a pandemia do coronavírus, as entrevistas, antes previstas para o modo presencial, enveredaram para a forma remota, feitos pelo Google Meets. Contudo, ao nosso julgamento, a mudança não comprometeu a qualidade do estudo dada a qualidade das informações prestadas.

Entrevistamos 10 (dez) jovens de diferentes periferias urbanas da metrópole de São Paulo, das quais, Cidade Tiradentes, Itaim Paulista, Jardim Jaqueline, Paraisópolis, Parelheiros, Grajaú, Brasilândia, Burgo Paulista, Vila Carrão e Ribeirão Pires, com diferentes trajetos cotidianos e com diferentes perfis. As entrevistas projetaram-se para entender as escalas das suas vidas cotidianas, suas práticas socioespaciais de trabalho, lazer, consumo e educação e, ademais, como se relacionam com as centralidades da cidade de São Paulo. A síntese dos conteúdos está na seção Resultados.

#### **4.2. Caminhos do olhar: as observações nos espaços públicos centrais**

Observações dos lugares, das paisagens, as leituras dos territórios usados, devem ser considerados, talvez, como a grande ferramenta analítica do campo do Planejamento Territorial. Ler os territórios, suas formas e conteúdos, seus objetos e ações é, sem dúvidas, essencial dentro da ciência territorial.

Todas as vezes que planejadores ou geógrafos tratam um recorte territorial específico, as observações emergem como forma de compreender, factualmente, o território, de "sentir" seus usos, suas gentes e suas práticas. Não obliteramos de observações, elas são igualmente parte da pesquisa. Evidentemente que, quando falamos de práticas socioespaciais, e no caso dos jovens entrevistados, torna-se difícil, no universo de um Trabalho de Conclusão de Curso, ir a todos os lugares de todas as práticas e de todos os jovens que voluntariamente participaram como entrevistados e analisá-los. Pensamos, então, que a observação de alguns locais chaves nas centralidades da metrópole, sobretudo os que são altamente frequentados por jovens, seria uma boa saída para esse impasse. Optamos por observações participantes em três locais frequentados por jovens de diferentes perfis: a Avenida Paulista e seus arredores, a Praça Roosevelt na Bela Vista/República e o Centro Cultural São Paulo (CCSP), todos circunscritos na parte mais central do Quadrante Sudoeste.

Como argumentam Fraser e Gondim (2004, p. 146) *"a observação participante parte da premissa de que a apreensão de um contexto social específico só pode ser concretizada se o observador puder se inserir e se tornar um membro do grupo social investigado"*. Só assim, de acordo com as autoras, pode-se, então, compreender a relação entre o cotidiano e os significados atribuídos por este grupo nos locais que apropriam.

Mas, neste caso, as observações foram feitas sem entrevistas com os sujeitos, essas restringiram-se apenas aos jovens que foram entrevistados de modo remoto. Isso se deu, sobretudo, porque as observações de campo foram feitas no momento pré-pandemia, enquanto o aluno formulava seu projeto de pesquisa. Durante os anos de 2020, 2021 e parte de 2022, enquanto vivenciamos o distanciamento social, foram feitas, somadas às observações prévias, análises de imagens de práticas socioespaciais nos locais elencados de maneira online, o que em alguma medida fomentou a apreensão de múltiplas práticas, algumas que foram apreendidas nas observações. A síntese das observações de campo e a coleta de imagens das práticas socioespaciais coletivas está na seção Resultados.



## 5 RESULTADOS

### 5.1. Entrevistas: mobilidades cotidianas dos jovens periféricos

Em cada uma das entrevistas foram feitas perguntas gerais, tentando entender o cotidiano e a mobilidade de cada um dos sujeitos, bem como seus lugares de práticas socioespaciais e se tinham relações com as centralidades de São Paulo. Algumas das indagações foram: *Onde você mora? Onde você trabalha e estuda? Em que período e por quanto tempo? Como se dá sua mobilidade para seu local de trabalho e/ou estudo? Qual transporte usa e quanto tempo gasta? Tem tempo para lazer e consumo? Frequentemente, onde são esses locais? Qual sua relação com o Quadrante Sudoeste de São Paulo e seus locais de lazer? Se mora na periferia, acha que isso te distancia destes locais?*

No quadro abaixo, estão dispostas informações gerais dos candidatos recrutados, como se chegou a eles em função das dificuldades postas pelo isolamento social, a data e tempo das entrevistas:

Quadro 01: Características gerais dos entrevistados

Jovem entrevistado	Local de moradia	Idade (anos)*	Forma de recrutamento	Data e tempo de duração da entrevista
Matheus Ferreira	Cidade Tiradentes – Zona Leste de São Paulo	24	Contato estabelecido a partir de uma ex professora tanto do entrevistador como do entrevistado	05 de Setembro de 2020 Duração: 50 minutos e 02 segundos
Fábio Generoso	Itaim Paulista – Zona Leste de São Paulo	24	Contato do próprio entrevistador	02 de Novembro de 2020 Duração: 51 minutos e 42 segundos
Guilherme do Amaral	Ribeirão Pires – Região Metropolitana de São Paulo (ABC Paulista)	26	Redes sociais e grupos de comunicação exclusivos de alunos da UFABC	29 de Janeiro de 2021 Duração: 46 minutos e 21 segundos
Maria Alice	Jardim Jaqueline – Zona Oeste de São Paulo	22	Contato do próprio entrevistador	27 de Maio de 2021 Duração: 33 minutos e 54 segundos
Daniken Domene	Burgo Paulista – Zona Leste de São Paulo	22	Contato estabelecido a partir de um outro jovem participante da pesquisa	2 de Junho de 2021 Duração: 43 minutos e 52 segundos

Lucas Souza	Paraisópolis – Zona Sul de São Paulo	22	Contato do próprio entrevistador	20 de Julho de 2021 Duração: 39 minutos e 33 segundos
Thayná Holanda	Vila Brasilândia – Zona Norte de São Paulo	25	Redes sociais e grupos de comunicação exclusivos de alunos da UFABC	5 de Agosto de 2021 Duração: 48 minutos e 59 segundos
Ana Alice	Grajaú – Zona Sul de São Paulo	22	Contato do próprio entrevistador	7 de Setembro de 2021 Duração: 48 minutos e 13 segundos
Gabriela Carrasco	Vila Carrão – Zona Leste de São Paulo	21	Contato estabelecido a partir da participação tanto do entrevistador quanto do entrevistado no Grupo de Estudos Rede Mobilidade da UNIFESP	8 de Setembro de 2021 Duração: 29 minutos e 31 segundos
Laura da Silva	Parelheiros – Zona Sul de São Paulo	20	Contato estabelecido a partir da participação tanto do entrevistador quanto do entrevistado no Grupo de Estudos Rede Mobilidade da UNIFESP	8 de Setembro de 2021 Duração: 42 minutos e 01 segundos

\*no momento da realização da entrevista  
Fonte: elaboração do autor.

Quadro 02: Síntese das informações coletadas nas entrevistas

	Mobilidade			Práticas socioespaciais cotidianas	
	Motivos de viagens diárias	Tempo diário gasto em deslocamento	Transporte utilizado	Principais locais de sociabilidade e práticas socioespaciais	Outros espaços
Matheus Ferreira (Cidade Tiradentes)	Trabalho, educação, lazer e consumo	De 4 a 5 horas diárias	Coletivo e público; Uber às vezes	Principalmente a região central, dada a proximidade dos locais de trabalho (Avenida Paulista) e educação (Faculdade de Direito da USP, no Largo São Francisco)	Parques e praças da Zona Leste, e locais mais antigos do centro de São Paulo, dada a localização do Largo São Francisco
Fábio Generoso (Itaim Paulista)	Trabalho, educação, lazer e consumo	De 4 a 5 horas diárias	Coletivo e público Uber às vezes	Região da República e Santa Cecília, além dos arredores da Avenida Paulista e a UFABC	Parques e praças da Zona Leste e de outras áreas da cidade, além das

					ruas e locais públicos mais antigos de centro de São Paulo
Guilherme Amaral (Ribeirão Pires)	Trabalho, educação, lazer e consumo	3 horas diárias	Coletivo e público	Principalmente a região central, dada a proximidade do local de trabalho (trabalha como maquinista na CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), além das já citadas Avenida Paulista e UFABC	Parques e praças da cidade de São Paulo, além da região do bairro da Liberdade
Maria Alice (Jardim Jaqueline)	Trabalho, educação, lazer e consumo	5 horas diárias, principalmente gastas no trajeto da educação, pois o trabalho fica a 15 minutos de casa.	Coletivo e público Uber às vezes	Tem pouca sociabilidade, em função do trabalho ser CLT de domingo a domingo, contando apenas com uma folga às quintas feiras, a sociabilidade está restrita ao Shopping Raposo, do lado do trabalho e de casa, e poucas vezes vai às regiões mais centrais, como a Avenida Paulista.	Muito raramente vai aos parques da cidade, frequenta um pouco o Parque Raposo Tavares, ao lado de casa.
Ana Alice (Grajaú)	Trabalho, educação, lazer e consumo	5 horas diárias, principalmente gastas no trajeto da educação	Coletivo e público Uber às vezes	Além da UFABC, as práticas estão principalmente associadas a locais de cultura, nas regiões mais centrais de São Paulo, como cinemas. A Avenida Paulista e o Centro Cultural São Paulo são locais bastante frequentados.	Parques e praças da cidade, além das ruas e locais públicos mais antigos de centro de São Paulo, bem como, os SESC's e suas programações gratuitas
Daniken Domene (Burgo Paulista)	Trabalho, educação, lazer e consumo	3 horas diárias, principalmente gastas no trajeto da educação	Coletivo e público Uber às vezes	Principalmente a região central, dada a proximidade do local de trabalho/estudo (PUC SP), mas vai ao Shopping Itaquera com frequência, principalmente para encontrar amigos	Parques e praças da cidade, além das ruas e locais públicos mais antigos do centro de São Paulo. Além disso, frequenta bastante museus e

				também moradores da Zona Leste. A Avenida Paulista é um local bastante frequentado.	galerias de arte da capital, em função da sua formação em Arte e Curadoria
Thayna Holanda (Vila Brasilândia)	Trabalho, educação, lazer e consumo	6 horas diárias, principalmente gastas no trajeto da educação	Coletivo e público Uber às vezes	Além da UFABC, principalmente a região central, dada a proximidade do local de trabalho (a Secretaria de Urbanismo da prefeitura), ademais, a Avenida Paulista e os arredores	Parques e praças da cidade, além das ruas e locais públicos mais antigos do centro de São Paulo
Lucas Muniz (Paraisópolis)	Educação, lazer e consumo	5 horas diárias, principalmente gastas no trajeto da educação	Coletivo e público Uber às vezes	Tem pouca sociabilidade, com cotidiano e práticas socioespaciais restritos à UFABC, vai a alguns locais de lazer e consumo de maneira esporádica	Frequenta poucos espaços públicos mais centrais
Gabriela Carrasco (Vila Carrão)	Educação, lazer e consumo	2 a 3 horas diárias, principalmente gastas no trajeto da educação	Coletivo e público Uber às vezes	Principalmente a região central, bem como a Avenida Paulista e os Shoppings da Zona Leste, incluindo o Itaquera, além da UNIFESP em Itaquera	Parques e praças da cidade, além das ruas e locais públicos mais antigos do centro de São Paulo, cuja prática e experiência são corriqueiras, em função da sua curiosidade e em razão da formação como geógrafa
Laura da Silva (Parelheiros)	Trabalho, educação, lazer e consumo	5 a 6 horas diárias, principalmente gastas no trajeto da educação	Coletivo e público Uber às vezes	Principalmente a região central, bem como a Avenida Paulista, a Praça Roosevelt e outros lugares públicos, mas também, muitos locais públicos em Parelheiros, além da UNIFESP em Itaquera	Parques e praças da cidade, principalmente o Parque do Ibirapuera, mas também outros locais públicos, como os centros culturais da cidade

Fonte: elaboração do autor.

## 5.2. Observações nos espaços públicos centrais: usos e apropriações

A juventude, sobretudo a periférica, tem tido papel crucial em ressignificar o espaço da cidade a partir de suas práticas socioespaciais cotidianas, questionando os discursos e as lógicas dominantes sobre ela (MARICATO et al, 2013). Esse movimento não está apenas na pauta de lutas sociais, mas na própria cotidianidade urbana, em função dos usos diversos e das práticas distintas por diferentes grupos de jovens. Ao caso de São Paulo, podem-se exemplificar, o surgimento das *Batalhas de Rap*, os *Slams Resistência*, o *SP na Rua*, e outros movimentos culturais que têm sido cruciais na recriação do espaço da cidade pela juventude, bem como os *Blocos de Carnaval*, as *Viradas Culturais*, as *Paradas do Orgulho LGBTQIA+ de São Paulo*, entre outros eventos, majoritariamente frequentados pelas diferentes culturais juvenis.

Como aponta Feixa (1999) e Pereira (2007, 2015) o fenômeno da cultura juvenil é essencialmente urbano e ocidental. As ações dos jovens na metrópole têm um papel crucial: revisitar territórios marginalizados e esquecidos, ocupando e revitalizando praças, espaços públicos e ruas, atribuindo novos usos políticos e culturais ao espaço da cidade. Elencamos 3 locais que estão no centro do Quadrante Sudoeste, a Praça Roosevelt, a Avenida Paulista e o Centro Cultural São Paulo. Estes três locais da cidade são amplamente utilizados por jovens que vêm de diferentes áreas da cidade, de muitas periferias, inclusive, e são marcadores da sociabilidade de diferentes grupos juvenis.

### **Praça Roosevelt: pelos skates, pelo encontro**

A Praça Roosevelt conchama muito destes movimentos citados, nela se materializam desde as famosas Batalhas de Rap até a integração ao percurso da Parada do Orgulho LGBTQIA + de São Paulo. O que evidencia não somente a apropriação da praça pelos jovens, mas a diversidade juvenil, nas mais diversas matizes sociais. O cotidiano na Roosevelt marca, também, a subjetividade dos jovens - do uso e a apropriação do espaço e da mobilidade cotidiana - em função das diferentes vivências e experiências dos sujeitos que ali se encontram, se divertem e se movem. A despeito disso, foi feita uma observação participante no local, para entender as práticas coletivas dos sujeitos.

### Observação do local: Roosevelt, 30 de Agosto de 2019, sexta feira a noite

O ambiente da Roosevelt é diverso em atividades. Do período que comecei minha observação de campo (às 18h00) até o fim (às 21h00), em metodologia participativa, notei jovens de diferentes perfis. Grande parte do público é de adolescentes e jovens adultos skatistas, aparentemente a praça tem seu maior triunfo nesse uso, mas não se limita a ele, pois há desde adultos que usam a praça desde seus tempos antigos até crianças que se aventuram em seus primeiros movimentos de bicicleta, skate e patins. Embora uma praça, a Roosevelt é um centro de mobilidade aberto não-convencional. E isso faz dela um conteúdo e um ritmo no espaço-temporalidade na cidade de São Paulo muito particular, pois na metrópole em que o carro se manifesta como o *hegemon* das relações de reprodução do cotidiano, a praça e seus visitantes se manifestam antagônicos ao movimento operante.



Figura 3: Usos diversos da Praça Roosevelt, crianças e adultos andam de bicicleta, jovens e crianças andam de skate, alguns jovens se reúnem em grupos enquanto conversam. Fonte: Folha (2013).

São grupos de ciclistas, grupos de skatistas, os que caminham, os que correm, os que chegam andando, para desfrutar o espaço. A praça tem sua própria temporalidade, sua divisão de grupos, eles se mesclam, hora ou outra, mas há uma relação de divisão entre os tempos. Enquanto no fim da tarde os cachorros e seus donos começam a deixar a praça após suas caminhadas, os jovens começam a chegar - de diversas partes da cidade.





Figura 4: Jovens se reúnem nas escadarias da Praça Roosevelt durante a pandemia de covid-19. Fonte: Folha (2020).

Há, contudo, espaço para o entregador de aplicativo, que fica ali esperando a próxima demanda da uberização do alimento, também tem o rapaz que vende pizza a dez reais - um marco das praças centrais da capital paulista - e, também, a presença da polícia, como uma certa “vigilância punitiva” sobre o controle do espaço. Mas são os jovens os protagonistas nas horas que adentram a noite. Estão nas calçadas, escadas, nos canteiros dos jardins, agrupados em diferentes formas: o círculo, a meia lua, a dupla e o casal, os dois meninos que se beijam, a garota que enrola um cigarro, o rapaz que encontra a menina na escadaria, os que dançam ao som de Lady Gaga e Pabllo Vittar, e os que escutam os Racionais.



Figura 5: Jovens se reúnem na Praça Roosevelt durante o Carnaval de 2022 por falta de blocos de rua no momento pandêmico. Fonte: Metrôpoles (2022).



Figura 6: Jovens fazem embaixadinhas e jogam bola na Praça Roosevelt. Fonte: Folha (2013).

A praça vai cedendo à juventude, como uma espécie de esquentar para o começo da noite urbana, dali, os caminhos são o Baixo Augusta, a Peixoto, a República. Há uma concreta sensação de segurança, não por conta da polícia que se impõe, e sim pela



sociabilidade, pelo barulho das vozes que se mesclam às risadas, à fumaça, à bebida e aos impactos sonoros muito característicos dos skates.



Figura 7: Jovens praticam skate na Praça Roosevelt. Fonte: Folha (2013).

Os bares, ao redor, parecem reunir jovens tanto quanto a praça. A praça, que antes tinha a Bossa Nova como motivo de encontro dos grandes músicos brasileiros, entre eles a própria Elis Regina, hoje admite uma mudança em seu uso.



Figura 8: Pessoas se reúnem nos bares ao redor da Praça Roosevelt. Fonte: A vida no centro (2021)

Se a dramaturga alemã Dea Loher, que escreveu a peça *A Vida na Praça Roosevelt* (*Das Leben auf der Praça Roosevelt*), admite que a mesma funciona como um modelo de miniatura social, com as hierarquias e os conflitos que confluem para seu próprio microcosmos, a mim, e à juventude, a praça se manifesta como espaço possível de apropriações contra-hegemônicas.

### **Avenida Paulista: a organi(cidade) da rua**

Há muito a Avenida Paulista se configura como ponto da cidade onde o fervor do acontecer político e cultural se dá: as manifestações, o carnaval, a Parada do Orgulho LGBTQIA+ de São Paulo, as marchas de grupos políticos e sociais. Principal avenida dos simbolismos de São Paulo, embora já não mais o centro da representação financeira, como supramencionado no breve capítulo das centralidades paulistas, a Paulista é um grande ponto de encontro de jovens. A Rua Augusta, no cruzamento com a avenida, também é uma das ruas mais frequentadas por jovens na cidade, dada a concentração de bares e baladas. O começo da Rua Augusta se dá na Praça Roosevelt, que cruza a Paulista e continua em sentido à região dos Jardins.

### **Observação do local: Avenida Paulista, 30 de Agosto de 2019, sexta feira a noite**

Começo minha observação às 22h00, subindo a Rua Augusta em direção à Avenida Paulista. A Rua Augusta, por si só, é um local de fruição, mas também de observação. Logo após vasculhar a Praça Roosevelt, enquanto caminho, vejo alguns rapazes de skate que vêm à praça. Cruzam as ruas enquanto os faróis estão fechados. No caminhar, vão surgindo grupos de jovens bebendo e andando nas calçadas. O núcleo do acontecimento noturno da Rua Augusta está no seu cruzamento com a Rua Peixoto Gomide, também uma das ruas frequentadas por muitos jovens. Ambas direcionam à Avenida Paulista, assim como a rua Frei Caneca, paralela à Augusta e que também cruza a Peixoto. Essas três ruas são a concentração da vida noturna que se inicia na Avenida Paulista.



Figura 9: Rua Augusta, Rua Frei Caneca e Rua Peixoto Gomide, núcleo da concentração dos jovens na vida noturna da Avenida Paulista. Fonte: Google Maps (2023).

Passado o cruzamento da Rua Augusta com a Peixoto, praticamente estou no fluxo contrário da rua. Todos descem da Paulista nas calçadas cheias e de difícil locomoção. Quando chego à Avenida, por fim, o que observo é que um mix de muitas práticas e ritmos dos jovens presentes: aqueles que esperam nas filas dos *fast foods*, como o Burger King e Mcdonald's, ou os que já estão comendo e sendo atendidos (por jovens), aqueles que andam de mãos dadas com seus parceiros a passos mais calmos, os que andam de bicicleta nas ciclofaixas parando hora ou outra, dos que andam com garrafas de bebida nas mãos, no “pré rolê”, que se concretizará na noite da Augusta, Peixoto, da própria Roosevelt e, por fim, na República. Há alguns mais afeitos aos espaços culturais, e os que saem das últimas sessões de cinema do Petra Belas Artes, pois já são quase 23h00. Alguns apenas param, para ouvir e ver artistas de rua, e para comprar colares, anéis, quadros e outras coisas de artistas independentes e de rua com suas bancas postas nas calçadas.

Como chegam? A pé, de bicicleta, de skate, de transporte público, eles, os jovens, vêm de muitos lugares, alguns moram por ali mesmo nas ruas que cruzam o espigão da Paulista, estes jovens mais velhos que trabalham em grandes empresas da Faria Lima e que, ainda nos seus ternos, vão ao *happy hour* da sexta à noite. Outros encararam 2 horas de trajeto para encontrar amigos, companheiros. Outros estão saindo das aulas nas faculdades ao redor. A Paulista é ocupada pela juventude em movimento, que imprime, a esse espaço, outro conteúdo com o anoitecer, não o da vida cotidiana da produção do capital, reproduzida nos

escritórios conectados às redes globais da informação pela técnica, mas o da reapropriação para o espaço da vida possível, dos afetos, dos divertimentos e das banalidades da vida.

### **Centro Cultural São Paulo: as danças, os estilos e as culturas**

O Centro Cultural São Paulo, também conhecido como Centro Cultural Vergueiro, situado na Avenida Vergueiro, é um espaço público vinculado à Secretaria Municipal de Cultura de São Paulo. É um local com diferentes usos, sobretudo dos jovens, com uma pluralidade de apropriações de jovens vindos de diferentes locais da cidade. As expressões do corpo e da apropriação de locais seguros, para a dança, para o pertencimento e para o divertimento são marcadores importantíssimos desse local da cidade. Costumeiramente ocupado aos fins de semana com maior intensidade, reúne sociabilidades e acessos a diferentes recursos culturais que são difíceis de encontrar, em um só local, mesmo em São Paulo.

### **Observação do local: CCSP, 01 de Abril de 2023, sábado a tarde**

O Centro Cultural São Paulo é um local de encontro do diferente e da diversidade. Da hora que inicio minha observação, em torno das 13h00, o espaço já está totalmente absorvido pelas músicas e pelos jovens que dançam seus diferentes gêneros musicais. Sua biblioteca, local que utilizo há anos, é meu primeiro subespaço de observação no prédio. Jovens universitários (mas também idosos) estudam em livros horas a fio, alguns buscam novas aquisições nas estantes e outros escrevem em seus notebooks (talvez seus trabalhos, seus TCCs, suas monografias).

A saída da biblioteca aloca mais uma série de mesas de estudo, nestas, mescladas aos barulhos internos e externos, muitos jovens apenas conversam com suas companhias, estudam, comem, discutem.





Figura 10: Jovens estudam na biblioteca do CCSP. Fonte: Catracalivre (2017).

O que chama atenção em toda a ida ao CCSP é seu uso para as danças. Jovens mais novos dançam coreografias super ensaiadas do estilo *K-pop*, música sul-coreana, e ensaiam por horas. Alguns jovens, mais velhos, dançam *breaking*, também um estilo bastante usual no local. São duas tribos diferentes, que convivem nas suas referências de música, movimentos e características próprias, mas que usam o mesmo espaço e o apropriam como lugar.



Figura 11: Jovens ensaiam danças do gênero K-pop. Fonte: Wallace (2019).





Figura 12: Jovens dançam *breaking* no CCSP. Fonte: CCSP [s. a.]

Há, também, um público jovem na fila para as salas de cinema do CCSP e os espetáculos de dança e teatro que acontecem nos auditórios, mas esses são em menor número, são os adultos os mais presentes nesse uso. A presença dos jovens se dá, fundamentalmente, nos espaços abertos e nas áreas de estudo. Na área superior do CCSP, um teto com gramado, inúmeros casais de jovens ficam deitados, também se reúnem grupos de amigos em círculos jogando baralho e tocando instrumentos. Nessa área é comum a exibição gratuita de filmes ao ar livre.

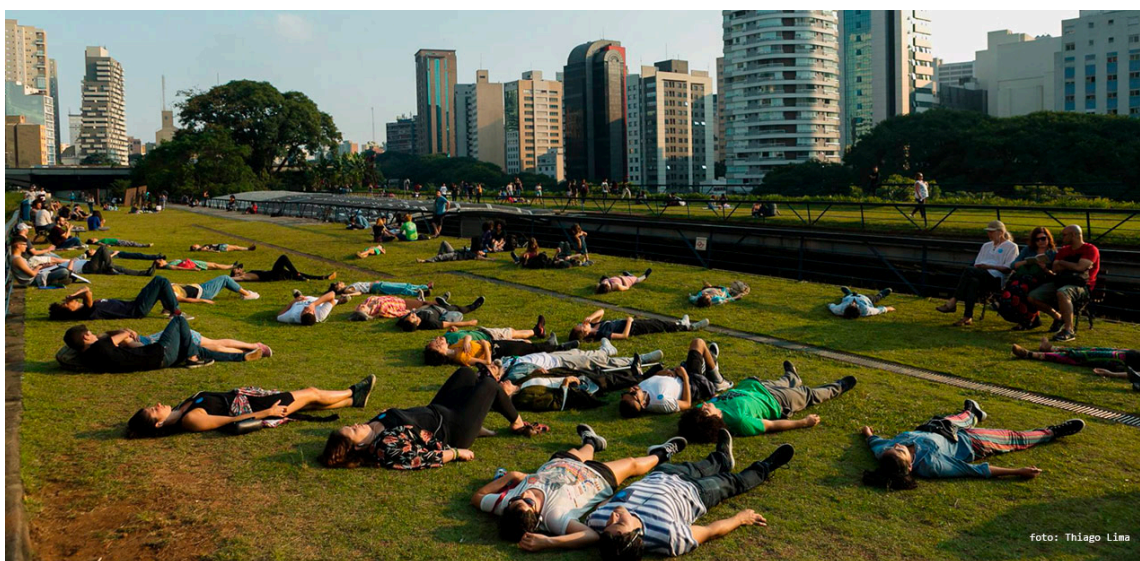


Figura 13: Coletivo Teatro Dodecafônico realizando uma intervenção artística teatral no jardim do CCSP. Fonte: Coletivo Teatro Dodecafônico [s. a.]

## 6 DISCUSSÕES

Revisitando nossos aportes teóricos e as categorias que elencamos no início do trabalho, (1) *jovens*, (2) *periferias e centralidades de São Paulo*, (3) *mobilidade e cotidiano urbano*, dentro do nosso título “**A centralidade da metrópole paulista na mobilidade dos jovens periféricos: afastamentos, atrações e usos**” colocamos, como problemática, rever um certo auspício de que a centralidade é a localização para onde todos vão na metrópole, olhando, evidentemente, para a experiência cotidiana da mobilidade e dos usos de sujeitos jovens.

Elencamos que parece haver, portanto, uma relativização das centralidades, neste caso o Quadrante Sudoeste e suas sub localizações (suas centralidades). Questionamos, no início, que o Quadrante é uma localização frequentada por jovens, mas aparentemente não por todos os jovens; ao que parece há movimentos forçados e involuntários, pois lá está o trabalho; e há movimentos voluntários, de jovens que vão até ela por divertimento, reapropriando o uso do espaço; mas há também imobilidades e afastamentos, ou seja, jovens que nunca foram às centralidades da capital ou vão muito pouco, pois estão limitados ao lugar onde vivem. O que podemos dizer, em função dos resultados coletados nas entrevistas e nas observações em alguns espaços centrais, sobre nossa apreensão?

Começamos pelas entrevistas. A análise do cotidiano dos deslocamentos dos jovens das periferias demonstrou, no mais, que estes frequentam muitos locais ao mesmo tempo, passando entre cidade formal e informal cotidianamente e rotineiramente, e por vezes restritos aos seus lugares de moradia. Evidencia-se, contudo, como a *práxis* que se realiza no urbano de maneiras muito diversas concretiza-se no âmago das práticas socioespaciais e temporalidades desigualmente concebidas. O gasto de 3 a 6 horas por dia nos movimentos cotidianos dos jovens entrevistados, para as práticas do seu acontecer diário, seja o trabalho, o lazer, a educação e o consumo, denota o que Santos (1990) chama de lentidão dos mais pobres, atravessada nesse caso pelas dissimilaridades do que é ser jovem e ter a moratória social reduzida, como argumenta Feixa (1999), pois de 1/5 a 1/4 do dia gasto somente com o locomover-se indica a desigualdade atravessada no cotidiano urbano. Essa mobilidade não está isenta de recortes corpóreos: jovens mulheres, jovens negros, jovens pobres. Voltamos em Vasconcelos (2001) ao dizer que a classe, a raça, a renda e o gênero dizem muito sobre quem se locomove mais e mais rápido.

A dependência do transporte público coletivo também é algo em comum, nenhum dos entrevistados possui automóvel individual. A aquisição de um carro não é um plano futuro, em função das distâncias que percorrem associadas aos gastos à elas adjacentes – preço do combustível, manutenção e seguro. Comentam, em maioria, do desejo de “morar mais próximo do centro”, em locais com fácil acessibilidade, sendo o carro um artefato de menor relevância. Nos núcleos familiares de alguns desses jovens também não há automóvel, tanto seus pais quanto eles são dependentes do transporte público que, a julgar pelas horas gastas, denotam ser múltiplos e de baixa qualidade.

A maneira como as desigualdades atravessam a mobilidade e o direito e acesso à cidade por esses sujeitos anuncia, em alguma medida, as fundamentações na revisão teórica, o cotidiano concebido revela em si microanálises que trazem dinâmicas subjetivas de especial atenção no espaço social vivido dos indivíduos. As mobilidades cotidianas às centralidades, por exemplo, evidenciam de fato o que chamamos de movimentos voluntários e involuntários. Pois, ainda que vivenciem a cidade em diferentes níveis e lugares, parece haver alguns nós górdios de práticas que se cruzam em cotidianos atravessados. A Avenida Paulista e suas intermediações (bares, restaurantes, espaços de cultura), por exemplo, aparecem na fala de 8 dos 10 entrevistados como local de lazer, com maior ou menor frequência. Os outros 2, dizem já terem ido à Paulista, mas que não é uma prática corriqueira. Um destes casos é o de Lucas Muniz.

A trajetória de Lucas evidencia em grande medida o que podemos chamar de imobilidade. Na sua obra *Metrópole Corporativa Fragmentada*, Santos (1990, p. 89) define a imobilidade como um conceito que parte do fato de que *"os pobres se tornam praticamente isolados onde vivem"*. Lucas trouxe em sua entrevista que quando mais jovem pouco conhecia da cidade de São Paulo, suas práticas, restritas à Paraisópolis, eram a escola e as poucas vezes que saía com os pais para casas de familiares, ao mercado e para comprar roupas. Essa barreira socioespacial só foi quebrada por ele quando ingressou na universidade, no caso, a UFABC, onde passou a enfrentar quase 5 horas cotidianas de transporte público. Mas, disse, também, que ainda que vivencie mais a cidade, pouco conhece dela. Pouco vê dela dentro do transporte. Retomei contato com Lucas, hoje estagiário de Engenharia de Software em uma empresa global de tecnologia, disse que trabalha em *home office* e que fez um estágio de pesquisa na França em 2022, com apoio da FAPESP. Lucas morou na França, mas pouco conhece as centralidades da sua própria cidade.



O caso acima demonstra, em alguma medida, que o Quadrante Sudoeste, localização da cidade onde concentram-se as benesses urbanas, é também um lugar de afastamento. Chegar a essa área da cidade é demorado, caro e nem sempre atrativo. Todos os entrevistados comentam que nas suas adolescências, antes de completarem os dezoito anos, não conheciam a cidade para além daquilo que viam na TV. O que parece coadunar que principalmente jovens mais novos, que estão restritos às dinâmicas e práticas territorialmente definidas e traçadas, parecem trazer consigo o conteúdo de estarem “cativos” ao lugar de moradia, pois todos os entrevistados relatam essa relação na sua adolescência em maior ou menor escala. Cavalcanti (2019, p. 195) anuncia essa mesma percepção, após anos de pesquisa de ensino em Geografia para os adolescentes e jovens:

São jovens que circulam pela cidade frequentemente de ônibus e/ou a pé, movidos, às vezes, pelas percepções e limites restritos à cidade ou ao bairro onde moram; que descansam e se divertem prioritariamente em casa ou nas adjacências, nas ruas, em calçadas, em praças, nas igrejas, nos parques, nos shoppings, nos bares, boates e casas de show. Trabalham, frequentemente, de modo precário e com baixa remuneração, ou estão buscando trabalho. Têm imagens positivas da sua cidade, por suas opções de lazer, de consumo, de serviço, de encontro com seus grupos de socialização. Contudo, têm consciência dos problemas urbanos, sobretudo referente à violência, às drogas, ao trânsito, ao transporte coletivo...[...] lutam em vários lugares por seus direitos à escola e aos lugares da cidade.

Desta feita, o Quadrante Sudoeste pode ser lido, como afirmamos, também como um lugar distante àqueles mais segregados. Mas e os que se movem em sua direção?

Optamos, aqui, por delimitar deslocamentos voluntários e involuntários, forçados ou espontâneos, para melhor explicar o que podemos chamar de atração dos movimentos urbanos. 6 dos 10 entrevistados trabalham (evidentemente que no momento que os entrevistamos) dentro das delimitações do Quadrante Sudoeste. Um deles, em especial, na centralidade do Vetor Sudoeste, às margens da Marginal Pinheiros. Fábio Generoso, estudante de economia, relatou, em sua entrevista, o seu trabalho na multinacional BASF, com escritório na Avenida das Nações Unidas. Morador do Itaim Paulista, afirmou que para sua área de formação os bons empregos concentram-se nessa porção da cidade e que dificilmente encontraria um salário ou uma posição parecida fora dela. Com trabalho híbrido, alguns dias indo à empresa, afirma que sua qualidade de vida é boa, mas que não deixa de ser cansativo quando vai para o escritório, pois, quando termina seu expediente, precisa ir à universidade e, quando sai às 23h00, chega em casa em torno de 01h00. Esse movimento declara, portanto, o involuntarismo que move, em grande medida, a maioria dos trabalhadores na metrópole, que

é chegar onde concentra-se o emprego. Por outro lado, o entrevistado também diz que vai com frequência aos fins de semana para a área do Quadrante Sudoeste de maneira espontânea, para a casa de amigos na Santa Cecília ou para regiões como a Paulista, declarando, portanto, também, um deslocamento voluntário de uso no espaço urbano.

Deslocamentos, voluntários e involuntários, coexistem na vida cotidiana da maioria das pessoas. Cresswell (2009, p. 28) indaga *"Por que uma pessoa se move?"* e dá uma resposta: há os que podem escolher se mover e os que não podem escolher, mas que precisam se mover. A maioria da humanidade, com exceção de uma elite global, move-se para a reprodução da vida em deslocamentos forçados. A elite global pode, contudo, escolher onde estar e quando estar, sem limitações nas grandes redes de fluxos do mundo (CRESSWELL, 2009). O que o autor diz, no limite, é que o movimento humano, em sua totalidade, não é feito de forma aleatória, há sempre um significado em locomover-se, seja para chegar ao trabalho, seja para ir a uma festa. Em que pese, contudo, uma sociedade pautada na vida mediada pela produção e consumo, quase todo movimento feito é para reproduzi-la. Ou seja, a força motivadora do movimento é, quase sempre, imposta pela lógica de funcionamento do mundo.

Cresswell (2009) também afirma que a mobilidade é quase sempre canalizada para as áreas privilegiadas do espaço urbano. Essas áreas são sempre as grandes centralidades e centros. Como diz Lefebvre (2019) o centro, região da cidade onde se justapõem os poderes econômicos do espaço urbano, é unificador e dispersor dos movimentos. Evidenciando que estamos tratando do maior arranjo econômico e financeiro do país e, quiçá, de um dos maiores do mundo, o Quadrante Sudoeste, símbolo da fragmentação corporativa da metrópole, apresenta as mesmas significantes.

Elencamos o que chamamos de deslocamentos involuntários, voluntários e afastamentos no quadro abaixo, a partir do que os entrevistados pontuaram em suas falas, em relação à área do Quadrante.

Quadro 03: Atrações e afastamentos dos jovens em relação ao Quadrante Sudoeste

	<p style="text-align: center;"><b>Tipo de relação com o quadrante sudoeste: afastamentos, atrações e usos</b></p> <p><b>Movimentos involuntários:</b> feitos para reproduzir obrigações e usos socioespaciais no cotidiano vinculados à manutenção do trabalho e da educação</p> <p><b>Movimentos voluntários:</b> espontâneos, feitos por motivação própria (lazer, cultura)</p> <p><b>Afastamento:</b> não há movimento nem voluntário e nem involuntário para usos</p> <p><b>Atração:</b> Quadrante Sudoeste atrai movimentos</p>
--	--

Matheus Ferreira (Cidade Tiradentes)	<b>Movimento involuntário (atração):</b> Faculdade de Direito da USP (centro antigo) e trabalho (escritório de advocacia na Avenida Paulista)
Fábio Generoso (Itaim Paulista)	<b>Movimento involuntário (atração):</b> trabalho na Avenida das Nações Unidas - Marginal Pinheiros (BASF, multinacional)  <b>Movimento voluntário (atração):</b> lazer na Avenida Paulista e região
Guilherme Amaral (Ribeirão Pires)	<b>Movimento involuntário (atração):</b> trabalho na região do Brás, na CPTM  <b>Movimento voluntário (atração):</b> lazer nos bairros da Liberdade, Centro Antigo e Avenida Paulista
Maria Alice (Jardim Jaqueline)	<b>Afastamento:</b> não frequenta quase nunca nenhuma das localidades dentro do Quadrante Sudoeste
Ana Alice (Grajaú)	<b>Movimento involuntário (atração):</b> trabalho na Ipsos, Pinheiros  <b>Movimento voluntário (atração):</b> Frequenta bastante os espaços públicos centrais no geral, além dos SESC's e cinemas
Daniken Domene (Burgo Paulista)	<b>Movimento involuntário (atração):</b> trabalho na PUC-SP - Campus Perdizes e faculdade na mesma instituição  <b>Movimento voluntário (atração):</b> Frequenta bastante os espaços públicos centrais no geral
Thayna Holanda (Vila Brasilândia)	<b>Movimento involuntário (atração):</b> trabalho na Secretaria de Urbanismo de São Paulo - Centro antigo  <b>Movimento voluntário (atração):</b> Frequenta bastante os espaços públicos centrais no geral
Lucas Muniz (Paraisópolis)	<b>Afastamento:</b> não frequenta quase nunca nenhuma das localidades dentro do Quadrante Sudoeste
Gabriela Carrasco (Vila Carrão)	<b>Movimento voluntário (atração):</b> Frequenta bastante os espaços públicos centrais no geral
Laura (Parelheiros)	<b>Movimento voluntário (atração):</b> Frequenta bastante os espaços públicos centrais no geral

Fonte: elaboração do autor.

O que ressaltamos nesse quadro é, em suma, como os deslocamentos (e também o não deslocar-se) são atravessados por movimentos forçados (as 2 horas gastas em transporte para chegar ao trabalho, pois é aquele trabalho o que sustenta) e movimentos espontâneos (ir aos espaços centrais para usar o espaço público, usufruir dos múltiplos serviços e acessos que nas periferias, locais de moradia, não há). Desta feita, os usos de espaços públicos, sobretudo por jovens, podem ser lidos como reapropriações e ressignificações do espaço da cidade. Nossas observações de campo demonstram, em alguma medida, esse movimento.

Se no decorrer da semana o cotidiano é, sobretudo, apropriado para a reprodução da vida no capital, que seja o trabalho, a educação (essa estritamente mediada para se qualificar

para o trabalho) e o consumo, a partir do excedente do dinheiro do trabalho, aos fins de semana alguns locais da cidade invertem a lógica estritamente produtivista das relações de produção. Evidentemente que, para muitos jovens, os finais de semana são tão mais importantes que o decorrer da semana. Jovens uberizados e precarizados enxergam, nos fins de semana, a possibilidade de obter renda: os cabeleireiros, os entregadores, os que trabalham em eventos como *freelancers*. É um grande dilema do neoliberalismo: os finais de semana são, também, ou talvez até mais, momentos de exploração e auto exploração do trabalho. Evidenciado esse parêntese, contudo, há, de fato, uma apropriação e uma diversidade de usos em espaços públicos centrais em São Paulo. Os que elencamos, Avenida Paulista, Praça Roosevelt e Centro Cultural São Paulo, são alguns dos exemplos.

Nossas observações nesses locais supracitados, em comunhão com as imagens das práticas socioespaciais coletadas, captam um conjunto de usos diversos e múltiplos que têm os jovens como seus principais agentes. Quando olhamos para a Praça Roosevelt, por exemplo, colocamos em foco os skatistas. Praticantes de uma prática estigmatizada que, na Roosevelt, também é palco de um micro conflito social do uso do território. Os skatistas que usam a praça são vistos por alguns moradores dos arredores como baderneiros e "não pertencentes" àquele espaço, por não morarem ali e por os incomodarem com barulhos.

Quando olhamos para Avenida Paulista e seus arredores, evidencia-se, sobretudo, a multiplicidade de ritmos reproduzidos que emergem como uma nova territorialidade, uma territorialidade noturna, distante daquela que ocorre de manhã que é da produtividade e do economicismo. Como afirma Cresswell (2009, p. 31) aproximando-se de Lefebvre, o ritmo é parte da produção da vida cotidiana da sociedade, "*o ritmo é, deste modo, parte de qualquer ordem social ou período histórico*", e qual o ritmo da sociedade capitalista? O da repetição da reprodução do capital.

O ritmo próprio do capital é o ritmo de produzir (tudo: coisas, homens, pessoas, etc.) e destruição (através das guerras, pelo progresso, pelas invenções e intervenções brutais, pelas especulações, etc.) (LEFEBVRE, 1992, p. 55 tradução nossa)

Os novos significados que se dão, sobretudo, na rua e no espaço público, nesta localidade, são ritmos espontâneos dos jovens, são quebras da racionalidade e da mecanização impostas ao cotidiano, emergem como orgânicos, vividos e corporizados.

A propósito dos corpos e ritmos, o Centro Cultural São Paulo é onde a expressão do corpo se revela como um dos usos mais interessantes. Os diferentes ritmos, as diferentes expressões corporais reunidas em um único local, evidenciam a importância do acesso à cultura por uma juventude que encontra poucos espaços para suas práticas.

Os corpos na sociedade do capital, tema tratado por Michel Foucault, Gilles Deleuze, Félix Guattari, Judith Butler e outros tantos, tem aparecido como um dos assuntos centrais nas análises mais contemporâneas sobre território. E quando se olha para mobilidade e uso do espaço, é talvez uma das grandes frentes essenciais. É Lefebvre (1992, p. 20) que afirma que *"o corpo produz uma guirlanda de ritmos, pode-se dizer um buquê"*. Cresswell (2009) argumenta que a mobilidade é a prática experienciada pelos corpos e seus ritmos, corpos que são vistos e se deslocam de maneiras desiguais.

Habitualmente, certos tipos de pessoas, possivelmente aquelas com ritmos suspeitos, são paradas com frequência nas fronteiras nacionais. Por vezes por várias horas, outras vezes para serem mandadas para trás. Negros nas grandes cidades por todo o Ocidente continuam a ter mais probabilidade de ser parados pela polícia devido ao seu perfil racial (p. 35)

Destarte, quando revisitada a questão das centralidades metropolitanas e do seu núcleo econômico principal, a área do Quadrante Sudoeste, na vida cotidiana de jovens das periferias, observamos que é difícil compreender uma relação única. Como elencado no título, **"afastamentos, atrações e usos"**, os resultados mobilizados apontam que essa porção da cidade está dentro de uma lógica muito complexa de movimentos dos jovens. Há um caleidoscópio de conteúdos mediados de deslocamentos, ritmos e usos intrincados, conflitantes e complementares. E, ainda assim, o que optamos por chamar de "afastamentos" também é uma realidade marcadamente socioespacial. Inúmeros são os jovens que não vivenciam a cidade formal, tão pouco essa área da cidade, jovens esses que estão imóveis nos seus lugares, nas suas periferias, sem conhecer outra paisagem, sem usar a cidade na sua totalidade. Relutantes por si só em chegar? Ao que parece, não, a distância espacial e o dispêndio temporal e financeiro proíbem tal acesso.

A realidade distante das vivências experienciadas enquanto classes sociais também é um marcador. Denotamos isso no exemplo da reportagem do El País, nos casos de Mariana (Perdizes) e Kimberly (Paraisópolis). Diz Mariana *"a minha mãe leva a gente a museus e musicais no teatro"* enquanto Kimberly diz que *"o lazer que temos é jogar bola na quadra, os bailes funk na rua, que minha mãe deixa eu ir uma vez por mês, e o pagode"*. Há um distanciamento de capital cultural que também é reforçado pelas desigualdades socioespaciais e de acesso à cidade.

Essa diferença de capital cultural aparece nas entrevistas nos casos de Lucas Muniz e Maria Alice, jovens, de famílias da classe trabalhadora, sem grandes privilégios, e que são estudantes-trabalhadores, não encontram tempo (e nem motivos) para ir aos espaços centrais, já que suas vidas imediatas estão ali nos seus bairros, nas suas famílias e, quando possível,

com os seus amigos. Também é o caso de Matheus Ferreira, morador de Cidade Tiradentes, que ao ingressar entrar em uma das instituições de ensino superior mais elitizadas do país, a Faculdade de Direito do Largo São Francisco, carrega, consigo, o fato do pai pedreiro e a mãe doméstica não terem chegado ao nível superior, como é comum entre os pais de seus colegas.

Voltamos à moratória social: o que é ser jovem, em uma sociedade desigual? Afinal, lidamos com casos de jovens universitários, ou seja, que minimamente conseguiram transpor uma barreira que é brutal na sociedade brasileira, a da conclusão dos estudos básicos e acesso ao nível superior. Se, com estes, conseguimos apreender tantas formas de segregação e distanciamento, nas suas horas gastas no transporte, na precariedade de acessos nos seus bairros, o que nos diriam os jovens moradores das áreas de risco? nas ocupações irregulares? Os jovens em trabalho precarizado? Aqueles e aquelas que não conhecem seus pais e são filhos de mães soltos? Aqueles e aquelas que precisam abandonar os sonhos para serem arrimos de suas famílias?

São esses jovens os homens (e mulheres) lentos, como diz Santos (1994, 2014) as pessoas comuns, que vivem os seus lugares plasmados de pobreza, aqueles que não se movem na velocidade das técnicas, que não se apropriam delas, que não estão nos fluxos globais das pessoas, dos dinheiros e das coisas. São os socialmente excluídos, no seio das metrópoles emergentes. Eles encontram suas sociabilidades nas periferias, pelo *funk*, pelo futebol, pelas festas noturnas, os bares locais, não estão inseridos nos espaços de riqueza e estes aparecem como uma realidade distante. Eles deixam de consumir? Pelo contrário, estão neles as grandes marcas e os imperativos da cultura de massa. Alimentam, portanto, a globalização, que só chega a eles pela via do consumo.

Mas, também, diz Santos (1994), que uma outra globalização e, por consequência, um outro espaço, virá destes homens e mulheres lentos, pelo cotidiano vivido dos seus lugares, a partir da cotidianidade dos seus territórios, das suas relações mais imediatas, mais humanizadas e mais solidárias. É aqui, talvez, revisitando o cotidiano dos territórios vividos, que esteja a nossa grande potencialidade para um novo espaço, um espaço do valor de uso, como disse Lefebvre, e o espaço da solidariedade, como disse Milton Santos.

## CONCLUSÕES

Muitos caminhos, trajetos e percursos guiaram esse trabalho. A complexidade dos territórios no cerne do capitalismo pós-fordista e neoliberal emerge como uma seara profícua e cheia de questões que se abrem. Nenhum estudo é, na verdade, concluído, apresentamos apenas os ensaios e algumas considerações que, de conclusões, nada têm. Concluir o saber é impossível, é o que faz da ciência a ciência. Assim o conhecimento avança. Mas há algumas coisas que merecem ser instigadas a partir das contribuições que elencamos.

A escavação dos cotidianos vividos nos parece ter sido de grande valia para pontuar as contribuições deste trabalho. O que fizemos, na realidade, foi uma aproximação simples com jovens periféricos, melhores compreensões e maior profundidade poderiam ter sido coletadas se percorridos seus trajetos, se vivenciadas suas corporeidades atravessando o espaço desigual da cidade. A despeito disso, a anunciação em suas falas nos pontua, em grande medida, o reflexo das desigualdades socioespaciais quando olhamos para suas mobilidades cotidianas. As dificuldades de locomoção e os tempos gastos nos trajetos urbanos na metrópole intensificam-se cada vez mais. Isso nos parece ser balizado, entre tantos outros argumentos, pelo fato do recorde de trânsito na capital ter sido, em 2022, de 472 km<sup>9</sup> em um dia, e em 2023 de 1.206 km<sup>10</sup>. No primeiro, no dia de estreia do Brasil na Copa do Mundo, no segundo, nas tardes tempestivas do último mês de Março. Esse dado, muito básico, diz muito, mas a experiência dos sujeitos também diz. A mobilidade urbana está cada vez mais difícil, lenta e demorada.

Os jovens que entrevistamos, em sua maioria, trabalham e estudam ao mesmo tempo, quase não veem os pais e a família durante a semana mesmo morando com eles, e não possuem alternativas a não ser encarar as horas nos deslocamentos ritualizados da vida cotidiana. O que baliza, em alguma medida, os argumentos que colocamos de que a juventude é uma construção social, como afirmam os sociólogos, e que a experiência juvenil é desigual, pois desiguais são as classes de jovens abastados e jovens trabalhadores e as maneiras como interpolam seus cotidianos vividos e suas práticas socioespaciais.

E a centralidade? Bem, evidencia-se que essa é uma localidade relativizada nos movimentos dos jovens periféricos. Como elencamos, ela é atratora e segregadora ao mesmo tempo, afasta e atrai, é usada e não permite ser. Afasta jovens hiper perifêricos, nas franjas

---

<sup>9</sup><https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2022/11/24/com-472-km-sp-bate-recorde-de-transito-do-ano-as-14h30-uma-hora-e-meia-antes-do-jogo-de-estreia-do-brasil-na-copa-do-mundo.ghtml>

<sup>10</sup><https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2023/03/08/com-1206-km-cidade-de-sp-bate-recorde-anual-de-transito-nesta-quarta-segundo-novo-metodo-de-medicao-da-cet.ghtml>

mais longínquas das periferias, pois estes não transpõem suas barreiras socioespaciais. Atrai compulsoriamente jovens qualificados para os postos de trabalho valorizados nas multinacionais, onde o imperativo da língua inglesa e da formação superior eleva os salários a realidades distintas da maioria da população. Atrai jovens uberizados vindos das periferias para o trabalho noturno. Atrai movimentos de consumo, nas suas lojas e restaurantes *instagramáveis* (o Instagram, sendo parte da cultura imagética da sociedade pós-moderna, influente, principalmente, entre os jovens), sendo, portanto, parte da vida mediada pelo consumo dos jovens que podem consumir. Atrai movimentos de apropriação e usos, por tribos urbanas diversas e plurais, em subespaços que são revitalizados (as praças, as ruas, os parques) para e pelos seus usos. Portanto, os movimentos cotidianos dos jovens periféricos cruzam e descruzam o espaço de privilégios da metrópole, em direções e níveis distintos. São essas contradições que imperam no espaço da centralidade. São as contradições socioespaciais experienciadas e vividas, os corpos que usam a cidade mais que outros e que podem escolher usá-la.

Não há leitura possível do território sem as práticas e os poderes que sobre ele imperam. Eles moldam os seus sentidos. O espaço, para voltar em Lefebvre, não é um mero produto vazio, não é um palco, como diria Milton Santos, ele é produzido pela sociedade por meio das práticas e do cotidiano sempre em movimento. Sem a leitura das práticas, não estamos lendo o espaço, pois o que faz do espaço tal categoria é ter nele contidas as reproduções da sociedade que o produz e o usa. Habitar a casa, trabalhar nos prédios, consumir nos mercados, caminhar nos parques, comprar nas lojas. Não há leitura do território sem suas práticas sociais nas suas formas espaciais. É isso que dá sentido a ele. É a totalidade dos sistemas de objetos e sistemas de ações em mudanças.

São as práticas vividas e experienciadas que abrem, portanto, a possibilidade de investigação das desigualdades e das disparidades socioterritoriais. Entendemos que esse trabalho, que apenas tangenciou esses temas, foi proposto para quebrar os silos de uma leitura por vezes funcionalista do espaço e do território e apresentar a importância do cotidiano territorial. Colocar os sujeitos no centro da pesquisa e da análise e trazer à tona suas questões é um caminho, ao nosso ver, mais do que essencial para os planejadores territoriais. Ele dá sentido para uma formação humanista, comprometida com a mudança, com a transformação dos territórios e com a melhoria da vida (cotidiana) de todos. Esperamos ter, minimamente, alcançado esse objetivo: colocar o sujeito no centro do possível.



## REFERÊNCIAS

- AGIER, M. **Do direito à cidade ao fazer-cidade: o antropólogo, a margem e o centro.** Mana, 21, (3): 483-498, 2015.
- BAUDRILLARD, J. **A sociedade de consumo.** Elfos Editora: Lisboa, 1995.
- BAUMAN, Z. **Globalização: as consequências humanas.** Rio de Janeiro: Zahar, 1999.
- \_\_\_\_\_. **Modernidade líquida.** Rio de Janeiro: Zahar, 2001.
- BECKER, H. **Métodos de pesquisa em ciências sociais.** São Paulo: Hucitec, 1997.
- BELLET, C.; RUBIO, R. C. **Geography of Everyday Life of Young Catalan Migrants in London.** Migraciones Internacionales. vol. 9, núm. 4, 2018.
- BOURDIEU, P. **Sociología y cultura.** México: Grijalbo/Consejo Nacional de las Artes, 1990.
- \_\_\_\_\_. **Os usos sociais da ciência: por uma sociologia clínica do campo científico.** São Paulo: Edunesp, 2004
- \_\_\_\_\_. **Espaço físico, espaço social e espaço físico apropriado.** Tradução de NASSER, A. C. A. Revisão técnica de FREHSE, F. O original em francês - Espace physique, espace social et espace physique approprié. In: Estudos Avançados, 27(79), 133-144, 2013.
- BRANDÃO, L. **A cidade e a tribo skatista: juventude, cotidiano e práticas corporais na história cultural.** Dourados: Editora UFGD, 2011.
- CARLOS, A. F. A. **O Espaço Urbano: novos escritos sobre a cidade.** São Paulo: FFLCH, 2007.
- \_\_\_\_\_. **Espaço-Tempo da Vida Cotidiana na Metrópole.** São Paulo: Labur Edições, 2a edição revisada, 317p, 2017.
- CASTELLS, M. **A questão urbana.** São Paulo: Paz e terra, 1983.
- CAVALCANTI, L. S. **Pensar pela Geografia: ensino e relevância social.** Goiânia: C&A Alfa comunicação, 2019.
- COSTA, Luiz Augusto Maia. **Nem tudo era europeu: a presença norte-americana no debate de formação do urbanismo paulista (1886-1919).** Santo André: UFABC, 2014.
- CRESSWELL, T. **On the move: mobility in the modern western world.** New York: Routledge, 327p., 2006.
- \_\_\_\_\_. **Seis temas na produção das mobilidades.** In: SIMÕES, J., CARMO, R. (orgs.) **A produção das mobilidades.** Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, p. 25-40, 2009.
- CRESSWELL, T. e MERRIMAN, P. **Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects.** Ashgate, 276p, 2011.
- CUNHA, P., V.; SMOLKA, M. **Notas críticas sobre a relação entre rendas fundiárias e uso do solo urbano.** In: PEREIRA, L. et al. **A renda da terra.** Revista Estudos CEBRAP, n. 27, São Paulo, 1980, p. 27-55.

DAMIANI, A. L. **A Cidade (des)ordenada: concepção e cotidiano do Conjunto Habitacional Itaquera I.** (Tese de Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1993.

\_\_\_\_\_. **Introdução a elementos da obra de Henri Lefebvre e a geografia.** RDG: Revista do Departamento de Geografia - USP, São Paulo, p. 254-283, 2012.

DOMINGUES, J. **Negros de almas brancas? A ideologia do branqueamento no interior da comunidade negra em São Paulo, 1915-1930.** Estudo. Afro-asiátiv. 24, n.3, Rio de Janeiro, 2002.

DUARTE, R. **Pesquisa qualitativa: reflexões sobre o trabalho de campo.** *Cad. Pesquisa.* [online], n.115, pp.139-154, 2002.

\_\_\_\_\_. **Entrevistas em pesquisas qualitativas.** Educar, Curitiba, n. 24, p. 213-225, 2004.

FEIXA, C. **De jóvenes, bandas y tribus – antropología de la juventud.** Barcelona: Ariel, 1999.

FERNANDES, Florestan. **Capitalismo dependente e classes sociais na América Latina.** Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

FERREIRA, J., S., W. **São Paulo, o mito da cidade-global: ideologia e mercado na produção da cidade.** São Paulo, 2008.

FIX, M. **Uma ponte para a especulação: a arte da renda na montagem de uma “cidade global”.** Cadernos CRH, v. 22, p. 41-64. 2009

FOUCAULT, M. **Segurança, território, população: curso dado no Collège de France (1977-1978).** Tradução Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 2008

FRASER, M. T. D.; GONDIM, **Da fala do outro ao texto negociado: Discussões sobre a entrevista na pesquisa qualitativa.** Paidéia: Cadernos de Psicologia e Educação, 14(28), 139–152, 2004.

FREHSE, F. **Os tempos (diferentes) do uso das praças da Sé em Lisboa e em São Paulo.** In: FORTUNA, C.; LEITE, R. P. (orgs.), **Diálogos Urbanos.** Coimbra: Almedina, pp. 127-173, 2013.

FRÚGOLI JR, H. **A questão da centralidade em São Paulo: o papel das associações de caráter empresarial.** Curitiba: Revista de Sociologia e Política, n. 16, p. 51-66, 2001.

FUNARI, A. P. **Padrão de concentração de estruturas em São Paulo – Quais perspectivas para a transformação urbana?** In: BALBIM, R.; KRAUSE, C (org.). **Eixos de estruturação da transformação urbana: inovação e avaliação em São Paulo.** São Paulo: PMSP-IPEA, 2016, v.1, 2016.

FURLAN, S. A. **Lugar e Cidadania: implicações socioambientais das políticas de conservação ambiental (situação do Parque Estadual de Ilhabela na Ilha de São Sebastião - SP).** 2000. Tese de Doutorado. - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8135/tde-07032023-191946/>. Acesso em: 21 abr. 2023.

GALVANESE, C. **Paradigmas do planejamento territorial em debate: contribuições críticas a um campo científico emergente.** 2018 Tese de Doutorado. Universidade Federal do ABC, São Bernardo do Campo.

GONÇALVES, A., V., M. **Teoria da localização, teoria da renda fundiária urbana e o processo da obsolescência espacial urbana.** Espaço e Economia [online], 13, 2018.

GORZ, A. **A ideologia social do automóvel.** In: Ludd, Ned (org.). Apocalipse Motorizado. São Paulo: Conrad, 2005.

HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização e as “regiões-rede”.** Anais do V Congresso Brasileiro de Geografia. Curitiba: AGB, pp. 206-214, 1994.

\_\_\_\_\_. **Fim dos territórios ou novas territorialidades?** In: LOPES, L. e BASTOS, L. (org.) **Identities: recortes multi e interdisciplinares.** Campinas: Mercado de Letras, 2002.

\_\_\_\_\_. **O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

\_\_\_\_\_. **Territórios alternativos.** 3. ed., 3. reimpr- São Paulo: Editora Contexto, 2021.

HANNAM, K., SHELLER, M., URRY, J. **Editorial: mobilities, immobilities and moorings.** London: Mobilities, v. 1, n. 1, p. 1-22, 2006.

HARVEY, D. **A justiça social e a cidade.** São Paulo: Hucitec, 1980.

\_\_\_\_\_. **Condição pós-moderna.** (A. U. Sobral & M. Stela, Trad.). São Paulo: Edições Loyola, 2004

\_\_\_\_\_. **A produção capitalista do espaço.** São Paulo: Annablume, 2005.

IGLECIAS, W. **Resenha do livro “Centralidade em São Paulo”,** de Heitor Frúgoli Junior. São Paulo: Revista Brasileira de Ciências Sociais, v. 47, 2001

\_\_\_\_\_. **São Paulo, alguns impactos da mundialização do capitalismo sobre uma metrópole periférica – O vetor sudoeste como um estudo de caso.** Cadernos Metrópole – Editora da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (EDUC-PUC-SP), São Paulo (SP), v. 6, 2002

JACOBS, J. **Morte e Vida de Grandes Cidades.** São Paulo: Martins Fontes, 2007.

JESUS, P. M. **Território do cotidiano: tramas e dramas. Estudo do Conjunto Habitacional Parque Continental-SP.** Dissertação de Mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP, 2008.

KLINK, J. et al. **Campo e a práxis transformadora do Planejamento: reflexões para uma agenda brasileira.** In: Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, [S. l.], v. 18, n. 3, p. 381, 2016. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/5346>

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade.** São Paulo: Documentos, 1969.

\_\_\_\_\_. **A reprodução das relações de produção.** Porto: Publicações Escorpião, 1973.

\_\_\_\_\_. **A vida cotidiana no mundo moderno.** São Paulo: Ática, 1991.

\_\_\_\_\_. **Rhythmanalysis: space, time and everyday life.** Originally published as *Éléments de rythmanalyse* by Éditions Syllepse, Paris, 1992.

\_\_\_\_\_. **A produção do espaço.** Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace*. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: 2006.

\_\_\_\_\_. **A revolução urbana.** Tradução de Sérgio Martins - 2. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2019..

LINDÓN, A. **Geografías de la vida cotidiana.** In: LINDÓN, A; HIERNAUX, D. (orgs.). *Tratado de Geografía Humana*, Barcelona: Anthropos-UAMI, p. 352-396, 2006.

\_\_\_\_\_. **La construcción socioespacial de la ciudad: el sujeto cuerpo y el sujeto sentimiento.** *Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad*, vol. 1, núm. 1, diciembre, 2009.

LIMONAD, E.; LIMA, I., G. **Entre a ordem próxima e a ordem distante: contribuições a partir do pensamento de Henri Lefebvre.** LIMONAD, E (org.). *Trabalhos apresentados na Sessão Livre: Entre a Ordem Próxima e a Ordem Distante do X Encontro Nacional da ANPUR.* Belo Horizonte. Niterói: UFF/GECCEL, 2003.

LIPOVETSKY, G. **O império do efêmero: a moda e seu destino nas sociedades modernas.** São Paulo: Cia das Letras, 2009.

MAGNANI, J. G. **Festa no Pedaco: cultura popular e lazer na cidade.** São Paulo: Hucitec/UNESP, 1998.

MAGNANI, J. G.; MANTESE, B. **Circuitos de Jovens.** In: MAGNANI, J. G.; MANTESE, B. (org.). **Circuitos de Jovens: etnografias de circuitos de lazer, encontro e sociabilidade.** São Paulo: Terceiro Nome, v. 1, p. 15-22, 2007.

MANZINI, E. J. **Entrevista semi-estruturada: análise de objetivos e de roteiros.** In: *Seminário Internacional sobre pesquisa e estudos qualitativos*, 2. Bauru. *A pesquisa qualitativa em debate.* Anais. Bauru: USC, 2004.

MARAFON, G. **O espaço urbano: a abordagem da Escola de Chicago e da Escola Marxista.** *Ciência e Natura*, 18(18), 149-182, 1996.

MARGULIS, M.; URRESTI, M. **La juventud es más que una palabra.** In: MARGULIS, M. (org.). *La juventud es más que una palabra: ensayos sobre cultura y juventud.* Buenos Aires: Biblos, 2008.

MARICATO, E. **Metrópole, legislação e desigualdade.** *Estudos avançados* [online], v.17, n.48, p. 151-16, 2003.

\_\_\_\_\_. **As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias.** In: *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos.* Petrópolis: Vozes, 2013.

MARICATO, E. et al. **Cidades rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil.** São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013.

MARTINS, J., S. **O cativo da terra.** São Paulo: Editora Contexto, 1986.

MIRALLES-GUASCH, C.; CEBOLLADA FRONTERA, Á. **Movilidad y transporte: opciones políticas para la ciudad.** Madrid: Fundación Alternativas, 2003.

\_\_\_\_\_. **Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana.** Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles (AGE). Madrid, n. 50, p. 193-216, 2009.

MONBEIG, P. **O crescimento da cidade de São Paulo.** In: SZMRECSÁNYI, Tamás. (org.) **História Econômica da Cidade de São Paulo.** São Paulo: Editora Globo, 2004.

MORIN, E. **Introdução ao Pensamento Complexo.** Tradução do francês: Eliane Lisboa - Porto Alegre: Ed. Sulina, 2005.

NAKANO, K.; CAMPOS, M. C.; ROLNIK, R. **Dinâmica dos subespaços da área central de São Paulo.** In: COMIN, A., A.; SOMEKH, N. (org.) **Caminhos para o centro: estratégias de desenvolvimento para a região central de São Paulo.** São Paulo: PMSP/Cebrap/CEM, 2004.

OLIVEIRA, C., A., B. **Processo de industrialização do capitalismo originário ao atrasado.** Campinas: Unicamp, 2003.

OLIVEIRA JR., G., A. **Redefinição da centralidade urbana em cidades médias.** Sociedade & Natureza (UFU, online), v. 20, p. 205-220, 2008.

PEREIRA, A. B. **Muitas palavras: a discussão recente sobre juventude nas Ciências Sociais.** São Paulo: Ponto Urbe (USP), v. 1, p. 1-35, 2007.

\_\_\_\_\_. **Práticas culturais juvenis na metrópole: a etnografia como acesso às múltiplas experiências do urbano.** In: AMORIM, L.; ANDRADE, M.; FRANCH, M. (orgs.). **Antropologia em novos campos de atuação: debates e tensões.** João Pessoa: Mídia Gráfica e Editora, v. 1, p. 97- 119, 2015.

\_\_\_\_\_. **As Imaginações da Cidade: práticas culturais juvenis e produção imagética.** Porto Alegre: Revista Iluminuras, v. 18, p. 11-37, 2017.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. **Micro conjuntura: uma proposta de análise da aceleração da vida urbana.** Revista de Ciencias Sociales, Universidad de la República, n.o 19, 2001.

\_\_\_\_\_. **O desenvolvimento local e a arte de “resolver” a vida.** In: LIANZA, Sidney & ADDOR, Felipe (org.) **Tecnologia e desenvolvimento social e solidário.** Rio Grande do Sul: UFRGS, 2005.

\_\_\_\_\_. **Corpo e imagem: alguns enredamentos urbanos,** p. 105-117. Cadernos PPG-AU/FAUFBA/Universidade Federal da Bahia. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Ano 5, no especial, (2007) - Ana Clara Torres Ribeiro (Org.). Salvador: PPG-AU/FAUFBA, 2007.

\_\_\_\_\_. **Comunicação e metrópole: a questão da participação social.** In: **Por uma sociologia do presente,** v. 3. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013a.

\_\_\_\_\_. **Sujeito corporificado e bioética: caminhos da democracia.** In: **Por uma sociologia do presente,** v. 2. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013b.

ROLNIK, R.; KLINTOWITZ, D. **Mobilidade na cidade de São Paulo**. Estudos avançados (USP, Impresso), v. 25, p. 89-108, 2011.

SANTOS, M. **Metrópole corporativa fragmentada: o caso da São Paulo**. São Paulo: Nobel: Secretaria de Estado da Cultura, 116 p., 1990.

\_\_\_\_\_. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

\_\_\_\_\_. **Técnica, espaço e tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.

\_\_\_\_\_. **A Natureza do espaço. Técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996a.

\_\_\_\_\_. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia**. São Paulo: Hucitec, 1996b.

\_\_\_\_\_. **O dinheiro e o território**. In: SANTOS, M.; BECKER, B.; SILVA, C. A. F. **Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial**. Niterói: Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense; Associação dos Geógrafos Brasileiros, 2002.

\_\_\_\_\_. **O retorno do território**. In: OSAL - Observatorio Social de América Latina. (jun. 2005). Buenos Aires: CLACSO, 2005. Disponível em: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/osal/osal16/D16Santos.pdf>

\_\_\_\_\_. **Meio Técnico-Científico e Urbanização: Tendências e Perspectivas**. Resgate: Revista Interdisciplinar de Cultura, Campinas, SP, v. 2, n. 2, p. 76–86, 2006.

\_\_\_\_\_. **O espaço do cidadão**. 7. ed., São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo (EDUSP), 2007.

\_\_\_\_\_. **Pensando o espaço do homem**. 5. ed., 3 reimpr- São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo (EDUSP), 2012.

\_\_\_\_\_. **Da Totalidade ao Lugar**. 1. ed., 5. reimpr- São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo (EDUSP), 2014.

\_\_\_\_\_. **Espaço e Método**. 5. ed., 3. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo (EDUSP), 2020

STECANELA, Nilda. **O cotidiano como fonte de pesquisa nas Ciências Sociais**. Conjectura: Filosofia e Educação (UCS), v. 14, p. 63-75, 2009.

\_\_\_\_\_. **O direito à educação e o cotidiano escolar: dimensões do concebido, do vivido e do percebido**. Educação (PUCRS. Impresso), v. 39, p. 344-356, 2016.

SETTON, M. da G. J. **A teoria do habitus em Pierre Bourdieu: Uma leitura contemporânea**. Revista Brasileira de Educação, 20, 60-70, 2002.

SILVA, R. B da. **Mobilidade precária na metrópole: problemas socioespaciais dos transportes no cotidiano de São Paulo – da exceção à regra**. Tese de doutorado, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 2014.

SOBERING, K., e AUYERO, J. **Collusion and Cynicism at the Urban Margins**. Latin American Research Review, 54(1), 222–236, 2019.

SOUZA, M. J. L. **O território: sobre o espaço e poder, autonomia e desenvolvimento**. In: **Geografia: Conceitos e Temas**. Org (2022) CASTRO, I. E.; GOMES, C. C.; CORREA, R. L.; 21 ed. - Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 2022.

SPENILLO, G, M. D. **Reflexões sobre aprendizagens recíprocas na pesquisa com jovens**. In: **Juventude nas sociedades em crise**. (org) CACCIA-BAVA, A., SEVERO, M. S. Frutal-MG: Prospectiva, 2016.

SPOSITO, M. E. B. **O centro e as formas de expressão da centralidade urbana**. Geografia, São Paulo, n. 10, 1991.

\_\_\_\_\_. **Capitalismo e Urbanização**. 16a ed. São Paulo: Contexto, 2018.

SPOSITO, M. E. et al. **Fragmentação socioespacial e urbanização brasileira: escalas, vetores, ritmos, formas e conteúdos (FragUrb)**. Projeto Temático apresentado à FAPESP, 2018.

SPOSITO, M. P. **A sociabilidade juvenil e a rua: novos conflitos e ação coletiva na cidade**. São Paulo: Tempo Social, revista de sociologia da USP. v. 5, n. 1-2, 1993.

\_\_\_\_\_. **Os jovens no Brasil: desigualdades multiplicadas e novas demandas políticas**. São Paulo: Ação Educativa, 2003.

TELLES, V. S.; CABANES, R. (orgs.). **Nas Tramas da Cidade: trajetórias urbanas e seus territórios**. São Paulo: Associação Editorial Humanitas, 2006.

TELLES, V. S. **Mutações do trabalho e experiência urbana**. Tempo Social: Revista de Sociologia da USP, São Paulo, v. 18, n. ju 2006, p. 173-195, 2006.

TROTTA, F. C. **Jovens contemporâneos: reflexões atuais**. São Paulo: Comunicação, Mídia e Consumo, v. 6, p. 185-192, 2009.

VASCONCELLOS, E. **Transporte urbano, espaço e equidade**. São Paulo: Editora Annablume, 2001.

VERONA, H. C. et al. **Psicologia e mobilidade: o espaço público como direito de todos**. Conselho Federal de Psicologia. Brasília: CFP, 2010.

VILLAÇA, F. **O Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

WACQUANT, L., SLATER, T., PEREIRA, V. B. **Territorial Stigmatization in Action**. Environment and Planning A: Economy and Space, 46(6), 1270–1280, 2014

Figura 1 - Centro financeiro da Marginal Pinheiros, em frente à Ponte Estaiada. Disponível em: <<https://www.mapadaobra.com.br/obras-iconicas/obras/os-estais-no-ceu-de-sao-paulo/>> . Acesso em 20 de abril de 2023.

Figura 3 - Usos diversos da Praça Roosevelt. Disponível em: <<https://m.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/02/1858518-prefeitura-de-sp-estuda-colocar-grad-es-na-praca-roosevelt-durante-o-carnaval.shtml>>. Acesso em 20 de abril de 2023

Figura 4 - Jovens se reúnem nas escadarias da Praça Roosevelt. Disponível em: <<https://fotografia.folha.uol.com.br/galerias/1678665164448443-praca-roosevelt-fica-cheia-d-urante-o-fim-de-semana>>. Acesso em 20 de abril de 2023

Figura 5 - Jovens se reúnem na Praça Roosevelt durante o Carnaval de 2022. Disponível em: <<https://www.metropoles.com/brasil/sem-blocos-pela-cidade-multidao-concentra-se-na-praca-roosevelt-em-sp>>. Acesso em 20 de abril de 2023

Figura 6 - Jovens fazem embaixadinhas e jogam bola na Praça Roosevelt. Disponível em: <<https://fotografia.folha.uol.com.br/galerias/10584-movimento-da-praca-roosevelt>>. Acesso em 20 de abril de 2023

Figura 7 - Jovens praticam skate na Praça Roosevelt. Disponível em: <<https://fotografia.folha.uol.com.br/galerias/12939-skatistas-na-praca-roosevelt>>. Acesso em 20 de abril de 2023

Figura 8 - Pessoas se reúnem nos bares ao redor da Praça Roosevelt. Disponível em: <[https://avidanocentro.com.br/onde\\_comer\\_e\\_beber/conheca-todos-os-bares-da-praca-roosevelt-o-point-da-boemia-no-centro-de-sao-paulo/](https://avidanocentro.com.br/onde_comer_e_beber/conheca-todos-os-bares-da-praca-roosevelt-o-point-da-boemia-no-centro-de-sao-paulo/)>. Acesso em 27 de abril de 2023

Figura 10 - Jovens estudam na biblioteca do CCSP. Disponível em: <<https://catracalivre.com.br/educacao/7-otimos-lugares-em-sp-para-estudar-sozinho-ou-em-grupo/>>. Acesso em 27 de abril de 2023

Figura 11 - Jovens ensaiam danças do gênero K-pop. Disponível em: <<https://codigo.inf.br/aun/cultura/a-influencia-do-k-pop-entre-os-jovens-brasileiros/>>. Acesso em 27 de abril de 2023

Figura 12 - Jovens dançam *breaking* no CCSP. Disponível em: <<https://centrocultural.sp.gov.br/workshop-de-danca-urban-180-2/>>. Acesso em 27 de abril de 2023

Figura 13 - Coletivo Teatro Dodecafônico realizando uma intervenção artística teatral no jardim do CCSP. Disponível em: <<https://coletivoteatrododecafonico.com/>>. Acesso em 27 de abril de 2023

Dados da Pesquisa Origem-Destino de 2017. Disponível em: <<https://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/>>. Acesso em 27 de abril de 2023