

**UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

GUILHERME REZENDE LIMA

**Os ritmos da vida cotidiana sob a ótica do deslocamento diário ao trabalho:
O Terminal Jd. Britânia como uma centralidade no bairro Morro Doce, na Zona
Noroeste de São Paulo**

São Paulo

2024

GUILHERME REZENDE LIMA

Os ritmos da vida cotidiana sob a ótica do deslocamento diário ao trabalho: O Terminal Jd. Britânia como uma centralidade no bairro Morro Doce, na Zona Noroeste de São Paulo

Trabalho de Graduação Individual (TGI) apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Área de Concentração: Geografia Humana

Orientadora: Prof.^a. Dr. ^a Simone Scifoni

São Paulo

2024

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catalogação na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

Lr Lima, Guilherme Rezende
Os ritmos da vida cotidiana sob a ótica do deslocamento diário ao trabalho: O Terminal Jd. Britânia como uma centralidade no bairro Morro Doce, na zona noroeste de São Paulo / Guilherme Rezende Lima; orientadora Simone Scifoni - São Paulo, 2024.
94 f.

TGI (Trabalho de Graduação Individual) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia.

1. Periferia. 2. Cotidiano. 3. São Paulo. 4. Transporte público. 5. Bairros. I. Scifoni, Simone, orient. II. Título.

LIMA, G. R.. Os ritmos da vida cotidiana sob a ótica do deslocamento diário ao trabalho: O Terminal Jd. Britânia como uma centralidade no bairro Morro Doce, na Zona Noroeste de São Paulo. 99 p. Trabalho de Graduação Individual (TGI) apresentado à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr. _____ Instituição_____

Julgamento _____ Assinatura _____

Prof. Dr. _____ Instituição_____

Julgamento _____ Assinatura _____

Prof. Dr. _____ Instituição_____

Julgamento _____ Assinatura _____

Ao povo morrodocense, que dão ao bairro uma
espécie de luminosidade perante à indiferença.

AGRADECIMENTOS

Bom dia, boa tarde, boa noite a você que está lendo este trabalho. Espero que esteja tendo um ótimo dia! E já que está por aqui, me sinto na obrigação de lhe contar que se não fossem por algumas pessoas muito queridas, você provavelmente estaria agora sentado na frente do computador procurando incessantemente por outra pessoa, inevitavelmente menor e com menos meias rasgadas do que eu.

Vou te dizer uma coisa: nessa jornada, o papel da minha família foi crucial. Entre idas e vindas, momentos de ansiedade, a construção da minha identidade iniciou pelo meu pai, minha mãe e meus irmãos. Se não fosse por eles, essa leitura não aconteceria, e você teria de lidar com a tenebrosa situação de escolher qual será o *Pokémon™* inicial, sem considerar que deveria estar estudando.

Saiba que se não fosse o ensino da EMEF Paulo Prado, da ETEC Prof. Basilides de Godoy e da ETEC Guaracy Silveira, os professores, as amizades sinceras e as relações de bom-companheirismo nesses espaços eu talvez teria tomado outro rumo para a minha vida. E você? Ah, estaria sem referência e se perguntando “Como vou entregar o trabalho da professora Vaneusa amanhã, se a data era até ontem?”.

Quero te alertar que a geografia não foi minha primeira opção. E para chegar a essa descoberta, o percurso trilhado na UFABC pelos duradouros 1 (uma unidade) mês foi importante para mostrar que aquilo não era o que fazia meu olho brilhar.

E finalmente a USP! Uma instituição que nem sabia que era sonhada, até que foi. Através dela, estagiei na CET e, veja só, quem diria que pesquisar a opinião das pessoas sobre a Faixa Azul seria tão divertido! Isso mesmo, ninguém diria, porque de fato não era. Mas lá tive dois anos maravilhosos, trabalhando em conjunto com dois chefes repletos de virtudes e que provavelmente não encontrarei melhores no futuro (azar o meu!). E os amigos que fiz lá? Colegas de trabalho que rapidamente se tornaram amigos, tornaram meus últimos anos um prato cheio de experiências, perrengues, descontração, risadas e de sorriso sincero. A eles, minha eterna gratidão. Sem eles, você que está lendo estaria pensando agora se continua assistindo vídeos de *Minecraft™* mesmo com essa idade ou usa o tempo para acariciar seu cachorro. A resposta é óbvia: dá pra fazer os dois!

Saiba que fazer esse trabalho não foi fácil. Pelo contrário, foi uma das coisas mais difíceis que já fiz. Por sorte, tive a orientação da professora Simone Scifoni, uma orientadora atenciosa e prestativa que freou minha ansiedade e me guiou durante esse momento assustador. Se a ver pelas ruas, lhe diga que o Guilherme agradece!

E posso te contar uma coisa? A USP não só entregou amigos pela CET não. Ela soube fazer muito bem o trabalho individualmente também! São pessoas queridas, afetuosas e que corroboraram muito na minha trajetória acadêmica, para que este trabalho seja lido. Sem elas...Bom, você já sabe... Estaria procurando outro texto enquanto se pergunta se realmente inverteu o condicionador pelo creme de barbear do seu pai na hora de tomar banho, esse cheiro de *Bozzano™* pelo quarto não é normal!

Por fim, não posso deixar de lembrar da minha namorada, uma pessoa tão fundamental nessa caminhada, que esteve junto nos momentos mais difíceis e assustadores neste último ano. Uma garota linda, unteligent que ao enves de esta namo, tá no feiccc? Haaa para ne! E o sorriso dela? É cara, se esse sorriso não existisse, se ela não tivesse ido ao cinema assistir *Oldboy* aquele dia...esse trabalho só teria vinte páginas, e a vida estaria mais entediante.

Saiba você que o cosmos é complexo. A realidade é construída e reconstruída a todo momento, a partir das escolhas que fazemos, dos caminhos que tomamos, das pessoas que escolhemos seguir e admirar, dos lugares que ousamos frequentar, das possibilidades que criamos.

O conjunto de todos esses fatores não somente tornou esse trabalho possível, como pavimentou o caminho para eu ser uma pessoa melhor do que um dia já fui. A você, não só desejo que trilhe sua estrada guiado por seres humanos incríveis, como sei que o fará. Afinal, a nossa memória é curta mas o que vivemos e quem somos está guardado em nosso coração.

Para o Guilherme do passado, um presente da sua versão presente. Você está rodeado de pessoas maravilhosas! E relaxe... *você ficará bem*.

*Norte e nordeste compõe
essa minha quebrada
Fica na beira da estrada
e tem um fundo que é mata
São Paulo já é grande
Mas esse bairro ainda alarga
E o povo acorda às 5h30,
trem é perus ou vai pra lapa
Iê iê iê iê, Morro doce
Iê iê iê iê, Morro doce*

(Aryani Marciano)

RESUMO

LIMA, G. R. Os ritmos da vida cotidiana sob a ótica do deslocamento diário ao trabalho: O Terminal Jd. Britânia como uma centralidade no bairro Morro Doce, na Zona Noroeste de São Paulo. 99 p. Trabalho de Graduação Individual (TGI) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024.

A partir do método-teoria de ritmanálise de Henri Lefebvre, o presente trabalho busca investigar os ritmos, seus tempos, pausas, suas contradições, relações e sua influência na vida cotidiana dos corpos que frequentam o Terminal Britânia, localizado no bairro Morro Doce, na metrópole de São Paulo. A análise dos aspectos históricos, sociais e geográficos do bairro, desde sua ocupação inicial até o crescimento acelerado nos anos 1990 e a contínua luta por direitos e acesso a serviços básicos, é essencial para alcançar esse objetivo. A pesquisa utiliza uma abordagem qualitativa, fazendo uso da ritmanálise no trabalho de campo à deriva como ferramenta metodológica. Os resultados revelam a dominante reprodução do capital nas práticas sociais, no uso do tempo e no condicionamento do espaço pelos agentes hegemônizados. Contudo, também apresenta os ritmos praticados no espaço vivido no âmbito do lugar. Dessa forma, o Terminal Jd. Britânia é visto como uma centralidade periférica, cujo qual reflete dinâmicas de segregação, resistência e adaptação dos trabalhadores. O trabalho conclui que o planejamento da cidade não é desordenado, e o terminal possui uma polirritmia, integrando momentos de eurritmia e arritmia.

Palavras-chave: ritmanálise. Morro Doce. cotidiano

ABSTRACT

LIMA, G. R.. **The rhythms of everyday life from the perspective of daily commuting: The Terminal Jd. Britânia as a centrality in the Morro Doce Neighborhood, Northwest Zone of São Paulo.** 99 p. Trabalho de Graduação Individual (TGI) - Faculty of Philosophy, Literature and Human Sciences, University of São Paulo, São Paulo, 2024.

Based on Henri Lefebvre's rhythmanalysis method-theory, this study seeks to investigate the rhythms, their timings, pauses, contradictions, relationships, and influence on the everyday lives of the bodies frequenting the Terminal Jd. Britânia, located in the Morro Doce neighborhood of São Paulo's metropolitan area. The analysis of the neighborhood's historical, social, and geographical aspects, from its initial occupation to its rapid growth in the 1990s and the ongoing struggle for rights and access to basic services, is essential to achieving this goal. The research employs a qualitative approach, using rhythmanalysis through fieldwork and drift as a methodological tool. The findings reveal the dominant reproduction of capital in social practices, time usage, and the conditioning of space by hegemonic agents. However, they also highlight rhythms practiced in the lived space at the local level. In this context, the Terminal Jd. Britânia is seen as a peripheral centrality, reflecting dynamics of segregation, resistance, and adaptation by workers. The study concludes that city planning is not disordered and that the terminal exhibits a polyrhythmia, integrating moments of eurhythmia and arrhythmia.

Keywords: rhythmanalysis, Morro Doce, everyday life

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Disponibilidade de empregos formais no Distrito Anhanguera.....	54
Tabela 2. Disponibilidade de empregos formais no Distrito Lapa.....	54
Tabela 3. Soma de passageiros no Grupo de Distribuição Local e no Grupo Estrutural nos dias em que houve trabalho de campo.....	66
Tabela 4. Relação das datas, locais e horários dos trabalhos de campo.....	75

LISTA DE IMAGENS

Imagen 1. Fotografia aérea de 1954, mostrando o bairro de Perus e sua mancha urbana à nordeste, e o Morro Doce ainda pouco ocupado à sudoeste. Ao lado, a Rodovia Anhanguera, em processo de construção.....	32
Imagen 2. Fotografia aérea de 1996, mostrando conjuntos residenciais dos moradores do Morro Doce em processo de ocupação. À sudoeste, a Vila dos Palmares já loteada, no centro da foto está onde será o Jardim Rosinha, e ao sul está localizado o Jardim Monte Belo, loteado e em processo de construção.....	38
Imagen 3. Fotografia aérea da Ocupação Nova Esperança em outubro de 2020, dois meses antes da reintegração de posse da Prefeitura de São Paulo.....	40
Imagen 4. Fotografia aérea da Ocupação Nova Esperança de fevereiro de 2021, mostrando a área desocupada devido à reintegração de posse da Prefeitura de São Paulo.....	40
Imagen 5. Registro aéreo da Estrada de Pirapora como importante fio condutor entre núcleos recentes e núcleos antigos.....	44
Imagen 6. Registro da Estrada de Pirapora, que interliga núcleos mais recentes aos mais antigos dentro do Morro Doce.....	44
Imagen 7. Registro da paisagem Jd. Paineiras.....	45
Imagen 8. Registro da vista sudeste dos bairros Jd. Rosinha e Jd. Monte Belo.....	47
Imagen 9. Registro dos sobrados no Jd. Rosinha, em estágios diferentes de construção... <td>47</td>	47
Imagen 10. Registro da Avenida Coronel José Gladiador, no Jd. Canaã, no bairro Morro Doce.....	48
Imagen 11. Ponto final das linhas de ônibus estruturais 8050-31 (Lapa), 8622-10 (Praça Ramos), e da linha intermunicipal 564, conectando o bairro Morro Doce a Santana de Parnaíba.....	49
Imagen 12. Localização de alguns galpões próximos ao Morro Doce. Vista Nordeste da Av. Solidariedade, no Jardim Rosinha.....	53
Imagen 13. O Terminal Jardim Britânia, inaugurado em 2004 e importante forma de acesso da população morrodochense a outras centralidades.....	58
Imagen 14. Registro aéreo da localização do Terminal Jd. Britânia, 2024, em relação às proximidades no Morro Doce.....	61
Imagen 15. Relação das linhas atendidas atualmente no Terminal Jardim Britânia.....	61
Imagen 16. Asfaltamento precário em uma rua localizada na Vila Paineiras.....	64
Imagen 17. Terminal Jd. Britânia pela manhã.....	76
Imagen 18. Mapa-síntese de ritmos no pico da manhã no Terminal Jd. Britânia, 2024.....	80
Imagen 19. O Terminal Britânia, menos movimentado e com ênfase na placa improvisada do ponto final do 8013-10 (Lapa).....	80
Imagen 20. Registro da média e máxima de decibéis registrados em dois momentos: próximo a linha 8013-10 (Momento 1) e próximo a britadeira e fila de passageiros (Momento 2).....	82
Imagen 21. Trabalhadores requalificando a calçada do Terminal Jd. Britânia, outubro de 2024.....	83
Imagen 22. Trabalhadores requalificando a calçada do Terminal Jd. Britânia (à direita), adultos conversando no celular enquanto a criança está incomodada com o barulho (à esquerda), outubro de 2024.....	84
Imagen 23. Destaque para a fila da linha 1012-10 (Jd. Monte Belo) no Terminal Britânia... <td>85</td>	85

Imagen 24. Passarela próxima ao Terminal Britânia. Na esquerda, pessoas se deslocam da passarela para o terminal.....	87
Imagen 25. Entroncamento de vias de circulação no qual pedestres correm riscos ao atravessar a caminho do Terminal Britânia.....	88
Imagen 26. Registro aéreo da parada de ônibus oficial mais próxima ao Terminal, a parada improvisada realizada no período noturno e as distâncias a serem percorridas até o terminal.....	89
Imagen 27. Registro da linha 1012-10 (Jd. Monte Belo) superlotada.....	90
Imagen 28. Terminal Britânia vazio.....	91
Imagen 29. Registro do Terminal Jd. Britânia no sábado.....	92

LISTA DE MAPAS

Mapa 1. A cidade de São Paulo fragmentada por oito diferentes agrupamentos de urbanização, com destaque para os distritos Anhanguera e Jardim Helena (NEV-USP, 2019).....	26
Mapa 2. Localização do Morro Doce na Região Metropolitana de São Paulo.....	29
Mapa 3. Distribuição dos núcleos de moradia do Morro Doce.....	43
Mapa 4. Distribuição espacial da população negra no município de São Paulo, SP.....	51
Mapa 5. Localização do Distrito Anhanguera em relação aos modais de trem mais próximos no município de São Paulo.....	56
Mapa 6. Mapa de declividade do Morro Doce, localizado no Distrito Anhanguera, em São Paulo, SP, com a espacialização dos pontos finais de ônibus das linhas que circulam no bairro.....	60
Mapa 7. Distribuição espacial dos fluxos e dos pontos finais das linhas de ônibus 1012-10, 1012-21 e 8013-41.....	63
Mapa 8. Atendimento da Rede Diurna na cidade de São Paulo.....	67
Mapa 9. Frequência média nos pontos BC/PM.....	68
Mapa 10. Acessibilidade a empregos na capital de São Paulo.....	70

SUMÁRIO

2. A URBANIZAÇÃO DA CIDADE DE SÃO PAULO AO MORRO DOCE E SUA HISTÓRIA DE LUTA.....	19
2.1. Uma revisão bibliográfica.....	19
2.2. Um olhar para a urbanização da cidade de São Paulo.....	22
2.2.1. A fragmentação da cidade de São Paulo a partir de aspectos de urbanização....	25
2.3. Um olhar para a urbanização do Morro Doce.....	28
2.3.1. A primeira fase.....	31
2.3.2. A segunda fase.....	31
2.3.3. A terceira fase.....	33
2.3.4. A quarta fase.....	34
2.3.5. A quinta fase.....	38
3. O MORRO DOCE HOJE.....	42
3.1. Dos núcleos recentes e antigos.....	43
3.2. Renda, trabalho e transporte.....	49
4. A COTIDIANIDADE SOB A ÓTICA DO TRANSPORTE.....	59
4.1. Dados administrativos.....	64
4.1.1. Atendimento da Rede Diurna.....	66
4.1.2. Frequência média nos pontos BC/PM.....	68
4.1.3 Acesso ao emprego.....	69
5. METODOLOGIA.....	72
6. RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	76
6.1. Ritmanálise no Terminal Jd. Britânia.....	76
6.1.1. Pico da manhã.....	76
6.1.2. Período entre-picos.....	80
6.1.3. Pico da tarde.....	85
6.1.4. Período pós-pico.....	88
6.1.5. Sábado.....	92
7. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	93
REFERÊNCIAS.....	97

1. INTRODUÇÃO

Ao perguntarmos a alguém de fora da cidade de São Paulo qual é sua percepção sobre a cidade, naturalmente ouve-se palavras como “caótica”, “desorganizada”, “intensa”, “de ritmo acelerado” e outros adjetivos. E de fato, características como estas podem ser observadas em São Paulo, seja pelos olhares mais atentos, seja pelos olhares mais superficiais.

A cidade, para Carlos (2020), é “onde se desenrola a vida real”. É construída a partir da prática socioespacial urbana, na qual a vida cotidiana, seus tempos e ritmos se apresentam como determinantes. Estes elementos se produzem e reproduzem no espaço a partir da realização da sociedade, lar de grupos sociais e classes que coexistem em um espaço de acumulação conflituoso.

Sendo assim, a vida cotidiana se organiza como movimento em diferentes tempos, os quais promovem as transformações das formas pela existência humana. O cotidiano e o espaço urbano se imbricam como dimensões da produção e reprodução das possibilidades e, junto ao tempo e suas diversas inter-relações desiguais, constituem os ritmos.

Em 1970, o filósofo Henri Lefebvre apresentou uma contribuição para a geografia através da publicação do livro “*Elementos de Ritmanálise, introdução aos conhecimentos dos ritmos*”. Neste trabalho, o autor expõe o seu método-teoria de análise dos ritmos, ou *ritmanálise*, que consiste em uma abordagem prática na qual o corpo do pesquisador se conecta ao tempo, espaço e suas experiências relacionais para compreender os ritmos que compõem o cotidiano na produção do espaço.

Mas o que são esses ritmos? Como eles são percebidos? Lefebvre (2021) aponta que a observação e a escuta dos corpos, no qual o pesquisador se constitui como um metrônomo musical, medindo tempos e respiros, é a maneira fundamental de percebê-los. Essa percepção permite uma leitura tanto da totalidade da cidade quanto de recortes espaciais dela, podendo ser aplicada a territórios numa escala fragmentada, como um mercado ou um terminal de ônibus, como é o caso dessa pesquisa.

Ritmanalisar nos autoriza a separar o que é cíclico do que é repetitivo, o que é linear e o que é único no cotidiano das pessoas na cidade, como se interligam, e como podem se diferenciar durante o dia e a cada dia.

Os ritmos “são expressões da vida e da cultura urbana da cidade que é feita de confrontos e disputas, incluindo díspares percepções e modos de apropriação dos espaços, que

assinalam a variedade das relações de sociabilidade urbana” e do conflito entre os lugares. (Fortuna e Leite, 2009, p. 88)

Os ritmos possuem repetições representadas por tempos fortes ou fracos, separados por pausas, silêncios, intervalos que lhes garante regularidade. Ao considerarmos o aspecto da sociedade capitalista como condição para a aplicação dos conceitos, com a linearidade subordinada à organização do trabalho no e pelo espaço, os ritmos ainda podem se apresentar de acordo com momentos, podendo ser atribuídos por agentes. A eurritmia diz respeito a normatização, a dominância de agentes hegemônicos no espaço; a polirritmia como um conjunto de interações diversas; e a arritmia, como um momento de desacordo entre os ritmos no espaço urbano. Esses ritmos podem se sobrepor uns aos outros, criando complexidade para sua compreensão no âmbito da metrópole.

A partir desse método-teoria, o ritmanalista se coloca no espaço e o sente não apenas como é percebido, através das suas percepções e de significados individuais, mas também como é vivido, desvendando as relações sociais, projetos políticos, os valores, anseios, diferenças, entre indivíduos, grupos, classes e instituições, que juntos resultam em uma produção do espaço complexa. A relação do pesquisador com o objeto, portanto, torna-se fonte de pesquisa tão importante quanto a bibliográfica. (Costa e Peixinho, 2024)

A vida cotidiana, “onde se encontra a verdadeira realidade”, é composta pela vida privada, a organização do trabalho, o descanso, o ócio e o lazer, de trocas, simbolismos, crenças e escolhas. A junção dessas práticas sociais, na perspectiva Lefebvriana, se refere a uma vida ritmada. Os ritmos que compõem a vida do dia a dia, se perfazem no cotidiano junto aos grupos sociais, atribuindo complexidade. (Heller, 1992)

O cotidiano é a expressão do espaço vivido, lugar de pertencimento dos corpos hegemonizados, espaço da criação da identidade, das memórias. O cotidiano é onde há a interação perpétua entre os ritmos subordinados à organização do trabalho e os ritmos biológicos, que existiam antes da sociedade capitalista. A construção do lugar está, portanto, atrelado às práticas sociais. (Lefebvre, 2021)

No âmbito da metrópole, o bairro é a escala de caracterização do lugar, espaço vivido das práticas sociais, da sociabilidade, do circuito inferior, do companheirismo, dos pequenos negócios, da lentidão, das horizontalidades, das interações no espaço social. É produzido e reproduzido não somente pelos grupos sociais que coexistem nessa escala, mas pelos aspectos da reprodução do capital iniciada junto à industrialização, que condicionam o espaço a todo o momento.

O bairro Morro Doce, localizado à beira da Rodovia Anhanguera na Zona Noroeste de São Paulo, está inserido no distrito Anhanguera e é um exemplo de como a urbanização e a industrialização afetou as áreas periféricas da cidade. A urbanização de São Paulo, intensificada pelo modelo fordista de acumulação, segregou a classe trabalhadora das áreas centrais, forçando-a a ocupar regiões mais afastadas. Esse processo de periferização não é apenas uma questão de distância física, mas também de exclusão socioespacial, o que é evidente no cotidiano dos moradores do Morro Doce, onde a infraestrutura precária e a carência de serviços básicos impactam diretamente na mobilidade urbana e na qualidade de vida.

Os trabalhadores do Morro Doce enfrentam diariamente desafios relacionados ao transporte. A infraestrutura física do bairro, caracterizada por habitações informais e precárias, limita o acesso a serviços urbanos essenciais. Além disso, a dependência de um transporte público ineficiente prejudica a mobilidade dos trabalhadores, dificultando o acesso a oportunidades de emprego e educação. A marginalização espacial e a precariedade das condições de transporte agravam as desigualdades socioeconômicas, moldando a vida cotidiana dos morrodocenses no espaço vivido, motivada pela reprodução socioespacial e das práticas sociais voltadas para o trabalho.

A cidade de São Paulo concentra de maneira diversa os circuitos espaciais produtivos da economia, que se entrecruzam dialeticamente no espaço. Para Santos (2008), os circuitos espaciais produtivos são os espaços de produção, de circulação e de consumo de uma determinada mercadoria, originados a partir de um processo de modernização tecnológica. São divididos em circuito superior e circuito inferior:

O circuito superior age em porções financeirizadas e tecnificadas do espaço, distribuindo seu poder de atuação tanto em escala nacional quanto na escala local do território paulistano. Está atrelado às verticalidades, relações verticais de hierarquia entre os agentes no espaço, multiescalares e que são produzidas por estes agentes hegemônicos e requisitadas pelo mercado ou Estado. O circuito superior, além disso, produz espaços de racionalidade no meio. São espaços de fluxos, fluidos, celeridade na reprodução do capital, que são organizados e organizam o modo de produção capitalista neoliberal.

Já o circuito inferior, por sua vez, diz respeito a setores de serviço e outras atividades econômicas de menor valor agregado, baixo nível organizacional, de tecnologia e de investimento capital. Está atrelada internamente ao lugar, que é a escala da totalidade do cotidiano. Faz parte da vida dos agentes não hegemônicos, das relações horizontais de

proximidade, de companheirismo, usualmente de escala local. As horizontalidades no circuito inferior agem diferentemente do superior, em contramão à produção de racionalidade. Aqui, os espaços são de todos, lentos e de sobrevivência. (Queiroz, 2014)

No Morro Doce, a territorialização da classe trabalhadora está no circuito inferior, e é evidente na concentração de atividades comerciais e de serviços nos bairros da Lapa, Vila Leopoldina e Perus, que funcionam como importantes centralidades para a população local. Além disso, a condição de bairro-dormitório do Morro Doce, onde a maioria dos moradores trabalha em outras regiões da cidade, intensifica a dependência do transporte público e agrava os problemas de mobilidade urbana.

O Terminal Jardim Britânia, inaugurado em 2004 na gestão Martha Suplicy (PT), se apresenta como o único ponto de aglutinamento das populações mais periféricas do Morro Doce. Está localizado às margens de uma das saídas do bairro diretamente ligada à Rodovia Anhanguera. Ele atua como uma centralidade periférica, na medida em que concentra os moradores que se deslocam de porções do bairro como o Jd. Monte Belo, Jd. Rosinha, Jd. Paineiras e outros, que vêm nos micro-ônibus que circulam pelo bairro e perpassam entre as ruas como a única forma de acesso ao trabalho na cidade.

Contudo, como este território centralizador funciona durante o dia? Como se dá essa mobilidade casa-trabalho-casa? Quais são os ritmos existentes no espaço? Como eles se relacionam? Como é o comportamento dos corpos presentes nele e qual a influência dos agentes hegemônicos na construção dos movimentos da classe trabalhadora?

Essa pesquisa busca compreender, portanto, a vida cotidiana dos trabalhadores do Morro Doce, sob a ótica do transporte público e do deslocamento ao trabalho. O estudo dos aspectos históricos, sociais e geográficos do bairro, desde o início de sua construção, até o crescimento exponencial nos anos 90 e a atual fase de constante luta por direitos e serviços básicos, é fundamental para atingir esse objetivo. Utilizando o Terminal Jd. Britânia como área de pesquisa e a ritmanálise como ferramenta metodológica, o cotidiano será analisado a partir dos ritmos, seus tempos, pausas, suas contradições, e suas relações de entrelaçamento.

2. A URBANIZAÇÃO DA CIDADE DE SÃO PAULO AO MORRO DOCE E SUA HISTÓRIA DE LUTA

2.1. Uma revisão bibliográfica

No momento em que entramos na Universidade para estudar Geografia, temos nas primeiras aulas a preocupação dos professores com a acepção e importância do espaço. A depender do período histórico, da qualidade do ensino, das atribuições curriculares e dos conhecimentos dos docentes, essa categoria pode ou não ser entendida por estudantes do ensino médio como um conceito-chave na construção do pensamento geográfico.

Até a década de 1950, a Geografia Tradicional de caráter positivista, centralizava a abordagem geográfica e a reduzia a uma ciência de síntese. Nesta concepção, a realidade é compreendida apenas através dos sentidos tácitos, dos aspectos mensuráveis da existência humana e da Terra. O empirismo baseado na observação e descrição dos fenômenos é visto como a única forma de produção do conhecimento científico. Na Geografia Tradicional, o espaço é tratado em segundo plano, como um elemento cultural e integrante da estrutura social, mas que não a condiciona.

Entre as décadas de 60 e 70, a Geografia Teorética ou Quantitativa ganha força no mundo. É ainda caracterizada por uma matriz filosófica neopositivista de domínio da descrição e visão fragmentada da realidade. Contudo, sob a ótica quantitativista o espaço geográfico é visto como um conceito-chave. Segundo Azevedo e Barbosa (2011, p. 11), o espaço é dimensional e, portanto,

[...] busca contribuições da geometria, das técnicas cartográficas, recorrendo ao emprego de modelos, para efetuar investigações e compreender seu objeto de pesquisa. As suas análises demonstram preocupações com as relações espaço-tempo, espaço-custo, espaço-comportamento, etc.

Dessa forma, o espaço é um instrumento de análise que, a partir de técnicas de coleta e interpretação de dados coletados, sejam eles qualitativos ou quantitativos, possamos refletir sobre o território e seu planejamento. Ainda segundo os autores supracitados, no Brasil, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) teve forte influência dessa corrente em sua reformulação no final dos anos 60 baseando-se no objetivo de gerir e controlar o território.

A Geografia Crítica, por sua vez, surge como uma corrente de renovação e tem o professor Milton Santos como um de seus mais conhecidos postulantes. É baseada filosoficamente no materialismo histórico-dialético de Marx. Neste contexto, o espaço geográfico é inserido no debate a fim de entender sua natureza na sociedade brasileira no meio técnico-científico-informacional.

O espaço é a principal categoria de análise geográfica. Segundo Santos (2008), o espaço geográfico é um fato e um fator social. É considerado como totalidade e organizado pela humanidade vivendo em sociedade e cada sociedade, ao longo da história, transforma o espaço como condição e expressão de sua própria reprodução. Dessa forma, o espaço condiciona e é condicionado pelos processos históricos e sociais produzido, portanto, a partir de uma lógica conflituosa e contraditória, tendo em vista que vivemos desigual, tanto entre si quanto em relação às outras sociedades.

A produção do espaço, sendo assim, acontece a todo momento de maneira contínua, priorizando um resultado que implica tempo e trazendo alterações. Esse processo, segundo Carlos (2002) ocorre em três âmbitos e de maneira interligada: o político, permitindo e produzindo o espaço de dominação da burguesia perante a classe proletária; o econômico, que é condição e meio para o realizar da acumulação; e o social, inserido no lugar, no qual ocorre a vida cotidiana. Todos estes aspectos entrelaçados entre si, elucidam o cerne das relações e das dinâmicas espaciais, conflituosas em suas essência enquanto permanentes a uma sociedade capitalista.

Na perspectiva de Henri Lefebvre, o espaço como produto social representa simultaneidade, enquanto o tempo, por sua vez, denota o processo histórico da produção social. O espaço e o tempo são produzidos socialmente, e configuram características integrantes da prática social. Ambos os aspectos têm fundamentação histórica e se relacionam somente no contexto de sociedades específicas, e no caso, uma sociedade capitalista. Neste conceito, o corpo, sentido, sensibilidade, imaginação e ideologia se inter-relacionam através de suas práticas, dando complexidade ao processo de produção espacial. (Schmid, 2012)

A produção e reprodução da sociedade no espaço pode ser analisada através da tríade do espaço percebido-concebido-vivido de Lefebvre (1991). Estes conceitos são dimensões

espaciais indissociáveis. Não podem ser compreendidos isoladamente, e se interligam para a apreensão do espaço sob a ótica do pensamento do autor.

O espaço percebido está relacionado à materialidade, que combinado às práticas espaciais pode ser apreendido através dos cinco sentidos; o espaço concebido (ou representações do espaço) está atrelado à científicidade, ao descriptivo, ao planejamento. É dominante no modo de produção capitalista, a partir da normatização das relações sociais e possibilidades dos corpos no espaço; (Alves, 2019)

Já o espaço vivido (espaço de representação), por fim, é o âmbito da cotidianidade. É o espaço dos moradores, no qual imaginação, corpo e símbolos se imbricam através da vida. No vivido é onde se constroem as experiências, histórias, as vivências e as memórias, tanto individual quanto coletivamente. A partir da análise tridimensional da produção do espaço de Lefebvre, podemos introduzir a reflexão sobre o urbano no espaço.

O espaço urbano, por sua vez, enquanto produto social e histórico, é produzido e reproduzido a partir da divisão social do trabalho em via de expandir a acumulação do capital. Trata-se de uma síntese material dos processos sociais em movimento no tempo, um conjunto de morfologias que se desintegram e se preservam, dando lugar às novas espacialidades ressignificadas.

O urbano, contudo, não está atrelado somente a um produto social-histórico, segundo Carlos (1986). Está submetido também aos processos políticos, econômicos, ideológicos, culturais, jurídicos e simbólicos que se articulam na formação de sua totalidade. Não se resume somente a um modo de produzir mas também de consumir, pensar, sentir. Os sujeitos sociais, portanto, condicionam e são condicionados pelo espaço urbano, da mesma forma que são consumidos e o consomem.

O urbano, dessa forma, pode ser associado a um modo de vida, no qual todos esses fatores citados interferem nas relações humanas e no meio em que habitam. A reprodução da força de trabalho através da divisão social do trabalho se alinha à reprodução das relações produtivas na formação deste modo de vida.

A urbanização, por sua vez,

é um processo que facilita a acumulação de capital, garantindo suas condições, mas igualmente um processo de produção e consumo em si mesmo, já que a construção dos espaços urbanos opera dentro dos moldes da produção de mercadorias urbanas. (Farias e Diniz, 2018, p. 286)

A urbanização, portanto, se realiza no tempo e no espaço e é um processo gerado e submetido ao modo de produção capitalista, que garante sua sobrevivência e não pode existir sem ele. Ela, contudo, uma vez que está atrelada a esse processo de produção de mercadorias, transcende e se fragmenta em outros segmentos da sociedade, transformando os sistemas de objetos e sistemas de valores e subvertendo o antigo modo de vida agrário ao modo de vida urbano.

A urbanização concretiza espacialmente as necessidades reprodutivas do capital - como disputa pela hegemonia da dominação - e da força de trabalho. A subordinação destes movimentos às lógicas de poder do Estado e do capital acumulador, e o desenvolvimento das técnicas e dos sistemas de objetos reestruturam o território e a população de forma fragmentada. Dessa forma, os trabalhadores são excluídos social e espacialmente, e o espaço urbano se fragmenta em níveis de especialização. Temos, portanto, espaços voltados para a produção, o consumo ou a moradia, seja na escala do bairro, regional, nacional ou internacional. (Limonad, 1999)

2.2. Um olhar para a urbanização da cidade de São Paulo

O espaço urbano e a urbanização têm um papel central na reprodução social e na acumulação ampliada do capital. Com o modo de produção capitalista no qual estamos inseridos como plano de fundo, os agentes hegemônicos contribuem para a reestruturação urbana de acordo com seus interesses. Para Monte-Mór (2006, p. 11),

“O planejamento urbano e local, que se consolidou com a expansão do taylorismo no processo industrial capitalista, buscou construir nas cidades e áreas urbanas periféricas a organização espacial que melhor atendesse às demandas crescentes da indústria, que capitaneava o crescimento econômico cada vez mais sob a égide do fordismo”.

O fordismo é um regime de acumulação com forte intervenção estatal e aliado a um modo de regulação específico baseado na capacitação dos trabalhadores com normas jurídicas rígidas para elevar a capacidade de consumo e alavancar a produção industrial. Capitaneado pelos EUA, a expansão periférica deste modelo industrializador é garantida através da intervenção direta dos estadunidenses nas políticas nacionais dos países de terceiro mundo,

em um projeto profundamente reformista e de horizonte nacionalista, abrindo espaço para que os Estados Nacionais utilizassem da repressão estatal e das condições de reprodução do trabalho como maneiras de criar espaços de produção fordista e manter a classe operária sob controle. (Santos, 2015)

No Brasil, a produção do espaço a partir do modelo fordista de acumulação intensificou ainda mais as desigualdades regionais no território, estabelecendo redes migratórias de mão de obra pouco qualificada em lugares de construção de uma identidade industrial, como foi feito com São Paulo. O município - antes concentrado com moradia e trabalho nas proximidades dos rios Tietê e Pinheiros, com seu eixo produtivo e de comercialização limitado ao atual Centro Histórico no chamado Pateo do Collegio - passa a expandir seu território para a alocação das fábricas e indústrias no espaço urbano, que reestruturam a urbanização da cidade através de novas facetas do processo de produção do espaço.

Esses novos arranjos espaciais escancaram e redefinem a segregação expressa na cidade de São Paulo, sobrepondo-se uns aos outros e se ajustando às novas condições sociais. Na primeira metade do século XX, em um processo desenfreado de crescimento econômico e industrialização, a classe trabalhadora e mais pobre é expropriada do Centro e jogada para as regiões mais afastadas.

Na análise do rearranjo socioespacial, não podemos desconsiderar o processo histórico que condiciona a formação social. As necessidades de reprodução do Capital se impregnam ao processo decisório do indivíduo. A pressão liberal, ao estabelecer a divisão territorial do trabalho, força o trabalhador a migrar a lugares onde não há acesso a serviços básicos, mas os mantendo como consumidores na sociedade.

Já a elite intelectual que planeja a cidade, por sua vez, busca remodelar a região central a seu bel-prazer e para que sirva como alicerce para o aumento da produção, na mesma medida em que se apropria da classe proletária a partir de instrumentalizações normativas para criar um mercado de consumo em massa, fundamental para a manutenção do regime fordista de acumulação. (Holston, J. 2013)

Dessa forma, o processo de urbanização de São Paulo durante o auge do fordismo em terras nacionais foi feito de maneira extremamente contraditória, complexa e principalmente

excludente. Como consequência, essa dispersão em massa da classe trabalhadora intensificou a ocupação dos antigos subúrbios, levando milhares de pessoas, principalmente migrantes vindos do Nordeste do país, consolidando um processo subsequente de “periferização”, escancarando cada vez mais a segregação socioespacial na cidade.

Como disse Junior, (2019, p. 2491), citando Henri Lefebvre:

Toda esta força de atração (concentração) da indústria transformou radicalmente a cidade e provocou, nas palavras de Henri Lefebvre, sua “implosão-explosão”: implosão da centralidade, agora saturada, degradada, deteriorada, voltada para a reprodução das relações de produção; explosão do tecido urbano em periferias e subúrbios que se constituem como espaços separados, segregados. Esta “implosão-explosão” nega a cidade ao negar aquilo que é característico da forma urbana.

A periferização em metrópoles corporativas como a de São Paulo, todavia, não se assemelha à distância física em relação aos centros urbanos. Talvez nesse processo inicial de industrialização se pudesse analisar a partir dessa perspectiva uma vez que, de fato, as áreas periféricas foram produzidas através do processo segregacional e longe das regiões fabris. Segundo Almeida, E. P. (2003, p. 118), podemos entender a periferização como “a exclusão social e geográfica de grandes parcelas da população das modernizações do território que tem nas desassistidas periferias a sua expressão cabal”.

Sendo assim, ao nos apropriarmos das discussões apresentadas por Milton Santos em seu livro “Metrópole Corporativa Fragmentada: O caso de São Paulo” (1990), no qual o autor analisa aspectos da aglomeração paulistana com dados qualitativos e quantitativos, temos que o crescimento periférico da metrópole deve ser entendido a partir dos fragmentos que compõem uma totalidade. A atuação (ou omissão) do Estado; os interesses das corporações, representativas do capital acumulador; e a relação entre os vazios urbanos, as políticas rodoviárias e a especulação imobiliária, se entrelaçam entre si, em um processo em constante movimento.

Segundo Seabra (2000, p. 75), “O espaço metropolitano é uma sucessão de homogeneidades e de fragmentos dispersos. É sobretudo formado por sistemas funcionais justapostos”.

A autora ainda argumenta que na extensão da metrópole, centralidades novas e velhas, bairros antigos e novos, todos se misturam pelo e no uso do espaço. A partir de sucessivas

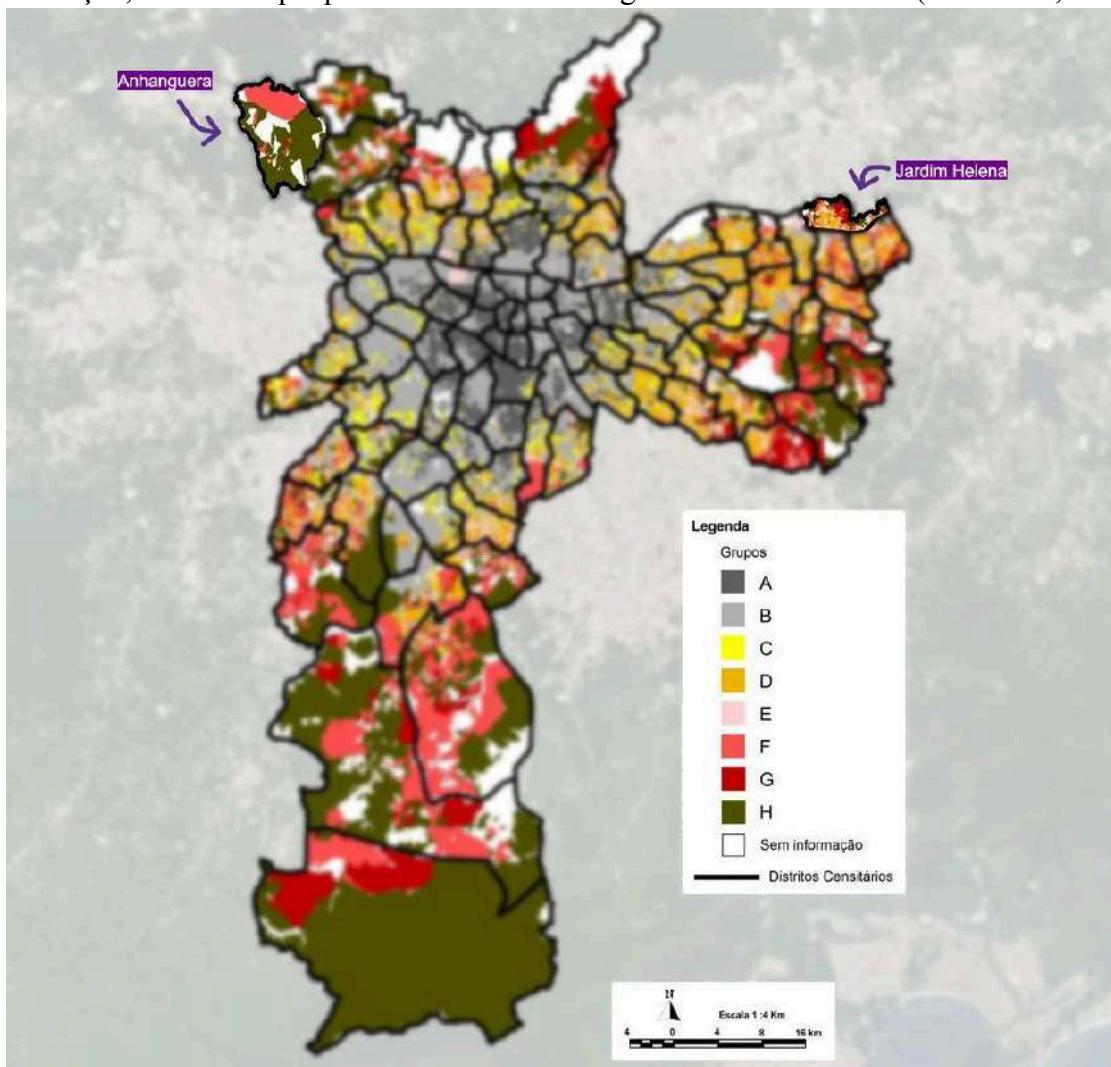
camadas, desiguais no tempo no espaço, o espaço urbano é construído a partir da acumulação dessas camadas através do movimento da técnica no meio, com o principal objetivo de reproduzir o capital no e pelo espaço.

A metrópole corporativa produz os espaços de moradia periféricos, vinculados ao lócus do trabalhador e às atividades do circuito inferior da economia urbana produtiva, e cria as condições de mobilidade para essa população. Precariamente e exposto às intempéries do modo de vida urbano no âmbito da cotidianidade, os corpos que atravessam a cidade rumo ao trabalho, encontram no bairro o lugar da socialização e da reprodução social, com seus tempos e ritmos próprios.

2.2.1. A fragmentação da cidade de São Paulo a partir de aspectos de urbanização

De acordo com o trabalho realizado por um grupo de pesquisadores do Núcleo de Estudos de Estudos da Violência da Universidade de São Paulo (NEV-USP) em 2019, existem na capital paulista diversas periferias e centros. O estudo estipula 8 grupos (de Grupo A a Grupo H) de padrões urbanísticos e demográficos, que já não correspondem às já existentes divisões político-administrativas. Os pesquisadores utilizam critérios como momento inicial de seu processo de urbanização, condições ambientais, condições habitacionais, condições sanitárias e de higiene, mobilidade urbana, padrões criminais e perfil populacional para determinar os perfis desses respectivos grupos.

Mapa 1. A cidade de São Paulo fragmentada por oito diferentes agrupamentos de urbanização, com destaque para os distritos Anhanguera e Jardim Helena (NEV-USP, 2019).



(Acayaba e Pinhoni, 2019). Adaptado.

Um exemplo das diferenças entre essas classificações pode ser visualizado quando comparamos o bairro Morro Doce, - minuciosamente apresentado nesta pesquisa - localizado no Distrito Anhanguera, na Zona Noroeste da cidade de São Paulo, ao distrito Jardim Helena, localizado no leste paulistano. Do ponto de vista da distância ao Centro da cidade, ambos os bairros são periféricos. Contudo, ambos também possuem centralidades e características próprias quanto ao acesso a serviços essenciais, cultura, vulnerabilidade socioambiental, distâncias, trabalho, cotidiano e outros elementos.

A partir do mapa 1, podemos identificar o Morro Doce como um bairro de certa forma homogêneo entre si, possuindo em sua composição elementos característicos dos Grupos F e H: o primeiro é caracterizado por áreas de proteção de mananciais, onde há baixos índices de

verticalização e de crescimento populacional, porém inversa quantidade de homicídios; já o grupo H, que corresponde a maior parte do território do bairro, são regiões também violentas mas com habitações em áreas com características rurais, e subsequentes riscos geológicos e péssimos índices quanto aos serviços de saneamento básico e disponibilidade hídrica. (Acayaba e Pinhoni, 2019)

Já Jardim Helena, por sua vez, possui uma elevada heterogeneidade, sendo composta por perfis dos grupos D, E, F, G e H. O Grupo D corresponde a localidades com padrões médios de violência e infraestrutura, além de baixos índices de verticalização e homicídios; o Grupo E corresponde a características próximas às do Grupo D, porém com alto adensamento demográfico de favelas; já o Grupo G corresponde a habitações irregulares em áreas urbanas, preservação de contextos rurais em parte do seu território, mas menor predominância de favelas em comparação ao Grupo E.

Após a apresentação desses critérios, é importante salientar, contanto, que esse estudo é feito, como já supracitado, pelo Núcleo de Estudos da Violência da Universidade de São Paulo (NEV-USP), e por mais que apresente critérios quanto a urbanização voltados à habitação, disponibilidade de serviços básicos, concentração de renda e afins, o foco do estudo está em pensar o início do processo de urbanização dos respectivos territórios bem como os níveis de violência atuais.

O trabalho dos pesquisadores do Núcleo desconsidera, portanto, potentes elementos de representação das periferias, como, por exemplo, a cultura. A cultura da periferia é a combinação de comportamentos coletivos, modos de vida, valores, práticas, linguagens e vestimentas das classes populares que residem em bairros periféricos. Esta cultura também abrange manifestações artísticas específicas, como o hip hop, a literatura marginal-periférica e as produções audiovisuais independentes, expressando não somente suas singularidades como também ressignificando códigos culturais (Nascimento, 2015)

Ainda segundo Nascimento (2015), sob uma perspectiva antropológica, a cultura da periferia pode ser entendida como um conjunto de produções simbólicas e materiais que é continuamente produzido e reproduzido. Através desse conjunto, são organizadas formas de sociabilidade, modos de sentir e pensar o mundo, valores, identidades, práticas sociais e comportamentos coletivos. Este conjunto define o estilo de vida das classes populares que habitam os bairros periféricos.

A periferia também pode ser compreendida a partir da cotidianidade da vida no bairro. Nessa escala são evidenciadas as práticas sociais de forma mais precisa e que conectam diferentes dimensões do espaço geográfico. A partir dos ritmos diários, dos tempos lineares e cíclicos, fortes e fracos, inevitavelmente condicionados por aspectos sociais, políticos, econômicos e culturais singulares, a vida cotidiana produz o espaço, o tempo, e se reproduz neles enquanto mercadoria para o mundo do trabalho no modo de produção capitalista. (Ribeiro, 2023)

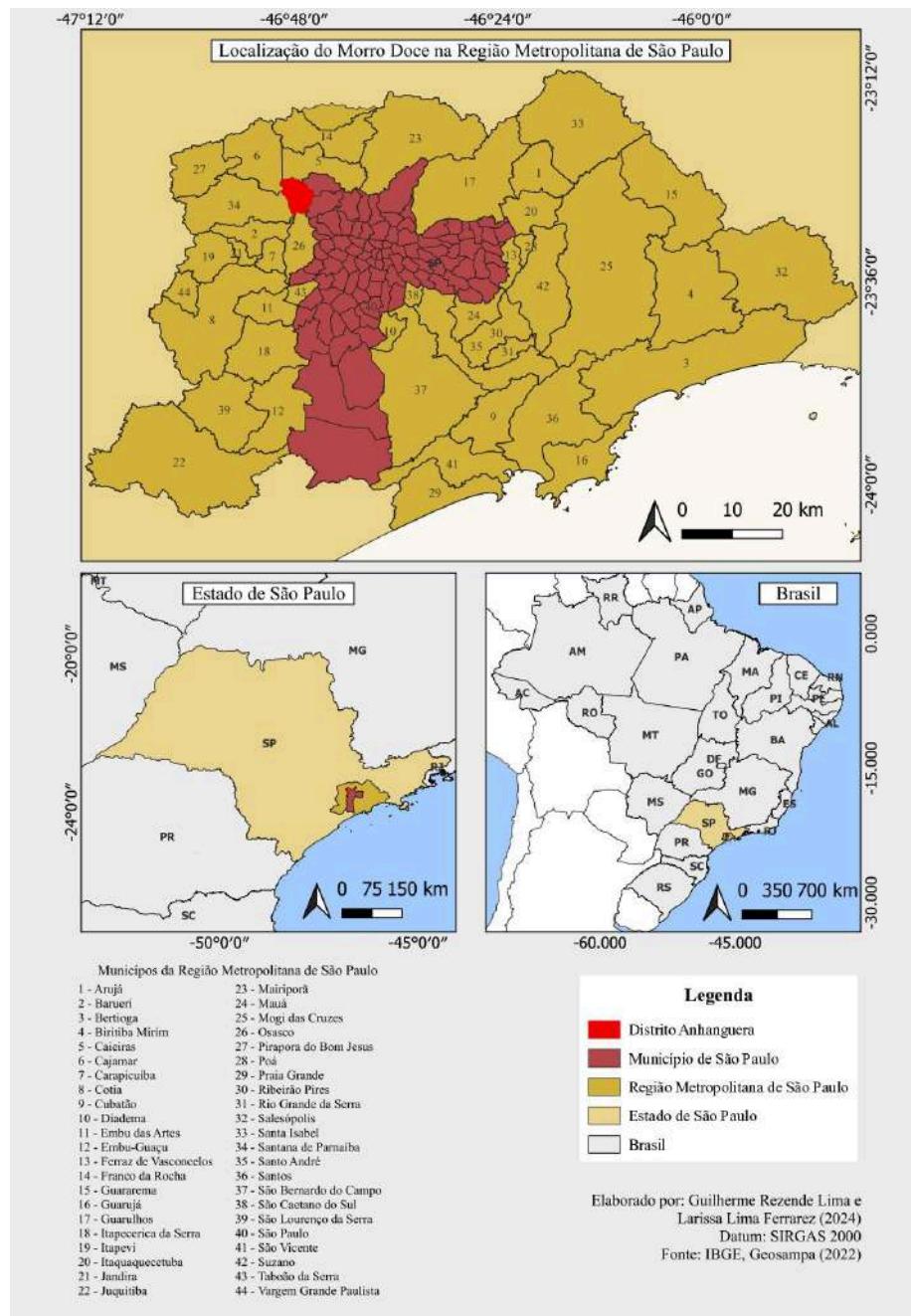
Sendo assim, São Paulo pode ser vista como uma cidade plural, heterogênea, fragmentada e hierarquizada que expressa as diferentes condições sociais, políticas, econômicas, culturais e identitárias dos sujeitos que nela produzem e reproduzem o espaço.

As periferias, que tradicionalmente eram pensadas como espaços nos limites das cidades, hoje podem ser lidas em diferentes lugares do território paulistano, multifacetadas e com modos de vida diversos, desmistificando a concepção de centro-periferia e encorpando as discussões sobre segregação socioespacial.

2.3. Um olhar para a urbanização do Morro Doce

Localizado à beira da Rodovia Anhanguera, à direita de quem vai sentido o Centro de São Paulo, e próximo ao Rodoanel Mário Covas e à Rodovia dos Bandeirantes, o Morro Doce é um bairro física e socialmente periférico situado nos limites da zona Noroeste da cidade. Está inserido no distrito Anhanguera, um dos 96 distritos que organizam a estrutura político-administrativa de São Paulo, sendo administrado pela Subprefeitura de Perus. Faz limite com o município de Osasco ao sul, Caiéiras ao norte, Cajamar a noroeste e Santana de Parnaíba a oeste, como pode ser visto no Mapa 2.

Mapa 2. Localização do Morro Doce na Região Metropolitana de São Paulo.



Fonte: Original da pesquisa, 2024.

É importante salientar, contudo, que o Morro Doce não compõe a totalidade do Distrito Anhanguera. Administrativamente, o território do distrito se estende até o limite noroeste do município, já no limiar da divisão da divisão metropolitana nos municípios de Cajamar e Caieiras. Possui uma extensa área verde à nordeste, correspondente à área florestal do Parque Municipal Anhanguera. Além disso, os bairros Chácara Maria Trindade, à noroeste, Vila Sulina e Sol Nascente à oeste, estão distantes em relação aos demais através da Rodovia

Anhanguera e compõem uma parcela da urbanização do distrito, porém não fazem parte do território do Morro Doce percebido pela sua população.

Na construção das memórias do bairro e das práticas sociais que compõem o cotidiano na conformação do lugar, o nome “Morro Doce” faz muito mais sentido para denominação do bairro do que uma vertical imposição administrativa. Sua origem topográfica não possui registros oficiais. (Ribeiro, 2023).

Porém, segundo a memória de alguns habitantes mais antigos no bairro compilados na Revista Memórias do Morro, pode estar atrelada tanto às fazendas de canaviais que existiam no território quanto à presença de um mercado no qual se comercializava álcool através de um alambique.

“[Em relação ao] nome do Morro Doce, meu avô contava o seguinte: só existia uma venda [mercado] aqui na região. Aos domingos, o pessoal vinha pra cá. O pessoal da biquinha, do 22, pra comprar alguma coisa pra semana. Escolhiam aqui por conta do alambique. E o que acontecia? Os caras chegavam de manhã pra fazer essa compra e chegava em casa altas horas e daquele jeito. Uma senhora lá da biquinha, e as mulheres da época falavam: “um dia eu vou lá nesse morro pra saber o que é que tem lá. Será que é doce? - fala de Wagner, um morador antigo do Morro Doce (Anhanguera: Luta e Resistência, 2021, p.20)

O bairro, por mais que hoje esteja intrinsecamente interligado ao resto da cidade devido à Rodovia Anhanguera, sua ocupação inicial remonta a tempos anteriores à sua construção.

Os estudos sobre o Distrito Anhanguera são poucos, e aqueles voltados ao Morro Doce são mais ínfimos ainda. Sendo assim, o entendimento sobre o seu processo de formação, além do referencial teórico citado, a vivência e memória do pesquisador como morador do bairro por toda a sua vida, somadas às vivências e memórias de parentes, amigos e conhecidos corroboram para a síntese de uma linha cronológica sobre a ocupação no Morro Doce.

A partir de uma revisão e análise bibliográfica de Ribeiro (2023); Carvalho (2010) e Anhanguera: Luta e Resistência (2021), podemos periodizar a moradia no bairro em cinco fases:

2.3.1. A primeira fase

A primeira fase, que ocorre desde o início da colonização portuguesa e vai até o período de expansão da urbanização paulistana, é realizada por colonizadores que ocuparam grandes glebas de terra durante todos os períodos históricos de ciclos econômicos, desde as plantações de cana às escavações de ouro e culturas de café.

À época da expansão branca no território e escravização dos povos indígenas pelos Bandeirantes, a cidade de Santana de Parnaíba, por exemplo, funcionava como um ponto de partida para os exploradores genocidas. Este município se localiza, atualmente, há poucos quilômetros do Morro Doce. Já no bairro, houve a escavação de galerias de mineração de ouro. O trabalho era realizado por mão de obra indígena escravizada, que eram controlados pelos colonos donos de terra. As Cavas de Ouro do Jaraguá, como hoje em dia são denominadas, estão tombadas como Patrimônio Histórico de São Paulo. (Anhanguera: Luta e Resistência, 2021)

Contudo, no início do século XIX as cavas já eram consideradas antigas, portanto, abandonadas. Dessa forma, para a análise do urbano a partir daquilo que viria ser visto como metrópole, a primeira fase de ocupação, mesmo que em pequena quantidade, está muito mais atrelada a expansão da economia cafeeira pelo Oeste Paulista através da implantação da Estrada de Ferro Perus-Pirapora para escoamento da produção de cimento na Fábrica de Cimentos Portland, em Perus. Ainda assim, esses pouquíssimos núcleos de ocupação não correspondem a registros espacializados como pertencentes a uma mancha urbana.

2.3.2. A segunda fase

A segunda fase está atrelada ao movimento migratório e de exclusão das populações marginalizadas, que viam nas terras baratas e afastadas do Centro uma única oportunidade de moradia. Ela tem início por volta de 1920 em um bairro totalmente rural. Após a construção da Rodovia Anhanguera na década de 1940, que atua como importante ponte de acesso para a metrópole e instrumento de circulação para a classe trabalhadora, ainda que de forma muito prematura, o bairro começa a ser ocupado.

Imagen 1. Fotografia aérea de 1954, mostrando o bairro de Perus e sua mancha urbana à nordeste, e o Morro Doce ainda pouco ocupado à sudoeste. Ao lado, a Rodovia Anhanguera, em processo de construção.



Fonte: GEOSAMPA

O modelo rodoviário é fundamental no espraiamento da cidade. Se origina a partir da relação dialética entre especulação e vazios dentro do sistema das cidades. A escassez residencial atrelada à falta de acesso à terra condiciona a periferização das classes menos favorecidas. A rodovia, neste contexto, funciona como um mecanismo para a reprodução das verticalidades pelo território, bem como elemento para a criação desses vazios que logo serão preenchidos. (Santos, 1993)

Sendo assim, neste período histórico e geográfico, o capital especulativo produz vazios, que são espaços nos quais o capital produtivo ainda não atingiu, marginaliza a

população mais pobre para esses espaços, e por fim cria mecanismos para que essas pessoas possam voltar a lógica produtiva do capital e se reproduzir nela e a partir dela.

Dentro da perspectiva *ritmanalista*, é nestes “vazios” urbanos criados pelo capital nessa lógica, que encontramos os intervalos da vida urbana, diversos entre si e que representam sinais de dinâmica social no espaço vivido.

O Morro Doce, portanto, tem o início de sua ocupação calcado neste contexto, que será aceleradamente reproduzida nas décadas seguintes, como veremos a seguir. O ritmo de velocidade nesse padrão de desenvolvimento pelo espaço urbano ecoa a partir da totalidade do território paulistano até o fragmento de metrópole na escala de bairro.

2.3.3. A terceira fase

A terceira fase, que ocorre de 1950 até meados da década de 80, inicia um processo de transformação do meio rural através da “intensificação da ocupação do lugar”, que ganha força devido ao crescimento do movimento migratório e da criação e atuação política conjunta entre a população e as Comunidades Eclesiais de Base. (Ribeiro, 2023)

O Morro Doce, portanto, era classificado até então como área rural. Sítios e chácaras compunham boa parte do território. Em 1957, foi inaugurada a Comunidade Nossa Senhora das Graças pelo Coronel da Polícia Militar, José Gladiador, e sua esposa Gertrudes Ferraz de Sampaio Gladiador, a Dona Tudinha. Ambos foram figuras importantes no processo histórico de formação do Morro Doce, tanto que a então Estrada do Morro Doce, uma das principais vias de ligação entre a centralidade e a periferia do bairro até hoje, passou a ser chamada, em 1990, de Estrada Coronel José Gladiador. (São Paulo, 1990)

No planejamento territorial da cidade metropolizada, a manutenção das áreas rurais se dava para tanto limitar o crescimento horizontal da cidade, quanto para produzir espaços segregados, com menor influência da especulação imobiliária capitalista, sendo assim destinados às classes menos abastadas. (Carvalho, 2004)

Sendo assim, segundo Anhanguera: Luta e Resistência (2021), nessa área ainda dita como rural, com sítios e chácaras, a atuação de lideranças como o casal Gladiador, além de Genoveva - figura bastante citada na Revista Memórias do Morro - por meio das

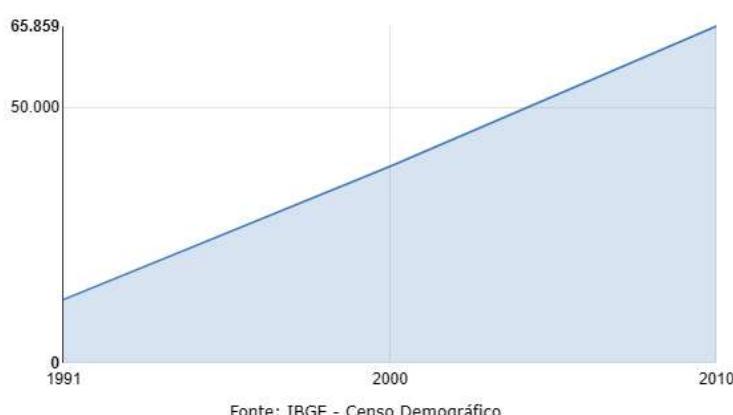
Comunidades Eclesiásticas de Base (CEB) foram fundamentalmente importantes para a expansão e reivindicação de direitos. As CEBs são “grupos de pessoas que moram no mesmo bairro que refletem e transformam a realidade a partir de motivações religiosas” (p. 57). A atuação política das igrejas no território do Morro Doce garantiu reivindicações de pequenas melhorias, além da abertura para moradores se reunirem em grupos associativos, e assim o bairro passou a ser mais ocupado, principalmente no entorno das igrejas fundadas.

2.3.4. A quarta fase

Já a quarta fase, que se inicia no final da década de 80 e perdura até o final da década de 90, representa a época de maior crescimento na ocupação do bairro, caracterizada pela luta da Associação de Moradores e dos movimentos sociais que passaram a comprar terrenos dos grandes proprietários para lotear e vender às pessoas menos favorecidas, expandindo vertiginosamente o número de moradores no território.

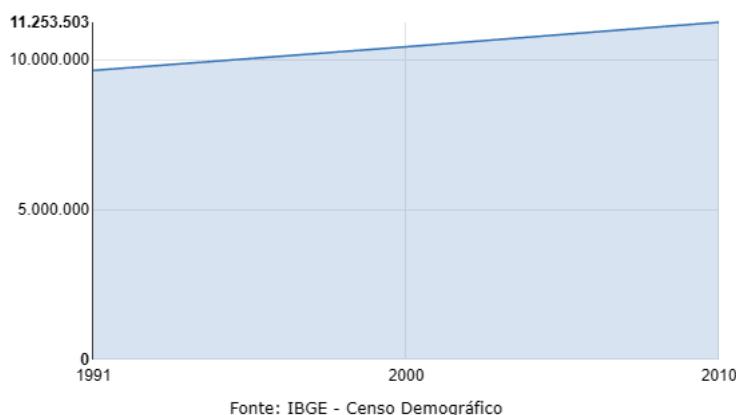
Podemos observar o crescimento demográfico do Morro Doce no Gráfico 1 por si só, e também ao compará-lo com o Gráfico 2, que trata do crescimento no mesmo período apenas no município de São Paulo. A cidade cresceu apenas 8% no seu contingente populacional, enquanto o Distrito Anhanguera obteve um aumento de 210%, saindo de 12.408 habitantes no Censo de 1991, para 38.502 no ano 2000.

Gráfico 1. Crescimento populacional vertiginoso do Distrito Anhanguera a partir do Censo de 1991 até o Censo de 2010.



Fonte: Censo IBGE, 2010

Gráfico 2. Crescimento populacional do município de São Paulo a partir do Censo de 1991 até o Censo de 2010



Fonte: Censo IBGE, 2010

Devido ao crescimento durante a fase anterior, principalmente relacionado aos anos 70 e 80, com a inauguração das escolas EMPG Parque Anhanguera (atual EMEF Paulo Prado) e EE Sebastião de Oliveira Gusmão, por exemplo, a instalação de outros serviços básicos passou a existir, ainda de maneira precária. A expansão através da abertura de estradas, ocupação de terrenos, instalação de redes de abastecimento de água, foram tornando o Morro Doce aos poucos um lugar minimamente atendido pela infraestrutura pública. (Anhanguera: Luta e Resistência, 2021)

O início da fase pode ser atribuído a dois fatores: o protesto pela inclusão de linhas de ônibus no bairro, evento que ficou conhecido como “O sequestro do ônibus”, ocorrido entre os anos de 1889 e 1990; e a aplicação do Programa de Construção de Habitação por Mutirão e Autogestão, encabeçado pela Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano (SEHAB) na administração de Luiza Erundina (1989-1992) e o seu fim, decretado no mandato seguinte, quando Paulo Maluf (1993-1996) assumiu a prefeitura. (Ribeiro, 2023)

“O sequestro do ônibus” foi um evento de demonstração de luta e força política principalmente das mulheres moradoras do Morro Doce ao final da década de 90. Neste contexto, o bairro era atendido apenas por uma linha de ônibus, a 8050, que conectava o bairro à Lapa, e foi inaugurada somente em 1986. Portanto, os moradores, por décadas, sofriam com o deslocamento de suas casas para a Rodovia Anhanguera, uma via expressa sem condições mínimas para pedestres. Mesmo com a introdução da linha de ônibus, muitas pessoas que habitavam mais distantes à centralidade do bairro naquele período, ainda tinham

de caminhar para ter acesso à cidade e ao trabalho, uma vez que o transporte público atendia uma pequena porção do território. (Anhanguera: Luta e Resistência, 2021)

Após inúmeras movimentações de reclamação e reivindicação dos direitos por parte de um grupo de moradores e moradoras na antiga Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMT), todas sem êxito, a comunidade se articulou de forma a receberem atenção. Em uma manifestação sem violência, “sequestraram” um ônibus quando este havia chegado ao ponto final utilizando da ação para pressionar o poder público a prestar atenção às demandas pela ampliação do transporte público no Morro Doce, desta vez com sucesso. (Anhanguera: Luta e Resistência, 2021)

O Programa de Mutirões da Prefeitura de São Paulo, por sua vez, institucionalizou movimentos sociais como empreendedores habitacionais, transformando uma prática tradicional em uma prática voltada à reprodução do capital. O Estado passou a mediar os agrupamentos territoriais com trabalho coletivo e solidariedade social, transferindo recursos públicos aos movimentos que se comprometessem a gerir o processo de construção de moradias nas periferias. (Carvalho, 2010)

Neste contexto, o Movimento Quero um Teto Central (MQT) e a Associação Filhos da Terra (AFT) foram importantes agentes no loteamento de terrenos e mobilização dos moradores por direitos básicos. Coletivamente, essas associações compravam os sítios e chácaras dos proprietários ditos legais (“dito”, pois em muitas ocasiões essa propriedade da terra se mostrava como falsa, pois não havia documentação jurídica que comprovasse) e loteavam para os migrantes que chegavam aos núcleos de moradia advindos de outras localidades da cidade e mesmo do país. (Ribeiro, 2023)

A terra antes sem valor, agora é capitalizada e transformada em mercadoria, adentra o circuito imobiliário formal, legitimando o papel dos movimentos como gestores dos terrenos e dos bens de consumo coletivo, os quais são importantes para a valorização dessas terras. Dessa forma, comercializam a terra como valor de troca aos usuários necessitados do seu valor de uso, dinamizando as lógicas de produção do espaço urbano no território. (Carvalho, 2010)

Após a derrocada eleitoral de Luiza Erundina em 1992, dando lugar a Paulo Maluf, o Programa de Mutirões tem seu fim, e a política habitacional passa a ter uma finalidade muito

mais político-eleitoreira do que de construção de moradia aos menos favorecidos. Tanto o MQT quanto a Associação dos Trabalhadores Sem-Terra de São Paulo (ATST-SP) lideraram essa frente de expansão, sendo centrais na estratégia de espraiamento da força política do capital imobiliário pelo território paulistano. (Ribeiro, 2023)

Segundo Carvalho (2010, p.105),

Diferentemente da prática dos movimentos de moradia dos anos de 1980, que ocupavam propriedades públicas ou privadas à espera da desapropriação posterior pela municipalidade, os movimentos que se dirigiram para Anhanguera nos anos 1990 propunham a compra da terra de forma a evitar os riscos contidos em uma possível “invasão”. Se, por um lado, agiam de maneira a enfrentar a questão central da reprodução do espaço urbano no município, por outro, da maneira como fez o MQT, os próprios movimentos se tornaram agentes da frente de expansão sem que, no entanto, tivessem consciência disso, uma vez que a mesma prática, em momento anterior, havia encontrado legitimidade por meio da omissão do Estado.

No quesito de exploração da busca de moradia em troca de visibilidade política, a ATST-SP foi o principal agrupamento com essa finalidade. A organização atuava a partir da realização de assembleias, nas quais os associados pagavam uma taxa por reunião. Caso não pagassem, sofriam constrangimento por parte dos líderes da Associação. Além disso, a frequência nas reuniões determinava a possibilidade de escolher a área na qual o associado compraria seu lote, para que então iniciasse o processo de autoconstrução. Era prometido ainda que teriam suas casas regularizadas, com a escritura da casa. Contudo, esse montante recolhido, que serviria para o pagamento dos “proprietários”, na verdade não garantia a regularização fundiária dos terrenos, uma vez que nem possuíam documentação jurídica no início do processo. (Carvalho, 2010)

Ainda assim, na construção do lugar e transformação do espaço a partir das relações sociais de produção, reprodução e consumo, as dinâmicas espaciais mediadas por estes agentes da reprodução ampliada do capital foram importantes para o processo habitacional no Morro Doce. O crescimento demográfico exponencial acontece principalmente no final da década de 90, neste contexto histórico e social. Bairros como o Jd. Canaã, Parque Esperança (mais conhecido como Quinta Área), Itaberaba I, Vila dos Palmares, Jardim Rosinha, Jardim Monte Belo e outros, foram construídos a partir dessa atuação.

Por fim, ambos os agentes contribuíram para o processo de transformação do modo de vida agrário para o modo de vida urbano no Morro Doce. A urbanização através da reprodução do capital imobiliário ocorreu com sucesso, o que garantiu a separação do Distrito

de Perus, atribuindo ao Morro Doce e outros núcleos próximos, o caráter distrital, denominado Anhanguera.

Imagen 2. Fotografia aérea de 1996, mostrando conjuntos residenciais dos moradores do Morro Doce em processo de ocupação. À sudoeste, a Vila dos Palmares já loteada, no centro da foto está onde será o Jardim Rosinha, e ao sul está localizado o Jardim Monte Belo, loteado e em processo de construção.



Fonte: Geosampa

2.3.5. A quinta fase

Nessa última fase, até o momento de produção deste trabalho, o processo de ocupação ainda se dá através da atuação da Associação dos Trabalhadores Sem-Terra (ATST-SP). O Sítio Formiga e a Ocupação Nova Esperança, por exemplo, tiveram seu processo de formação

a partir dos anos 2000 e estão entre os mais distantes das centralidades internas do Morro Doce, formadas pelos núcleos mais antigos e mais próximos à Rodovia Anhanguera.

Ambos os bairros podem ser vistos como fragmentos do urbano nos quais os elementos da natureza e da atividade humana se entrelaçam. Pequenas propriedades com criação de galinhas e cultivo de culturas são mais presentes nessa porção do território, evidenciando as dimensões do modo de vida agrário remanescente no processo de conformação ao urbano.

Assim como os outros núcleos em períodos históricos anteriores, também estão atrelados aos conflitos pela terra, a omissão do Estado e a valorização da terra como mercadoria. A Ocupação Nova Esperança - ou Favela da 16, como é chamada no âmbito do cotidiano e das práticas sociais do lugar pelos moradores -, por exemplo, localizada na planície fluvial do Córrego Santa Fé em uma área de vulnerabilidade socioambiental, na qual há riscos de deslizamento.

Em dezembro de 2020, no auge da perpetuação da Covid-19 em todo o planeta, que atingiu principalmente as camadas mais pobres dos países periféricos, a Prefeitura de São Paulo, administrada pelo então prefeito reeleito Bruno Covas (PSDB), em trabalho coordenado entre Guarda Civil Metropolitana (GCM), Polícia Militar e Polícia Ambiental (ambas polícias geridas pelo Governo do Estado, capitaneado pelo então governador Rodrigo Garcia, também do PSDB), articulou um processo de reintegração de posse na comunidade.

O argumento da prefeitura era de que a área estava sob altíssimo risco iminente de vida, devido ao período de fortes chuvas que se alastrava pela região naquele período. Contudo, o que se viu foram fortes imagens de truculência e agressão por parte dos agentes de segurança, que tentaram forçosamente retirar os moradores de suas casas. De acordo com alguns membros da comunidade, a notificação fora enviada pelo Poder Público no dia anterior ao despejo forçado, não dando sequer tempo para que as pessoas pudessem se organizar para abandonar suas moradias. (Minuano, 2020)

Imagen 3. Fotografia aérea da Ocupação Nova Esperança em outubro de 2020, dois meses antes da reintegração de posse da Prefeitura de São Paulo.



Fonte: Google Earth

Imagen 4. Fotografia aérea da Ocupação Nova Esperança de fevereiro de 2021, mostrando a área desocupada devido à reintegração de posse da Prefeitura de São Paulo.



Fonte: Google Earth

Para esses núcleos, a dimensão do espaço vivido, concebido e percebido está submetida tanto aos elementos do meio físico quanto dos agentes hegemônicos reprodutores do capital no espaço, como o mercado e o Estado. A polícia, como instituição do poder

repressivo do Estado para aqueles que não seguem os ordenamentos impostos, penaliza essas pessoas que são vítimas da negligência do Estado para com suas necessidades, em detrimento da acumulação primitiva do capital corporativo.

Este foi apenas um caso descrito aqui para exemplificar a contradição no espaço urbano do Morro Doce. Entre o conflito e o apaziguamento, a solidariedade e a competitividade, a imposição e o diálogo, entre a reprodução vertical e a horizontal, entre os tempos fortes dos fluxos e a lentidão da vida de bairro, o processo formativo que deu corpos complexos e tempos diversos ao cotidiano do Morro Doce se deu ao longo de décadas e está concebido na realidade socioespacial do cidadão morrodochense. A construção do lugar se dá também através das memórias, que conectadas às práticas espaciais e relações sociais, conferem ao Morro Doce uma identidade única.

3. O MORRO DOCE HOJE

O Morro Doce é um bairro multifacetado, com diversos núcleos de moradia construídos a partir das frentes de ocupação. Contudo, expressa certa precariedade de infraestrutura e limitado acesso a serviços urbanos em algumas porções do território, principalmente naqueles não muito consolidados.

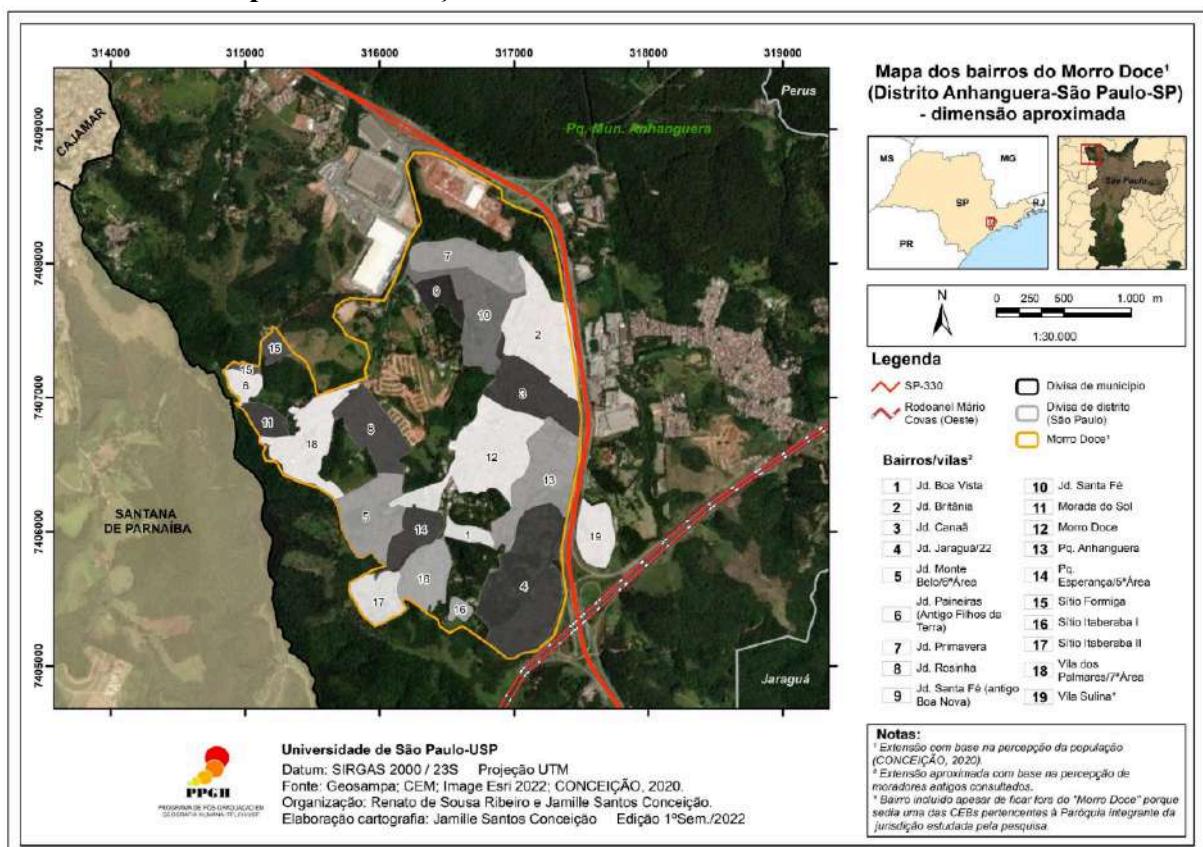
Com uma população total do distrito estimada em mais de 75 mil habitantes segundo dados atualizados do Mapa da Desigualdade produzido pela Rede Nossa São Paulo (2023), majoritariamente formada por trabalhadores de baixa renda, constitui um cenário onde a mobilidade para a classe trabalhadora se revela como desafio constante.

O mapa 3, organizado por Renato Ribeiro e Jamile Conceição (em Ribeiro, 2023) apresenta a distribuição dos núcleos mais recentes e antigos que compõem a totalidade do Morro Doce, que foi elaborado a partir da percepção de alguns moradores consultados em sua dissertação.

Núcleos como o Sítio Itaberaba II, Jd. Paineiras, Morada do Sol estão atrelados principalmente à última fase de ocupação morrodocense. Já os bairros como Jd. Monte Belo, Jd. Rosinha, Vila dos Palmares, 22, se conectam a periodização que ocorreu na década de 90, fundamental no exponencial crescimento populacional no Morro Doce. Por fim, localidades como Jardim Britânia, Jd. Santa Fé e Jd. Canaã, por exemplo, foram consolidadas principalmente a partir do fim da terceira fase de ocupação e início da quarta, entre meados dos anos 80 e início dos anos 90.

A seguir, abordaremos brevemente a ocupação urbana e a paisagem atual em alguns núcleos visitados.

Mapa 3. Distribuição dos núcleos de moradia do Morro Doce.



Fonte: Ribeiro, 2023

3.1. Dos núcleos recentes e antigos

Assim como a Rodovia Anhanguera funciona para interligar a centralidade da cidade com o Distrito Anhanguera, a Estrada de Pirapora executa a mesma função. Atua como o único meio de ligação entre os núcleos mais recentes de Vila Paineiras, Jd. Rosinha, Vila dos Palmares, Morada do Sol e Sítio Formiga, aos mais antigos. Sua condição é fundamental para a mobilidade da classe trabalhadora. Todas as linhas de ônibus que operam exclusivamente no Morro Doce tem essa estrada como parte do itinerário.

Imagen 5. Registro aéreo da Estrada de Pirapora como importante fio condutor entre núcleos recentes e núcleos antigos.



Fonte: Google Earth, 2024

Imagen 6. Registro da Estrada de Pirapora, que interliga núcleos mais recentes aos mais antigos dentro do Morro Doce.



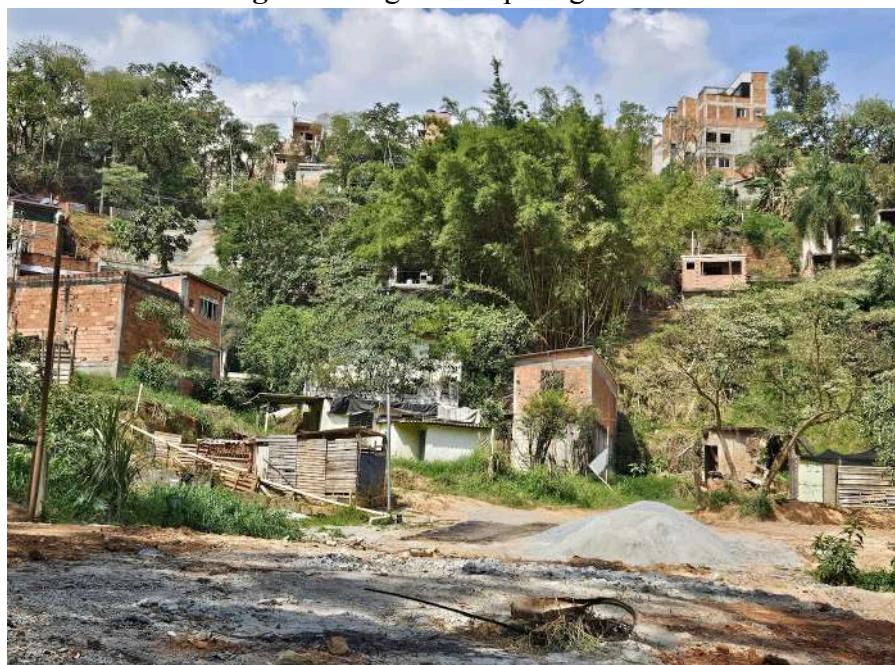
Fonte: Lima, 2024

Como foi visto no capítulo anterior, a urbanização do Morro Doce se realizou a partir da Rodovia Anhanguera, adentrando pelo relevo acidentado durante as últimas décadas. A topografia, portanto, é fundamental na construção da paisagem do bairro. Inicialmente, a ocupação acontece nas áreas com menor declive e de menor altimetria. Na medida em que o

crescimento populacional é produzido, a mancha urbana se alastra atingindo áreas com maior vulnerabilidade ambiental e social.

Em alguns núcleos mais afastados, ainda é notável a coexistência entre modo de vida urbana e resquícios da dita vida rural, algo que deixou de existir há muitos anos nos núcleos mais centrais. As cores avermelhadas do tijolo exposto, o verde da mata e os declives acentuados se entrelaçam na paisagem do Jardim Paineiras, um dos últimos núcleos a ter sua construção iniciada. As cores do asfalto e do chão de terra se misturam, dando multiplicidade aos elementos da paisagem urbana. (Ribeiro, 2023)

Imagen 7. Registro da paisagem Jd. Paineiras.



Fonte: Lima, 2024

Essa relação entre o uso do relevo e a moradia está presente em boa parte do território. A fotografia a seguir registra a vista sudeste de bairros como Jd. Rosinha e Jd. Monte Belo que se juntam na percepção da paisagem. Nela, podemos observar também a presença majoritária de sobrados em estágios diferentes de construção.

De acordo com Ribeiro (2023), os sobrados, no aspecto do direito à moradia, são importantes na manutenção desse acesso, e erguidos geralmente pela própria autoconstrução. O uso e ocupação máxima do terreno, no âmbito do espaço vivido, está atrelado tanto ao permanecimento da família próximo, visto que muitas vezes são construídos pelos filhos nas

casas de seus pais; tanto para uma renda extra, a partir de um aluguel, sem a necessidade de compra de um terreno.

Se difere, portanto, da verticalização que permeia as centralidades distantes às periferias, que utiliza essa construção como valor de troca, sejam grandes apartamentos residenciais ou pequenas pousadas. No âmbito do lugar na escala do bairro, “verticalizar” significa dar valor de uso ao espaço, como meio para a sobrevivência no fragmento de metrópole.

Ribeiro (2023, p. 105) argumenta, por fim, que

A paisagem, portanto, faz um mosaico de sobrados com tempos distintos e de acesso desigual de dinheiro entre as famílias a partir da exploração do trabalho. Pouco importando se a municipalidade aprovará ou não a construção – e isso nem de perto é uma questão.

Imagen 8. Registro da vista sudeste dos bairros Jd. Rosinha e Jd. Monte Belo.



Fonte: Lima, 2024

Imagen 9. Registro dos sobrados no Jd. Rosinha, em estágios diferentes de construção.

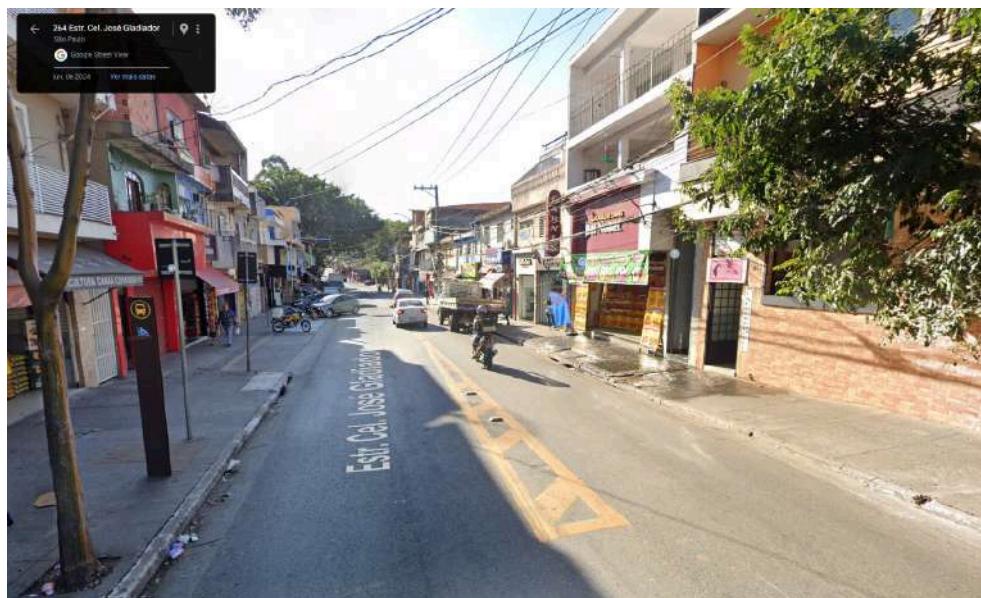


Fonte: Lima, 2024

O bairro Jardim Canaã, por sua vez, pertence aos núcleos mais antigos que iniciaram sua ocupação no final da década de 80. É um dos mais próximos à Rodovia Anhanguera, e é visto pelos moradores como o principal centro comercial do Morro Doce. Neste fragmento, o circuito inferior da economia é o fio condutor que permeia os comércios do núcleo, ainda que divida o espaço com lampejos da racionalidade do circuito superior, exercido por comércios de franquia que passaram a alugar locais para exercer suas atividades nos últimos anos.

No Jd. Canaã os tempos são intensos pelo dia, com fluxo de carros e pedestres constantemente durante o horário comercial. A Avenida Coronel José Gladiador interliga bairros como Jd. Monte Belo e Quinta Área ao Jd. Canaã, além de conectar com a Avenida Leopoldo de Passos Lima, onde se encontram bairros como o Jd. Santa Fé e Jd. Britânia, e à Estrada de Pirapora. Sendo assim, o núcleo funciona como uma importante centralidade nas dinâmicas de deslocamento pelo Morro Doce.

Imagen 10. Registro da Avenida Coronel José Gladiador, no Jd. Canaã, no bairro Morro Doce.



Fonte: Google Maps

A Quinta Área é um núcleo formado nos anos posteriores ao Jd. Canaã, e tem sua ocupação majoritariamente construída em áreas de declive acentuado. Interliga os núcleos Sítio Itaberaba I e II às centralidades do Morro Doce, além de ser o local de saída da linha intermunicipal 564, que liga o Morro Doce ao Centro do município de Santana de Parnaíba, e das Linhas Estruturais de ônibus da SPTrans - empresa pública municipal que administra os

ônibus e suas linhas na cidade de São Paulo - como as linhas 8050-31 (Lapa) e 8622-10 (Praça Ramos). A última, é a única que conecta núcleos morrodocenses à outros espaços da cidade de São Paulo que não os distritos de Perus e Lapa.

Imagen 11. Ponto final das linhas de ônibus estruturais 8050-31 (Lapa), 8622-10 (Praça Ramos), e da linha intermunicipal 564, conectando o bairro Morro Doce a Santana de Parnaíba.



Fonte: Lima, 2024

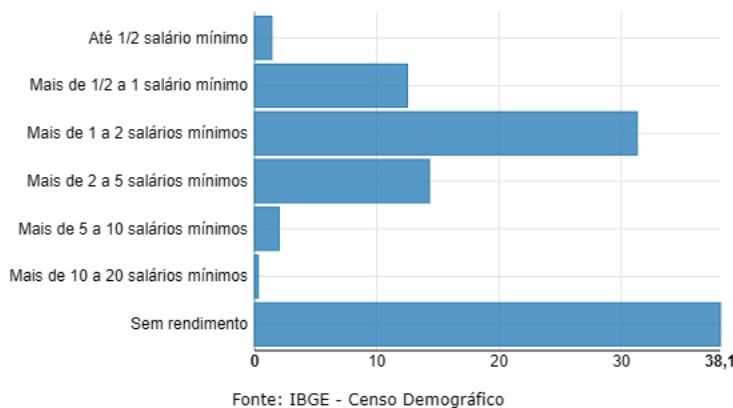
3.2. Renda, trabalho e transporte

A ocupação do lugar, a permanência das pessoas e capacidade de acessar a cidade está intrinsecamente conectada à renda. A condição de precariedade e desigualdade dos moradores se dá por meio de aspectos como renda, raça, trabalho e transporte. Essas condições se imbricam e se relacionam na construção da identidade do trabalhador morrodocense.

O Gráfico 3. registra empiricamente a situação da renda no distrito. Quase 45% da população ganhava até dois salários mínimos, de acordo com Censo IBGE de 2010. Destaque também para a população sem rendimento algum, que compreende 38,1% do total demográfico. O gráfico demonstra como grande parte da população morrodocense vivia em situação de pobreza até 2010, com rendas nulas ou insuficientes para manter uma boa

qualidade de vida. A estimativa é que, quando todos os dados do Censo 2022 forem divulgados, possamos avaliar como esse quadro evoluiu na última década.

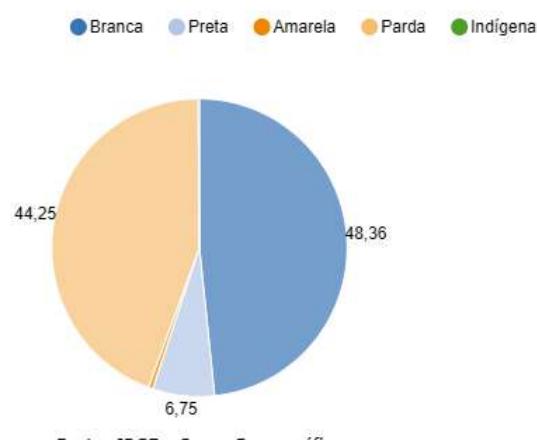
Gráfico 3. Classes de rendimento nominal mensal de pessoas de 10 anos ou mais de idade no distrito Anhanguera.



Fonte: Censo IBGE, 2010

Ao partirmos para o quesito cor ou raça, o Morro Doce é habitado em sua maioria pela população autodeclarada preta ou parda (51%), mas com parcela muito próxima de pessoas brancas (48,36%).

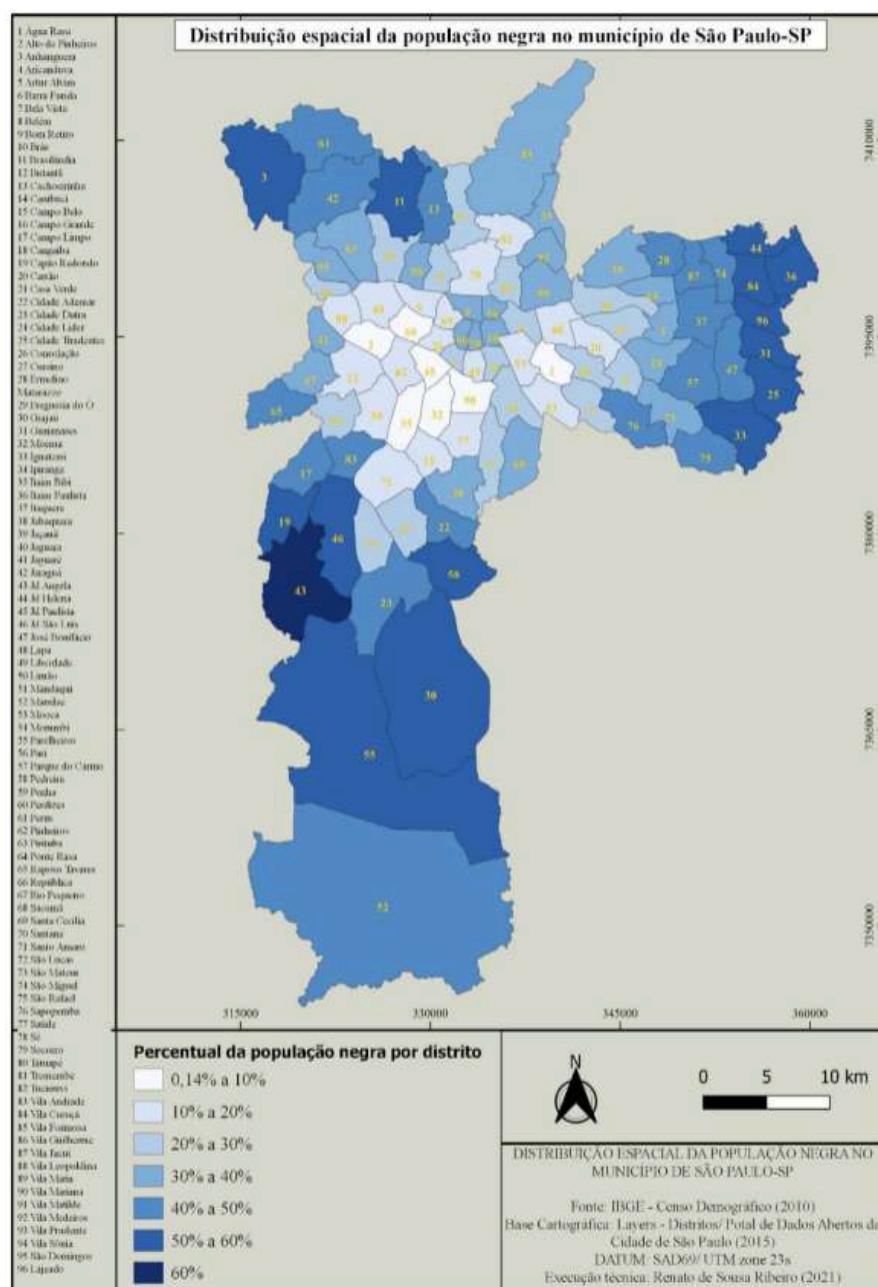
Gráfico 4. Classificação de cor ou raça dos habitantes com 5 anos ou mais do distrito Anhanguera no Censo de 2010.



Fonte: Censo IBGE, 2010

Se observamos a distribuição racial da população negra no município de São Paulo no Mapa 4, no entanto, há uma profunda diminuição percentual na medida em que analisamos das áreas limites das periferias para o Centro Expandido. O Bairro do Alto de Pinheiros, por exemplo, possui menos de 10% da população negra. (Ribeiro, 2023)

Mapa 4. Distribuição espacial da população negra no município de São Paulo, SP.



Fonte: IBGE – Censo Demográfico, 2010

Fonte: Ribeiro, 2023 com base no Censo IBGE, 2010

Dessa forma, quando tratamos das desigualdades tanto econômicas quanto raciais e socioespaciais, não podemos desconsiderar esses elementos que correspondem ao cotidiano da classe trabalhadora do bairro. A vinda de migrantes nordestinos e de outras localidades da cidade paulistana configuram ao território do Morro Doce um modo de reprodução socioespacial diferente de outras regiões mais centrais da metrópole.

Na medida em que se instalam nas periferias como o Morro Doce, o crescimento populacional, a excludente ação das técnicas produtivas e das oportunidades em espaços hegemônicos selecionados pelo capital corporativo e as condições mínimas financeiras e de existência, se tornam elementos que levam os trabalhadores a longas distâncias do bairro.

Devido ao avanço tecnológico, científico e informacional do meio a partir dos anos 1970, são criadas novas dimensões materiais de práticas produtivas no país. A divisão territorial do trabalho tem como um de seus processos a desconcentração da atividade industrial para além dos centros urbanos, mas a concentração dos serviços e das tomadas de decisões do capital. O circuito superior, como apresentado por Milton Santos, se empodera do planejamento das cidades a partir do adensamento informacional, financeiro e das técnicas. A cidade de São Paulo assume o protagonismo desse movimento, espraiando seu poder de organização por todo o território nacional. (Montenegro, 2006)

A hegemonia do circuito superior se faz presente no Morro Doce a partir da sua inicial ausência no território. Após o desenvolvimento da infraestrutura da Rodovia Anhanguera durante as décadas seguintes a sua construção, e somado a informacionalização do espaço e dispersão dos setores industriais, estes se instalaram em massa às margens da rodovia, o que, como já dito acima, dão volume a um crescente processo migratório nos 1990 e 2000. Além disso, há a massificação de empregos no setor terciário, com a construção de galpões e armazéns logísticos no envolto da rodovia. (Anhanguera: Luta e Resistência, 2021)

Imagen 12. Localização de alguns galpões próximos ao Morro Doce. Vista Nordeste da Av. Solidariedade, no Jardim Rosinha.



Fonte: Lima, 2024

Ao se deslocar sentido Centro de São Paulo pela Rodovia Anhanguera, o cidadão morrodochense chega ao início da mesma rodovia, localizado no bairro da Lapa, na Zona Oeste da capital, há 20km do bairro periférico.

A Lapa se trata de um lugar importante circulação no qual “os circuitos de diversos ramos se entrecruzam e criam um mercado segmentado” (Silveira, 2009, p. 69). O circuito superior toma forma a partir das empresas imobiliárias de prédios às classes média e alta que se alocam na porção mais abastada do bairro, o Alto da Lapa. Já na Lapa de baixo, principalmente nas proximidades das estações de trem da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) e na Rua Doze de Outubro, há uma forte concentração de serviços do setor terciário, como lojas de comércio de roupas, equipamentos eletrônicos, ferramentas, itens domésticos, restaurantes, lanchonetes, quiosques com trabalhadores informais e outras formas de trabalho.

Nas tabelas 1 e 2, podemos visualizar a distribuição de empregos formais em relação a sua população, nos distritos Anhanguera e Lapa.

Tabela 1. Disponibilidade de empregos formais no Distrito Anhanguera

Disponibilidade de empregos formais no Distrito Anhanguera			
Setores	Quantidade total	Masculino	Feminino
Indústria	683	549	134
Serviços	3.894	2.874	1.020
Comércio	3.035	2.015	1.020
Construção civil	358	322	36
Total:	7970		
População total do distrito em 2022:	75.360		
Percentual de empregos formais em relação a população total	10,58%		

Fonte: RAIS, 2019. Elaborado pela Secretaria Municipal de Urbanização e Licenciamento (SMUL). Adaptado.

Tabela 2. Disponibilidade de empregos formais no Distrito Lapa

Disponibilidade de empregos formais no Distrito Lapa			
Setores	Quantidade total	Masculino	Feminino
Indústria	7.561	4.607	2.954
Serviços	83.808	44.687	39.121
Comércio	19.706	11.108	8.598
Construção civil	9.008	5.815	3.193
Total:	120.083		
População total do distrito em 2022	75.533		
Percentual de empregos formais em relação a população total	158,98%		

Fonte: RAIS, 2019. Elaborado pela Secretaria Municipal de Urbanização e Licenciamento (SMUL). Adaptado.

Dessa forma, é possível verificar a relação dos moradores dos distritos com o trabalho. A Lapa, com um contingente de empregos formais superior à sua população, atingindo quase 60% de excedente, enquanto o distrito Anhanguera abrigando somente 1/10 de empregos no território em comparativo a sua população. As tabelas comprovam, portanto, as características já citadas nessa pesquisa: o bairro da Lapa como uma centralidade à circulação comercial de

setores dos dois circuitos espaciais produtivos, e o distrito Anhanguera, na condição do Morro Doce, como um bairro-dormitório.

Outra centralidade importante para os habitantes do Morro Doce é o bairro de Perus, também localizado na Zona Noroeste de São Paulo. Durante o século XX, mais precisamente entre 1926 e 1987, a região foi fundamental para o desenvolvimento da metrópole devido a presença da Fábrica de Cimentos Portland.

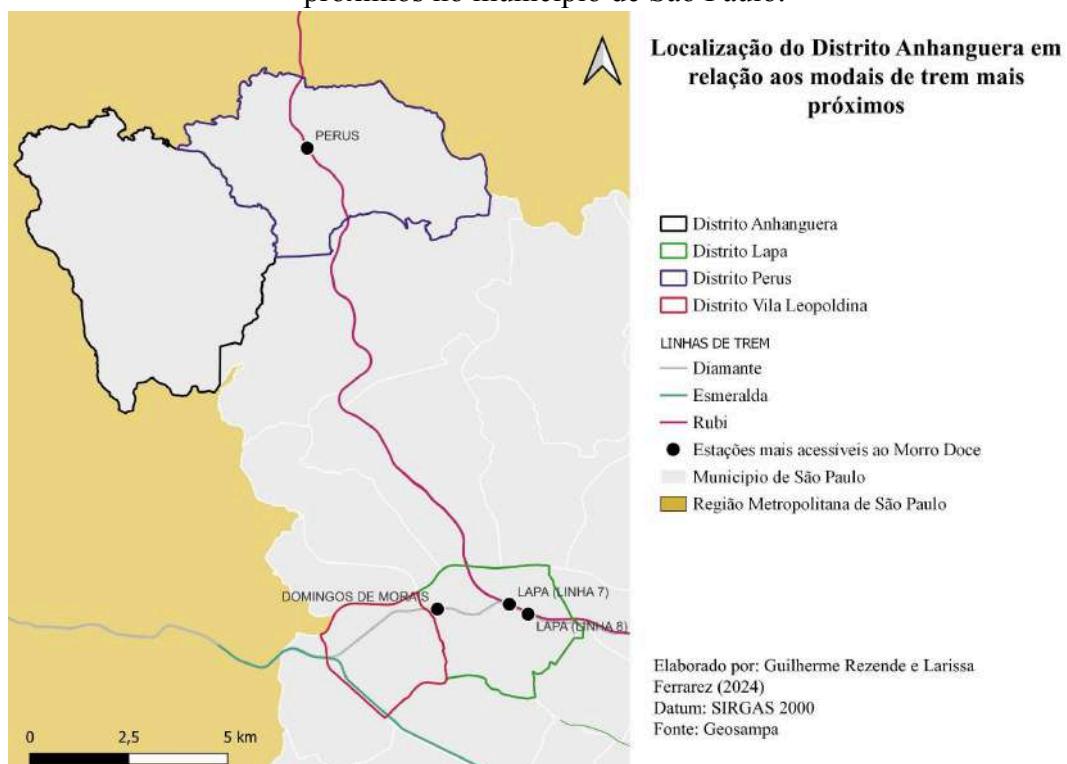
Durante as primeiras décadas de atuação, a fábrica possuía um contingente maior de trabalhadores nacionais advindo da região Sudeste, principalmente do interior dos Estados de São Paulo e Minas Gerais. Contudo, a partir da década de 50, com a mudança na gestão e superlotação de trabalhadores sem o igual acompanhamento na melhoria das condições de trabalho. Assim, a classe trabalhadora da fábrica se organizou e lutou durante anos por direitos trabalhistas, pelos quais saíram vitoriosos em meio ao regime ditatorial cívico-militar. O período foi um marco para a luta sindical no país. (Fajardo, 2013)

Todavia, em 1976 a companhia obteve falência decretada por ordem judicial e foi fechada oficialmente em 1987. Devido a diminuição na oferta de emprego no setor industrial que era movido pela atuação da fábrica de cimentos, o fenômeno de migração pendular se tornou mais presente. Este movimento consiste nos deslocamentos diários da classe trabalhadora pelo espaço, do lugar de moradia ao ambiente de trabalho. A partir do fim da indústria e o constante crescimento populacional de migrantes, o bairro de Perus, assim como o Morro Doce, passa a se transformar em um bairro-dormitório. No espaço vivido do território atualmente, as atividades do bairro se concentram no setor comercial. (Pereira, 2018)

Dessa forma, a circulação da classe trabalhadora do Morro Doce está condicionado aos bairros Perus, Vila Leopoldina e Lapa principalmente, que são três importantes centralidades para a territorialização do circuito inferior. Enquanto o último atua principalmente como uma centralidade territorial do trabalho, os outros dois são territórios importantes na distribuição da classe trabalhadora pela metrópole e Região Metropolitana, uma vez que possuem (assim como a Lapa mas nela há outras possibilidades) estações de trem da CPTM, estendendo o alcance para além do entorno dos lugares de moradia. A

distribuição das estações de trem mais próximas ao Morro Doce pode ser visualizada no Mapa 5.

Mapa 5. Localização do Distrito Anhanguera em relação aos modais de trem mais próximos no município de São Paulo.



Fonte: Geosampa, e elaborado pelo autor.

O condicionamento dessa territorialidade se prova principalmente através da circulação geral, o locus do transporte público de passageiros, que proporciona as interações espaciais do cidadão na cidade, os levando aos seus momentos de consumo, lazer e trabalho. (Silveira e Cocco, 2010)

O Terminal Jardim Britânia, localizado no núcleo homônimo, foi inaugurado em 2004 na gestão Martha Suplicy (PT) e é atualmente gerenciado pela Concessionária Sociedade de Propósito Específico (SPE) SP Terminais Noroeste S/A, empresa do Grupo Socicam, uma multinacional com negócios no Brasil, no Chile e no Peru, atuando em áreas desde aeroportos, centros comerciais a terminais rodoviários e urbanos. Segundo contrato assinado em março de 2022, a concessão administrativa foi feita através da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT) na modalidade Parceria Público-Privada (PPP) para um período de 30 anos com investimento aproximado de 350 milhões de reais. Foi dividida em três

blocos: Bloco Noroeste, Bloco Sul e Bloco Leste, cada uma administrada por suas respectivas concessionárias, totalizando o número de 31 terminais urbanos de ônibus.

O Bloco Noroeste é constituído por 9 terminais, sendo estes: Amaral Gurgel, Campo Limpo, Casa Verde, Jardim Britânia, Lapa, Pinheiros, Pirituba, Princesa Isabel e Vila Nova Cachoeirinha. A gestão pela concessionária, ainda segundo contrato, vale para a manutenção, conservação, exploração comercial, requalificação e modernização da infraestrutura e das instalações dos terminais urbanos.

Os micro-ônibus, por sua vez, eram anteriormente administrados pela Transcooper, uma cooperativa de motoristas que foi investigada em 2015 por suposta associação ao crime organizado em São Paulo. (Veja, 2015)

Em 2019, a empresa NorteBuss Transportes S.A. foi originada a partir da cooperativa para disputar a licitação de ônibus realizada na cidade de São Paulo, a qual deveria redistribuir as linhas e os ônibus para empresas que apresentassem as melhores propostas de alocação de recursos e subsequente menor valor de subsídios exigidos à Prefeitura. Contudo, o que ocorreu na verdade foi a atribuição das linhas e dos ônibus aos mesmos grupos que antes comandavam essa infraestrutura. (Bazani, 2019)

Ainda segundo o jornalista, neste mesmo edital foi estabelecido a visão do sistema de ônibus da cidade em três subsistemas de linhas: as Linhas Estruturais, composta por ônibus articulados e biarticulados que deslocam entre terminais e o Centro; as de Articulação Regional, composta por ônibus convencionais entre bairros menores e maiores sem passar pelo Centro da cidade; e por fim, as de Distribuição Local, composta justamente por essas ex-cooperativas com micro-ônibus, que conectam os bairros mais afastados até terminais e estações.

No Morro Doce, as linhas 8050-10 (Lapa), 8050-21 (Lapa), 8050-31 (Lapa) e 8622-10 (Praça Ramos) são as representantes das linhas estruturais no território. Contudo, não cumprem sozinhas o papel de garantir reprodução pelo espaço, mobilidade urbana e acesso à cidade para seus moradores. Dessa forma, as demais linhas que serão apresentadas correspondem ao Grupo de Distribuição Local, atuando no Terminal Jd. Britânia.

O terminal, portanto, se apresenta como o único ponto de aglutinamento das populações mais periféricas do Morro Doce. Está localizado às margens de uma das saídas do bairro diretamente ligada à Rodovia Anhanguera. Ele atua como uma centralidade periférica, na medida em que concentra os moradores que se deslocam de porções do bairro como o Jd. Monte Belo, Jd. Rosinha, Jd. Paineiras e outros, que vêm nos micro-ônibus que circulam pelo bairro e perpassam entre as ruas como a única forma de acesso ao trabalho na cidade.

Imagen 13. O Terminal Jardim Britânia, inaugurado em 2004 e importante forma de acesso da população morrodochense a outras centralidades.



Fonte: Lima, 2024

4. A COTIDIANIDADE SOB A ÓTICA DO TRANSPORTE

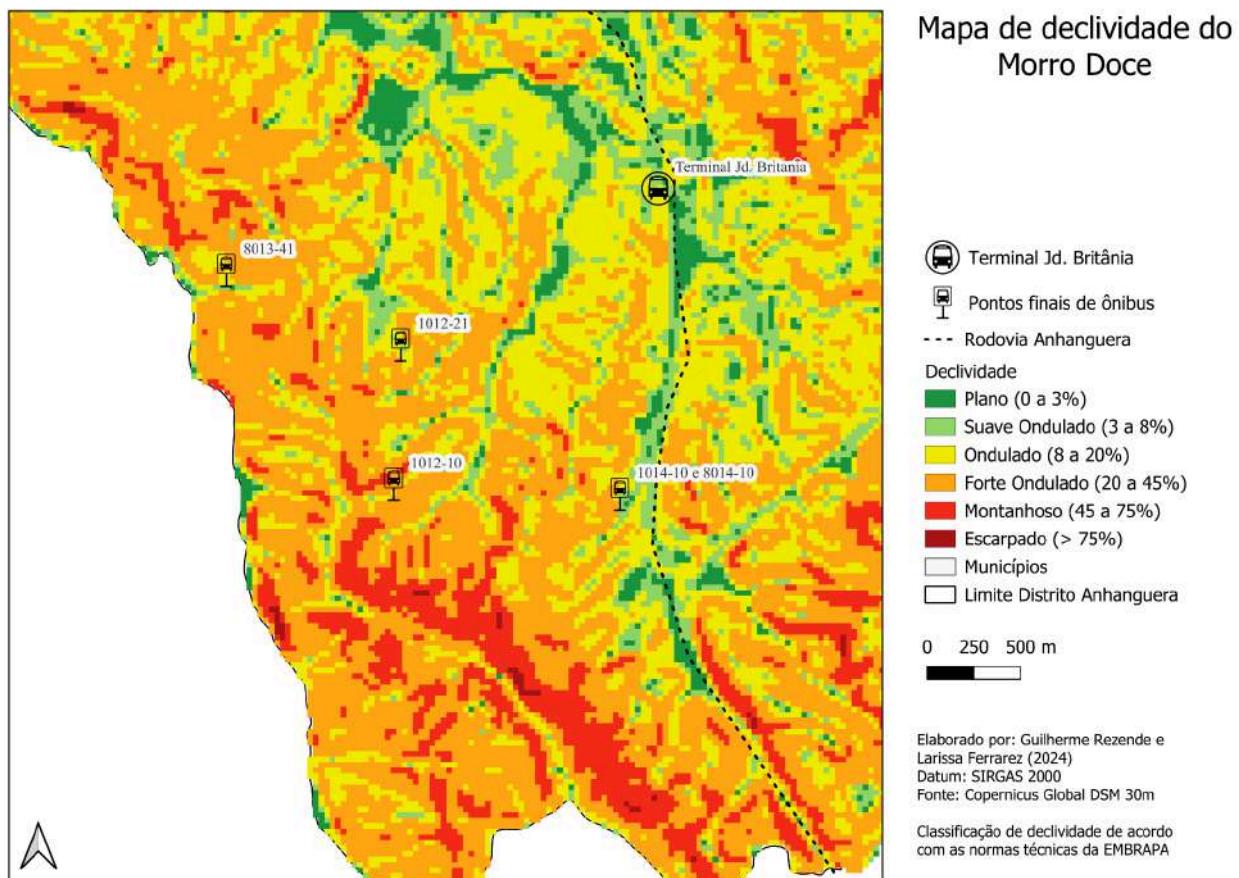
O trabalho e o transporte estão intrinsecamente conectados ao cotidiano do Morro Doce. Não há um morador que não conheça as linhas que circulam pelo bairro ou não as tenha usado para chegar à outras centralidades que localizam seus locais de emprego. A possibilidade de se deslocar de carro, por mais que seja um veículo menos elitizado em comparação ao que um dia antes fora, ainda se restringe às classes sociais mais favorecidas que a média do bairro.

Contudo, o insuficiente investimento estatal em políticas e infraestruturas que visem a melhoria na mobilidade dos trabalhadores torna as suas vidas mais sofridas. Segundo Anhanguera: Luta e Resistência (2021, p. 83),

Embora em 2004, tenha sido inaugurado o Terminal Jardim Britânia, com linhas que dão vazão a mobilidade interna, com micro-ônibus que partem do Jardim Monte Belo, Jardim Rosinha, Jardim Paineiras, dentre outros, a vida das pessoas dessas regiões não melhorou. É necessário destacar que estas e outras localidades do Distrito Anhanguera ainda precisam de melhorias essenciais no transporte, visto a superlotação, má qualidade dos veículos, intervalos longos entre as viagens, poucas opções de linhas e infraestrutura do próprio Terminal, que não comporta a quantidade de pessoas, principalmente nos horários de pico. (Anhanguera: Luta e Resistência, 2021, p. 83)

Outro fator determinante para a construção do lugar e do espaço vivido é o relevo. Não à toa o “Morro Doce” leva esse nome. Construído em uma região de relevo acidentado, com declividades acentuadas em algumas partes do território, com muitos logradouros ainda não-pavimentados ou mal-atendidos pelo poder público, a vida de bairro dos moradores é realizada a partir desses condicionantes físicos e sociais. (Ribeiro, 2023)

Mapa 6. Mapa de declividade do Morro Doce, localizado no Distrito Anhanguera, em São Paulo, SP, com a espacialização dos pontos finais de ônibus das linhas que circulam no bairro.



Fonte: original da pesquisa

Os caminhos e pontos finais das linhas de ônibus que circulam pelo bairro se encontram em regiões com declividade de ondulado a montanhoso. O Terminal Jd. Britânia, por sua vez, está localizado em terreno com declividade suave ondulado, possuindo menos influências clinográficas em sua área de atuação. Além do mais, assim como apresentado no capítulo 2, atua como um concentrador a massa trabalhadora que se desloca à ele tanto a pé quanto de ônibus e garante sua circulação para outras centralidades.

Imagen 14. Registro aéreo da localização do Terminal Jd. Britânia, 2024, em relação às proximidades no Morro Doce.



Fonte: Google Earth

Conforme apresentado na Imagem 15, sete linhas de ônibus atendem o Terminal Jardim Britânia. Três delas conectam núcleos mais recentes do Morro Doce ao terminal. São estas: 1012-10, que inicia seu trajeto no Jardim Monte Belo; a 1012-21, saindo do Jardim Rosinha; e a 8013-41, que sai do Jardim Paineiras. No Mapa 7, podemos visualizar a distribuição espacial dos pontos finais das linhas de ônibus que terminam seus itinerários no terminal.

Imagen 15. Relação das linhas atendidas atualmente no Terminal Jardim Britânia

LINHAS ATENDIDAS: 7

Linha	Letreiro
1012-10	TERM. JD. BRITANIA / JD. MONTE BELO
1012-21	TERM. JD. BRITÂNIA / JD. ROSINHA
1014-10	MORRO DOCE / OPTM PERUS
1015-10	TERM. JD. BRITÂNIA / CHÁC. MARIA TRINDADE
8013-10	TERM. JD. BRITANIA / LAPA
8013-41	TERM. JD. BRITANIA / JD. PAINERIAS
8014-10	MORRO DOCE / PERUS

Micro-ônibus que operam exclusivamente dentro do bairro Morro Doce

Fonte: SPTRANS, 2024

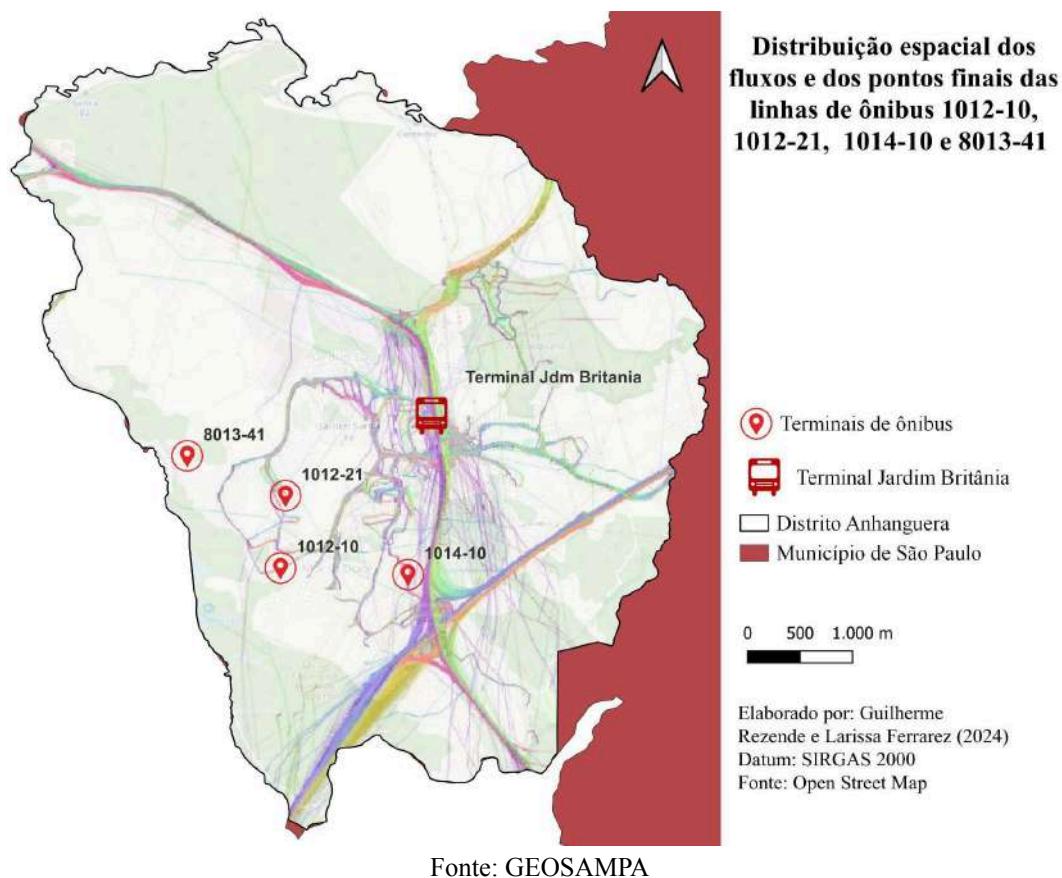
Um detalhe interessante de se pontuar, é que no momento de produção do projeto de pesquisa deste trabalho, somente seis linhas atendiam o Terminal Jardim Britânia. Contudo, a SPTRANS implantou, em 16 de setembro de 2024, a linha 1014-10, conectando o núcleo

Jardim Jaraguá, conhecido como 22 (por estar localizado no km 22 da Rodovia Anhanguera), ao Terminal e à Estação Perus, da CPTM. A linha tem o seu ponto final no Morro Doce, na rua Albert Jansen, compartilhando-o com a linha 8014-10, e funciona somente em dias úteis. (Bozani, 2024)

Assim como a Rodovia Anhanguera tem um papel central na condução do espaço mundializado às áreas periféricas, no acesso das horizontalidades através e para as verticalidades, no âmbito da escala de bairro algumas avenidas exercem essa função. A conexão, contudo, não é direta. No Morro Doce, elas primeiramente conectam os núcleos mais distantes aos mais próximos, cujo quais estão interligados à metrópole corporativa através da rodovia.

A distribuição espacial dos fluxos no Mapa 7 não só demonstra essa relação, como também expressa o acúmulo desigual de tempos na paisagem quanto à infraestrutura. A readequação do espaço urbano ao capital reprodutivo é realizada principalmente a partir do asfalto. Enquanto avenidas intra-urbanas no bairro estão asfaltadas, existem ainda muitas ruas nos quais o serviço é muito malfeito.

Mapa 7. Distribuição espacial dos fluxos e dos pontos finais das linhas de ônibus 1012-10, 1012-21 e 8013-41.



Dessa forma, no tecido urbano com elementos de conexão no espaço em diferentes escalas, a condição destes objetos técnicos influencia na cotidianidade do modo de vida no bairro. Tanto os veículos quanto pessoas estão inseridos nessa relação, e o que se vê é uma distribuição muito mais concentrada na proximidade dos núcleos próximos e da rodovia. Os pontos finais da linha 1012-10 (Jd. Monte Belo) e 1012-21 (Jd. Rosinha), por sua vez, registram fluxos muito menos intensos. Já no Jd. Paineiras, por exemplo, localização do ponto final da linha 8013-41, a presença de fluxos é inexistente.

Imagen 16. Asfaltamento precário em uma rua localizada na Vila Paineiras.



Fonte: Lima, 2024

A inexistência de fluxos, contudo, não significa não haver movimento. Neste contexto, o aspecto das práticas sociais no espaço vivido não está contemplado na organização do espaço concebido. As dissidências resistem constantemente no espaço que busca hegemonizá-las, da mesma forma que não lhe dá os mecanismos necessários para tal, ou mesmo para garanti-las acesso à cidade.

Tanto em relação a distribuição esparsa das linhas de ônibus pelo bairro quanto a sua concentração no espaço do terminal, a vida do trabalhador no espaço vivido é condicionada pelas materialidades e subjetividades. Cada morador, seja de forma individual ou coletiva, têm suas práticas sociais influenciadas por agentes que condicionam o espaço.

4.1. Dados administrativos

Na perspectiva de atingir os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) para Cidades e Comunidades Sustentáveis na Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU), a Gerência de Avaliação do Transporte da SPTrans desenvolveu o Indicador de Permeabilidade de Transporte Coletivo (IPTC), cujo qual espacializa a qualidade do transporte na cidade e sua distribuição no território. Essa representação é realizada a partir dos distritos como unidades administrativas, e utiliza de oito variáveis para sua composição:

- I. Percentual da população atendida pela rede diurna das linhas de ônibus;
- II. Percentual da população atendida pela rede noturna das linhas de ônibus;
- III. Frequência média de atendimento nos pontos de parada no sentido Bairro-Centro no Pico Manhã (6h-9h);
- IV. Intervalo médio das linhas no sentido Bairro-Centro no Pico Manhã;
- V. Ocupação média dos veículos no sentido Bairro-Centro no Pico Manhã;
- VI. Idade média da frota;
- VII. Acessibilidade às oportunidades de emprego;
- VIII. Declividade da rede viária.

Em seguida, vamos analisar a distribuição espacial de algumas destas variáveis, considerando o objetivo do presente trabalho em estudar o cotidiano e a mobilidade ao trabalho pela classe trabalhadora do Morro Doce.

Todavia, devemos relembrar que os dados compilados dizem respeito ao Distrito Anhanguera como um todo. Sendo assim, não somente a população, as frotas e os trajetos referentes aos micro-ônibus do Terminal Jd. Britânia fazem parte, mas também esses mesmos elementos dos bairros vizinhos paralelos à Rodovia Anhanguera, como é o caso do Sol Nascente, a Vila Sulina, ea Chácara Maria Trindade; e aqueles que fazem parte da estrutura e das proximidades dos ônibus do Grupo Estrutural (8622-10, 8050-10, 8050-21 e 8050-31).

A título de comparação, podemos observar na Tabela 3 a proporção da quantidade de passageiros transportados, tanto nas linhas do Grupo de Distribuição Local que fazem parte do Terminal Jardim Britânia, quanto as do Grupo Estrutural que circulam pelo bairro mais ativamente em suas centralidades. Os dados brutos foram obtidos na página de Acesso à Informação na Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT), e somados os passageiros pagantes nos dias nos quais foram realizados trabalhos de campo, obtendo o percentual a mais de uma em relação a outra.

Tabela 3. Soma de passageiros no Grupo de Distribuição Local e no Grupo Estrutural nos dias em que houve trabalho de campo

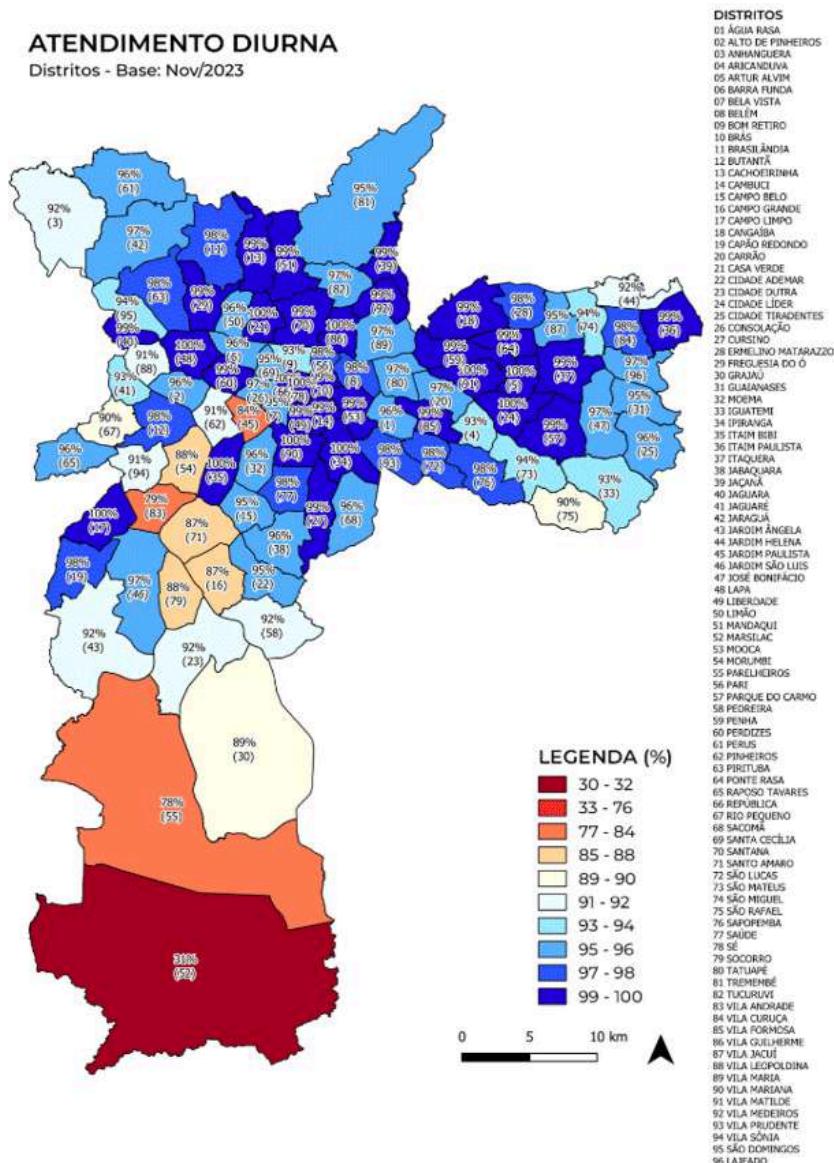
Distribuição dos passageiros de acordo com o tipo de Linha de ônibus			
Data	Linhos Estruturais (soma)	Linhos de Distribuição (soma)	Percentual de diferença
23/04/2024	27382	33070	20,8%
03/10/2024	26826	33594	25,2%
05/10/2024	14430	23523	63,0%
14/10/2024	25172	31531	25,3%
16/10/2024	27867	34777	24,8%

Fonte: Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito, 2024.

4.1.1. Atendimento da Rede Diurna

O Indicador de Atendimento da Rede Diurna diz respeito à disponibilidade de ao menos um ponto de parada em um raio de até 300m. O percentual é calculado a partir de uma média ponderada se utilizando do valor total da população do município.

Mapa 8. Atendimento da Rede Diurna na cidade de São Paulo.



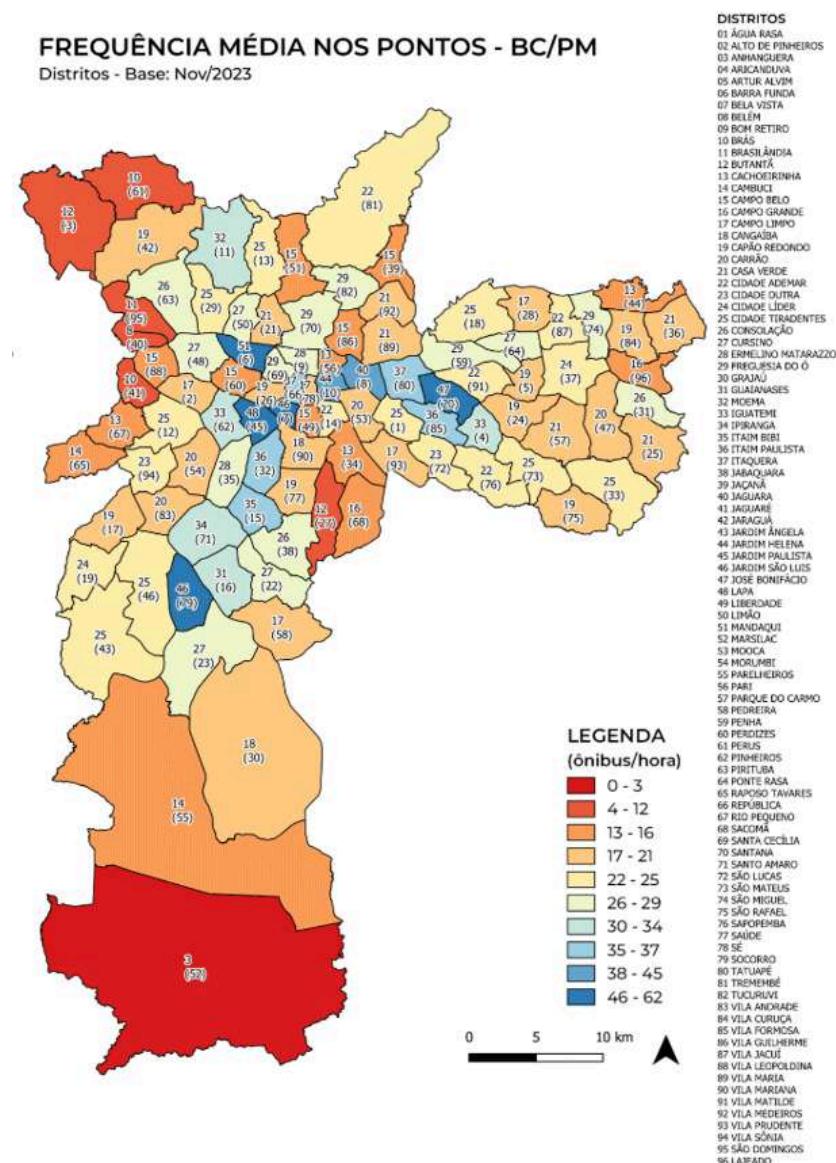
Fonte: Retirado do Relatório Integrado da Administração, 2023. SPTRANS

Como é possível observar, o Distrito Anhanguera, com 92%, supera distritos do Extremo Sul com características rurais em relação a rede de atendimento diurna, como Parelheiros, por exemplo, com 78% e Grajaú com 89%. Contudo, tem percentual um pouco abaixo ao de boa parte das extremidades da cidade. Portanto, mesmo com a existência de 7 linhas de ônibus regionais e locais, ainda há o distanciamento de uma pequena parcela da população para a rede municipal de transporte.

4.1.2. Frequência média nos pontos BC/PM

O indicador de Frequência média de ônibus nos pontos BC/PM representa a quantidade de vezes que veículos de transporte coletivo passam pelos pontos de ônibus por hora. “BC” se trata do sentido da avaliação, que é do bairro para o Centro, enquanto “PM” se trata do Pico da Manhã, que ocorre entre 4h e 8h59m. Esse critério não faz juízo de valor quanto a quantidade de linhas que atendem o ponto.

Mapa 9. Frequência média nos pontos BC/PM.



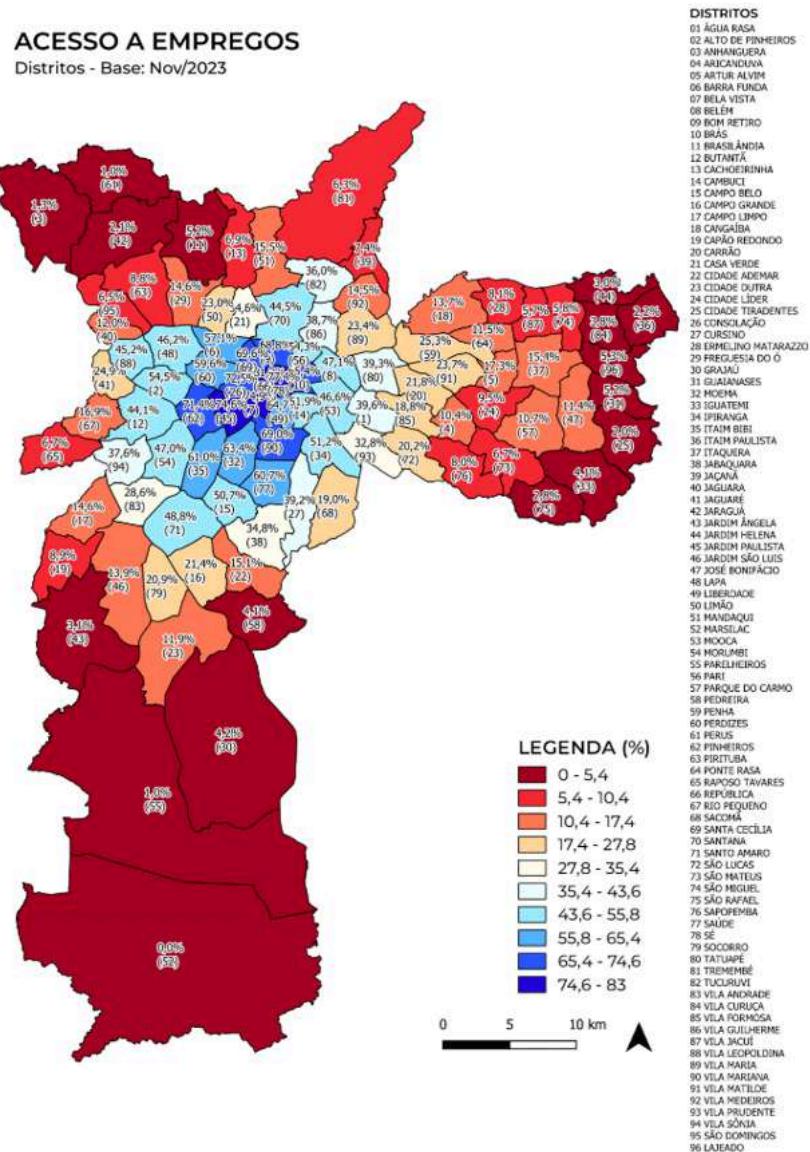
Fonte: Retirado do Relatório Integrado da Administração, 2023. SPTRANS

Ao analisar esse mapa, podemos inferir que a frequência média nos pontos sentido Bairro-Centro no Pico da Manhã nos distritos administrados pela Subprefeitura de Perus possuem uma baixa quantidade de veículos por hora. Uma vez que, tratando do Distrito Anhanguera, é majoritariamente servido por micro-ônibus do Grupo Local de Distribuição os quais se distribuem pelo território e se aglutinam no Terminal Jardim Britânia, é plausível, que existam pontos nos quais há a disponibilidade de somente uma ou até duas linhas de ônibus. Dentro de uma lógica de circulação no espaço que prioriza às centralidades frente às periferias, seja no intra-urbano ou no nível regional, a diferença na alocação de recursos por parte do Estado como Poder Administrativo exerce na população dessas extremidades um sentimento de descaso, mesmo ao tratar de outros núcleos periféricos, como os da Zona Leste e os da Zona Norte, por exemplo.

4.1.3 Acesso ao emprego

O Indicador de Acessibilidade a Empregos é realizado a partir da base de dados de empregos formados compilada pelo Ministério do Trabalho em 2019. O mapa espacializa o percentual de empregos acessíveis nos distritos em até 60min.

Mapa 10. Acessibilidade a empregos na capital de São Paulo.



Fonte: Retirado do Relatório Integrado da Administração, 2023. SPTRANS

Em relação ao mapa acima, podemos perceber com clareza como a distribuição do acesso ao emprego está concentrada na região central da cidade, enquanto as áreas periféricas sofrem mais com essa inacessibilidade. As horas gastas a mais com transporte público elucidam a dificuldade e o tempo da população periférica exercido em benefício ao trabalho. Em contrapartida, aqueles com moradia e emprego nas centralidades da cidade, usam menos tempo para deslocamento, podendo se dedicar mais às atividades corriqueiras da vida humana além do trabalho.

Ao dimensionar nosso olhar para o distrito Anhanguera, temos um percentual pífio de 1,3%. O percentual se aproxima do existente no distrito de Perus (1%), evidenciando a semelhança quanto a precariedade na disponibilização de empregos formais em ambos os distritos. Este cenário pode ser justificado, dentre outros fatores, ao já supracitado fechamento da Fábrica de Cimentos Portland, em Perus, no final da década de 80, alterando completamente as dinâmicas de reprodução do espaço urbano no bairro, com a vertiginosa diminuição dos empregos formais do setor industrial e o aumento da população migrante sem escolarização. Segundo dados quantificados pela Secretaria Municipal de Urbanização e Licenciamento (SMUL) em 2019, Perus detinha cerca de 5500 empregos formais distribuídos nos setores industrial, de serviços, comércio e construção civil; já Anhanguera, possui quase 8 mil empregos formais distribuídos nos mesmos setores.

Já os bairros da Lapa e o da Vila Leopoldina, por sua vez, possuem 46,2% de acessibilidade ao emprego formal. Ambos os distritos têm relação sob suas circulações ao trabalho através, dentre outros meios, da Rodovia Anhanguera (SP-330), tendo a população do Morro Doce como fonte mobilizadora de trabalhadores, principalmente a Lapa.

Dessa forma, o Mapa de Acessibilidade a Empregos no município de São Paulo espacializa a relação entre trabalho e transporte no âmbito da cotidianidade. Os agentes reprodutores do espaço concebido planejam a metrópole de forma a beneficiar os espaços de centralidade. Ao vivido resta, portanto, a luta diária para atingir esses espaços. A disposição dos serviços e dos postos de trabalho, portanto, elucidam a dinâmica da classe trabalhadora, de segregação socioespacial pelo território paulistano.

A partir de uma análise em conjunto dos mapas de Atendimento da rede diurna, Frequência média nos pontos, e Acesso a empregos, temos a expressão dos fragmentos que, justapostos, compõem o espaço metropolitano. Os corpos são adestrados a se portar segundo normas sociais em uma sociedade de mercado para produzir valor de troca. Não só isso, claro, afinal a necessidade do dinheiro como moeda de troca para a sobrevivência impera em todos os corpos em uma sociedade, mais veementemente naqueles que habitam o espaço vivido.

As classes, grupos sociais, povos, grupos sociais, cada qual comprehende ritmos distintos que não podem ser analisados isoladamente. A disposição dos serviços pelo Estado e

pelo mercado a partir do planejamento territorial, contribui para refletir sobre como esses ritmos são produzidos e se reproduzem no espaço e pelo espaço.

5. METODOLOGIA

Como já elucidado em momentos anteriores neste trabalho, a metodologia para refletir sobre os ritmos dos moradores do Morro Doce no espaço vivido foi realizada a partir da mobilidade ao trabalho. Para atingir esse objetivo, foi preciso traçar uma área de pesquisa que correspondesse ao trabalhador. Neste sentido, a vivência do pesquisador e o referencial bibliográfico se entrelaçaram para chegar a um questionamento-chave: “pressupondo deslocamento ao trabalho, onde pode-se encontrar os trabalhadores do bairro conjuntamente?”, era a pergunta que me fazia. A resposta estava no transporte público.

O Morro Doce, como um bairro seletivamente carente de serviços públicos que atinjam toda sua população, mesmo que em fase de melhorias, ainda possui transporte público que chega definitivamente a uma parcela da população. Os núcleos mais抗igos são mais privilegiados que os demais, comportando infraestrutura pública e de atendimento às demandas de transporte boas o suficiente para que haja circulação dos ônibus com alta capacidade de passageiros.

Tendo ciência desse contexto, o Terminal Jardim Britânia foi escolhido como área de pesquisa, uma vez que aglutina a população morrodochense, usualmente mais periférica, que se desloca ao trabalho a partir deste ponto de dispersão. A estratégia de exploração deste objeto no campo do real se deu através de uma ferramenta fundamental nas pesquisas geográficas: o trabalho de campo.

O trabalho de campo, no âmbito da geografia urbana, busca alinhar os conhecimentos teóricos sobre o espaço, urbanização e outros conceitos geográficos, à prática. O processo, contudo, não se apega ao empirismo. Segundo Lacoste (1985, p.20),

"O trabalho de campo, para não ser somente um empirismo, deve articular-se à formação teórica que é, ela também, indispensável. Saber pensar o espaço não é colocar somente os problemas no quadro local: é também articulá-los, eficazmente, aos fenômenos que se desenvolvem sobre extensões muito mais amplas." (Lacoste, 1985, p. 20)

A princípio, a deriva foi a técnica de observação utilizada. Essa prática foi desenvolvida por um grupo parisiense chamado “Situacionistas”. Era um grupo de artistas que

fazia uso do meio urbano, inserindo o corpo como mediador e reconhecedor dos fenômenos urbanos, se permitindo serem levados pelas situações à novas práticas sociais no espaço. A deriva está atrelada à psicogeografia, que busca refletir sobre a influência do meio urbano no comportamento afetivo humano para gerar alterações no espaço urbano. No campo da geografia urbana, portanto, busca a observação crítica do uso do tempo, espaço e corpos na cidade, sob a ótica da lógica de reprodução capitalista pelo espaço. (Debord 1955)

Contudo, no contexto do objetivo deste trabalho, a deriva teve de ser aplicada no Terminal e no seu entorno. Para tal, foi realizada previamente uma revisão bibliográfica, com leitura de mapas e ortofotos, em via de enriquecer o conhecimento sobre a área de pesquisa e os corpos que dali se perfazem. A plataforma de dados georreferenciados da Prefeitura de São Paulo, o Geosampa, e o serviço de pesquisa e visualização de mapas via satélite, Google Maps, foram utilizados para encorpar a pesquisa de campo.

No trecho a seguir, Da Silva (2004, p. 143-144), utilizando de um relatório psicogeográfico produzido por Abdelhafid Khatib em 1958, explica a importância dessa preparação anterior à pesquisa à deriva. De acordo com a autora,

[...] A deriva é um modo de comportamento experimental numa sociedade urbana. Além de modo de ação, é um meio de conhecimento, (...). Os outros meios, como a leitura de mapas, o estudo de estatísticas, de gráficos ou de resultados de pesquisas sociológicas, são teóricos e não possuem este lado ativo e direto que pertence à deriva experimental. No entanto é graças a eles que podemos ter uma primeira representação do meio a estudar. E o resultado deste estudo pode, em retorno, modificar essas representações cartográficas e intelectuais no sentido de uma maior complexidade, de um enriquecimento".

Para o propósito dessa pesquisa, a utilização da técnica de deriva experimental não seria suficiente para contemplar uma análise rítmica do espaço vivido. Dessa forma, voltamos a elucidar a importância do estudo ritmanalítico de Henri Lefebvre. Assim como a tríade espacial do vivido-concebido-percebido do filósofo, a ritmanálise se apresenta como uma forma de teorizar sobre o espaço. Neste caso, essa abordagem metodológica se assenta na análise do cotidiano, representativo do espaço vivido. Cotidiano e ritmo se imbricam como um só, compreendendo não só a constância, mas principalmente os respiros, as pausas.

O autor distingue diferentes tipos de ritmos, como os ritmos cíclicos, que estão associados a fenômenos naturais e repetitivos, como o dia e a noite ou as estações do ano, e os ritmos lineares, que são mais característicos das atividades humanas, como o trabalho, o

transporte e as rotinas diárias, representando sequências idênticas com intervalos de tempo entre si. Ele argumenta que a compreensão da corporalidade e ritmos atrelados à ela, é crucial para uma análise aprofundada da vida urbana e da produção do espaço (Lefebvre, 2021)

A ritmanálise, portanto, não se limita a uma observação superficial dos eventos, mas envolve uma imersão na temporalidade e na cadência das atividades e interações humanas. Isso inclui prestar atenção às repetições, variações, rupturas e sincronias que ocorrem no espaço urbano. Lefebvre sugere que os ritmos podem revelar muito sobre as dinâmicas de poder, as relações sociais e as estruturas econômicas que moldam a vida urbana.

Sendo assim, a abordagem na pesquisa de campo foi realizada a partir da deriva experimental, porém se apropriando do método de análise dos ritmos de Lefebvre, de modo a identificar a alienação aos tempos e o espaço, o adestramento, as repetições, os fôlegos e o comportamento dos corpos no Terminal Jardim Britânia perante essas condições.

Os horários de campo foram estipulados a partir de recortes das faixas horárias de picos do transporte público do Anexo 3.1. - Especificação do sistema de transporte integrado da SPTrans, localizado no Projeto Operacional e Infraestrutura da Rede 2014 da Prefeitura de São Paulo, correlacionando com o período, como pode ser visualizado abaixo:

- Faixas das 4h00m às 8h59m: **pico da manhã**;
- Faixas das 9h00m às 15h59m: **período entre-picos**;
- Faixas das 16h00m às 18h59m: **pico da tarde**;
- Faixas das 19h00 às 23h59m: **período pós-pico**.

Dessa forma, os trabalhos de campo foram realizados em outubro de 2024, com exceção da primeira data. Abaixo, segue a tabela de relação entre as datas e as faixas horárias:

Tabela 4. Relação das datas, locais e horários dos trabalhos de campo

Relação de datas e horários dos campos				
Data	Dia da semana	Horário	Período	Local
23/04/2024	Terça-feira	06h às 08h	pico da manhã	Terminal Jd. Britânia
03/10/2024	Quinta-feira	12h às 14h	entre-picôs	
05/10/2024	Sábado	06h às 08h	pico da manhã	
14/10/2024	Segunda-feira	17h às 19h	pico da tarde	
16/10/2024	Quarta-feira	23h às 01h	pós-pico	
17/10/2024	Quinta-feira	13h às 15h	entre-picôs	Morro Doce
18/10/2024	Sexta-feira	10h às 12h	entre-picôs	

O Terminal Jardim Britânia, como área de pesquisa, logicamente foi o ponto mais explorado. Com exceção de uma data, todos os campos foram realizados em dias úteis, período no qual a sociedade do trabalho se faz mais intensa. Cada um dos períodos foi trabalhado de maneira única, deixando-se levar pelas indagações e curiosidades que surgiam sobre o espaço e os corpos durante o processo. O campo pelo Morro Doce, por sua vez, foi realizado a partir dos pontos finais das linhas de micro-ônibus que circulam pelo bairro (vide Mapa 7), utilizando-se da mesma técnica. A observação, os apontamentos, as sínteses, os desenhos, as dúvidas, as inferências; todas foram devidamente anotadas no caderno de campo, item fundamental para qualquer geógrafo pesquisador.

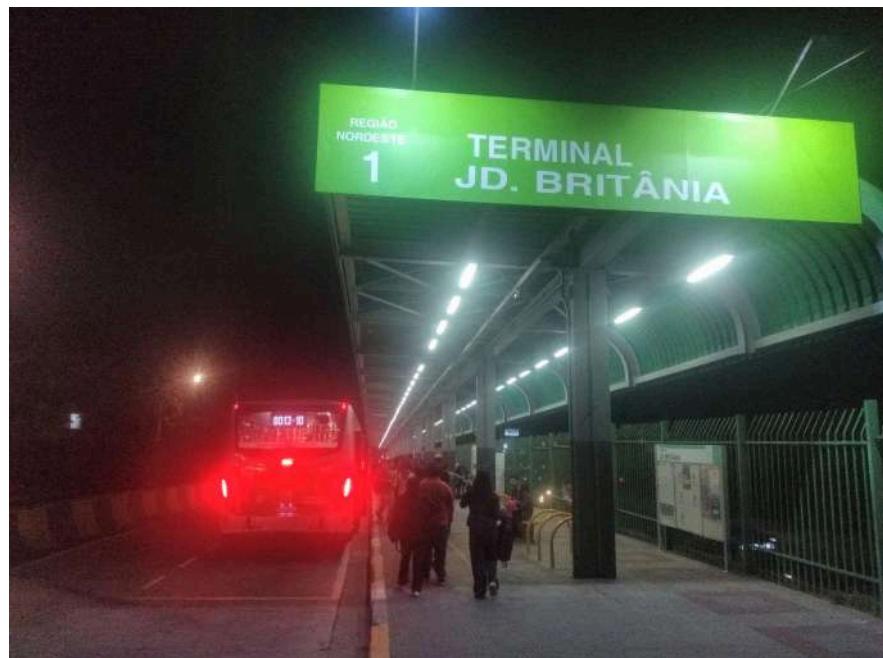
Os resultados e a discussão sobre eles serão apresentados no próximo capítulo.

6. RESULTADOS E DISCUSSÃO

6.1. Ritmanálise no Terminal Jd. Britânia

6.1.1. Pico da manhã

Imagen 17. Terminal Jd. Britânia pela manhã.



Fonte: Lima, 2024

O Terminal Jardim Britânia, durante o ritmo cílico da manhã, no categorizado *pico da manhã*, revela uma diversidade de ritmos e interações que se entrelaçam para compor o fluxo urbano da periferia de São Paulo. Na perspectiva da ritmanálise de Lefebvre, podemos observar como esses ritmos refletem a complexidade da vida urbana, marcada tanto pela repetição quanto pela variação, pela cadência imposta pelas exigências da lógica de reprodução capitalista e pelos padrões de comportamento dos corpos.

No momento inicial, o terminal opera em um ritmo intermitente, alternando entre momentos de alta intensidade (tempos fortes) e de menor movimento (tempos fracos). Quando o trânsito se intensifica, o número de micro-ônibus disponíveis diminui, atrasando os deslocamentos e destacando a dependência dos moradores da periferia de um acesso regular e eficiente à cidade.

Essa rotina mecânica e dinâmica é representada pela chegada contínua de linhas de ônibus e pelo trânsito intenso na Rodovia Anhanguera, sincronizado com o início do expediente de muitos trabalhadores nas centralidades. Lefebvre nos ensina a notar a repetição desses ritmos diários e a ver como eles organizam o espaço urbano de modo quase mecânico, funcionando como um "relógio social" que regula as vidas de quem depende do transporte público. Esses ritmos são, em parte, impostos pelas demandas econômicas e estruturais de reprodução do capital pelo e no espaço, forçando o trabalhador a se mover em horários específicos e em trajetos repetitivos, revelando as relações de dominação entre Centro e periferia, entre a cidade que emprega e a cidade que transporta.

Neste contexto, tanto o circuito superior quanto o inferior mobilizam a classe trabalhadora. O Mercadão da Lapa, localizado no bairro de mesmo nome, por exemplo, é um importante agente de centralização do circuito inferior para os trabalhadores e moradores do Morro Doce, além dos camelôs, comércios, restaurantes e lojas da mesma região. O circuito superior se faz presente através das hierarquias verticais, realçada na imagem dos supermercados, dos shopping centers, dos grandes conglomerados empresariais, dos centros logísticos de armazenagem, que existem tanto nos distritos próximos acessíveis somente pela Rodovia Anhanguera, quanto em outros mais distantes que tornam necessário o uso de outros modais de transporte, como o trem e o metrô. A figura dos trabalhadores e trabalhadoras diaristas em condomínios residenciais e apartamentos luxuosos, bem como dos terceirizados em serviços de limpeza, cozinha e afins também são representativos da massa trabalhadora do bairro.

Entre estes trabalhadores braçais encontramos, usualmente, pessoas pobres e pretas, reflexo de uma sociedade originada nas atrocidades do colonialismo expansionista e genocida europeu sobre os povos originários e africanos. Além disso, é comum encontrar mulheres idosas em profissões como diaristas, cuidadoras, muitas vezes cumprindo duplas funções.

Voltando para o terminal, este serve, portanto, de ponto de encontro para trabalhadores e estudantes do ensino médio, oriundos de núcleos distantes do Morro Doce e a caminho de outras centralidades na cidade. Muitos desses adolescentes viajam em pequenos grupos, mas a maioria mantém o silêncio, criando uma atmosfera que mistura coletividade e individualidade. Embora estejam juntos, eles parecem imersos em seus próprios mundos, o que pode simbolizar a adaptação e a aceitação do ritmo imposto pela rotina escolar e pelo deslocamento

cotidiano. Esse comportamento sugere uma relação contraditória com o espaço: enquanto esperam o micro-ônibus, compartilham um destino comum, mas cada um preserva uma certa introspecção, indicando como o espaço de deslocamento gera tanto comunhão quanto isolamento.

Podemos observar ainda que, a partir das 7h, há uma redução considerável na presença de estudantes no terminal, em função dos horários de entrada nas escolas, que geralmente se iniciam entre 7h e 7h30. Esse ajuste no fluxo de pessoas evidencia o ritmo escolar como um tempo forte e regular que organiza o espaço e que se junta temporariamente aos ritmos de trabalho, causando variações no terminal e reconfigurando o perfil dos usuários ao longo da manhã.

Outro aspecto digno de análise são as configurações espaciais dos objetos internos do terminal, onde os pontos finais das linhas são distribuídos de maneira equidistante. Essa organização espacial e o distanciamento semelhante entre os pontos geram um espaço onde, mesmo em uma área confinada, os ritmos de circulação se diferenciam de acordo com o destino. Essa uniformidade dos pontos finais organiza o fluxo das linhas, mas não gera uma homogeneidade de tempos, já que os micro-ônibus, como a linha 8013-10 (Lapa), seguem intervalos de partida que variam de 6 a 8 minutos no tempo regulado - governado por leis racionais (Lefebvre, 2021), podendo intercalar com outros tempos mais duradouros.

Esse ajuste sutil revela uma “pluralidade dos ritmos”: apesar da periodicidade próxima, o terminal não reproduz o idêntico, mas sim variações que se aproximam do similar, criando uma cadência diferenciada que reflete as necessidades e adaptações do sistema de transporte e dos corpos a ele atrelados.

Essa pluralidade pode ser evidenciada ainda no deslocamento pelo território do Terminal. Os micro-ônibus advindos de núcleos mais distantes, como 1012-10 (Jd. Monte Belo), 8013-41 (Jd. Paineiras) e 8013-21 (Jd. Rosinha) transportam os trabalhadores dessas localidades rumo à centralidade aglutinadora, representada pelo Terminal Britânia. Contudo, há diferenças tanto na cadência entre os tempos quanto na quantidade de pessoas que chegam: enquanto o segundo imprime variações maiores e menor número de pessoas (se comparado ao próximo), o primeiro apresenta tempos fortes, com menor cadência entre os tempos que compõe esse ritmo, e maiores quantidades de corpos.

Implico aqui uma territorialidade, tendo em vista que o micro-ônibus impõe uma certa dominação aos corpos periféricos. Sem eles, o acesso à cidade por aqueles que frequentemente utilizam o Terminal é praticamente impossibilitado. A mobilidade, assim, possui, mesmo nessa escala, o sentido político de tensão das relações desiguais de uso e apropriação do espaço.

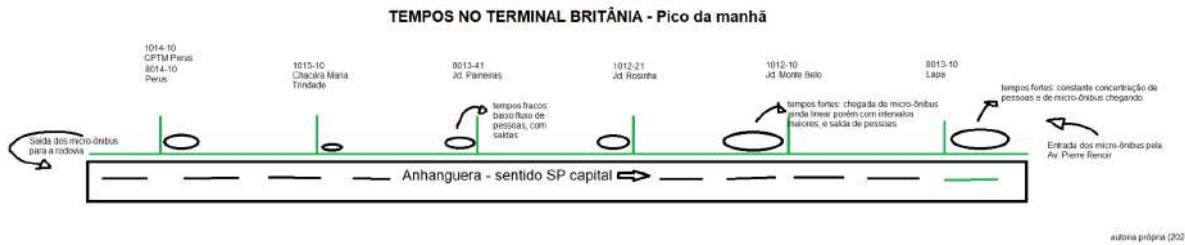
Observou-se também a relação dos usuários com eventos inesperados, como o trânsito de ambulâncias pela rodovia. Durante o trabalho de campo, duas ambulâncias passaram pela via, mas apenas uma pessoa se moveu para observar. Esse comportamento sugere uma indiferença ao evento, uma "atitude blasé", talvez reflexo da frequência de ruídos e interrupções no ambiente urbano que, com o tempo, deixam de ser percebidas como urgências. Essa falta de reação indica uma adaptação dos corpos ao ritmo da cidade, ao ponto em que ruídos e movimentos externos, exceto quando muito próximos ou impactantes, não interrompem o fluxo interno de quem espera no terminal.

Por fim, podemos sintetizar o pico-da-manhã como um complexo polirítmico, resultante de ritmos diversos advindos de tempos lineares, nos quais os corpos hegemonizados caracterizados pelos frequentadores do Terminal, atendem às dinâmicas de reprodução do capital por outros agentes.

Os horários dos micro-ônibus, sua intensidade e da rodovia Anhanguera, por sua vez, ainda que com tempos esparsos ora menores, ora maiores, são agentes da eurritmia no Terminal Britânia. Esses ritmos produzem relações de poder, dominação para com os outros ritmos da diferença. Eles ordenam e garantem a obediência dos corpos adestrados.

Os ritmos do terminal se configuram como uma resposta a essas dinâmicas, e as pausas e intermitências, são pequenas resistências ao tempo imposto pelo centro. Lefebvre argumenta que o ritmo, além de estruturar o espaço, revela também a experiência corporal, e no Terminal Britânia isso é visível: os corpos aguardam, descansam momentaneamente, ocupam os intervalos, numa tentativa de apropriação do tempo e do espaço que, na prática, não lhes pertence.

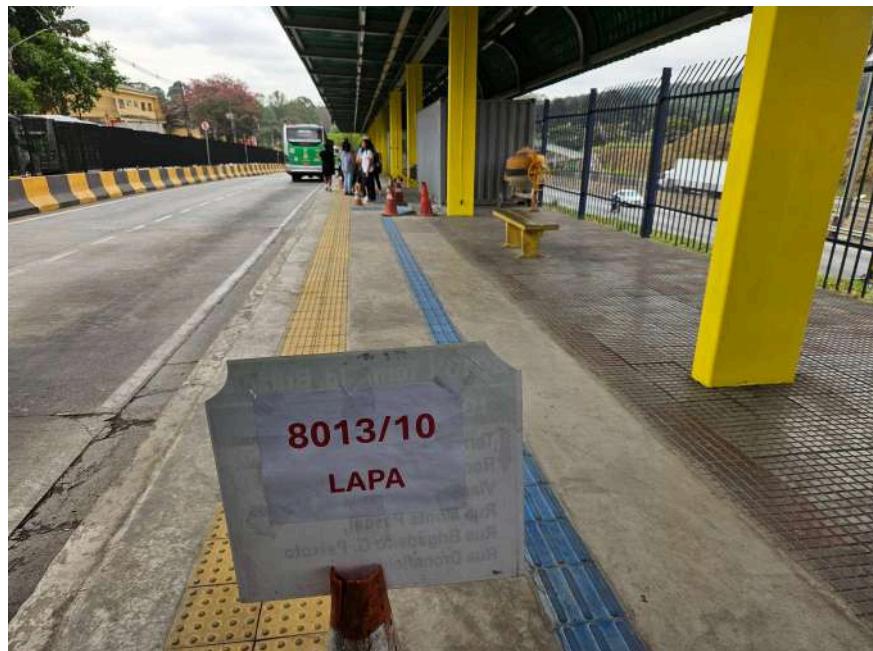
Imagen 18. Mapa-síntese de ritmos no pico da manhã no Terminal Jd. Britânia, 2024.



Fonte: Original da pesquisa

6.1.2. Período entre-picos

Imagen 19. O Terminal Britânia, menos movimentado e com ênfase na placa improvisada do ponto final do 8013-10 (Lapa).



Fonte: Lima, 2024

Durante o ritmo cíclico da tarde, caracterizado pela periodização denominada “entre-picos”, temos uma pluralidade nas dinâmicas espaciais pelo e no Terminal Britânia. A diferença para os ritmos apresentados no pico da manhã, encontra-se no fato de que há uma menor concentração nos fluxos determinados por um ou outro micro-ônibus. A distribuição dos passageiros é, portanto, muito mais próxima da uniformidade.

Neste período, a linha 8013-10 (Lapa), na qual o contingente estava concentrado na ida até a Lapa, agora faz o movimento de retorno da população ao bairro. Há uma diversidade no perfil observado dos passageiros que retornam da Lapa, caracterizando que não há somente

trabalhadores, mas por vezes também pessoas saíram às compras, compromissos, lazer ou outras atividades que não trabalho.

Durante o início do campo, a linha 1012-10 (Jardim Monte Belo) foi ocupada majoritariamente por estudantes do ensino fundamental, com destino a escolas localizadas nos núcleos periféricos do bairro, ou até mesmo retornando do período diurno nas escolas localizadas nos núcleos mais antigos. Diferente da linha 8013-10 (Lapa), a 1012-10 (Jardim Monte Belo) reflete uma prática de deslocamento mais amena, onde os corpos transitam com menos pressa. Neste contexto, pessoas com pressa caracterizam uma pausa entre ritmos lentos que não se materializa como homogênea a todos os que usam este espaço.

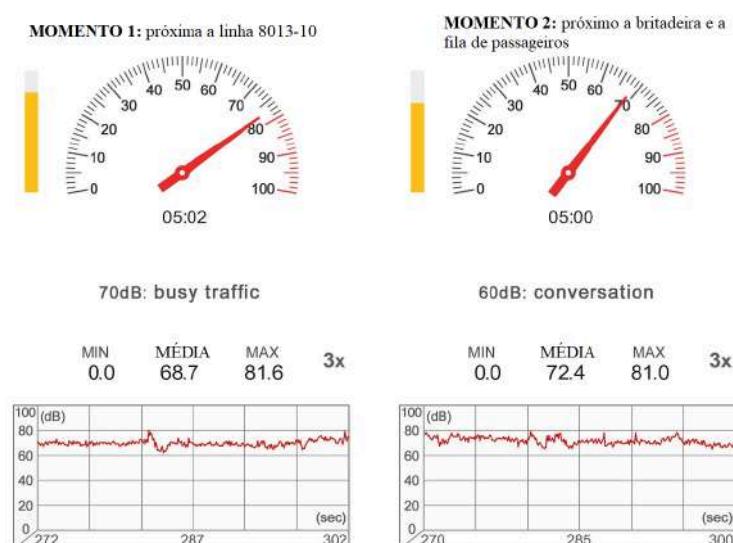
Há um contraste entre as linhas com maior frequência e as que geram maior espera. Nos pontos finais das linhas 1014-10 (CPTM Perus) e 8014-10 (Perus), onde a quantidade de micro-ônibus é menor, observa-se um aumento significativo de filas, com um tempo de espera consideravelmente maior para os usuários que desejam acessar a cidade. Quando o micro-ônibus chega, só fica ali parado até os passageiros da fila subirem, e depois sai. São, portanto, repetições com pausas mais lentas, que conferem àquele fragmento do território do Terminal, um ritmo único.

Os ciclos de movimentação no terminal, de maneira geral, se entrelaçam com a chegada dos micro-ônibus, criando intermitências que alteram os fluxos e produzem tempos de espera ou períodos de intensa circulação. Esses movimentos variam de acordo com a linha e a faixa horária. Por exemplo, o fluxo próximo das 14h é sensivelmente mais lento em comparação ao período das 12h, revelando a influência dos horários escolares e das práticas cotidianas que pontuam o espaço. Esses tempos lineares se refletem na rotina dos usuários, ajustando o ritmo do terminal às demandas das linhas e às práticas dos usuários.

A análise também revela como o espaço do terminal é moldado pelas demandas de produção e manutenção urbanas, refletindo a própria materialidade e sensibilidade dos usuários. Durante o campo, estava sendo realizada uma requalificação das calçadas do terminal. O uso de uma britadeira para remoção de pavimento gerou forte poluição sonora, somando-se ao ruído constante dos ônibus, das conversas e do tráfego na Rodovia Anhanguera.

Para verificar a diferença na poluição sonora em dois momentos, utilizei o aplicativo de celular chamado “Decibelímetro (Sound Meter)”, desenvolvido pela empresa *rootApps*. O primeiro, foi próximo ao ponto final da linha 8013-10 (Lapa), no qual o micro-ônibus estava ligado, e em um período no qual ainda não haviam recomeçado a requalificação do calçada no local; e o segundo, foi há aproximadamente 5 metros dos trabalhadores que quebravam o chão, próximo a fila das linhas 1014-10 e 8014-40. Em ambos, foram medidos 5 minutos. Abaixo segue o resultado da aferição:

Imagem 20. Registro da média e máxima de decibéis registrados em dois momentos: próximo a linha 8013-10 (Momento 1) e próximo a britadeira e fila de passageiros (Momento 2).



Fonte: Lima, através do aplicativo “Decibelímetro (Sound Meter)”, 2024

Como podemos ver, a diferença da média entre o primeiro momento (68.7 dB) e o segundo (72.4 dB) é de menos de 4 decibéis. Já a máxima é muito próxima, 81.6 e 81 dB, respectivamente. Segundo Rejani (2015) em texto publicado na Associação Brasileira para a Qualidade Acústica, a exposição a níveis de ruído superiores a 65 dB e 70 dB pode desencadear respostas fisiológicas significativas, afetando a saúde de maneira preocupante.

Acima de 65 dB, como em bares lotados e agências bancárias, o organismo reage liberando cortisol, um hormônio do estresse. Esse aumento de cortisol enfraquece o sistema imunológico, tornando o corpo mais vulnerável a infecções e doenças. Em níveis superiores a 70 dB, encontrados em praças de alimentação de shoppings ou em ruas com tráfego intenso, os efeitos são ainda mais preocupantes. Esse nível de ruído não só aumenta o estresse, prejudicando a saúde mental, como também eleva o risco de problemas cardíacos e vasculares,

como infartos, e enfraquece ainda mais o sistema imunológico, aumentando a suscetibilidade a infecções.

Imagen 21. Trabalhadores requalificando a calçada do Terminal Jd. Britânia, outubro de 2024.



Fonte: Lima, 2024

Sendo assim, no terminal há uma equiparação entre os ruídos gerados por um objeto arrítmico de quebra da normalidade rítmica do espaço, o qual seria a britadeira, e do espaço em si, influenciado pela rodovia, os carros ao redor, as conversas, enfim, as dinâmicas do espaço vivido e concebido.

Interessante observar ainda, que o barulho teve diferentes efeitos nos corpos presentes: enquanto adultos demonstraram relativa indiferença, as crianças pareciam visivelmente incomodadas, sugerindo uma sensibilidade diferenciada à sobrecarga sensorial do ambiente. Como já dito, no âmbito do espaço vivido atrelado à mobilidade do trabalho, há o adestramento à naturalidade de objetos e técnicas, e consequentemente suas variações sonoras. Portanto, mesmo que represente uma arritmia, um objeto aparentemente diferente ao uso do espaço, como o ruído da britadeira, não constrange os corpos adultos uma vez que já

estão inseridos neste contexto. As crianças, por sua vez, ainda alheias às práticas do trabalho e sua reprodução pelo e no espaço, estão mais suscetíveis à essa arritmia, tornando-se elas mesmas uma arritmia ao desacordar com os ritmos inseridos neste espaço.

Na fotografia abaixo, podemos observar claramente essa situação, na qual duas pessoas adultas continuam conversando normalmente no celular, enquanto a criança se apresenta incomodada com o barulho.

Imagen 22. Trabalhadores requalificando a calçada do Terminal Jd. Britânia (à direita), adultos conversando no celular enquanto a criança está incomodada com o barulho (à esquerda), outubro de 2024.



Fonte: Lima, 2024

O terminal também reflete o adestramento dos corpos às condições impostas pelo capitalismo urbano. A espera resignada nas filas e a aceitação do desconforto imposto pelo ambiente ruidoso e movimentado indicam um processo de adaptação e docilização dos corpos às dinâmicas do capital no e pelo espaço.

*Ritmanalisa*r permite compreender esses movimentos e pausas não apenas como interações espaciais, mas como processos de internalização das regras e ritmos da reprodução do capital que dominam o cotidiano. O comportamento dos agentes hegemonizados,

principalmente durante a chegada e partida dos ônibus, ilustra como os corpos são moldados para cumprir com a funcionalidade imposta pelo sistema, com uma naturalização dos tempos de espera e deslocamento.

6.1.3. Pico da tarde

Imagen 23. Destaque para a fila da linha 1012-10 (Jd. Monte Belo) no Terminal Britânia.



Fonte: Lima, 2024

A partir dessa periodização, aspectos *ritmanalizados* que se reproduzem nos períodos não serão minuciosamente explicitados. Visto que ritmos no cotidiano compreendem o imbricamento e contraditoriedade entre ritmos cílicos, naturais a humanidade e ao mundo, e ritmos lineares, a repetição de tempos fortes e fracos no e pelo espaço; a eurritmia projetada pelo transporte público como mobilizador da dominância do Estado e do mercado para com a classe trabalhadora; o adestramento dos corpos às dinâmicas ditadas por este ritmo de ordenamento; os gestos e a corporalidade indiferente e apática às repetições diárias realizadas pelos trabalhadores; e outros elementos, permeiam pelos ritmos cílicos durante o dia de maneira harmoniosa.

Neste momento, vamos nos ater à temporalidade presente no Terminal Britânia no ritmo cílico categorizado como “pico da tarde”. Os fluxos no aspecto da metrópole, na mesma medida em que convergem às centralidades a partir dos bairros-dormitório, agora revertem esse processo. E no fragmento de metrópole do Morro Doce, não é diferente.

A repetição da conjunção entre celeridade pelos agentes eurrítmicos e a lotação dos meios de transporte, agora toma outra forma. A linha 8013-10 (Lapa), que antes convergia corpos, agora os distribui às linhas interligadas aos núcleos mais distantes. A linha 1012-10 (Jardim Monte Belo), ainda continua sendo a mais ocupada, com intervalos menores na circulação de micro-ônibus, enquanto as demais possuem ritmos diferentes. A repetição no acúmulo de passageiros, o respiro dos corpos e dos objetos que compõem o espaço, a tranquilidade ao se deslocar pelo território do terminal, todos esses elementos ganham uma nova materialidade, agora atrelada a outros agentes.

As linhas de ônibus 8014-10 (Perus) e 1014-10 (CPTM Perus) agora ganham outro sentido na dinâmica da mobilidade pela cidade. Da mesma forma que a linha 8013-10 fazia no pico da manhã, agora ganha a forma das linhas que atuam pelos núcleos mais distantes, adentrando ao bairro e distribuindo os trabalhadores de volta às suas casas. Dessa forma, essas linhas possuem essa particularidade única de concatenar os diferentes ritmos das outras linhas do bairro, dando complexidade à sua organização.

Algo interessante de se notar foi a permanência dos intervalos curtos na linha 8013-10 (Lapa), mesmo com uma quantidade ínfima de passageiros. Tendo em vista a dinâmica de circulação desses agentes pelo seu trajeto, a exigência imposta no espaço concebido e no espaço vivido, subordinada às relações dialéticas entre os lugares, é de que haja micro-ônibus constantemente saindo do seu terminal, na outra ponta da linha, localizado no bairro da Lapa.

Além disso, os motoristas dos micro-ônibus são trabalhadores representantes - mesmo que sem a intencionalidade - dos agentes eurrítmicos. Em diversos momentos, assim que movimentam o veículo, homogeneamente e repetitivamente deixam para trás os passageiros que venham correndo até eles. O respeito à ordem; a obediência àqueles agentes que ditam o ritmo no e pelo espaço; às deliberações; aos compromissos; - reorganizam a corporalidade destes trabalhadores, naturalizando a influência do espaço concebido no espaço vivido, palco da sociabilidade, do companheirismo.

A intensidade nos tempos da Rodovia Anhanguera, algo que não fora captado no entre-picos, volta a aparecer. Essa intensidade gera velocidade e, contraditoriamente, lentidão. Essa relação dialética afeta profundamente o terminal neste período. O primeiro elemento reproduz e é reproduzido pelos carros que transitam na rodovia durante esse momento, e

geram o segundo. Essa relação se repete constantemente pelos dias; já o segundo, produzido pelos carros, condiciona muitos dos trabalhadores ao primeiro elemento. Quando há trânsito na Anhanguera, existe uma tendência das pessoas a descer no ponto paralelo, porém no outro lado da rodovia. Os pedestres fazem a travessia pela passarela, e depois se veem em frente a uma intersecção entre quatro vias de circulação, totalmente frágeis aos perigos da circulação viária. Isso ocorre devido a demora para fazer o retorno e chegar no mesmo horizonte porém paralelo, causada pelo trânsito sentido interior da rodovia.

Imagen 24. Passarela próxima ao Terminal Britânia. Na esquerda, pessoas se deslocam da passarela para o terminal.



Fonte: Lima, 2024

Mais intensamente atrelados às dinâmicas da rodovia como agente de espraiamento do capital, às intempéries dos ritmos do ciclo noturno e dos objetos na circulação viária, as pessoas que perfazem esse percurso representam uma cadência única ao terminal. Na maior parte das vezes, os corpos que se deslocavam ofegantes e com celeridade pelo território, estavam vindo desse trecho citado, caminhando pela situação citada. O próprio gestual, as tomadas de decisão perante agentes impositivos da reprodução pela cidade - você prefere esperar mais de uma hora para chegar ao outro lado, ou caminhar a pé, com riscos, por 10min? - condicionam o passo, a corporalidade que constrói os ritmos destes indivíduos.

Imagen 25. Entroncamento de vias de circulação no qual pedestres correm riscos ao atravessar a caminho do Terminal Britânia.



Fonte: Lima, 2024

Sendo assim, o pico da tarde configura uma nova faceta aos ritmos do terminal, mas que representa o acúmulo dos ritmos dos outros períodos. Sem eles, essa periodização não se mantém. As repetições ocorrem, mas com profundas - e por vezes sutis - diferenças. Os tempos tomam outra forma e os fluxos da cidade se voltam aos bairros-dormitório. No terminal, há novamente o movimento de aglutinação dos corpos e dispersão pelas periferias do Morro Doce, confirmando a poliritmia que se adentra no território.

6.1.4. Período pós-pico

O “período pós-pico” é categorizado no ritmo cíclico da noite. Nesta periodização, o ritmo linear da reprodução social do trabalho ainda não ganha fôlego. A movimentação, os tempos e pausas vistos no pico da tarde se reverberam pelo espaço e o uso do tempo, porém agora com intervalos maiores. Nessa configuração, o terminal é pouco habitado, e as pequenas movimentações acontecem principalmente quando chegam passageiros dos ônibus das Linhas Estruturais nas proximidades.

Nos outros horários, esse deslocamento é feito em um tempo maior, uma vez que o ponto está localizado há 250 metros de distância da entrada do Terminal. A partir das 22h, devido a Lei nº 16.490/2016, que dispõe sobre a possibilidade de crianças, mulheres e idosos

descerem fora do ponto de ônibus entre 22h e 5h, no ritmo cílico noturno a entrada do Supermercado Kmais se tornou um ponto de ônibus. Assim, um trajeto de 250m, para os frequentadores do Terminal Jd. Britânia nesse intervalo de tempo, passou a ser de 100m, trazendo maior segurança para essas pessoas.

Imagen 26. Registro aéreo da parada de ônibus oficial mais próxima ao Terminal, a parada improvisada realizada no período noturno e as distâncias a serem percorridas até o terminal.



Fonte: Geosampa, 2024. Adaptado.

Devido a diminuição na frota em períodos considerados de menor intensidade de transporte - como é o caso das horas finais do pós-pico -, a tendência é observarmos intervalos maiores entre os micro-ônibus, filas maiores e veículos superlotados. Contudo, tendo em vista que o ritmo linear da reprodução social do trabalho na metrópole reduz sua frequência neste período, a suposição das filas grandes não se procede no Terminal Britânia. A superlotação dos micro-ônibus, por sua vez, ocorre. Na iminência de finalmente chegar ao local de descanso para que possa recarregar as energias e reiniciar o ciclo reprodutivo, os trabalhadores, no geral, abstêm do conforto de ir sentado ou em um ambiente menos ocupado.

Imagen 27. Registro da linha 1012-10 (Jd. Monte Belo) superlotada.



Fonte: Lima, 2024

Neste período nos dias úteis, pela primeira vez foram observados muitos passageiros se sentando nos bancos do terminal, escassos, porém pertencentes à construção do espaço. Todos esses elementos que configuram uma cadência que tende à diminuição e fim da linearidade presente no Terminal, ritmos cílicos naturais do ser humano, como o descanso, se sobressaem, agora possibilitados a compor o corpo. Nessa relação dialética, contudo, não existe a sobreposição completa de um pelo outro, ao menos não no espaço do terminal. Funciona muito mais como um respiro à repetição da reprodução do trabalho. No exato momento em que os micro-ônibus finais chegaram, os passageiros rapidamente se levantaram, com medo de perder o lugar na fila. Para eles, são os resquícios finais do ritmo linear voltado ao trabalho, seus últimos suspiros, que ainda se entranham no espaço vivido e o modificam.

O trabalho de campo foi propositalmente escolhido para ser no final do pós-pico e adentrando a madrugada, justamente por tornar possível a observação dessa transição. Os últimos micro-ônibus saem para suas últimas viagens, e quem permanece no terminal é a

fiscal Isabel - funcionária que registra os horários e dá suporte aos motoristas -, e o segurança, ambos terceirizados.

Como dito, o ritmo linear na metrópole não se encerra. Misturando-se e relacionando-se com os ritmos cílicos, eles apenas ganham novas formas durante o dia. Mesmas repetições, mas tempos e cadências diferentes, respiros renovados. No fragmento da metrópole, o Morro Doce de fato diminui a presença da linearidade no espaço vivido. Contudo, no terminal, a intensidade dessa diminuição é menor. O terminal fica aberto 24h, e os trabalhadores que ali restam durante as horas da madrugada se mantêm atentos aos perigos noturnos, como a violência e a depredação.

Além disso, se preparam para a reinicialização desse processo. Preparando o terreno, os próprios corpos e os daqueles envolvidos nessa rede, Isabel e o segurança pertencem ao período de descanso, uma quebra momentânea à linearidade do terminal, que pouco mais de duas horas após a saída do último micro-ônibus, voltará ao repetitivo ritmo do espaço concebido e do espaço vivido.

Imagen 28. Terminal Britânia vazio.



Fonte: Lima, 2024

6.1.5. Sábado

O trabalho de campo no sábado foi realizado no pico da manhã. Sendo um final de semana, essa periodização ganha nova forma, ainda que com características semelhantes às dos dias úteis.

Neste período, aspectos de circulação entre os micro-ônibus oriundos dos núcleos distantes, seus esvaziamentos, a aglutinação para a linha 8013-10 (Lapa), todos se repetem, porém apresentaram intensidades atenuadas. Os trabalhadores do terminal - fiscais e motoristas - cujo quais aparentavam aflição e obediência ao ordenamento vigente no espaço durante a periodização do pico da manhã no dia útil, agora imprimiam gestos e feições mais tranquilas. Os passageiros também, que ousavam dar lugar aos ritmos cílicos de descanso ao se sentar nas cadeiras, exercendo a sociabilidade presente no espaço vivido. A cotidianidade está sim entrelaçada a linearidade da reprodução do capital pelo e no espaço, mas no sábado o que se mostrou foi uma temporalidade própria, um pouco menos afetada por essa dominação.

Imagen 29. Registro do Terminal Jd. Britânia no sábado.



Fonte: Lima, 2024

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao fim deste trabalho, evidenciamos aqui a relevância dos agentes hegemônicos no papel de urbanização da cidade, cujo qual construíram o fenômeno de metropolização em São Paulo. A metrópole, portanto, palco do corporativismo, da financeirização, das verticalidades, é também espaço do vivido, das práticas sociais, da reprodução social, das relações horizontais.

A disposição geográfica do Morro Doce, tanto em relação à metrópole quanto às próprias características do meio físico, concede aos corpos que vivem neste espaço uma realidade singular. Ocupado por migrantes e imigrantes advindos de diferentes localizações da cidade, do Estado e do país, o Morro Doce abriga uma população trabalhadora, que sofre com as imposições do capital reprodutivo.

No plano do espaço concebido, o planejamento da cidade não foi realizado de maneira desordenada. Pelo contrário, a evolução do espaço urbano está pautada na dominação através do espaço concebido, que se relaciona ao vivido e o percebido na organização desigual do território. Esse espaço concebido é planejado e ordenado pela reprodução do capital, através da tecnificação do meio, controlando o espaço, os tempos e seus usos. Ele privilegia interesses hegemônicos, reforçando barreiras e dificultando o direito à cidade dos moradores dos bairros periféricos.

No entanto, o espaço vivido – aquele que é experienciado e apropriado pelos moradores em sua vida cotidiana – revela outra dimensão. Apesar dos desafios impostos pela estrutura simultaneamente desigual e contraditória da reprodução do capital, os habitantes de Morro Doce constroem um sentido de pertencimento e identidade no bairro, expressando a vivência local através de práticas cotidianas, relações de vizinhança e formas de sociabilidade que, embora invisíveis no planejamento urbano, são essenciais para o sentido de comunidade. É nesse espaço vivido que os moradores subvertem, ainda que parcialmente, as limitações do espaço concebido, transformando o bairro em um lugar de pertencimento, marcado pela resistência e luta frente às dificuldades estruturais.

Os núcleos que compõem o Morro Doce diferem em estrutura e características de ocupação, refletindo a cronologia do crescimento e expansão do bairro, especialmente a partir das décadas de 1980 e 1990. Como disse Milton Santos, o espaço é organizado pela

humanidade organizada em sociedade, e está envolto em uma lógica conflituosa e contraditória, condicionada pelos processos históricos e sociais pelo tempo. Os tempos no espaço se sobrepõem e se acumulam de maneira desigual.

A paisagem do Morro Doce é um reflexo deste conceito. As condições impostas pelo planejamento urbano em prol do capital, por um lado, evidenciam a autoconstrução e a busca pela permanência no território; por outro, impõem aos moradores desafios relacionados à mobilidade, acesso à infraestrutura e à qualidade de vida. Muitos dos núcleos, como Jardim Rosinha, Jardim Monte Belo, Favela da 16, Sítio Formiga e outros, foram construídos em áreas de declive acentuado, tornando o acesso a algumas porções do bairro ainda mais complexo. A ocupação desses espaços periféricos pela classe trabalhadora escancara o processo de periferização e exclusão socioespacial, que possibilita o lugar, o espaço das vivências e das memórias, mas também se reflete na dependência dos moradores do transporte público, principalmente do Terminal Britânia, discutido neste trabalho.

O Terminal Britânia é um ponto de passagem projetado para atender ao fluxo de pessoas que se deslocam diariamente dos núcleos mais recentes e distantes às centralidades do bairro e da metrópole. É uma vírgula, uma intermediação entre o lugar de moradia e o ambiente de trabalho. Mas não apenas isso, contraditoriamente representa o descaso do Estado e dos agentes do capital, da mesma forma que no âmbito do lugar serve como um meio de acesso à serviços e lazer.

O terminal faz parte do cotidiano morrodocense, principalmente dos moradores dos núcleos mais distantes à Rodovia. Se apresenta também como um espaço de construção de memórias para a população que o frequenta, fazendo parte do dia a dia dessas pessoas. Portanto, assume papel fundamental na reprodução social e nas práticas sociais na construção da corporalidade intermediada pela lógica do uso do tempo e do espaço pelo capital.

Na perspectiva da ritmanálise de Lefebvre, o Terminal Britânia incorpora uma orquestra, na qual os tempos, cadências e intervalos dançam e compõem ritmos diversos. Portanto, mesmo que apresente sinais de arritmia - como as crianças, ainda não inseridas na lógica de transformação da individualidade em mercadoria para a exploração do trabalho - e produza uma eurritmia de obediência - como os micro-ônibus, geridos pelo Estado e pelo

capital, que ditam e ordenam as regras do espaço concebido no espaço vivido - durante o dia, o terminal representa uma polirritmia.

A polirritmia observada é marcada pela alternância entre tempos fortes, tempos fracos e pausas, refletindo os horários de pico e de intervalo ao longo do dia. Pela manhã e no final da tarde, a movimentação é intensa, com trabalhadores que saem para suas atividades laborais ou retornam para suas casas; já ao longo do dia, especialmente em horários intermediários, observa-se uma redução nos fluxos de passageiros, o que cria intervalos que modificam a dinâmica do espaço e conferem diferentes usos ao terminal.

Essa polirritmia não representa apenas a variação de fluxo, mas reflete a adaptação dos corpos ao espaço e ao tempo, segundo as demandas do cotidiano da reprodução. Durante os horários de pico, os ritmos intensos e coordenados dos passageiros resultam em uma sensação de urgência e necessidade de sincronização, exigindo uma docilização dos corpos que se movimentam rapidamente, limitados pelos tempos e trajetos impostos. Em contrapartida, nos horários de menor movimento, o espaço do terminal se transforma, permitindo pausas e momentos de ressignificação onde os usuários ocupam o espaço de forma diferente, mesmo que momentaneamente, mostrando uma resistência ao ritmo hegemônico.

Esses momentos de desaceleração revelam o potencial de apropriação do espaço pelos agentes hegemonizados, mas também são rapidamente reprimidos pelo próprio eurritmia que no terminal se apresenta, cujo qual, ao impor sua cadência, reforça os valores da produtividade e do controle sobre o tempo.

A experiência dos moradores do Morro Doce no Terminal Britânia é, portanto, caracterizada por uma adaptação aos ritmos impostos, mas também por uma resistência aos mesmos, o que se traduz na experiência física e emocional do uso do terminal. Esse espaço, ao mesmo tempo em que representa um ponto de transição, é também um microcosmo das lutas e desigualdades vivenciadas pelos trabalhadores do bairro. No âmbito da cotidianidade dos trabalhadores do Morro Doce que frequentam o terminal, as jornadas começam muito antes de chegar em seus empregos, e se estendem mesmo depois de deixá-los.

O Terminal Britânia é, assim, um microcosmo da complexidade da vida urbana periférica dos habitantes do Morro Doce. Nele, a mobilidade é um direito limitado pelas dinâmicas capitalistas e das hierarquias que condicionam o uso do tempo e do espaço. Neste

espaço urbano, a cidade se faz e se desfaz diariamente na cadência dos corpos que a habitam e dos deslocamentos que realiza. E é na menor unidade escalar, a do bairro, que o cotidiano acontece, organizado pelas repetições e gestos que, juntos aos ritmos cílicos da natureza e às pausas que compõem os ritmos, condicionam e são condicionados pela população periférica.

REFERÊNCIAS

- ACAYABA, C E PINHONI, M. Estudo da USP diz que classificação ‘Centro e periferia’ é ultrapassada e identifica 8 novos padrões urbanísticos em SP. **G1**, Rio de Janeiro, RJ, 18 de dez. de 2019. Disponível em <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/12/18/estudo-da-usp-diz-que-classificacao-centro-e-periferia-e-ultrapassada-e-identifica-8-novos-padroes-urbanisticos-em-sp.ghtml>>. Acesso em 26 de jun. de 2024.
- ALMEIDA, E. P. O processo de periferização e uso do território brasileiro no atual período histórico. In: SOUZA, Maria Adélia de (Org.). **Território brasileiro: usos e abusos**. Campinas: Edições TERRITORIAL, p. 213-239, 2003.
- ALVES, G. da A. A produção do espaço a partir da tríade lefebvriana concebido/percebido/vivido. **GEOUSP Espaço e Tempo** (Online), São Paulo, Brasil, v. 23, n. 3, p. 551–563, 2019. Disponível em: <DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2019.163307>. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/163307>. Acesso em: 4 nov. 2024.
- ANHANGUERA: LUTA E RESISTÊNCIA. **Revista Memórias do Morro**. São Paulo, SP. n.1, 171p., 2021.
- AZEVEDO, J. R. N e BARBOSA, T. A GEOGRAFIA QUANTITATIVA: ensaios. Espaço em Revista, v. 13, n.2, págs. 1-15, jul/dez de 2011.
- BOZANI, A. Zona Noroeste de São Paulo ganha duas linhas de ônibus: 1014/10 Morro Doce - CPTM Perus e 1022/10 CPTM Perus - Vl. Sta. Cruz. **Diário do transporte**, 12 set. 2024. Disponível em: <<https://diariodotransporte.com.br/2024/09/12/zona-noroeste-de-sao-paulo-ganha-duas-linhas-de-onibus-1014-10-morro-doce-cptm-perus-e-1022-10-cptm-perus-vl-sta-cruz>>. Acesso em 07 nov. 2024.
- CARLOS, A. F. A. Henri Lefebvre: o espaço, a cidade e o direito à cidade. **Revista Direito e Práxis**, [S.L.], v. 11, n. 1, p. 349-369, mar. 2020.
- CARLOS, A. F. A. **O turismo e a produção do espaço**. Revista Geografia e Ensino, Belo Horizonte, MG, v. 8, n. 1, 2002. p. 47-56.
- CARLOS, A. F. A. **A (re)produção do espaço urbano**. 449 f. Tese de Doutorado (Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, 1986.
- CARVALHO, M. de. **A "conquista" de Anhanguera: situação de fronteira na Metrópole de São Paulo**. Antropolítica - Revista Contemporânea De Antropologia, Niterói, RJ, nº 28, p. 93-125, 2010.
- CARVALHO, M. de. **A caminho de Anhanguera: frente de expansão na produção do espaço urbano no município de São Paulo – 1993/2003**. São Paulo: PUC, 2004. [Tese de doutorado. Programa de Estudos Pós-Graduados em Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo].
- COSTA, H. S. A.; PEIXINHO, D. M. Cotidiano na produção do espaço: a Ritmanálise como proposta. **Revista Geografia Literatura e Arte**, v. 4, n. 1, p. 167-181, 2024.
- DA SILVA, F. E. Aproximar sem reduzir: as derivas e a pesquisa de campo em geografia urbana. **GEOUSP Espaço e Tempo** Nº, v. 15, p. 139-149, 2004.
- DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo, comentários sobre a sociedade do espetáculo**. I a Ed. Rio de Janeiro: Ed. Contraponto, 1997. 237 P.
- FAJARDO, M. P; **Pentecostalismo, migrações internas e redes sociais de apoio na periferia de São Paulo**. Revista Nures, Ano IX, n.23, p.1-18, jan-abr de 2013.
- FARIAS, T. M.; DINIZ, R. F. **Cidades neoliberais e direito à cidade: outra visão do urbano para a psicologia**. Revista Psicologia Política, v. 18, n. 42, p. 28-294, 2018.

FORTUNA, C. e LEITE, R. P. (orgs.). **Plural de Cidade: Novos Léxicos Urbanos**. Coimbra: Edições Almedina. SA, 2009. 97 p.

GAUDEMAR, J. P. de. **Mobilidade do trabalho e acumulação do capital**. Lisboa: Estampa, 1977.

HELLER, A. **O cotidiano e a história**. 4. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992. 121 p.

HOLSTON, J. **Cidadania insurgente: Disjunções da democracia e da modernidade no Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.

JUNIOR, J. R. S. R. **O direito à cidade como reivindicação do urbano**. São Paulo: XVI SIMPURB. pgs. 2484-2499, 14-17 nov. 2019.

LACOSTE, Y. "A Pesquisa e o trabalho de Campo" Seleção de textos 11. Co-edição AGBSP/AGB nacional. São Paulo, 1985. p.01-23.

LEFEBVRE, H. **Elementos de ritmanálise: e outros ensaios sobre temporalidades**. Tradução: Flávia Martins, Michel Moreaux. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2021.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. 1º ed. São Paulo: Moraes, 1991.

LIMONAD, E. **Reflexões sobre o Espaço, o Urbano e a Urbanização**. GEOgraphia, [S.L.], v. 1, n. 1, p. 71-91, 1999.

MINUANO, C. 120 famílias de comunidade na zona norte de SP são despejadas na semana do Natal. **Ponte**, 14 de dez. de 2020. Disponível em: <<https://ponte.org/120-familias-de-comunidade-na-zona-norte-de-sp-sao-despejadas-na-semana-do-natal/#:~:text=A%20ocupa%C3%A7%C3%A3o%20chamada%20Nova%20Esperan%C3%A7a,A%20pol%C3%ADcia%20permanece%20no%20local>>. Acesso em 02 de nov. de 2024.

MONTE-MÓR, R. L. **As teorias urbanas e o planejamento urbano no Brasil**. Em: Diniz & Crocco (Orgs). Economia regional e urbana. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006.

MONTENEGRO, M. R. **O circuito inferior da economia urbana na cidade de São Paulo no período da globalização**. 205 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

NASCIMENTO, É. P. do. **A periferia de São Paulo: revendo discursos, atualizando o debate**. RUA, Campinas, SP, v. 16, n. 2, p. 112–127, 2015.

NOSSA SÃO PAULO, R. “**Mapa da desigualdade 2023**”. Nov de 2023. Disponível em: <<https://institutocidadessustentaveis.shinyapps.io/mapadesigualdadesaopaulo/>>. Acesso em 30 de set. de 2024.

NOSSA SÃO PAULO, R. “**População de 15 bairros de São Paulo encolhe há duas décadas**”. Mar de 2016. Disponível em: <https://www.nossasaopaulo.org.br/2016/03/28/populacao-de-15-bairros-de-sao-paulo-encolhe-ha-duas-decadas>. Acesso em 19 de jun. de 2024.

PEREIRA, J. **Movimentos sociais e apropriação do espaço no distrito periférico de Perus. Trabalho de Graduação Individual** - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Anexo 3.1. Especificação do sistema integrado de transporte coletivo. In: RT04 - Projeto Operacional e Infraestrutura da Rede 2014. São Paulo: Prefeitura de São Paulo: Mobilidade e Transportes, 2014. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/transportes/edital2018/001_ESTRUTURAL/ANEXO-III_ESTRUTURAL/3-1_ESPECIFICACAO-DO-SISTEMA-INTEGRADO.pdf>. Acesso em 01 de nov. de 2014.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Caderno de Propostas dos Planos Regionais das Subprefeituras - Quadro Analítico - Macrorregião Norte 2. 2016. Disponível em: <<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/QA-NORTE-2.pdf>>. Acesso em 31 de out. de 2024.

QUEIROZ, T. A. N. de. **Espaço geográfico, território usado e lugar: ensaio sobre o pensamento de Milton Santos**. Para Onde!?, v. 8, n. 2, p. 154-161, 2014.

RIBEIRO, R. de S. **A reprodução social na metrópole paulistana: estudo sobre a vida cotidiana e a segregação socioespacial da população negra a partir da análise do bairro Morro Doce**. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2023. 246f.

SANTOS, E. C. **A reestruturação produtiva – do fordismo à produção flexível no estado de São Paulo**. In: SPOSITO, ES., org. Medidas antidumping e política doméstica: o caso da citricultura estadunidense [online]. São Paulo: Editora UNESP, pp. 201-245, 2015.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

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

SANTOS, M. **Por uma Geografia Nova**. ed. 6. São Paulo: EDUSP, 2008.

SÃO PAULO. Câmara Municipal. **Projeto de lei nº 208/90**. Denomina Avenida Coronel José Gladiador a Estrada sem denominação (conhecida como Estrada do Morro Doce), localizada no Parque Morro Doce, distrito de Perus, e da outras providências. São Paulo: Câmara Municipal, 1990. Disponível em: <<https://www.saopaulo.sp.leg.br/iah/fulltext/projeto/PL0208-1990.pdf>>. Acesso em 01 de nov. de 2024.

SÃO PAULO. Secretaria do Governo Municipal. **Lei Nº 16.490, de 15 de julho de 2016**. Dispõe sobre o desembarque de mulheres e idosos, usuários do Sistema de Transporte Coletivo, e dá outras providências. São Paulo: Secretaria do Governo Municipal, 2016. Disponível em: <<https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16490-de-15-de-julho-de-2016>>. Acesso em 13 nov. 2024.

SCHMID, C. **A teoria da produção do espaço de Henri Lefebvre: em direção a uma dialética tridimensional**. GEOUSP Espaço E Tempo (Online), v. 16, n. 3, p. 89-109, 2012.

SEABRA, O. C de L.. Urbanização e fragmentação: a natureza natural do mundo. **Geografares**, n. 1, p. 73-79, 2000.

SILVEIRA, M. L. Finanças, consumo e circuitos da economia urbana na cidade de São Paulo. **Caderno CRH**, v. 22, p. 65-76, 2009.

SILVEIRA, M. R.; COCCO, R.G. Interações espaciais, transporte público e estruturação do espaço urbano. **Revista brasileira de estudos urbanos e regionais**, v. 12, n. 1, p. 63, 2010.

VEJA. Secretário da Segurança defende cooperativa de van ligada ao PCC. Publicada em 9 de jan. de 2015. Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/politica/secretario-da-seguranca-defende-cooperativa-de-van-ligada-ao-pcc>>. Acesso em 14 nov. 2024.