

**Universidade De São Paulo**  
**Faculdade De Filosofia, Letras E Ciências Humanas**  
**Departamento De Geografia**

**Trabalho de Graduação Individual II**

***A relação entre o jovem e a cidade de São Paulo revelada no trajeto escolar: um estudo de caso.***

**RENATO MATTAR RIBEIRO**

São Paulo  
2015

RENATO MATTAR RIBEIRO

A relação entre o jovem e a cidade de São Paulo revelada no trajeto escolar: um estudo de caso.

Trabalho de Graduação Individual  
apresentado ao Departamento de Geografia  
da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências  
Humanas da Universidade de São Paulo  
para a obtenção do título de Bacharel em  
Geografia.

Orientadora: Profa. Dra. Maria Eliza Miranda.

São Paulo  
2015

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.

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

R484r      Ribeiro, Renato Mattar  
            A relação entre o jovem e a cidade de São Paulo  
            revelada no trajeto escolar: um estudo de caso /  
            Renato Mattar Ribeiro ; orientadora Maria Eliza  
            Miranda. - São Paulo, 2015.  
            96 f.

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

            1. Geografia. 2. Ensino público. 3. Transporte  
            público. 4. Estudo de caso. I. Miranda, Maria Eliza,  
            orient. II. Título.

NOME: RIBEIRO, Renato Mattar.

TÍTULO: A relação entre o jovem e a cidade de São Paulo revelada no trajeto escolar: um estudo de caso.

Trabalho de Graduação Individual apresentado  
ao Departamento de Geografia da Faculdade  
de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da  
Universidade de São Paulo para a 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: \_\_\_\_\_

## **AGRADECIMENTOS**

Não foi fácil. E sem a ajuda de algumas pessoas, teria sido impossível. Minha mãe merece um prêmio pela paciência e esperança que manteve nesses anos todos. E meu pai esteve ao lado o tempo todo, seja como crítico, apoiador ou até mesmo para tentar me ajudar com a pressão que minha mãe, sabiamente, fazia. Minha irmã viu todo o processo de perto e ajudou nos momentos certos. Mariana Couri, que por anos acreditou e me apoiou como ninguém. Minha incansável professora, orientadora e amiga Maria Eliza, que somente ela sabe o quão longo e difícil foi a realização desse trabalho. Minhas avós Adelia e Emma, todos os meus tios e tias, especialmente a Sumaya, que me ajudou a rever meu trabalho com novos olhos e abriu caminhos que ainda não havia percorrido. Aos meus amigos que também nunca desistiram de mim. Que em suas provocações sadias me instigaram a levantar a cabeça e me formar. A todos vocês, meu muito obrigado.

## RESUMO

RIBEIRO, Renato Mattar. *A relação entre o jovem e a cidade de São Paulo revelada no trajeto escolar: um estudo de caso*. 2016. 96 f. Trabalho de Graduação Individual (Bacharelado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade São Paulo, São Paulo, 2016.

O presente trabalho analisou as relações existentes entre os jovens estudantes secundaristas na cidade de São Paulo e a cidade onde vivem e estudam. Através do trajeto escolar diário, esses jovens mostraram seus pontos de vista a respeito da cidade, principalmente dos bairros onde residem e do bairro onde está localizada a instituição de ensino que frequentam. Para que os estudantes pudessem expressar esse olhar, foram elaboradas três pesquisas e aplicadas aos alunos do terceiro ano do Ensino Médio da Escola Estadual Zuleika de Barros Martins Ferreira, localizada no bairro da Pompeia, distrito de Perdizes, São Paulo. Cada pesquisa tratou de um tema em separado – identificação, transporte e olhares sobre a cidade. Tanto dados quantitativos quanto qualitativos foram levantados. A análise desses dados, dos números da educação pública estadual na cidade de São Paulo, de um levantamento bibliográfico sobre Geografia Urbana e dos Transportes e também do histórico dos sistemas de transporte coletivo públicos na cidade permitiu a esse trabalho chegar a algumas conclusões e indicações de futuras pesquisas. Também pudemos observar no discurso desses jovens elementos que levaram aos fenômenos dos *rolezinhos* e dos protestos de Junho de 2013.

**Palavras-chave:** Educação pública; Transporte coletivo; Estudantes secundaristas; Estudo de caso.

## ABSTRACT

RIBEIRO, Renato Mattar. *The relationship between the young and the city of São Paulo revealed in the school path: a case study*. 2016. 96 f. Trabalho de Graduação Individual (Bacharelado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade São Paulo, São Paulo, 2016.

This work analyzed the actual relations between young secondary students in the city of São Paulo and the city where they live and study. Through their daily school trips, these youngsters showed their point of view about the city, especially about the neighborhoods where they live and the neighborhood where the school is located. In order to gather all their information, three questionnaires were elaborated and applied to the senior students, 12<sup>th</sup> grade, of State public high school Zuleika de Barros Martins Ferreira, situated on the neighborhood of Pompeia, district of Perdizes, São Paulo. Each questionnaire approached a different theme – identification, transport and views over the city. The research brought quantitative and qualitative data. The analysis of the questionnaires' answers, of São Paulo public state schools data, of a Urban and Transport Geography bibliography and a brief history of public transport in the city of São Paulo could lead this work to achieve some conclusions and future research indications. It was also possible to observe on these teenagers speech elements that led to the *rolezinho* mob and also of the 2013 June protests.

**Key-words:** Public education; public transport; Secondary students; Case study.

## Sumário

<b>INTRODUÇÃO</b>	9
<b>1 – ESTUDO DE CASO: A ESCOLA ZULEIKA DE BARROS</b>	13
1.1 – <i>ESCOLA ZULEIKA DE BARROS</i>	14
1.2 – <i>O BAIRRO DE PERDIZES</i>	21
<b>2 – QUESTIONÁRIOS: DESENVOLVIMENTO E APLICAÇÃO</b>	23
2.1 – <i>OS QUESTIONÁRIOS: DESENVOLVIMENTO</i>	23
<b>Questionário 1: Identificação</b>	24
<b>Questionário 2: Transporte</b>	24
<b>Questionário 3: Olhar sobre a escola</b>	24
2.2 – <i>QUESTIONÁRIOS: APLICAÇÃO</i>	25
2.3 – <i>RESPOSTAS</i>	25
2.3.1 – <i>Respostas Às Questões Objetivas</i>	26
2.3.2 – <i>RESPOSTAS ÀS QUESTÕES INTERPRETATIVAS</i>	42
<b>3 – O ENSINO MÉDIO NA CIDADE DE SÃO PAULO</b>	67
<b>4 – EMBASAMENTO TEÓRICO: LEVANTAMENTO BIBLIOGRÁFICO</b>	75
<b>5 – O TRANSPORTE PÚBLICO EM SÃO PAULO: BREVE HISTÓRICO</b>	79
<b>CONCLUSÃO E CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	89
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	94



## INTRODUÇÃO

É notória a má distribuição e deficiência na oferta de serviços públicos de qualidade em geral, situação que afeta tanto as pequenas comunidades rurais deste país de proporções continentais, como também das periferias das grandes cidades. Neste sentido, o exemplo mais acabado e recente é o “Programa Mais Médicos”, do governo federal, que tantas polêmicas e discussões têm causado, embora seus resultados, positivos de um modo geral, já comecem a aparecer. Será que o problema também não se apresenta em relação à Educação, com escolas das periferias sofrendo pela falta de pessoal e de recursos? Não seria também necessária, de certa forma, a adoção de um programa semelhante com os professores para tentar mitigar a crônica deficiência, tanto na oferta, quanto na qualidade, dos serviços de educação pública nas periferias? É claro que deveria ser bastante diferente, pois, por questões óbvias, não poderia se basear na contratação de estrangeiros, mas principalmente na melhoria das remunerações, condições de trabalho e fundamentalmente na formação dos professores e grades curriculares adequadas. Embora não tratados diretamente, estes problemas vão aparecer com frequência como pano de fundo das situações relatadas neste estudo.

Assim, tecido este pano de fundo das questões mais gerais da “oferta de serviços públicos de qualidade” postos em pauta nas “Jornadas de Junho”, inicialmente de forma articulada e organizada em movimentos específicos como o Movimento Passe Livre, mas que afluíram nos grandes movimentos de massa, apelidados de “O gigante acordou” ou até mais recentemente nos movimentos claramente oposicionistas ao Partido dos Trabalhadores, atualmente no poder, como se pudéssemos, como num passe de mágica, apenas substituindo os partidos, resolver séculos de atraso e descaso político. Mas essa é uma História que ainda está sendo escrita, que embute uma encarniçada luta ideológica sobre visões do papel do Estado.

Nossa proposta, nesse sentido, é muito menos ambiciosa, embora tenha encontrado, após seu desenvolvimento, muitos pontos de contato e intersecções com as reivindicações desses movimentos sociais e políticos. O estopim das grandes mobilizações de junho de 2013 não foi outro que o direito ao transporte público gratuito e de qualidade.

Educação e transporte público sempre foram temas muito discutidos entre os estudiosos da cidade, sejam eles de formação em Arquitetura, Urbanismo, Economia, História, Pedagogia, Jornalismo, Engenharia, Geografia, entre tantos outros campos de estudo. Existem diversos estudos, inclusive coordenados por órgãos como UNESCO, que tratam da questão do transporte escolar. Entretanto, são documentos que tratam de escolas em áreas rurais, onde há uma dificuldade ainda maior de locomoção, devido às distâncias, o que dificulta a conexão entre casa e escola e que se não houver intervenção pública Municipal ou Estadual, simplesmente não há como os alunos chegarem à escola, dificultando o próprio acesso à educação. Por outro lado, estudos que tratam de áreas urbanas, onde existem linhas regulares de transporte público circulando, escasseiam ou mesmo inexistem aqueles que tratam dessa relação.

O que ainda foi pouco explorada é a relação existente entre educação e a necessidade de transporte e a relação que o jovem tem com a cidade ao se deslocar para ter direito a ela, ou seja, a usufruir de bens culturais, lazer e ensino de qualidade, entre outros. É a isto que este estudo se propõe, ou seja, explorar o olhar que os jovens têm sobre a cidade, se eles se relacionam com ela de forma passiva ou ativa, como agentes transformadores ou como observadores; se interagem com o espaço geográfico, nele interferindo, ou se apenas passam por ele.

Após realizar todos os estágios da licenciatura em Geografia pela Universidade de São Paulo na Escola Estadual Professora Zuleika de Barros Martins Ferreira, entre 2009 e 2011, constatamos uma questão que está muito presente em escolas localizadas em regiões centrais da cidade de São Paulo, especialmente envolvendo alunos do Ensino Médio: grande parte dos alunos residem em bairros muito afastados, alguns até em outros municípios da Região Metropolitana de São Paulo. Estes jovens enfrentam longas distâncias que separam suas moradias do seu local de ensino e que fazem com que tenham exaustivas jornadas para irem e voltarem, a grande maioria utilizando o transporte público como forma de locomoção.

Por que se submetem a isso? O que faz os jovens escolherem estudar em escolas tão afastadas de suas casas? Há falta de vagas em seus bairros? A qualidade das escolas próximas às suas moradias é inferior à das escolas centrais?

Com base no que encontramos na Escola Estadual Zuleika de Barros, levantamos a hipótese de que o deslocamento feito por estes jovens, ainda que repleto de inúmeras dificuldades, se dá pela necessidade de eles terem acesso a uma educação de qualidade capaz de prepará-los para o ingresso no ensino superior e a vida profissional. Tal hipótese pôde ser confirmada ao longo da pesquisa.

Ao atravessar a cidade para estudar, saindo da periferia e em direção às zonas centrais, o jovem rompe simbolicamente com sua condição socioeconômica, saindo da posição de observador e assumindo o lugar de agente transformador da paisagem.

O que acham do transporte público da cidade? O quanto uma distância tão longa entre a casa e a escola afeta o rendimento escolar? E daí por diante. Foram múltiplas as questões levantadas que foram necessárias colocar algumas em segundo plano para que o tema central do trabalho não perdesse foco.

Uma forma de transformar tantas questões em objeto para uma possível pesquisa seria adotar os “moldes” da Pesquisa Origem e Destino, realizada pelo Metrô paulistano há mais de 40 anos e que tem como finalidade mostrar, através de números, a atividade dos meios de transporte em São Paulo. No caso do trabalho de graduação, é somente uma comparação para facilitar a compreensão do método utilizado. Até porque não se pretendia transformar esse trabalho em uma pesquisa técnica e estatística tão somente, mas sim em algo que mostrasse a relação existente entre a necessidade de um transporte público de qualidade com uma escola pública também de qualidade, e como estas duas questões fundamentais para a qualidade de vida da população jovem podem estar dissociadas numa metrópole como São Paulo.

Infelizmente não pudemos aferir os reflexos das chamadas “Jornadas de Junho”, ocorridas durante o mês de Junho de 2013 em São Paulo e muitas outras cidades brasileiras, por terem ocorrido justamente após a coleta de dados, mas podemos ver ali, nos dados coletados, algumas sementes das preocupações e anseios que levaram a grandes parcelas da juventude a se manifestarem por transporte público gratuito e de qualidade. Certamente o MPL – Movimento Passe Livre, deve ter a simpatia e apoio destes abnegados jovens da periferia que

cotidianamente sofrem no transporte público em sua busca por um ensino de melhor qualidade.

O tema e o objeto de estudo foram deliberadamente reduzidos, ainda que outras correlações pudessem ser feitas como, por exemplo, “A qualidade do ensino nas periferias” ou “Local de moradia e qualidade do ensino público”, etc, este não é o objeto do trabalho, embora saltem aos olhos evidências das disfunções e inadequações do sistema público de ensino e as necessidades dos jovens da periferia.

O título mostra que o tema do trabalho passou por diversas mudanças até chegar à proposta final: como a relação entre transporte coletivo e educação pública pode revelar as formas que os jovens têm de se apropriar de sua própria cidade. Ou seja, “a relação entre os jovens e a cidade de São Paulo revelada no trajeto escolar”.

Com a ideia inicial de verificar a relação existente entre educação e transporte coletivo na cidade de São Paulo, através do caso específico abordado no trabalho, que é o da Escola Zuleika de Barros, acabamos tratando de uma situação concreta, talvez emblemática destas disfunções, que é a existência de uma escola, supostamente de melhor qualidade, mas que está alocada distante de sua clientela e as suas relações com o transporte público. E o que se mostrou no final foi que, mais importante que a relação entre transporte e educação, é a relação que os jovens estudantes do sistema público de ensino têm tanto com esses dois fatores importantíssimos quanto também com a cidade onde vivem.

## 1 – ESTUDO DE CASO: A ESCOLA ZULEIKA DE BARROS

A relação entre Educação e Transporte Público naturalmente suscita muitas dúvidas. Por serem áreas que *a priori* soam tão destoantes, perguntas específicas sobre cada uma delas seriam necessárias.

Como ponto de partida, decidimos que algumas informações seriam básicas para que a pesquisa se desenvolvesse. Informações como local de residência e a forma de transporte utilizado para cobrir o trajeto casa-escola eram prioritárias. Além dessas informações de caráter mais geográfico, dados públicos sobre número de matrículas no Ensino Médio e a sua distribuição geográfica nos bairros e distritos onde os alunos da escola moram também se revelaram significativos.

O problema desta pesquisa e a consequente análise aqui proposta gira em torno das respostas e dados levantados pelos questionários e números oficiais. Espera-se que esse material possibilite analisar a questão relacional entre educação e transporte. Foram elaborados alguns mapas mostrando a concentração de alunos, as escolas públicas nos distritos de onde vêm esses alunos e no distrito da escola, gráficos e tabelas também auxiliaram a discussão, ilustrando a heterogeneidade entre os alunos e entre os distritos da cidade.

A educação em São Paulo é, assim como as vagas de emprego, ofertada de forma desigual na cidade, ou seja, nem sempre a oferta está onde está a demanda. Essa oferta desigualmente distribuída geograficamente se reflete em estudantes tendo que percorrer distâncias cada vez maiores, assim como os trabalhadores, para poderem completar o ensino básico. Esse fluxo de estudantes (indo e vindo), utilizando o transporte público, saindo da periferia e indo para o centro é um movimento contínuo e crescente. Quais são as consequências para a qualidade da educação e o rendimento desses alunos que têm que atravessar a cidade para estudar? Será que há qualidade na educação em todo o sistema de ensino público? Não seria desigual a oferta de ensino de qualidade também? Se isto ocorre, por quê? Será que esses alunos sabem o quanto o longo trajeto pode influenciar, e como, nas suas relações com a escola? Para essas respostas, números e mapas não são suficientes e, portanto, perguntas mais específicas e de caráter dissertativo,

onde os alunos terão mais liberdade para responder de acordo com suas vivências e anseios, foram elaboradas para compor os questionários.

### 1.1 – ESCOLA ZULEIKA DE BARROS

A escola Zuleika de Barros Martins Ferreira localiza-se nas esquinas da Avenida Pompeia com a Rua Padre Chico e desta até sua esquina com a Rua Cotoxó, compreendendo meia quadra em área do bairro da Pompeia, distrito de Perdizes.

Imagem 1 - Imagem de satélite do bairro de Perdizes.



Legenda: 1 - A escola Zuleika de Barros; 2 – Rua Padre Chico; 3 – Avenida Pompeia; 4 – Rua Cotoxó; 5 – Rua Venâncio Aires; 6 – Rua Turiassú; 7 – Avenida Sumaré; 8 – SESC Pompeia; 9 – Shopping Bourbon; 10 – Estádio Palestra Itália.

Fonte: Google (Imagem de 14/12/2008).

A escola Zuleika de Barros deve o nome à professora Zuleika de Barros Martins Ferreira, professora e educadora do Instituto de Educação Caetano de Campos, falecida em 1957 e que, mediante pedido da Secretaria de Educação, teve seu nome colocado na escola como forma de homenagem no mesmo ano de seu

falecimento<sup>1</sup>. Antes de se chamar assim, a escola era conhecida por “Ginásio Estadual de Vila Pompéia”. O prédio, de acordo com as poucas informações obtidas, foi construído mediante desapropriação<sup>2</sup> de uma área onde era uma pequena chácara.

A escola possui quadra poliesportiva coberta – e mais duas descobertas, um teatro para de 384 pessoas sentadas, 18 salas de aula num prédio de dois andares, bem como uma lanchonete e laboratórios de biologia e informática. Tudo isso num terreno de aproximadamente 7000m<sup>2</sup>.

Foto 1 - Vista superior do teatro.



Fonte: Renato Mattar Ribeiro, 2011.

Bem arborizada, a entrada principal da escola fica na Rua Padre Chico, 420, distante cerca de 2,2 km da Estação Palmeiras-Barra Funda do Metrô, 1,2 km da estação Água Branca da CPTM, 650m do Estádio Palestra Itália, 500m do SESC Pompeia, 450m do Bourbon Shopping, 2,5km da Estação e Terminal Lapa de trens e ônibus e 550m do ponto de ônibus da Praça Dr. João Pereira Monteiro Júnior – corredor de ônibus da Francisco Matarazzo.

<sup>1</sup> Decreto nº 29.392 de 16 de Agosto de 1957.

<sup>2</sup> Decreto nº 37.658 de 12 de Dezembro de 1960.



Foto 2 - Quadra poliesportiva coberta.



Fonte: Renato Mattar Ribeiro, 2011.

Apesar de o bairro ser conhecido pela topografia acidentada – vertente norte do espigão que vai do Jabaquara, passa pela Av. Paulista e segue até o Alto da Lapa – o local onde se encontra o prédio fica numa parte bastante plana - conhecida como Várzea da Barra Funda que por sua vez é praticamente uma continuidade da várzea do Tietê.

Devido ao grande crescimento e de intervenções urbanas, tanto do Poder Público (canalização do córrego Água Preta) como da iniciativa privada – (Shopping Bourbon, Estádio do Palmeiras, incorporação de antigas áreas das Indústrias Matarazzo, etc), a região sofre muito com alagamentos durante o período das chuvas, o que causa reclamações tanto de alunos quanto de professores quanto às dificuldades de acesso em dias de chuva forte. Inclusive, de acordo com a CET, a Rua Turiassú em seu entroncamento com a Av. Pompéia é um dos 50 pontos da cidade onde mais ocorrem alagamentos entre Novembro e Abril<sup>3</sup>.

A escola é bem organizada do ponto de vista da estrutura física. Possui um amplo espaço ao ar livre para a circulação dos alunos. Suas salas são bem

---

<sup>3</sup> Veja SP, 15 de Fevereiro de 2013.



iluminadas, limpas, arejadas e com os quadros negros em bom estado. Seus corredores também são amplos e estão sempre limpos.

Com três turnos – manhã, tarde e noite – sendo todas as salas ocupadas com uma média de 30-35 alunos por sala (média de 32,51 alunos por sala nas escolas estaduais de Perdizes), a escola possuía 1514 alunos em 2012<sup>4</sup>, e, de acordo com o levantamento feito por essa pesquisa de TGI, a grande maioria oriundos dos bairros da Zona Norte, como Jaraguá, Pirituba, Perus e Anhanguera – 52,08%, e uma parcela menor de alunos do próprio bairro – 16,71%.

Foto 3 – Laboratório de informática.



Fonte: Renato Mattar Ribeiro, 2011.

A escola é a maior do bairro, tendo um total de alunos mais de duas vezes superior à média da cidade de São Paulo, que foi de 602,94 alunos por escola. As outras duas escolas do distrito que oferecem ensino médio, a Miss Browne, localizada na mesma rua da escola Zuleika de Barros, e a Mauro de Oliveira, localizada próxima à Avenida Heitor Penteado, na Vila Anglo Brasileira, tiveram 307 e 148 matrículas, respectivamente, contando Fundamental II e Médio. A escola

---

<sup>4</sup> Dados fornecidos pela Secretaria de Estado da Educação.

Zuleika é também uma das maiores da cidade, sendo a 23<sup>a</sup> maior escola estadual de ensino médio dentro da cidade de São Paulo – num universo de 687 escolas – e uma das duas únicas entre as maiores, junto com a escola Rui Bloem, na Saúde, dentro do “Centro Expandido” – região da cidade que compreende, além do centro, todos os bairros que ficam entre as Marginais Tietê e Pinheiros, Av. dos Bandeirantes, Av. Affonso D’Escragno Taunay, Complexo Viário Marta Maluf, Av. Tancredo Neves, Rua das Juntas Provisórias e Av. Salim Farah Maluf (SÃO PAULO, 2012, p.173).

A pesquisa foi realizada com os alunos do último ano do Ensino Médio de 2011. Foram respondidos 359 questionários compreendendo todas as salas desse ano, sendo 219 do turno da manhã e 140 do turno noturno – não havia sala do terceiro ano no período vespertino.

Apesar de aparentemente baixa porcentagem de respostas, elas constituíram uma excelente amostragem socioeconômica dos alunos concluintes da educação básica. Há de se explicar que os questionários não foram respondidos por 100% dos alunos pelo fato de que muitos faltaram – e o questionário só pôde ser aplicado por um dia. Ainda assim o comprometimento dos alunos foi muito alto e gratificante.

---

<sup>5</sup> As 22 escolas estaduais de ensino médio maiores que o Zuleika de Barros são: 1º - Alberto Conte, 2429 – Santo Amaro; 2º - Leopoldo Santana, 2282 – Capão Redondo; 3º - José Vieira de Moraes, 2094 – Cidade Dutra; 4º - Gabriel Ortiz, 1971 – Penha; 5º - Carlos Augusto de Freitas Villalva Júnior, 1942 – Jabaquara; 6º - Filomena Matarazzo, 1926, Ermelino Matarazzo; 7º - Gavião Peixoto, 1854 – Perus; 8º - Ascendino Reis, 1779 – Tatuapé; 9º - Dom Pedro I, 1751 – São Miguel; 10º - Rui Bloem, 1701 – Saúde; 11º - Oswaldo Catalano, 1686 – Tatuapé; 12º - Aroldo de Azevedo, 1675 – Sapopemba; 13º - Albino Cesar, 1656 – Tucuruvi; 14º - Alberto Cardoso de Mello Neto, 1656 – Tucuruvi; 15º - Andronico de Mello, 1654 – Vila Sônia; 16º - Ruy de Mello Junqueira, 1647 – Cidade Tiradentes; 17º - Beatriz Lopes, 1606 – Cidade Dutra; 18º - Charles de Gaulle, 1602 – Itaim Paulista; 19º - Simão Mathias, 1577 – Iguatemi; 20º - Luis Magalhães de Araújo, 1575 – Jardim Ângela; 21º - José Maria Whitaker, 1537 – Sacomã; 22º - José Lins do Rêgo, 1531 – Jardim Ângela;

Foto 4 – Pátio e quadras poliesportivas.



Fonte: Renato Mattar Ribeiro, 2011.

Foto 5 – Salas de aula do andar superior.



Fonte: Renato Mattar Ribeiro, 2011.

Em Outubro de 2008, a escola firmou um acordo com a Fundação Armando Álvares Penteado (FAAP), localizado no bairro vizinho do Pacaembu, em que esta Instituição “adotou” a escola Zuleika de forma a premiar os melhores alunos da escola com bolsas de 90% nos cursos de graduação oferecidos pela Fundação. Além das bolsas, a FAAP se comprometeu em oferecer apoio pedagógico para os professores da escola, em especial às disciplinas de Matemática, Física, Química e Português. Há também um investimento na gestão da escola, contando com o apoio de psicólogos para orientar os diálogos entre alunos, funcionários, professores e a direção, objetivando um melhor relacionamento entre eles.

O documento, assinado em 16 de Outubro de 2008, ainda traça um panorama da escola e que muito se assemelha com o já até aqui mostrado. Segue na íntegra:

“O fato da Zuleika de Barros ser uma escola pública não significa que ela esteja cheia de problemas, sem recursos, com alunos e professores desmotivados. Ao contrário, a escola é exemplo de qualidade no ensino, alunos aplicados e, fundamentalmente, uma gestão que está trabalhando intensamente pela melhoria contínua do corpo docente e o desempenho adequado dos estudantes.

Claro que, se comparada ao ensino particular, a E.E. Zuleika de Barros ainda tem muitos passos a dar. Porém, no universo de escolas públicas, está muito à frente da média de outras instituições de ensino similares.

Só para se ter uma ideia, a E.E. Zuleika de Barros aparece no ranking do ENEM 2007 (Exame Nacional do Ensino Médio) como a oitava melhor escola estadual do município de São Paulo, excluindo-se as escolas técnicas e profissionalizantes. Além disso, sua nota no IDESP (Índice de Desenvolvimento da Educação do Estado de São Paulo) é 2,33 – a média do Estado para os terceiros anos do ensino médio é 1,41.

Com 1.600 estudantes, a E. E. Zuleika de Barros, situada no bairro da Pompéia, zona oeste da capital, **trabalha com alunos do primeiro ao terceiro anos do ensino médio, provenientes, em sua maioria, de bairros distantes.** (Grifo nosso).

A escola encontra-se razoavelmente bem conservada, com áreas externas arborizadas e duas quadras esportivas. O corpo de dança da escola é tradicional, com diversas apresentações no auditório da escola e outras em diferentes locais de São Paulo.”<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> SENDULSKY, Andrea. Coordenadora de Comunicação da FAAP. FAAP Social, Parceria 046, 2008. Disponível em: <[http://www.faap.br/responsabilidadesocial/pdf/46a49\\_web.pdf](http://www.faap.br/responsabilidadesocial/pdf/46a49_web.pdf)>. Acessado em 14 de Abril de 2015.



Foto 6 - Pátio e cantina.



Fonte: Renato Mattar Ribeiro, 2011.

## 1.2 – O BAIRRO DE PERDIZES

Perdizes é um bairro de renda média elevada e com alto Índice de Desenvolvimento Humano. O estudo realizado pela Fundação SEADE que mede a vulnerabilidade social, o IPVS (Índice Paulista de Vulnerabilidade Social) mostra que Perdizes encontra-se numa das regiões menos vulneráveis da cidade, também chamada de “Áreas Predominantemente Ricas”, tendo 74,9% das suas residências longe de áreas vulneráveis à pobreza (FERREIRA, DINI, FERREIRA, 2006).

Tradicional em escolas e faculdades de prestígio, como a Pontifícia Universidade Católica (PUC), São Camilo, Santa Marcelina e as Escolas Batista e Notre Dame, além de instituições novas e não menos famosas, como Universidade Paulista (UNIP), Universidade Nove de Julho (Uninove), Faculdades Sumaré, Escola São Domingos, Pentágono, Mater Dei, Colégio das Américas, EMECE, Sagrado Coração de Jesus e Global. Há também escolas que atendem alunos com

deficiências físicas e de aprendizado, como o Graphein e o Bakhita e escolas bilíngues, como a Escola Brasil-Canadá. Existe ainda uma infinidade de outras escolas e faculdades não tão renomadas e escolas de educação infantil, pré-escolas e maternais/berçários, fazendo deste bairro como um dos que mais oferece opções de educação privada de qualidade.

Importante também ressaltar o recente crescimento urbano, tanto pela verticalização, quanto pela incorporação de antigas áreas de uso comercial ou industrial, do distrito de Perdizes. Foram 52 lançamentos de unidades habitacionais entre 2008 e 2012. Em 2007, o preço médio do m<sup>2</sup> dessas unidades era de R\$3.923 e em 2012 subiu para R\$8.895, uma alta de 127%, superior à média da cidade de São Paulo, que foi de R\$3.373 em 2007 para R\$7185 em 2012, alta de 113%<sup>7</sup>.

Consequência do adensamento em curso, a população que vinha caindo desde 1980, a partir de 2000 voltou a crescer. Em 1980 eram 117.392 habitantes, de 1980 a 1990 houve queda de 0,69% ao ano, chegando a 108.840 habitantes em 1990; de 1990 a 2000 continuou caindo a uma taxa de 0,67% a.a, atingindo 102.445 habitantes em 2000. Na primeira década do século XXI, a tendência se inverteu e a população cresceu em média 0,82% a.a, saltando para 111.161. A projeção populacional para 2014 é de 113.089 habitantes, para 2020 de 115.707 e atingirá níveis semelhantes aos da década de 1980 em 2025, com 117.467 habitantes.

Em termos de densidade demográfica, o distrito é um dos que tem maior índice, sendo o oitavo dentre os 96 da cidade com 182,23 habitantes por hectare em 2010, menor apenas que Capão Redondo (197,59 hab./ha), Cidade Ademar (222,23 hab./ha), Bela Vista (267,15 hab./ha), Liberdade (186,74 hab./ha), República (247,74 hab./ha), Santa Cecília (214,66 hab./ha) e Sapopemba (210,76 hab./ha). É o mais densamente povoado da Zona Oeste.

---

<sup>7</sup> Folha de São Paulo, Imóveis, 28 de Outubro de 2012.

## **2 – QUESTIONÁRIOS: DESENVOLVIMENTO E APLICAÇÃO**

Foram desenvolvidos três questionários para serem aplicados com os alunos a fim de levantar os dados fundamentais para a pesquisa deste trabalho. Cada questionário seguiu um tema específico e independente dos outros. O objetivo de dividir em três diferentes questionários foi que, além de poder tematizar as perguntas, o tornaríamos mais dinâmico e atraente aos alunos e assim poderíamos fazer com que a maior quantidade possível deles respondesse.

### **2.1 – OS QUESTIONÁRIOS: DESENVOLVIMENTO**

O desenvolvimento dos questionários levou em conta os objetivos do trabalho, que são identificar os alunos, de onde vêm, porque escolheram essa escola, quais suas perspectivas e suas visões sobre as relações escola-aluno. A tudo isso ainda soma-se a questão mais importante, a do transporte até a escola e a relação espacial dos alunos com a cidade. Portanto, chegou-se a três questionários: Identificação, Transporte e Olhar Sobre a Escola.

Por conter perguntas como renda, optamos por não pedir os nomes dos alunos e mantê-los, assim, no anonimato. Com isso, acreditamos que mais alunos responderiam os questionários. Também não consideramos obrigatoriedade na resposta de qualquer pergunta, deixando-os livres para responder o que quisessem da forma como quisessem, isso também possibilitaria torná-lo mais acessível aqueles alunos que porventura não saberiam ou não gostariam de responder a uma ou mais perguntas. Ao deixarmos as respostas livres aos alunos, contávamos com respostas mais detalhadas e pessoais. Os alunos não se sentiriam obrigados a responder perguntas que talvez não soubessem baseados em respostas prontas, e assim induzidos ao erro. Dessa forma, esperamos respostas mais acuradas e que permitiriam uma análise mais detalhada.

## **QUESTIONÁRIO 1: IDENTIFICAÇÃO**

O primeiro questionário teve como objetivo traçar o perfil do aluno com perguntas simples como idade, irmãos, trabalho e mais elaboradas como renda familiar, escolaridade e trabalho dos pais e bens de consumo. À época da pesquisa, Abril e Maio de 2011, o salário mínimo era de R\$ 545,00, atualmente, Março de 2015, é de R\$ 788,00.

Além dessas, outras perguntas mais específicas foram feitas, como se o aluno que trabalha contribui com a renda familiar, ou se já contribuiu quando trabalhava, e onde ele e seus pais nasceram e há quanto tempo estão em São Paulo, caso não tenham nascido na cidade.

## **QUESTIONÁRIO 2: TRANSPORTE**

Na segunda parte do questionário, o objetivo era mapear de onde os alunos vêm, quais as suas observações sobre o trajeto, distâncias e tempo gasto nos deslocamentos e o reflexo disso no rendimento escolar assim como os meios de transporte utilizados. Por conter respostas dissertativas, suas respostas foram mais variadas.

## **QUESTIONÁRIO 3: OLHAR SOBRE A ESCOLA**

O último questionário, assim como o anterior, teve perguntas mais subjetivas e sua intenção era colocar o aluno sob a perspectiva de agente passivo e ativo do ambiente escolar e da cidade onde vive. As perguntas giraram em torno dos temas de quem escolheu a escola, passado escolar, motivos para ir estudar nessa escola especificamente e as diferenças entre os bairros da escola e de moradia. As respostas foram as mais variadas possíveis e ilustraram bem a heterogeneidade que essa escola possui. Foi nas respostas deste questionário que o tema do trabalho se apoiou, especialmente nas respostas às questões que envolviam opiniões pessoais a respeito do trajeto escolar e do bairro de residência e estudo.



## **2.2 – QUESTIONÁRIOS: APLICAÇÃO**

A ideia inicial era aplicar uma pesquisa por dia com os alunos do terceiro ano do Ensino Médio, noturnos e matutinos, totalizando assim três dias de aplicação dos questionários da pesquisa. Com isso, acreditou-se que o interesse e comprometimento dos alunos com os questionários fossem maiores e também que a interferência nas aulas fosse menor.

No entanto, caso um aluno faltasse em um ou mais dias da aplicação do questionário, este ficaria incompleto, o que poderia prejudicar o resultado final da pesquisa.

Por fim, a direção da escola nos permitiu somente um dia de aplicação, então os três questionários foram respondidos pelos alunos em somente uma aula. Portanto, quase não houve casos de questionários não respondidos.

Há ainda que explicar o fato de terem sido levantados dados de somente um ano e não de todos. Diante da dificuldade de aplicar três questionários a quase dois mil alunos, uma solução foi escolher um grupo de alunos, os do terceiro ano, que possivelmente já tivessem vivenciado o Ensino Médio naquela escola e, portanto, se encaixariam melhor no perfil do entrevistado para a pesquisa. Para esse grupo era maior a possibilidade de encontrar alunos que ali estudavam desde o primeiro ano e assim poderiam ter opiniões mais sedimentadas sobre as estruturas da escola, sobre o percurso casa-escola e ainda sobre planos de cursar uma faculdade.

## **2.3 – RESPOSTAS**

Como os questionários tiveram respostas para dois tipos básicos de perguntas, objetivas (testes com alternativas) e subjetivas (de respostas variadas e sem nenhuma alternativa pré-definida), a forma escolhida de análise das respostas foi de primeiro levantar as respostas objetivas, mostrar seus números e estatísticas e realizar uma análise para posteriormente seguir às subjetivas com as suas múltiplas interpretações.

### **2.3.1 – RESPOSTAS ÀS QUESTÕES OBJETIVAS**

Um total de 359 alunos respondeu aos três questionários. Desses, 219 eram do matutino e 140 eram do noturno. Essa diferença no número de respostas revela que há mais alunos matriculados no matutino do que no noturno e que aqueles são mais assíduos. Era esperado que cerca de 500 alunos respondessem aos questionários, dado o número estimado de alunos que fora informado pela direção da escola.

### **DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA DO LOCAL DE MORADIA DOS ALUNOS NA CIDADE DE SÃO PAULO**

Dos dados levantados para o trabalho, a distribuição geográfica do local de moradia dos alunos é dos mais importantes. Ele mostra espacialmente as distâncias existentes entre a grande maioria dos alunos e a escola onde estudam, revelando que a maioria dos estudantes precisa se locomover por um longo trajeto.

A distribuição geográfica do local de moradia dos alunos sugere que a grande maioria vem da Zona Norte e Oeste da cidade. Pirituba é o bairro onde há mais alunos, 24,79% (89) do total, sendo 22,83% (50) do matutino e 27,85% (39) do noturno. Em seguida o próprio bairro da escola (Perdizes e seus bairros, como Sumaré, Água Branca e Pompeia) com 16,71% (60) do total, sendo 18,72% (41) do matutino e 13,57% (19) do noturno. Jaraguá tem 15,32% (55), sendo 19,17% (42) do matutino e 9,28% (13) do noturno. Perus/Anhanguera, também na Zona Norte, tem 11,97% (43) do total, com 13,69% (30) do matutino e 9,28% (13) do noturno. A Freguesia do Ó tem 5,84% (21) do total, sendo 4,1% (9) do matutino e 8,57% (12) do noturno. Lapa, bem próximo à escola, tem 5,01% (18), sendo 3,65% (8) do matutino e 7,14% (10) do noturno. Brasilândia 4,73% (17), 4,1% (9) do matutino e 5,71% (8) do noturno. O bairro do Limão tem 3,06% (11) dos alunos, sendo 2,73% (6) do matutino e 3,57% (5) do noturno. A Barra Funda, também bem próxima à escola, tem 2,22% (8) dos alunos, com 0,91% (2) do matutino e 4,28% (6) do noturno. Pinheiros tem 1,36% de manhã (3) e 2,14% a noite (3), sendo 1,67% do total. São Domingos tem 1,39% (5), 1,36% (3) matutino e 1,42% (2) noturno. O bairro de Santa Cecília tem 0,82% (3). Já Santana, Butantã e as cidades de Osasco e Caieiras tem 0,55% do total cada (2 alunos cada) e, por fim, os bairros Artur Alvim, Liberdade,

Jaguaré, Consolação, Penha, Casa Verde e Bom Retiro tem 0,27% cada (um aluno). Os que não responderam foram 1,94% (7), sendo 1,36% (3) do matutino e 2,85% (4) do noturno.

Tabela 1 – Local de residência dos alunos.

<b>Local de Residência</b>	<b>Total</b>	<b>Manhã</b>	<b>Noite</b>
Pirituba	24,79%	22,83%	27,85%
Perdizes	16,71%	18,72%	13,57%
Jaraguá	15,32%	19,17%	9,28%
Perus/Anhanguera	11,97%	13,69%	9,28%
Freguesia do Ó	5,84%	4,10%	8,57%
Lapa	5,01%	3,65%	7,14%
Brasilândia	4,73%	4,10%	5,71%
Limão	3,06%	2,73%	3,57%
Barra Funda	2,72%	0,91%	4,28%
Pinheiros	1,67%	1,36%	2,14%
São Domingos	1,39%	1,36%	1,46%
Santa Cecília	0,82%	0,91%	0,71%
Santana	0,55%	0,45%	0,71%
Butantã	0,55%	0,45%	0,71%
Osasco	0,55%	0,91%	0,00%
Caieiras	0,55%	0,91%	0,00%
Artur Alvim	0,27%	0,45%	0,00%
Liberdade	0,27%	0,00%	0,71%
Jaguaré	0,27%	0,00%	0,71%
Consolação	0,27%	0,45%	0,00%
Penha	0,27%	0,45%	0,00%
Casa Verde	0,27%	0,00%	0,71%
Bom Retiro	0,27%	0,45%	0,00%
Sem resposta	1,94%	1,36%	2,85%

Fonte: Questionário aplicado aos alunos, Renato Mattar Ribeiro, 2011.

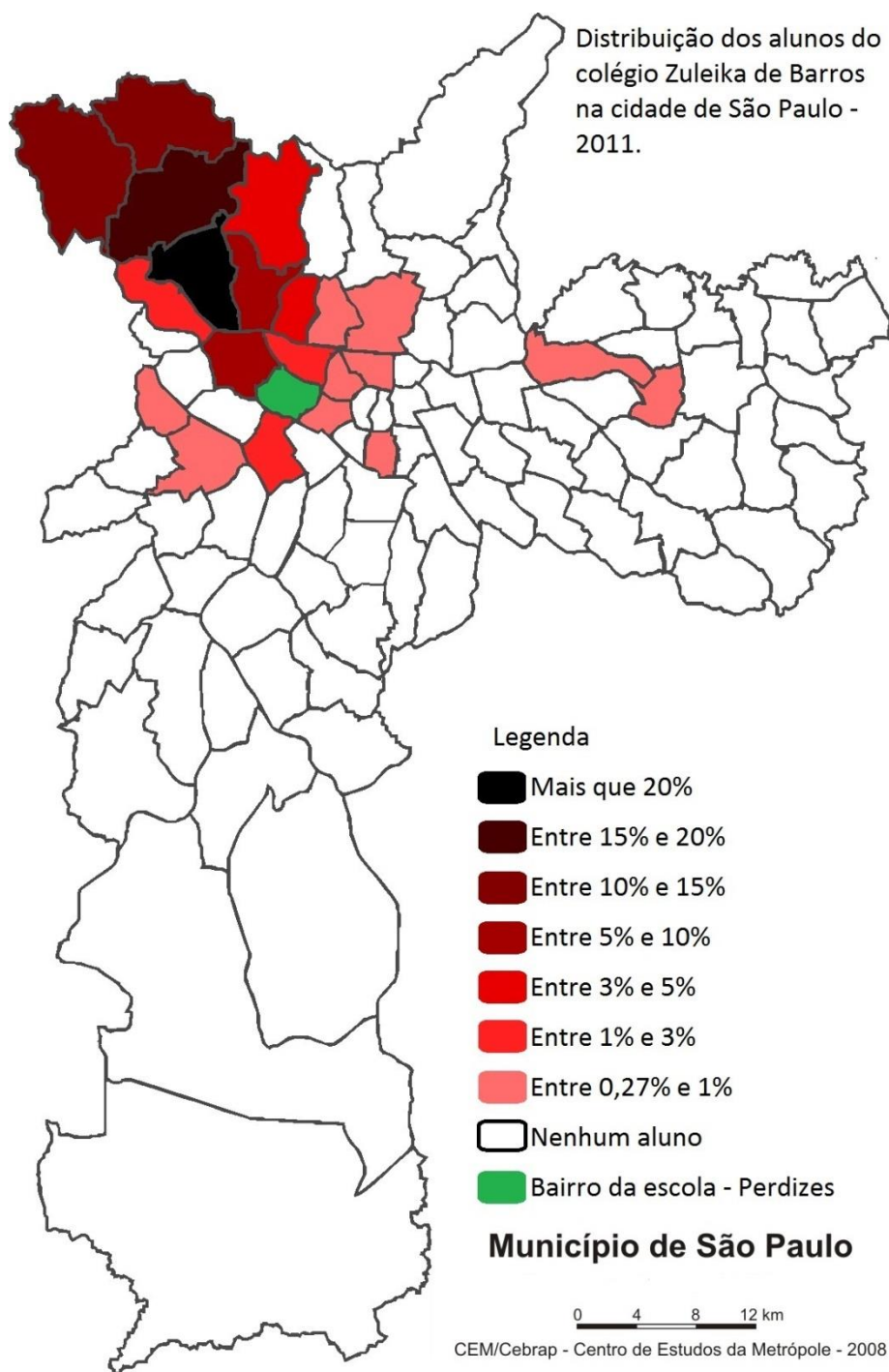
Portanto, podemos dizer que apenas 16,71% dos alunos são das adjacências da escola, o que mostra que os outros 83,29% alunos são de outros bairros e, para tanto, têm que percorrer distâncias consideráveis para alcançar a escola.

Tabela 2 – Alunos que moram no bairro da escola comparado aos que moram em outros bairros.

<b>Onde mora</b>	<b>Total</b>	<b>Manhã</b>	<b>Noite</b>
Bairro da escola	16,71%	18,72%	13,57%
Outros Bairros	83,29%	81,27%	86,43%

Fonte: Questionário aplicado aos alunos, Renato Mattar Ribeiro, 2011.

Mapa 1 - Distribuição dos alunos da escola Zuleika de Barros na cidade de São Paulo.



Fonte: Questionário aplicado aos alunos, Renato Mattar Ribeiro, 2011.

Os alunos que vêm de bairros ao norte do rio Tietê, ou seja, da zona Norte da cidade, são 68%. Da Zona Oeste são 26,5%, do Centro 1,63%, Região Metropolitana 1,1% e da Zona Leste 0,5%. Assim sendo, mais de 94% dos alunos são das zonas Norte e Oeste da cidade.

Tabela 3 – Distribuição dos alunos por regiões da cidade de São Paulo.

<b>Região</b>	<b>Total</b>
Zona Norte	68,00%
Zona Oeste	26,50%
Centro	1,63%
Zona Leste	0,50%
Zona Sul	0
Região Metropolitana	1,10%

Fonte: Questionário aplicado aos alunos, Renato Mattar Ribeiro, 2011.

## IDADE

Saber a idade dos alunos é fundamental. Ela mostra se os alunos estão dentro da idade que se espera ter um aluno terceiro ano, 16 e 17 anos, ou se alguns alunos estão atrasados, seja por reprovações ou por evasão escolar.

A grande maioria já havia completado 17 anos à época da aplicação, estes foram 62,95% do total (226), sendo 67,12% do matutino (147) e 56,42% do noturno (79). Os alunos com 16 anos vieram logo em seguida, com um total de 20,05% (72), sendo do matutino 23,74% (52) e 14,28% do noturno (20). Alunos com 18 anos foram 15,87% do total (47), com 8,21% no matutino (19) e 20% do noturno (28). Alunos no matutino com mais de 18 anos havia só um, com 20 anos (0,45% do total de alunos da manhã) e no noturno eram 9 os alunos com 19 anos (6,42% do total do noturno e 2,5% do total de alunos), 2 os alunos com 20 anos (1,42% do total do noturno e 0,83% do total de alunos), um aluno com 21 anos (0,71% do total do noturno e 0,27% do total geral) e um aluno com 23 anos.

No geral observa-se que os alunos tem idade adequada para o ano que cursam (96,1% entre 16 e 18 anos). Por outro lado não podemos deixar de notar que dos 14 alunos acima da idade ideal (19 anos ou mais), 13 estavam no período noturno, mostrando uma conexão entre trabalho e estudo e suas consequências.

Tabela 4 - Idade dos alunos.

<b>Idade:</b>	<b>Total</b>	<b>Manhã</b>	<b>Noite</b>
16 anos	72	52	20
17 anos	226	147	79
18 anos	47	19	28
19 anos	9	0	9
20 anos ou mais	5	1	4

Fonte: Questionário aplicado aos alunos, Renato Mattar Ribeiro, 2011.

## TRABALHO

Alunos que trabalham tendem a se deslocar mais que alunos que não trabalham. Ao invés de somente percorrerem o trajeto casa-escola-casa, estes tem que adicionar o trajeto para o trabalho, fazendo com que fiquem mais tempo em deslocamento. Além disso, o trabalho também influencia na escolha do período de estudos, que fica dependendo do horário de trabalho. E também mostra a necessidade de alguns alunos em trabalharem para compor a renda familiar ou mesmo para o próprio sustento.

Os alunos do noturno são os que mais trabalham – 71,42% (100) disseram trabalhar – e no matutino são 22,37% (49) os que trabalham. Desses, 59,73% (89 de 149) contribuem com a renda da casa mensalmente – 51,02% (25) do matutino e 64% (64) do noturno. Os que não trabalham são 58,5% do total (210), com 77,63% do matutino (170) e 28,58% do noturno (40).

Tabela 5 – Alunos que trabalham.

	<b>Total</b>	<b>Manhã</b>	<b>Noite</b>
Trabalham	149	49	100
Não trabalham	210	170	40

Fonte: Questionário aplicado aos alunos, Renato Mattar Ribeiro, 2011.

Tabela 6 – Alunos que contribuem com a renda familiar.

<b>Contribui em casa</b>	<b>Total</b>	<b>Manhã</b>	<b>Noite</b>
Contribuem	89	25	64
Não contribuem	60	24	36

Fonte: Questionário aplicado aos alunos, Renato Mattar Ribeiro, 2011.

## CARACTERÍSTICAS DAS FAMÍLIAS DOS ALUNOS

Informações sobre as características das famílias são importantes para entendermos os tamanhos das famílias, bem como se os pais estão empregados. Assim podemos compreender o fato de alguns alunos terem que trabalhar para ajudar na renda familiar.

Tanto no matutino – 17,31% (38) – quanto no noturno – 10% (14), são poucos os alunos que são filhos únicos – total de 52 alunos de 359 (14,48%). A média de irmãos é de 1,43 no matutino (314) e de 1,59 no noturno (223), tendo uma média geral de 1,49.

Tabela 7 – Alunos filhos únicos ou com irmãos.

	<b>Total</b>	<b>Manhã</b>	<b>Noite</b>
Filhos únicos	52	38	14
Com irmãos	307	219	140

Fonte: Questionário aplicado aos alunos, Renato Mattar Ribeiro, 2011.

As casas onde ambos os pai e mãe trabalham perfazem 64,9% (233), sendo esse número 63,92% no matutino (140) e 66,42% no noturno (93). As casas onde somente o pai trabalha são 19,22% do total (69), com 19,63% no matutino (43) e 18,57% no noturno (26). Já onde só as mães trabalham são 12,81% do total (46), sendo 13,69% no matutino (30) e 11,42% do noturno (16). Onde nenhum dos pais trabalha são 2,5% do total (9), com 2,73% no matutino (6) e 2,14% no noturno (3). Os que não responderam foram somente dois, ambos do noturno, sendo um total de 1,42% do total do noturno e 0,55% do total geral.

Tabela 8 – Situação empregatícia dos pais dos alunos.

<b>Pais trabalhadores</b>	<b>Total</b>	<b>Manhã</b>	<b>Noite</b>
Ambos	233	140	93
Só o pai	69	43	26
Só a mãe	46	30	16
Ninguém	9	6	3

Fonte: Questionário aplicado aos alunos, Renato Mattar Ribeiro, 2011.

## ESCOLARIDADE DOS PAIS

Ao perguntarmos qual a escolaridade dos pais dos alunos, buscamos compreender em qual meio cultural esses alunos vivem. Se seus pais têm uma formação básica ou mais aprofundada e assim poderemos entender em qual contexto esse aluno vive e quais suas motivações para estudar.

A escolaridade dos pais foi dividida da seguinte forma:

Pai:

1º incompleto: matutino 21% (46), noturno 27,14% (38) e total 23,39% (84);

1º completo: matutino 8,67% (19), noturno 4,28% (6) e total 6,96% (25);

2º incompleto: matutino 5,93% (13), noturno 5% (7) e total 5,57% (20);

2º completo: matutino 31,5% (69), noturno 25,71% (36) e total 26,46% (105);

3º incompleto: matutino 5,47% (12), noturno 4,28% (6) e total 5,01% (18);

3º completo: matutino 22,83% (50), noturno 27,85% (39) e total 24,79% (89);

Nenhuma escolaridade: matutino 1,82% (4), noturno 2,85% (4) e total 2,22% (8);

Sem resposta: matutino 3,19% (7), noturno 2,85% (4) e total 3,06% (11);

Tabela 9 – Escolaridade dos pais dos alunos.

<b>Escolaridade do Pai</b>	<b>Total</b>	<b>Manhã</b>	<b>Noite</b>
1º grau incompleto	84	46	38
1º grau completo	25	19	6
2º grau incompleto	20	13	7
2º grau completo	105	69	36
3º grau incompleto	18	12	6
3º grau completo	89	50	39
Sem escolaridade	8	4	4
Sem resposta	11	7	4

Fonte: Questionário aplicado aos alunos, Renato Mattar Ribeiro, 2011.

Mãe:

1º incompleto: matutino 18,72% (41), noturno 25,71% (36) e total 21,44% (77);

1º completo: matutino 5,93% (13), noturno 2,85% (4) e total 4,73% (17);



2º incompleto: matutino 8,67% (19), noturno 7,14% (10) e total 8,07% (29);

2º completo: matutino 30,13% (66), noturno 30% (42) e total 30,08% (108);

3º incompleto: matutino 5,93% (13), noturno 7,85% (11) e total 6,68% (24);

3º completo: matutino 27,85% (61), noturno 20,71% (29) e total 25,06% (90);

Nenhuma escolaridade: matutino 0,91% (2), noturno 2,14% (3) e total 1,39% (5);

Sem resposta: matutino 1,82% (4), noturno 3,57% (5) e total 2,50% (9).

Tabela 10 – Escolaridade das mães dos alunos.

<b>Escolaridade da Mãe</b>	<b>Total</b>	<b>Manhã</b>	<b>Noite</b>
1º grau incompleto	77	41	36
1º grau completo	17	13	4
2º grau incompleto	29	19	10
2º grau completo	108	66	42
3º grau incompleto	24	13	11
3º grau completo	90	61	29
Sem escolaridade	5	2	3
Sem resposta	9	4	5

Fonte: Questionário aplicado aos alunos, Renato Mattar Ribeiro, 2011.

## RENDA FAMILIAR

Dados sobre renda familiar dizem muito a respeito dos alunos. Alguns estudos (SOUZA, SILVA, 1994) relacionam a escolha por uma escola pública com o rendimento familiar, apontando que baixa renda e alunos que trabalham são mais comuns nas escolas públicas e, com isso, há maior evasão e reprovação escolar. Assim, alunos das escolas públicas tendem a se instruir menos, contribuindo para a manutenção das desigualdades sociais existentes.

Já a renda familiar foi respondida da seguinte forma:

Até um Salário Mínimo: matutino 1,82% (4), noturno 0,71% (1) e total 1,39% (5);

Até dois SM: matutino 20,09% (44), noturno 14,28% (20) e total 17,82% (64);

Até três SM: matutino 13,69% (30), noturno 9,28% (13) e total 11,97% (43);

Até quatro SM: matutino 13,69% (30), noturno 14,28% (20) e total 13,92% (50);

Até cinco SM: matutino 7,76% (17), noturno 12,14% (17) e total 9,47% (34);

Até seis SM: matutino 7,3% (16), noturno 10,71% (15) e total 8,63% (31);

Mais de seis SM: matutino 15,98% (35), noturno 19,28% (27) e total 17,27% (62);

Sem resposta: matutino 19,63% (43), noturno 17,14% (24) e total 18,66% (67).

Tabela 11 – Renda familiar.

<b>Renda</b>	<b>Total</b>	<b>Manhã</b>	<b>Noite</b>
Até 1 Salário Mínimo	5	4	1
Até 2 Salários Mínimos	64	44	20
Até 3 Salários Mínimos	43	30	13
Até 4 Salários Mínimos	50	30	20
Até 5 Salários Mínimos	34	17	17
Até 6 Salários Mínimos	31	16	15
Mais que 6 Salários Mínimos	62	35	27
Sem resposta	67	43	24

Fonte: Questionário aplicado aos alunos, Renato Mattar Ribeiro, 2011.

## **CARACTERIZAÇÃO DOS BENS DE CONSUMO DOMÉSTICO**

Seguindo a linha de pesquisas socioeconômicas, como o Censo do IBGE e a Pesquisa Origem e Destino, do Metrô, achamos necessário buscar os dados sobre bens de consumo para ilustrar, de um modo geral, as condições de vida que os alunos da escola Zuleika de Barros têm.

Os bens de consumo foram divididos da seguinte forma:

- Geladeiras: matutino, média de 1,1 por casa (243 total). Noturno, média de 1,14 por casa (160 total). Média geral de 1,12 (403 total);
- Computadores: matutino, média de 1,45 por casa (318 total). Noturno, média de 1,47 por casa (207 total). Média geral de 1,46 (525 total);
- Televisores: matutino, média de 2,56 por casa (561 total). Noturno, média de 2,45 (343 total). Média geral de 2,51 (904 total);

- Fogão: matutino, média de 1 por casa (219). Noturno, média de 1,07 por casa (total de 151). Média geral de 1,03 (370 total);
- Micro-ondas: matutino, média de 0,94 por casa (206 total). Noturno, média de 0,94 por casa (132 total). Média geral de 0,94 (338 total);
- DVD: matutino, média de 1,44 por casa (317 total). Noturno, média de 1,48 por casa (208 total). Média geral de 1,46 (525 total);
- Automóveis: matutino, média de 0,92 por casa (203 total). Noturno, média de 1 por casa (140 total). Média geral de 0,95 (343 total);
- Banheiros: matutino, média de 1,63 por casa (358 total). Noturno, média de 1,81 por casa (254 total). Média geral de 1,7 (612 total).

Tabela 12 – Bens de consumo dos alunos.

<b>Bens de consumo</b>	<b>Média total</b>	<b>Média manhã</b>	<b>Média noite</b>
Geladeiras	1,12	1,1	1,14
Computadores	1,46	1,45	1,47
Televisores	2,51	2,56	2,45
Fogões	1,03	1	1,07
Micro-ondas	0,94	0,94	0,94
Aparelhos de DVD	1,46	1,44	1,48
Automóveis	0,95	0,92	1
Banheiros	1,7	1,63	1,81

Fonte: Questionário aplicado aos alunos, Renato Mattar Ribeiro, 2011.

## **NATURALIDADE DO ENTREVISTADO E DE SUA FAMÍLIA**

Identificar onde os alunos e seus pais nasceram é importante para podermos compreender a origem geográfica e cultural desses alunos, bem como comparar com dados de estudos sobre migrações na cidade de São Paulo. De acordo com Baeninger (2008), São Paulo teve o ápice no fluxo de imigrantes nos anos 1970 e desde então esse número vem diminuindo. Na primeira década do século XXI esse número se inverteu e há mais pessoas emigrando de São Paulo do que chegando.

Tabela 1 – Local de nascimento dos alunos.

<b>Local de nascimento - Aluno</b>	<b>Total</b>	<b>Manhã</b>	<b>Noite</b>
Rio Grande do Sul	0	0	0
Santa Catarina	0,55%	0,91%	0
Paraná	0,55%	0,45%	0,71%
São Paulo – Capital	85,51%	86,75%	83,59%
São Paulo - Interior	4,45%	2,73%	7,14%
Rio de Janeiro	0	0	0
Minas Gerais	0,83%	0,91%	0,71%
Espírito Santo	0,27%	0,45%	0
Bahia	2,78%	3,19%	2,15%
Sergipe	0,27%	0	0,71%
Alagoas	0,55%	0,91%	0
Pernambuco	0,83%	0	2,15%
Paraíba	0,55%	0,91%	0
Rio Grande do Norte	0,27%	0,45%	0
Ceará	0,27%	0	0,71%
Piauí	0	0	0
Maranhão	0,27%	0	0,71%
Goiás	0	0	0
Mato Grosso do Sul	0	0	0
Mato Grosso	0	0	0
Distrito Federal	0,27%	0	0,71%
Tocantins	0	0	0
Pará	0	0	0
Amazonas	0	0	0
Acre	0	0	0
Rondônia	0	0	0
Roraima	0	0	0
Sem resposta	1,67%	2,28%	0,71%
Outros países	0	0	0

Fonte: Questionário aplicado aos alunos, Renato Mattar Ribeiro, 2011.

Do total de alunos, 85,51% (307), disseram ter nascido em São Paulo, sendo 86,75% (190) do matutino e 83,57% (117) do noturno. É a grande maioria dos alunos. O interior paulista aparece em seguida com 4,45% (16) do total, com 2,73% (6) matutinos e 7,14% (10) noturnos. A lista segue com Bahia, 2,78% (10), sendo do matutino 3,19% (7) e noturno 2,14% (3), Minas Gerais e Pernambuco com 0,83% (3 cada). Paraná, Paraíba, Alagoas e Santa Catarina têm 0,55% (2 cada) do total e os estados de Rio Grande do Norte, Espírito Santo, Ceará, Distrito Federal, Sergipe e Maranhão têm apenas 0,27% (um aluno cada). Nenhum outro estado da federação ou país foi citado. Os alunos que não responderam foi 1,67% do total (6 do total de alunos, sendo 5 do matutino e um do noturno).

Assim como os alunos, os pais também são de maioria paulistana. Os pais paulistanos são 47,35% (170) do total, sendo 45,66% (100) do matutino e 50% (70) do noturno. Em seguida vêm os pais baianos, com 9,47% (34) do total, com 9,13% (20) do matutino e 10% (14) do noturno. Mineiros e do interior paulista são 5,57% (20 cada), sendo os mineiros 7,3% (16) do matutino e 2,85% (4) do noturno e os “caipiras” 5,93% (13) do matutino e 5% (7) do noturno. Pernambucanos vêm logo atrás com 5,29% (19) do total, 5,02% (11) matutinos e 5,71% (8) noturnos. Cearenses são 4,17% (15), 3,65% (8) do matutino e 5% (7) do noturno. Paranaenses 3,34% (12), 2,28% (5) matutino e 5% (7) noturno. Paraibanos 3,06% (11), 3,19% (7) matutino e 2,85% (4) noturno. Piauienses 1,67% (6), alagoanos e potiguaras 1,39% (5 cada), maranhenses, sergipanos e cariocas 1,11% (4 cada), goianos 0,55% (2), capixabas, sul-mato-grossenses e brasilienses 0,27% (um cada). Os pais estrangeiros são 1,39% (5), sendo 1,82% (4) do matutino e 0,71% (1) do noturno. Os que ficaram sem resposta são 5,57% (20) do total, com 7,3% (16) do matutino e 2,85% (4) do noturno.

Assim como os pais e os alunos, as mães também são de maioria paulistana. Estas fazem 50,41% (181) do total, sendo 50,68% (111) do matutino e 50% (70) do noturno. As mães baianas, assim como os pais, também são as que vêm logo em seguida, com 10,58% (38) do total, sendo 12,32% (27) do matutino e 7,85% (11) do noturno. As mães mineiras são 6,49% (23) do total, sendo 7,3% (16) do matutino e 5% (7) do noturno. As paulistas são 5,01% (18) do total, sendo 5,02% (11) do matutino e 5% (7) do noturno. Pernambucanas fazem 4,45% do total (16), com 2,73% (6) do matutino e 7,14% (10) do noturno. Cearenses são 3,89% (14), sendo 2,73% (6) do matutino e 5,71% (8) do noturno. Paraibanas 3,62% (13), 4,1% (9) matutino e 2,85% (4) noturno. Paranaenses são 3,06% (11), 3,65% (8) do matutino e 2,14% (3) do noturno. Cariocas e alagoanas são 1,39% (5 cada). Potiguaras, capixabas e piauienses são 1,11% (4 cada). Goianas são 0,83% (3). Sergipanas, maranhenses e mato-grossenses são 0,55% (2 cada) e as sul-mato-grossenses e paraenses são 0,27% (uma cada). Nenhum outro estado ou país foi citado. Sem resposta somaram 3,34% (12) do total, sendo 3,65% (8) do matutino e 2,85% (4) do noturno.

Tabela 14 – Local de nascimento dos pais dos alunos.

<b>Local de nascimento - Pai</b>	<b>Total</b>	<b>Manhã</b>	<b>Noite</b>
Rio Grande do Sul	0	0	0
Santa Catarina	0	0	0
Paraná	3,34%	2,28%	5,00%
São Paulo – Capital	47,35%	45,66%	50,00%
São Paulo - Interior	5,57%	5,93%	5,00%
Rio de Janeiro	1,11%	0,91%	1,42%
Minas Gerais	5,57%	7,30%	2,85%
Espírito Santo	0,27%	0,45%	0
Bahia	9,47%	9,13%	10,00%
Sergipe	1,11%	0,45%	2,14%
Alagoas	1,39%	2,28%	0
Pernambuco	5,29%	5,02%	5,71%
Paraíba	3,06%	3,19%	2,85%
Rio Grande do Norte	1,39%	1,36%	1,42%
Ceará	4,17%	3,65%	5,00%
Piauí	1,67%	0,91%	2,85%
Maranhão	1,11%	0,91%	1,42%
Goiás	0,55%	0,45%	0,71%
Mato Grosso do Sul	0,27%	0,45%	0
Mato Grosso	0	0	0
Distrito Federal	0,27%	0,45%	0
Tocantins	0	0	0
Pará	0	0	0
Amazonas	0	0	0
Acre	0	0	0
Rondônia	0	0	0
Roraima	0	0	0
Sem resposta	5,57%	7,30%	2,85%
Outros países	1,39%	1,82%	0,71%

Fonte: Questionário aplicado aos alunos, Renato Mattar Ribeiro, 2011.

Tabela 15 – Local de nascimento das mães dos alunos.

<b>Local de nascimento - Mãe</b>	<b>Total</b>	<b>Manhã</b>	<b>Noite</b>
Rio Grande do Sul	0	0	0
Santa Catarina	0	0	0
Paraná	3,06%	3,65%	2,14%
São Paulo – Capital	50,41%	50,68%	50,00%
São Paulo - Interior	5,01%	5,02%	5,00%
Rio de Janeiro	1,39%	1,36%	1,42%
Minas Gerais	6,49%	7,30%	5,00%
Espírito Santo	1,11%	1,36%	0,71%
Bahia	10,58%	12,32%	7,85%
Sergipe	0,55%	0,45%	0,71%
Alagoas	1,39%	1,36%	1,42%
Pernambuco	4,45%	2,73%	7,14%
Paraíba	3,62%	4,10%	2,85%
Rio Grande do Norte	1,11%	1,36%	0,71%
Ceará	3,89%	2,73%	5,71%
Piauí	1,11%	0,91%	1,42%
Maranhão	0,55%	0,45%	0,71%
Goiás	0,83%	0	2,14%
Mato Grosso do Sul	0,27%	0,45%	0
Mato Grosso	0,55%	0	1,42%
Distrito Federal	0	0	0
Tocantins	0	0	0
Pará	0,27%	0	0,71%
Amazonas	0	0	0
Acre	0	0	0
Rondônia	0	0	0
Roraima	0	0	0
Sem resposta	3,34%	3,65%	2,85%
Outros países	0	0	0

Fonte: Questionário aplicado aos alunos, Renato Mattar Ribeiro, 2011.

## COMO O ALUNO SE DESLOCA DE E PARA A ESCOLA

Ao verificarmos que grande parte dos alunos da escola é oriunda de bairros afastados, fez-se necessário elencar as formas de deslocamento que esses alunos fazem uso para chegar até o local de ensino. Fica claro que saber quantos utilizam os diferentes tipos de transporte coletivo é importante, especialmente porque o trabalho gira em torno do trajeto escolar.

No questionário sobre o meio de transporte que os alunos utilizam para fazer o trajeto casa-escola ou trabalho-escola e vice versa, foi permitida mais de uma

resposta, pois, devido à extensão da cidade de São Paulo e também por conta da decisão desses alunos em escolherem estudar numa escola mais afastada de suas casas ou mais próximas de seus empregos, nos casos de alunos que trabalham, muitos poderiam fazer uso de mais de um tipo de transporte num dia ou na semana, por isso a soma das porcentagens acaba ultrapassando os 100%. A grande maioria utiliza transporte público, especialmente o ônibus. Esses somam 81,33% (292) do total, sendo 82,64% (181) do matutino e 79,28% (111) do noturno. Os alunos que vêm a pé são 20,61% (74), 20,09% (44) do matutino e 21,42% (30) do noturno. Os que vêm de carro (trazidos ou buscados exclusivamente) são 11,69% (42) do total, sendo 8,67% (19) do matutino e 16,42 (23) do noturno. Carona (quando os alunos vêm com alguém que se dirige como destino final não sendo a escola) são 8,91% (32), com 13,24% (29) do matutino e só 2,14% (3) do noturno. Alunos que vêm de trem são 5,29% (19), 7,76% (17) do matutino e 1,42% (2) do noturno. Metrô 3,34% (12), com 4,1% (9) do matutino e 2,14% (3) do noturno. Bicicleta são apenas 0,83% (3) do total, sendo 0,45% (1) do matutino e 1,42% (2) do noturno. Somente um aluno disse vir de outra forma que não as especificadas e todos os alunos responderam.

Tabela 16 – Meios de transporte utilizados pelos alunos para irem ou voltarem da escola.

<b>Meio de Transporte</b>	<b>Total</b>	<b>Manhã</b>	<b>Noite</b>
Ônibus	81,33%	82,64%	79,28%
Metrô	3,34%	4,10%	2,14%
Trem	5,29%	7,76%	1,42%
Carro	11,69%	8,67%	16,42%
Carona	8,91%	13,24%	2,14%
A pé	20,61%	20,09%	21,42%
Bicicleta	0,83%	0,45%	1,42%
Outros	0,27%	0	0,71%

Fonte: Questionário aplicado aos alunos, Renato Mattar Ribeiro, 2011.

Portanto, pudemos observar que a grande maioria, sim, utiliza os meios de transporte coletivos da cidade para percorrer o trajeto escolar. Os meios motorizados individuais pouco ultrapassam os 20% e o ônibus é o principal meio utilizado. Meios individuais não motorizados, como andar e bicicleta, também pouco ultrapassam os 20%. Podem ser complementares às outras formas de locomoção, uma vez que muitos alunos têm que andar trajetos extensos até as estações de trem, metrô ou pontos de ônibus. É também a forma preferida pelos alunos que moram nos arredores da escola.



## TROCA DE BAIRRO DE ONDE MORA PARA O BAIRRO DA ESCOLA

Junto dessa pergunta, também foi questionado aos alunos quais seriam as principais diferenças entre o bairro onde moram e o bairro onde está localizada a escola. Mostra bastante profundamente a percepção que esses alunos têm da cidade onde moram, mostrando seus próprios conceitos de “centro” e “periferia”, áreas verdes, opções de cultura e lazer e se isso vem necessariamente associado à vontade de viver no “centro”, onde essas opções implicitamente existem, ou à vontade de continuar onde estão por conta de outras características não encontradas no “centro”. Essas respostas estão compiladas mais adiante.

Quando questionados sobre se trocariam o bairro onde vivem pelo bairro onde se localiza a escola, 38,71% (139) responderam que não trocariam, sendo 35,62% (78) do matutino e 43,57% (61) do noturno. Os que trocariam são 28,69% (103), com 29,23% (64) do matutino e 27,85% (39) do noturno. Muitos não responderam por não saber ou mesmo por já morarem no mesmo bairro da escola, esses foram 32,59% (117) do total, sendo 35,15% (77) do matutino e 28,58% (40) do noturno.

Ou seja, se levarmos somente em consideração os alunos que responderam se trocariam ou não, teremos no total 42,56% que trocariam de bairro, ante 57,44% dos que não trocariam. No matutino essa proporção foi de 45,07% que trocariam e 54,93% que não trocariam. E no noturno foi de 39% que trocariam e 61% que não trocariam.

Tabela 18 – Respostas dos alunos à pergunta se trocariam o bairro onde moram pelo bairro onde está localizada a escola.

<b>Trocaria de Bairro</b>	<b>Total</b>	<b>Manhã</b>	<b>Noite</b>
Sim	28,69%	29,23%	27,85%
Não	38,71%	35,62%	43,57%
Sem resposta	32,59%	35,15%	28,58%

Fonte: Questionário aplicado aos alunos, Renato Mattar Ribeiro, 2011.

## ESCOLHA DESTA ESCOLA PARA ESTUDAR

É importante sabermos quem são os responsáveis pela escolha da escola Zuleika de Barros como o local de estudo. Saber se a participação da família,

especialmente dos pais, é fundamental mostra o quanto os jovens em São Paulo têm a chance de poder opinar quanto ao estudo.

A escolha da escola foi feita exclusivamente pelo aluno em 51,26% (184) dos casos, sendo 45,66% (100) do matutino e 60% (84) do noturno. A família participou em 44,56% (160) do total, sendo 51,59% (113) do matutino e 33,57% (47) do noturno. Outros fatores que determinaram a escolha da escola foram 3,06% (11) do total, sendo 1,36% (3) do matutino e 5,71% (8) do noturno, a maioria por conta da proximidade com o emprego (dois alunos citaram ser jogadores do Palmeiras). Os alunos que não responderam foram 1,11% (4), 1,36% (3) do matutino e 0,71% (1) do noturno.

Tabela 19 – Quem decidiu pela matrícula na escola.

<b>Quem escolheu a escola</b>	<b>Total</b>	<b>Manhã</b>	<b>Noite</b>
Família	44,56%	51,59%	33,57%
Aluno	51,26%	45,66%	60,00%
Outros	3,06%	1,36%	5,71%
Sem resposta	1,11%	1,36%	0,71%

Fonte: Questionário aplicado aos alunos, Renato Mattar Ribeiro, 2011.

### **2.3.2 – RESPOSTAS ÀS QUESTÕES INTERPRETATIVAS**

As perguntas do último questionário foram formuladas, em sua maioria, de modo a obter dos alunos respostas pessoais e dissertativas. Da multiplicidade de possíveis respostas, muitos convergiram em respostas semelhantes e divergiram em outras.

A seguir foi feito uma compilação por blocos de respostas que ilustram bem o que foram essas convergências e divergências entre os alunos da escola Zuleika de Barros.

## MOTIVOS PARA ESCOLHER O ZULEIKA

Um Grupo majoritário foi categórico ao dizer por que escolheram estudar na escola Zuleika de Barros: A qualidade de ensino. Porém, alguns poucos divergiram sobre a qualidade de ensino não condizer com a reputação da escola e a expectativa que tinham. A seguir uma tabela com algumas das respostas dos alunos justificando a escolha da escola por conta da boa qualidade de ensino e alguns dos que se decepcionaram com a qualidade encontrada.

Boa qualidade.	Decepção com a qualidade encontrada.
<p><i>“Diziam que o Zuleika era a melhor escola dentre um bom perímetro da região, também uma das cinco melhores públicas e por estes motivos uma das mais difíceis de se conseguir vaga.”</i></p> <p><i>“Por ser uma escola conhecida e tida como boa.”</i></p> <p><i>“Na época a minha mãe recebeu boas indicações.”</i></p> <p><i>“Por ouvir que era uma boa escola.”</i></p> <p><i>“Me disseram que a escola era boa.”</i></p> <p><i>“Mesmo sendo uma escola estadual, o ensino é de qualidade e há disciplina – fatores imprescindíveis e que influenciaram na minha escolha.”</i></p> <p><i>“Uma das melhores de São Paulo.”</i></p> <p><i>“Meus primos estudaram aqui e minha irmã mais velha também, então eles falaram que era uma ótima escola. Foi por indicação que vim estudar aqui.”</i></p> <p><i>“As escolas do meu bairro (Pirituba) não têm um ensino de qualidade.”</i></p> <p><i>“Me recomendaram a escola, pois tinha fama de ser boa.”</i></p> <p><i>“Julguei que a escola fosse melhor que as próximas à minha casa.”</i></p> <p><i>“Comentários que a escola era boa em relação às outras da região.”</i></p> <p><i>“Na época, esta escola era muito bem conceituada.”</i></p>	<p><i>“Quando eu entrei era uma escola muito boa mas agora é péssima.”</i></p> <p><i>“Antes o ensino e o desempenho que tinha.”</i></p> <p><i>“Pensávamos que fosse uma boa escola.”</i></p> <p><i>“Haviam dito que era uma boa escola, porém...”</i></p> <p><i>“Acreditavam (os pais do aluno) ser uma boa escola, mas mal sabem que venho para a escola e só tenho uma aula por falta de professores, como acontece todas as segundas.”</i></p> <p><i>“Antes fosse pela qualidade.”</i></p> <p><i>“A fama que tinha. Mas não é nada demais...”</i></p> <p><i>“A um tempo atrás era uma das melhores escolas.”</i></p> <p><i>“Na época que meu irmão estudava, o ensino era melhor.”</i></p> <p><i>“A escola ERA boa.” (Aluno escreveu em maiúsculas).</i></p> <p><i>“Porque eu achava que era boa.”</i></p> <p><i>“Na época era boa, ouvimos muitas referências, mas houve uma grande diáspora e uma enorme miscigenação, acabando com a boa reputação da escola.”</i></p> <p><i>“Proximidade, qualidade (ex-qualidade).”</i></p>

<p><i>“O fato de haver boatos de que o Zuleika é uma escola boa e conceituada.”</i></p> <p><i>“Pela fama desta como boa escola.”</i></p> <p><i>“Por ter melhor qualidade de ensino.”</i></p> <p><i>“O ensino.”</i></p> <p><i>“Disciplina e professores qualificados.”</i></p> <p><i>“Por ser uma das melhores escolas públicas.”</i></p> <p><i>“Foi recomendada. Bem falada.”</i></p> <p><i>“Por indicação de ser uma escola com ensino reforçado.”</i></p> <p><i>“A qualidade do ensino.”</i></p> <p><i>“A popularidade e por ter conhecidos que já estudaram aqui.”</i></p> <p><i>“O rendimento da escola.”</i></p> <p><i>“O bom status da escola.”</i></p> <p><i>“A fama de escola ótima.”</i></p> <p><i>“Por se uma escola com um bom ensino escolar.”</i></p> <p><i>“Por ela ser boa.”</i></p> <p><i>“Porque é a melhor do bairro.”</i></p> <p><i>“O método de ensino e o rendimento positivo dos alunos.”</i></p> <p><i>“Professores eficientes, um bom rendimento escolar e adquirir conhecimentos fora da escola.”</i></p> <p><i>“Falaram ter alto nível de ensino.”</i></p> <p><i>“A fama de ser uma boa escola.”</i></p> <p><i>“Fiquei sabendo que era uma escola muito boa.”</i></p> <p><i>“Os motivos foram que essa escola tem uma moral muito grande e meu pai ficou sabendo por conta de alguns comentários de amigos.”</i></p> <p><i>“Nome.”</i></p> <p><i>“A escola tinha boa fama no bairro, era conhecida pelo bom desempenho de seus alunos e sua organização.”</i></p>	
---	--

<p><i>“Por ela ter boa fama. Qualidade de estudo.”</i></p> <p><i>“Motivo por ter um nome. Ouvi dizer que a escola era boa.”</i></p> <p><i>“Por ser uma escola melhor do que as outras públicas.”</i></p> <p><i>“Ela ser uma das melhores escolas estaduais.”</i></p> <p><i>“Os principais motivos foram o rendimento escolar, o bom aprendizado e a estrutura da escola, que parece mostrar aos alunos que é um bom lugar de ensino.”</i></p> <p><i>“Boas indicações alheias.”</i></p> <p><i>“A qualidade da mesma.”</i></p> <p><i>“Melhor ensino.”</i></p> <p><i>“É uma escola reconhecida por ter um bom ensino.”</i></p> <p><i>“Porque é a melhor escola da região.”</i></p> <p><i>“Qualidade de ensino, estrutura.”</i></p> <p><i>“Dentre as escolas da região, é a melhor.”</i></p> <p><i>“Saber que é uma ótima escola.”</i></p> <p><i>“Nome, grandeza.”</i></p> <p><i>“Eu quero ter um ensino melhor e essa escola tem boa reputação.”</i></p> <p><i>“Por ser uma escola um pouco melhor.”</i></p> <p><i>“Por informações que a escola é boa.”</i></p> <p><i>“A classificação em relação ao ENEM e o nível comparado com outros colégios estaduais de São Paulo.”</i></p> <p><i>“Por ser conhecida por ter um ensino avançado, professores competentes, etc.”</i></p> <p><i>“Escola boa, estudava conhecidos que falavam bem da escola.”</i></p> <p><i>“Bom ranking em relação a outras escolas”.</i></p> <p><i>“Minha psicopedagoga me indicou essa escola, pois tem um bom ensino.”</i></p> <p><i>“A boa qualidade de ensino divulgada.”</i></p>	
---	--

Nem todos os alunos citaram a qualidade da escola como motivo principal para a escolha. A maioria dos alunos que moram nos arredores da escola citou que a localização, alguns associando à qualidade, foi o principal motivo para a escolha da escola Zuleika. Outros disseram ter escolhido por “indicação”, seja de amigos ou familiares. Seguem algumas respostas:

<b>Localização.</b>	<b>Outros motivos.</b>
<i>“Era perto.”</i>	<i>“Bons comentários sobre a escola. Financeiro.”</i>
<i>“A escola fica bem próxima da minha casa.”</i>	<i>“Sair da escola particular.”</i>
<i>“Porque é perto do meu trabalho.”</i>	<i>“Empresa da minha mãe fechou.”</i>
<i>“Indicaram para eles (pais) e porque não é tão longe de casa.”</i>	<i>“Falta de recursos para a particular.”</i>
<i>“Perto de casa.”</i>	<i>“Eu não gostava do meu antigo colégio (particular).”</i>
<i>“A distância.”</i>	<i>“Mudar de ambiente, conhecer pessoas novas, estudar mais.”</i>
<i>“Localidade.”</i>	<i>“Ensino e o convênio que a escola tem com a FAAP.”</i>
<i>“Localização.”</i>	<i>“Meus amigos e porque minha mãe queria que eu pegasse ônibus lotado para eu aprender a ser gente.”</i>
<i>“É próximo de casa.”</i>	<i>“Dança.”</i>
<i>“É próximo a casa dela (namorada do aluno).”</i>	<i>“Ensino e dança.”</i>
<i>“Meu irmão já havia estudado aqui e é perto de casa.”</i>	<i>“A dança de salão, que tinha antes da nova diretora assumir o cargo.”</i>
<i>“Próxima a minha casa.”</i>	<i>“Ser muito bem comentada. O teatro e dança.”</i>
<i>“Moro perto.”</i>	<i>“Minhas irmãs terem estudado aqui.”</i>
<i>“A melhor do bairro que eu morava.”</i>	<i>“Meu irmão.”</i>
<i>“Fica perto da minha casa.”</i>	<i>“Ela (irmã) já estudou aqui.”</i>
<i>“Distância de casa.”</i>	<i>“Porque meu irmão já estudou aqui.”</i>
<i>“O local e o modo de tratamento dos alunos.”</i>	<i>“Meus amigos estudavam aqui.”</i>
	<i>“Familiares estudaram aqui.”</i>
	<i>“Amigos.”</i>

## O TRAJETO CASA-ESCOLA

Múltiplas foram as respostas dadas à pergunta sobre o que chamava mais a atenção dos alunos no trajeto casa-escola. As respostas variaram desde não haver nada que prendesse sua atenção até observações mais acuradas sobre os elementos da paisagem.

As pessoas que fazem seus trajetos diários num automóvel têm uma relação diferente com a cidade daqueles que não fazem uso desse meio de transporte para se locomover. Como disse Oliva (2003);

O cidadão se mantém pedestre no metrô, no ônibus urbano, nos bondes, nos trens suburbanos, etc. O pedestre se esvai quando se torna automobilista, modo de deslocar-se essencialmente distinto no qual o ambiente é muito restrito e confinado (LEVY, 1994, p.304). Como pedestre, a disponibilidade de interação, sem dúvida, é maior, como automobilista é menor. Há uma demonstração empírica, corporal, aliás, sobre o fato de usar uma cidade como pedestre é essencialmente diferente do uso como automobilista. Não é por razão de que verdadeiros batalhões de turistas visitam cidades como pedestres. Essa forma de apreensão da cidade permite interações multissensoriais com as pessoas e o espaço geográfico, com a cidade. (SOUZA, 2013, p.27 *apud* OLIVA, 2003, p.111)

Então é natural e até mesmo desejável que esperemos respostas onde os elementos da paisagem estejam presentes. Essas respostas demonstram as relações estabelecidas entre os alunos e a cidade onde vivem, marcada pelas distâncias tanto no tempo quanto no espaço aos quais eles estão sujeitos.

Dos alunos do diurno, 41 não responderam essa pergunta, somados a mais 41 que responderam que nada os chama a atenção e mais 21 que responderam não prestar atenção, pois fazem o trajeto dormindo, temos 103 questionários sem respostas ou com respostas que não podemos utilizar. Já no noturno a proporção foi maior. Os que não responderam foram 29, mais 24 que responderam que nada os prende a atenção e mais 10 que disseram dormir no trajeto, totalizando 63. No total, 166 de 359 alunos não prestam atenção no caminho ou decidiram não responder essa pergunta. Ou seja, 46,24% dos alunos que responderam aos questionários. Isso ainda nos deixa com 193 respostas, algumas bem elaboradas e outras bastante sucintas. A seguir algumas das respostas, divididas por categorias e por período.

Grande parte dos alunos disse que o trânsito e os problemas no transporte público são os que mais chamam a atenção. A quantidade cada vez maior de carros na cidade, o consequente travamento das vias e os problemas enfrentados nos

transporte coletivos, como lotação e atrasos, são as bases das respostas elencadas a seguir:

### TRAJETO CASA-ESCOLA – NOTURNO

TRÂNSITO E TRANSPORTE PÚBLICO.	MOTIVOS DIVERSOS OU MAIS DE UM MOTIVO POR RESPOSTA.
<p><i>“Trânsito. Porque é um horror paulista.”</i></p> <p><i>“Trânsito, acho insuportável estou mudando para o interior da cidade, pois já estou cansada das coisas que ficam longe da minha casa.”</i></p> <p><i>“O trânsito. Porque tem muitos automóveis.”</i></p> <p><i>“O trânsito, por ser muito demorado.”</i></p> <p><i>“A quantidade de carros que causam o trânsito.”</i></p> <p><i>“Os ônibus lotados e como as pessoas reclamam durante a viagem.”</i></p> <p><i>“O trânsito, porque demora.”</i></p> <p><i>“O congestionamento na Anhanguera. Porque eles fazem obras atrás de obras e nunca melhoram esse congestionamento.”</i></p> <p><i>“O trânsito, a correria das pessoas.”</i></p> <p><i>“O trânsito, porque a cada dia aumenta.”</i></p> <p><i>“O trânsito, por causa do percurso tão curto e tão demorado.”</i></p> <p><i>“O trânsito, pois é o principal causador maléfico.”</i></p> <p><i>“A quantidade de carro, muito trânsito.”</i></p> <p><i>“Carros. São muitos.”</i></p> <p><i>“Trânsito muito ruim aqui na região.”</i></p> <p><i>“O trânsito, porque é o mais comum nas rotinas do dia a dia.”</i></p> <p><i>“O que mais me chama a atenção é o trânsito e a pouca segurança nas ruas.”</i></p> <p><i>“Os pontos diminuindo de quantidade. Para querer chegar mais rápido em casa.”</i></p>	<p><i>“A rua Clélia, porque sei que já estou perto da escola.”</i></p> <p><i>“Crianças perambulando nas ruas no horário de aula.”</i></p> <p><i>“Os bares porque são lugares legais para passar os fins de semana com amigos.”</i></p> <p><i>“As lojas que eu vejo, porque eu fico com vontade de comprar.”</i></p> <p><i>“O caminho em si, pois eu relaxo quando estou no ônibus e penso na vida.”</i></p> <p><i>“No Hospital São Camilo, porque nasci lá.”</i></p> <p><i>“O Shopping Bourbon e o McDonalds.”</i></p> <p><i>“A variedade de comércio, o grande fluxo de carros.”</i></p> <p><i>“A rua.”</i></p> <p><i>“A reforma do Palmeiras, porque está ficando bonito.”</i></p> <p><i>“A cidade, porque ela me parece cada dia que se passa mais e mais destruída.”</i></p> <p><i>“O movimento. Porque é muito grande.”</i></p> <p><i>“As meninas da Barra Funda e os mendigos.”</i></p> <p><i>“Poluição”</i></p> <p><i>“As pessoas que tem comércio, pois conheço e estão todo dia lutando igual eu.”</i></p> <p><i>“O asfalto, porque parece não acabar.”</i></p> <p><i>“O McDonalds na Pompeia.”</i></p> <p><i>“Umas Harley Davidson estacionadas num clube de snooker, porque elas são lindas.”</i></p> <p><i>“O movimento de pessoas. Acho interessante a</i></p>



<p><i>“O trânsito, porque poderia chegar na escola em menos tempo, porém ele faz o trajeto demorar mais que o necessário.”</i></p> <p><i>“O fluxo intenso em direção ao centro.”</i></p> <p><i>“Como o povo precisa de transporte público.”</i></p> <p><i>“A rua, por causa do trânsito.”</i></p> <p><i>“O trânsito. Às vezes me atrasa muito.”</i></p> <p><i>“O que me chama a atenção é o trânsito e a quantidade de veículos.”</i></p> <p><i>“O trânsito, porque é inadmissível a demora que eu gasto em chegar. Por isso.”</i></p> <p><i>“A movimentação de carros, porque são muitos, causando congestionamento.”</i></p> <p><i>“Muitas pessoas na rua, pessoas estressadas e ônibus muito cheio.”</i></p> <p><i>“Motoristas. São sem educação.”</i></p>	<p><i>quantidade de gente que existe em São Paulo.”</i></p> <p><i>“As paisagens diversificadas.”</i></p> <p><i>“A poluição! Pois fico indignada como existe gente ‘porca’ em São Paulo.”</i></p> <p><i>“O que mais me chama a atenção é o rio Tietê.”</i></p> <p><i>“A Anhanguera, porque passa por empresas e etc.”</i></p> <p><i>“A correria cotidiana da população.”</i></p> <p><i>“As pessoas.”</i></p> <p><i>“Motos, amo motos.”</i></p> <p><i>“Me chama a atenção os lixos na rua e o mal cheiro dos rios.”</i></p> <p><i>“Shopping, estágio.”</i></p> <p><i>“A pressa das pessoas. Porque às vezes elas não respeitam e no caso dos motoristas, não respeitam os pedestres.”</i></p> <p><i>“O Shopping Bourbon, pois é um shopping muito bonito.”</i></p> <p><i>“A violência.”</i></p> <p><i>“As árvores, porque elas são lindas.”</i></p> <p><i>“As pessoas desconhecidas me olhando estranho.”</i></p> <p><i>“A iluminação, porque não tem.”</i></p> <p><i>“A Favorita, na rua Turiassú. Porque tem sempre muitos carros de luxo.”</i></p>
---	---

## TRAJETO CASA-ESCOLA MATUTINO

TRÂNSITO E TRANSPORTE PÚBLICO	MOTIVOS DIVERSOS
<p><i>“O trânsito, a poluição e a falta de respeito das pessoas.”</i></p> <p><i>“Trânsito e o grande número de pessoas. Porque é enorme a quantidade de pessoas indo trabalhar, tanto de ônibus como de carro.”</i></p>	<p><i>“A falta de respeito dos motoristas, para com o pedestre, em vias sem semáforo e com faixa de pedestre.”</i></p> <p><i>“Lojas.”</i></p> <p><i>“A falta de preservação do meio ambiente, fico indignada ao ver tanta verba entrando na</i></p>

<p><i>"O fluxo de carros nas vias é muito maior."</i></p> <p><i>"Alto movimento de carros."</i></p> <p><i>"Trânsito demais, pessoas cansadas, quase morrendo."</i></p> <p><i>"Mesmo vindo a pé, o que me impressiona é o quanto de carros tem nas ruas, a cada dia cresce mais e mais. E a população aumenta, esse caso me chama muito a atenção."</i></p> <p><i>"Os carros, pela sua grande quantidade."</i></p> <p><i>"O que mais me chama a atenção é que a maioria dos carros só tem uma pessoa, onde poderiam ter outras de carona. Isso proporciona um caos no trânsito e poderia ajudar a acabar com ele. Os ônibus lotados também chamam bastante a minha atenção."</i></p> <p><i>"As diversas paisagens ao longo do caminho e o trânsito caótico que vive perturbando nós paulistanos."</i></p> <p><i>"O trânsito e as diferenças com relação a infraestrutura dos bairros."</i></p> <p><i>"Os prédios, que são totalmente despadronizados e no trânsito, que a cada dia aumenta mais."</i></p> <p><i>"Cada vez tenho que sair mais cedo, porque a cada hora que passa o trânsito está pior."</i></p> <p><i>"O trânsito. <u>Só piora</u>." (grifo do aluno)</i></p> <p><i>"O trânsito! A cada dia aumenta!"</i></p> <p><i>"No trânsito, porque as vezes ele me faz chegar atrasado."</i></p> <p><i>"O trânsito e o nascer do Sol. Não sei."</i></p> <p><i>"O trânsito e também o ônibus lotado."</i></p> <p><i>"O trânsito, os carros."</i></p> <p><i>"Trânsito, poluição."</i></p> <p><i>"O trânsito, o ônibus lotado, porque é exaustivo."</i></p> <p><i>"O trânsito. Porque percebo a quantidade de carros nas ruas."</i></p> <p><i>"O trânsito, porque é uma coisa muito chata em uma cidade grande. Poderia haver coisas melhores para melhorar além do rodízio."</i></p>	<p><i>prefeitura e nada melhora, para colaborar com a diminuição dos agentes poluentes."</i></p> <p><i>"Sinto como se morasse mais para o interior de São Paulo (Anhanguera) e por esse motivo tenho contato com a natureza, bastante árvore, longe de tanta poluição, tanto visual quanto auditiva de São Paulo."</i></p> <p><i>"Na maioria das vezes durmo durante o trajeto, porém o que mais me chama atenção é o número de construções, porque aumenta a cada dia que passa."</i></p> <p><i>"Tem metrô da linha verde, hospitais e temos colégios. É um 'caminho' muito importante para São Paulo."</i></p> <p><i>"Adega de vinho."</i></p> <p><i>"Uma escola particular que há no caminho."</i></p> <p><i>"A movimentação das pessoas, porque ninguém para ao alcançar seus objetivos, pessoas cansadas de lutar e outras submissas ao que se faz."</i></p> <p><i>"Que a desorganização é muito grande, pois não há respeito com pedestres, normas de trânsito, etc.."</i></p> <p><i>"O rio Tietê, muito poluído."</i></p> <p><i>"A falta de atenção das pessoas, andam muito distraídas."</i></p> <p><i>"A mudança de paisagem: do mais rústico para o centro."</i></p> <p><i>"Gosto de reparar nos carros e na maneira como as pessoas se vestem. Imaginar a profissão que elas exercem."</i></p> <p><i>"A FEBEM que fica na Vila Clarice."</i></p> <p><i>"Ao vir para a escola, o que me chama mais a minha atenção é o West Plaza."</i></p> <p><i>"O que mais me chama a atenção é a quantidade de prédios que vejo pela cidade."</i></p> <p><i>"As subidas e descidas."</i></p> <p><i>"Acho que tudo me chama um pouco."</i></p> <p><i>"A escuridão e a rodovia, pois eu saio muito cedo de casa e sempre tenho que pegar a rodovia."</i></p> <p><i>"Quanto carro existe em São Paulo, muita poluição. Isso me chama atenção que o número</i></p>
---	--

<p><i>“O trânsito, os ônibus e metrô/trem lotados, pois é muita gente, carro, etc..”</i></p> <p><i>“A quantidade de carros. Trânsito e poluição.”</i></p> <p><i>“O trânsito, que com isso eu tenho que sair muito mais cedo do que eu saia antes para chegar na escola.”</i></p> <p><i>“O trânsito, porque existe muitos carros e o trânsito é absurdo.”</i></p> <p><i>“O trânsito, pois é alarmante.”</i></p> <p><i>“O trânsito, porque é muito intenso.”</i></p> <p><i>“O trânsito lento, a quantidade de pessoas nas ruas e nos meios de transporte.”</i></p> <p><i>“A quantidade de carros na cidade.”</i></p> <p><i>“O trânsito, porque há muitos carros na cidade.”</i></p> <p><i>“A quantidade excessiva de carros. Só não sei explicar o por quê.”</i></p> <p><i>“O trânsito, porque eu acho que cada vez mais aumentam o número de automóveis no país, e assim fica complicado o tráfego de carros.”</i></p> <p><i>“O trânsito e as pessoas, muitos precisam de Deus e ninguém toma atitude para falar, sei que posso fazer essa diferença.”</i></p> <p><i>“A lentidão do trânsito, que atrasa muitas pessoas.”</i></p> <p><i>“Os carros, que passam aos montes do meu lado.”</i></p> <p><i>“O trânsito, porque se não tivesse tanto trânsito eu chegaria mais cedo na escola.”</i></p> <p><i>“Os ônibus lotados, os pontos lotados.”</i></p> <p><i>“A quantidade de pessoas que dependem do transporte público.”</i></p> <p><i>“A quantidade de pessoas que dependem do transporte público. Porque há muita gente.”</i></p> <p><i>“A quantidade de pessoas que utilizam o mesmo transporte que eu, pois ele está sempre lotado.”</i></p> <p><i>“O número de pessoas que se deslocam no mesmo horário, com o mesmo transporte.”</i></p>	<p><i>de pessoas em São Paulo vem aumentando cada vez mais, deixando as pessoas sedentárias.”</i></p> <p><i>“Gosto muito de observar as vegetações, porque isso me traz calma e também porque gosto da natureza e acho que ela deveria ser mais conservada.”</i></p> <p><i>“Poluição.”</i></p> <p><i>“O ambiente.”</i></p> <p><i>“Na Rua Barão do Bananal, logo ao lado do SESC, tem umas esculturas de ambos os lados da rua. Adoro arte e expressões de pensamento em forma artístico-urbana.”</i></p> <p><i>“Entrada de outras escolas. Não sei.”</i></p> <p><i>“Pico do Jaraguá. Porque eu acho bonito.”</i></p> <p><i>“Um ferro-velho enorme. Por ele se expandir cada vez mais.”</i></p> <p><i>“Poluição, que nos prejudica bastante na respiração. Shoppings, apreciando uma obra bem feita. Praças, observando se estão cuidadas, etc..”</i></p> <p><i>“A quantidade de pessoas na rua, porque é muito grande.”</i></p> <p><i>“As ruas vazias, com algumas pessoas indo trabalhar.”</i></p> <p><i>“O movimento das estradas, pessoas, paisagens, casas. Porque gosto de observar tudo.”</i></p> <p><i>“A escola de samba Rosas de Ouro, porque é bonito e me lembra festa.”</i></p> <p><i>“A paisagem, os carros, porque cada lugar é diferente.”</i></p> <p><i>“Não tem nada, porque ainda está escuro.”</i></p> <p><i>“Os grandes edifícios, para tomar como ponto de referência.”</i></p> <p><i>“Uma loja de construção.”</i></p> <p><i>“O parque da Água Branca.”</i></p> <p><i>“Grande número de pessoas, porque mostra que São Paulo está crescendo e as pessoas estão vindo para cá.”</i></p> <p><b><i>“Que a maioria dos estudantes não são daqui do bairro.”</i></b> (Grifo nosso).</p> <p><i>“O estádio do Palmeiras em construção.”</i></p>
--	--

<p><i>“A falta de educação e com senso, porque as pessoas entram no metrô e ficam na porta, atrapalhando o fluxo e não deixando as pessoas irem para os corredores.”</i></p> <p><i>“A quantidade de pessoas que pega ônibus.”</i></p> <p><i>“As pessoas, já que é incrível a quantidade de gente indo trabalhar em transportes lotados.”</i></p> <p><i>“Os ônibus, porque eles todos os dias estão lotados.”</i></p> <p><i>“A superlotação dos ônibus, pois as vezes nem dá para entrar.”</i></p> <p><i>“Passagem cara e transporte superlotados.”</i></p> <p><i>“O que me chama atenção é os pontos de ônibus superlotados, o que leva uma superlotação dos ônibus.”</i></p> <p><i>“Os ônibus cheios, pois isso é entediante e tem que ser esperto para sentar primeiro.”</i></p> <p><i>“O tempo que leva. Porque poderia ser bem mais rápido se o ônibus fizesse outro caminho.”</i></p> <p><i>“A quantidade de pessoas no ônibus.”</i></p> <p><i>“Não dá nem para prestar atenção de tão lotado que o trem é.”</i></p> <p><i>“O trajeto que demora.”</i></p> <p><i>“Como os ônibus são lotados.”</i></p> <p><i>“Os ônibus sempre lotados de manhã.”</i></p> <p><i>“O que mais me chama atenção é o grande número de pessoas que precisam pegar ônibus lotado para trabalhar. Porque estes não podem ir trabalhar de carro ou coisa do tipo.”</i></p> <p><i>“Os ônibus lotados e a falta de educação de algumas pessoas.”</i></p> <p><i>“A falta de acessibilidade dos meios de transporte. Pelo preço que pagamos na passagem, merecíamos coisa melhor.”</i></p>	<p><i>“A grande aglomeração de pessoas, porque pela hora da manhã ‘não era’ para ter muita gente.”</i></p> <p><i>“O shopping, porque é grande.”</i></p> <p><i>“A diferença entre os trabalhadores, exemplo: no metrô consigo ver professores, diaristas, secretárias, enfermeiros e muitos estudantes.”</i></p> <p><i>“A demora para chegar, porque cansa as vezes.”</i></p> <p><i>“A ponte, por causa da altura.”</i></p> <p><i>“Geralmente o céu. Porque eu gosto de paisagens e odeio ver o trânsito.”</i></p> <p><i>“Na rua Brigadeiro Gavião Peixoto tem uma praça repleta de árvores, local que mais me prende atenção durante o trajeto para o Zuleika de Barros.”</i></p> <p><i>“Geralmente placas. Gosto de ler.”</i></p> <p><i>“A mudança dos ‘ambientes’ é nitidamente diferente.”</i></p> <p><i>“Os prédios são o que mais me chama atenção, pois não há quase plantação, verde pela cidade.”</i></p> <p><i>“A grande variedade de pessoas, pois a miscigenação de pessoas no Brasil me chama muito a atenção.”</i></p> <p><i>“Quantidade de gente no mesmo lugar.”</i></p> <p><i>“Numa das ruas há uma feira. O que me impressiona é a disposição e montagem das barracas que os feirantes fazem.”</i></p> <p><i>“Os livros, porque gosto de ler durante o percurso.”</i></p> <p><i>“As árvores, as matas fechadas que de manhãzinha é muito interessante. O sol nascendo e, embora aquele trânsito terrível, eu acho bonito a cidade se movimentando.”</i></p> <p><i>“O nascer do Sol na ponte do Piqueri.”</i></p> <p><i>“O amanhecer. Porque é mais um dia pela frente.”</i></p> <p><i>“O nascer do Sol, porque é sempre uma cena impressionante, não importa quanto veja isso.”</i></p> <p><i>“O nascer do Sol. Porque é muito lindo e me chama atenção.”</i></p>
---	--

## O BAIRRO DA RESIDÊNCIA E O BAIRRO DA ESCOLA

Os alunos também foram questionados sobre quais seriam as principais semelhanças e diferenças entre os bairros onde moram e o bairro da escola (Pompeia/Perdizes) e os motivos pelos quais aceitariam ou não se mudarem. Novamente as respostas foram muito variadas e alguns deram motivos sem explicitar se trocariam ou não.

As respostas denotam que os fatores para a tomada de decisão (trocar ou não trocar) estão entrelaçados e que o dilema pode ser falso na medida em que, satisfeitas certas condições como melhoria social, qualidade de vida, redução das desigualdades, etc., as respostas poderiam ser diferentes. A riqueza das respostas demonstra um bom grau de percepção das dimensões múltiplas da vida na cidade, tais como conceito de vizinhança (valorização das relações sociais no espaço de convivência), desigualdade e identidade social e qualidade de vida.

Assim, a leitura destes adolescentes sobre a cidade denota preocupações e percepções que vão muito além das simples relações tão valorizadas pelas sociedades de consumo (os *rolezinhos* combinados via redes sociais, celulares smartphones para encontros nos shoppings, espaço do consumo por excelência). As críticas sobre o trânsito, transporte público, vis a vis as manifestações de pertencimento ao local de moradia demonstram de um lado uma leitura crítica da cidade e por outro a construção de uma identidade social e de valorização das relações de vizinhança tão importantes na construção da cidadania. Assim, antenados com a modernidade não se descolam da necessidade de apontar para uma redução das desigualdades – sociais urbanas e educacionais, ainda que de forma amorfa e desorganizada e principalmente ainda não capturada pelas formas institucionais de participação política e social. Longe dos partidos e organizações, há toda uma grande parcela da juventude que busca se localizar em um mundo em ebulição e transformação. A inclusão consumista da última década se vê hoje diante da dura realidade da globalização excludente e suas crises.

TROCARIA DE BAIRRO.	NÃO TROCARIA DE BAIRRO.
<p><i>“Meu bairro as pessoas são humildes, o transporte é extremamente cheio de pessoas, as casas não são rebocadas e nem sempre terminadas. Já o bairro da minha escola, o transporte é adequado, ruas silenciosas e organizada. Talvez, por motivo de transporte, mas fora isso gosto do meu bairro.” (Taipas).</i></p> <p><i>“Tudo e trocaria sem pensar, pois é mais luxo aqui.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“Fluxo de carros, conseqüentemente o trânsito. A quantidade de árvores aqui do que lá. A diferença de pensamentos, de conversas, de formas de se expressar nas ruas (depredação ao invés de pouca, mas considerável cultura/arte), etc. Trocaria por todos esses motivos, mais o fato de que fora das principais avenidas e ruas para cá, são muito mais calmas. Muito mais coisas para fazer sem ter de ir para longe, mais acesso à saúde (como tenho sempre problemas na mão, então todo começo de ano preciso ir ao hospital que está sempre longe de lá e perto de cá), etc.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“Nesse da escola tem mais policiamento. No meu bairro não alaga. Eu trocaria sim.” (Perus).</i></p> <p><i>“Só tem maloqueiro onde eu moro e aqui tem menos. Não trocaria.” (Brasilândia).</i></p> <p><i>“Várias: organização, respeito com os vizinhos, civilização. Sim, trocaria, porque amo a Pompeia e detesto o bairro onde moro.” (Taipas).</i></p> <p><i>“Primeiramente, os ônibus lotados, o lixo e as pessoas. Trocaria, sim, o bairro onde moro pelo bairro da escola, pois o acesso a outros lugares é mais fácil e rápido.” (Anhanguera).</i></p> <p><i>“Sim, pois moro na periferia e é muito mais perigoso. Trocaria pelo fato de ter parentes que moram aqui e por ser um lugar mais confortável e perto de tudo.” (Lauzane Paulista).</i></p> <p><i>“O comportamento, a educação e as condições de vida. Sim, estaria em um ambiente melhor de se conviver e com mais oportunidades” (Pirituba).</i></p> <p><i>“Principalmente a paisagem, porque moro na periferia e o Zuleika é uma área central. Os edifícios, as pessoas, tudo é diferente. Me mudaria sim.” (Jaraguá).</i></p> <p><i>“Meu bairro é mais humilde e bem menos valorizado. Acho que sim, pelo fácil acesso.”</i></p>	<p><i>“Meu bairro não alaga, portanto prefiro morar na Vila Palmeiras.” (Freguesia do Ó).</i></p> <p><i>“A condição de estudo. Não porque o bairro onde moro é muito mais tranquilo e menos movimentado.” (Jaraguá).</i></p> <p><i>“É um bairro nobre e muito mais movimentado, mas eu prefiro o meu. Não gosto de trânsito, muita gente e tem gente meio 'esnobe' demais por aqui.” (Vila Nova Cachoeirinha).</i></p> <p><i>“Não. Não há lugar melhor que o lar.” (Brasilândia).</i></p> <p><i>“A diferença é que esse bairro é de 'classe média' e onde eu moro não. Não trocaria, pois estou bem onde estou morando.” (Anhanguera).</i></p> <p><i>“Não, pois não vejo tanta diferença. Gosto muito de onde moro.” (Freguesia do Ó).</i></p> <p><i>“Praticamente não muitas. A única grande diferença é a arborização. Não, pois já estou acostumada e adoro onde eu moro.” (Consolação).</i></p> <p><i>“O bairro onde fica a escola é mais desenvolvido. Não, porque o bairro onde eu moro não tem tanta poluição como o bairro da escola. Isso porque onde eu moro tem bastantes áreas verdes.” (Anhanguera).</i></p> <p><i>“Não tem muita diferença. É tudo avenida. Não trocaria.”</i></p> <p><i>“Tem maior movimentação de pessoas, talvez pelo fato de haver Shopping. Onde eu moro há muita movimentação apenas de carros (Av. General Edgar Facó). Não, porque eu acho a Pompeia perigosa durante a noite e em dias de jogo também.” (Piqueri).</i></p> <p><i>“A Pompéia e a Vila Leopoldina não possuem muitas diferenças. A única que vale a pena ser levantada é que a Pompéia possui um maior número de barzinhos e comércio e possui um shopping center. Não trocaria de bairro pois a Leopoldina tem ar de residência, enquanto a Pompéia há uma mesclagem de residência e comércio. Desta forma, uma maior poluição sonora.”</i></p> <p><i>“A diferença é a movimentação e o nível social. Não. Gosto de onde moro e já vivo lá há muito tempo.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“O bairro onde moro é muito calmo, bem diferente</i></p>

<p>(Jaraguá).</p> <p><i>“As diferenças que tem entre o bairro que eu moro e o bairro onde fica a escola é que aqui é um bairro desenvolvido. Sim, trocaria porque a localidade do centro e de tudo é bem mais perto. É um bairro mais desenvolvido, mais respeitado. O lugar é mais bonito, entre outros fatores.”</i> (Perus).</p> <p><i>“O bairro onde fica localizada a escola é bem mais valorizado, cuidado pela prefeitura, devido a classe que mora aqui ser média. Sim.”</i> (Pirituba).</p> <p><i>“No bairro da escola tem muitos prédios, lojas, shopping, entre outros. Sim, porque tem mais acesso”</i> (Pirituba).</p> <p><i>“Meu bairro é periférico e não é tão desenvolvido quanto o da escola que pertenco. Com todos esses fatores de desenvolvimento e qualidade, com certeza trocaria o bairro ao qual moro pelo o da escola que estudo Mas não tem problema. De acordo com minhas projeções, daqui uns sete anos irei morar em Barcelona (Espanha) e infelizmente não pode ser comparada com o Brasil, porque lá é outro nível, me dói demais falar isso, mas é a realidade..”</i> (Jaraguá).</p> <p><i>“No bairro onde eu estudo as pessoas têm uma condição financeira melhor do que o bairro onde moro (Vila Nova Cachoeirinha), mas eu não trocaria onde estou pelo bairro da minha escola porque o custo de vida é muito alto. Quem sabe um dia, quando eu tiver uma condição financeira maior eu possa pensar em me mudar.”</i></p> <p><i>“Na questão de educação, trocaria meu bairro sim. Diferenças não sei dizer.”</i> (Jaraguá).</p> <p><i>“Sem dúvida, sim. Pompeia é maravilhoso.”</i> (Barra Funda).</p> <p><i>“O bairro onde moro não tem as opções de lazer que tem aqui. Trocaria justamente pelo que disse anteriormente.”</i> (Pirituba).</p> <p><i>“Onde moro, as escolas não têm compromisso com os alunos, as pessoas são muito mal tratadas. São pessoas que não têm condições. Trocaria sim o meu bairro por esse da Pompeia.”</i> (Taipas).</p> <p><i>“O bairro onde eu moro é periférico, mas tem um grande suporte para necessidades básicas. Já o bairro onde estudo é de pessoas com condições favoráveis, pelo menos a maioria.</i></p>	<p><i>de onde fica a escola. Não trocaria de forma alguma, pois onde moro é um bairro residencial, sem muita movimentação e ao mesmo tempo temos tudo que precisamos perto. Como, por exemplo: hipermercado, biblioteca, terminal de ônibus, estação de trem, centro esportivo, shopping e etc.”</i> (Pirituba).</p> <p><i>“No bairro da escola há muitos prédios e avenidas enormes, shoppings, etc. Não trocaria”</i> (Anhanguera).</p> <p><i>“Não, o meu bairro pode até ter um nível de segurança melhor do que o da escola.”</i> (Jaguaré).</p> <p><i>“No bairro onde eu estudo as pessoas têm uma condição financeira melhor do que o bairro onde moro, mas eu não trocaria onde estou pelo bairro da minha escola porque o custo de vida é muito alto. Quem sabe um dia, quando eu tiver uma condição financeira maior eu possa pensar em me mudar.”</i> (Vila Nova Cachoeirinha).</p> <p><i>“A Pompeia é um bairro mais nobre que o Piqueri, mas eu moro num condomínio fechado grande, um dos maiores de São Paulo, então meu contato com o bairro mesmo é pouco. Não trocaria o bairro, gosto de onde nasci! E nunca fui assaltado lá, ao contrário daqui.”</i></p> <p><i>“Basicamente não vejo muita não, apenas que o bairro no qual eu estudo tem uma grande avenida e shopping. Não trocaria o meu bairro porque é um do local no qual me adaptei e moro há muito tempo. Não gosto muito do bairro em que estudo.”</i> (Brasilândia).</p> <p><i>“A diferença é que o Anhanguera é um bairro simples. Pompeia já tem mais qualidades. Não trocaria, pois o Anhanguera é bairro da paz.”</i></p> <p><i>“A classe social da massa. Não, porque o Jaraguá é o bairro mais arborizado de São Paulo.”</i></p> <p><i>“O meu bairro é mais organizado e não alaga. Nunca, porque amo o bairro onde moro desde pequena.”</i> (Anhanguera).</p> <p><i>“O tipo de pessoas e a centralização de comércios. Não, pois gosto de onde moro, porque é muito tranquila e tenho um pouco de contato com a natureza, devido a morar perto do pico do Jaraguá.”</i> (Pirituba).</p> <p><i>“Valorização do bairro é bem diferente. Não troco meu lar. Onde moro é bem mais tranquilo. Isso, por enquanto, mais para frente pretendo me encaixar em um local apto para realizar as atividades do meu futuro.”</i> (Pirituba).</p>
--	---

<p><i>Trocaria o meu bairro pelo da escola, pois os meios de transporte são melhores, como metrô. Onde eu moro não tem metrô. Tem trem, mas é bem longe da minha casa, não sendo prático. Mesmo assim gosto do meu bairro porque é bastante calmo.</i>" (Pirituba).</p> <p><i>"O bairro onde moro (Jardim Monte Belo) tem pouco comércio, lazer, hospitais, etc. É claro, porque o meu bairro é muito longe dos principais locais da cidade."</i> (Jardim Monte Belo).</p> <p><i>"Valorização do bairro é bem diferente. Não troco meu lar. Onde moro é bem mais tranquilo. Isso por enquanto, mais para frente pretendo me encaixar em um local apto para realizar as atividades do meu futuro."</i> (Pirituba).</p> <p><i>"O meu bairro é muito ruim. Trocaria, porque no bairro em que moro não há nenhum lazer."</i> (Pirituba).</p> <p><i>"Bom, são bairros da mesma classe e também muito próximos. Acho que trocaria pelo fato do comércio ser um pouco mais avançado"</i> (Barra Funda).</p> <p><i>"O bairro da escola é um bairro rico e valorizado, com muitos locais para sair, no 'centro', perto de tudo. Com certeza trocaria, pois esse bairro é perto de qualquer lugar, mais fácil para tomar ônibus. Já minha casa é distante"</i> (Jaraguá).</p> <p><i>"Sim, porque o ambiente, as pessoas são outras. Sem comparação com as escolas de Pirituba com as daqui, o ensino é bem melhor. Não é a toa que muitas pessoas estudam no Zuleika."</i></p> <p><i>"O bairro onde eu moro (Itaberaba) não possui tanta infra-estrutura como este. É um bairro de periferia, ao contrário deste, onde estamos situados no centro, tendo mais acesso aos recursos necessários para um melhor desempenho. Sim, pois seria mais fácil acesso ao centro de São Paulo."</i></p> <p><i>"Sim, pois moro na periferia e é muito perigoso. Trocaria pelo fato de ter parentes que moram aqui e por ser um lugar mais confortável e perto de tudo."</i> (Lauzane Paulista).</p> <p><i>"Bairro da escola; melhor organização, mais pontos de entretenimento. Meu bairro; menos movimentado (trânsito), mais ar puro. Sim, pois as casas daqui são bem estruturadas."</i> (Perus).</p> <p><i>"As condições. Sim, pois não gosto da onde eu</i></p>	<p><i>"Onde moro é um lugar simples e sem muitos 'lugares públicos bons'. Mas não trocaria meu bairro por nenhum outro, pois vivo nele desde que nasci."</i> (Anhanguera).</p> <p><i>"Há diversos fatores que diferenciam, mas o ensino da escola está muito ruim. Vim para essa escola exatamente pelo ensino, que seria melhor do que do bairro onde moro. Mas não trocaria de bairro. Aqui na escola é mais centro e existe mais poluição"</i> (Jaraguá).</p> <p><i>"Algumas diferenças que vejo é que na Avenida Pompeia tem muitos prédios, Shopping. Não trocaria onde moro pelo bairro da minha escola. Gosto de onde moro, já me acostumei por morar lá desde que nasci."</i> (Vila Nova Cachoeirinha).</p> <p><i>"Que meu bairro é simples e o da escola é de gente chique. Não trocaria meu bairro por esse porque tem muito mais assalto que no meu bairro."</i> (São Domingos).</p> <p><i>"A Pompeia é um bairro mais nobre que o Piqueri, mas eu moro num condomínio fechado grande, um dos maiores de São Paulo (Portal dos Bandeirantes), então meu contato com o bairro mesmo é pouco. Não trocaria o bairro, gosto de onde nasci! E nunca fui assaltado lá, ao contrário daqui."</i></p> <p><i>"Os tipos de pessoas e a centralização de comércios. Não, pois gosto de onde moro porque é muito tranquilo e tenho um pouco de contato com a natureza, devido a morar perto do Pico do Jaraguá."</i> (Pirituba).</p> <p><i>"Ah, muita diferença... Não trocaria meu bairro por nada... Aqui pode ser muito melhor que meu bairro, mas não trocaria não."</i> (Pirituba).</p> <p><i>"Que aqui tem mais movimento, prédios. Não, por causa dos meus amigos e familiares."</i> (São Domingos).</p> <p><i>"Depende muito, mas eu prefiro o meu bairro. E eu tenho uma namorada que mora aqui próximo à escola, então praticamente eu vivo mais aqui próximo à escola do que no meu bairro."</i> (Jaraguá)</p> <p><i>"Os comércios onde moro fica perto de casa, não preciso pegar ônibus nem carro. Não trocaria meu bairro pelo da escola, pois gosto de lá, moro a 18 anos, bairro calmo."</i> (Pirituba).</p> <p><i>"O meu bairro é menos movimentado do que o da escola, é mais calmo. Eu não trocaria de bairro."</i> (Pirituba).</p>
---	--



<p><i>moro, pois sua localização é péssima.” (Perus).</i></p> <p><i>“Onde moro o ensino é péssimo, as escolas bagunçadas e aqui no Zuleika não. Sim, é um ótimo bairro.” (Parada de Taipas).</i></p> <p><i>“Onde eu moro é um ótimo local, mas eu trocaria sim, por ter mais facilidade de chegar na escola.” (Jaraguá).</i></p> <p><i>“A Pompeia é um bairro muito bonito e, morando na Avenida Pompeia, por exemplo, eu teria perto de mim hospital, escola, shopping, feiras, restaurantes, por isso o considero melhor do que o bairro onde moro.” (Lapa).</i></p> <p><i>“São muitas as diferenças, e eu trocaria meu bairro pelo da escola, pois além de uma boa localidade, é perto da escola, assim não precisaria acordar tão cedo.” (Jaraguá).</i></p> <p><i>“O bairro da escola é mais comercial, onde eu moro é mais quieto. Trocaria, porque é um lugar perto de tudo que precisa, shoppings, restaurantes, etc..” (Jaraguá).</i></p> <p><i>“No bairro onde eu moro o ensino é muito baixo, os alunos não se interessam e os professores não tem motivação. Sim, trocaria pois é muito melhor.” (Pirituba)</i></p> <p><i>“O bairro onde moro não é tão desenvolvido quanto a Pompeia, trocaria por ser mais perto dos lugares.” (Anhanguera).</i></p> <p><i>“Movimentação de dinheiro, popularidade. Sim, maior chance de empregos.” (Jaraguá).</i></p> <p><i>“Onde fica a escola é mais industrializado, trocaria sim, por esse motivo.” (Vila Anastácio).</i></p> <p><i>“Lógico, o bairro da escola é melhor.” (Perus).</i></p> <p><i>“Sim, porque o bairro da escola fica mais perto de tudo.” (Taipas).</i></p> <p><i>“O nível social é diferente. Sim, porque é mais próximo das coisas.” (Jaraguá).</i></p> <p><i>“Sim, porque o meu bairro não tem o aprendizado como no Zuleika.” (Anhanguera).</i></p> <p><i>“Não há muita diferença, mas trocaria acho. O bairro da escola é melhor, um pouco mais perto dos lugares que frequento.” (Lapa).</i></p> <p><i>“Moraria perto da Pompéia, pois acho um bairro de fácil acesso.” (Freguesia do Ó).</i></p> <p><i>“A acessibilidade e conforto são melhores na</i></p>	<p><i>“A principal diferença é o movimento, não trocaria, pois não gosto de morar próximo ao centro.” (Freguesia do Ó).</i></p> <p><i>“Não, o meu bairro pode até ter um nível de segurança melhor do que o da escola.” (Jaguaré).</i></p> <p><i>“O meu bairro é mais arborizado, calmo, tem mais sombra e o da escola não. Jamais trocaria o meu bairro por esse, esse bairro não me atrai.” (Santa Cecília).</i></p> <p><i>“Não, porque eu gosto do meu bairro, não vejo diferença.” (Jardim Britânia).</i></p> <p><i>“Tem muitas diferenças, com certeza o bairro onde estudo é melhor, mais desenvolvido, mas não trocaria o meu bairro pelo da escola, gosto do meu bairro.” (Anhanguera).</i></p> <p><i>“Anhanguera é mais mato e Pompeia é asfalto. Não.”</i></p> <p><i>“A única diferença é que é perto da escola e ficaria melhor, mas não trocaria aqui pelo meu bairro, porque gosto de lá.” (Taipas).</i></p> <p><i>“Bom, onde eu moro não acho que o ensino é tão bom como aqui do Zuleika da Barros, e não trocaria meu bairro pelo de onde eu moro, pois aqui é um bairro muito movimentado e acho perigoso em algumas partes, assaltos, mortes, acidentes de carro, etc..” (Anhanguera).</i></p> <p><i>“Não há muita diferença entre os bairros, são perto e eu não trocaria meu bairro pelo bairro da escola.” (Lapa).</i></p> <p><i>“As principais diferenças entre o bairro onde moro e o bairro da escola é o acesso a lazer, a shoppings, etc. Eu não trocaria o meu bairro pelo da escola. Acho que pelo fato de morar há muito tempo, já ter acostumado com o ambiente, pessoas e até o próprio bairro.” (Anhanguera).</i></p> <p><i>“O bairro da minha escola é melhor que aonde eu moro, mas não trocaria, pois gosto de lá.” (Jaraguá).</i></p> <p><i>“Não trocaria, onde moro é bem mais sossegado.” (Perus).</i></p> <p><i>“Barulho e poluição, não, pois é mais tranquilo onde eu moro.” (Anhanguera).</i></p> <p><i>“A diferença é que o bairro da escola é mais luxuoso. Eu não trocaria, pois meus amigos se encontram no lugar onde moro.” (Brasilândia).</i></p> <p><i>“A diferença entre o meu bairro e da escola é que</i></p>
--	--

<p><i>Pompéia com certeza. Trocaria facilmente.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“Várias (organização, respeito com os vizinhos, civilização...), sim trocaria, porque amo a Pompéia e detesto o bairro onde moro.” (Taipas).</i></p> <p><i>“Movimentação, pessoas, ambiente. Sim, me sinto confortável estando aqui.” (Anhanguera).</i></p> <p><i>“Os comércios, arquitetura. Sim, me identifico mais com a região.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“O bairro onde moro é inferior ao bairro onde estudo. Trocaria Sim, porque onde estudo estão todos meus amigos de infância.” (Casa Verde).</i></p> <p><i>“A organização e nível social. Sim, pois gostaria de viver em um bairro novo para saber como é.” (Jaraguá).</i></p> <p><i>“Sim, pois é mais avançado o da escola.” (Patriarca).</i></p> <p><i>“A infraestrutura é melhor no bairro onde eu moro. Sim, pois facilitaria minha vida, e onde eu estudo estaria perto de vários serviços.” (Freguesia do Ó).</i></p> <p><i>“Eu trocaria, pois este bairro fica mais perto de tudo. Onde moro acho muito distante dos lugares que frequento.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“Sim, mais nobre.” (Brasilândia).</i></p> <p><i>“Não tem diferença, mas eu trocaria porque é mais próximo.” (Santana).</i></p> <p><i>“O bairro da escola é mais tranquilo e desenvolvido, eu trocaria o meu bairro pelo da escola sim.” (Jaraguá).</i></p> <p><i>“Sim trocaria porque no bairro da escola é difícil acontecer alguma coisa violenta.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“Segurança, proximidade. Trocaria pela proximidade.” (Jaraguá).</i></p> <p><i>“Claro que sim. Aqui as pessoas são um pouco mais decentes e as casas são bonitas. No meu bairro as pessoas são meio largadas.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“Sim, aqui é tranquilo.” (Vila Nova Cachoeirinha).</i></p> <p><i>“Claro que trocaria. As pessoas não respeitam os outros. Muito uso de drogas na frente das crianças, casas feitas em terrenos impróprios. E o bairro onde fica a minha escola parece ser</i></p>	<p><i>meu bairro é mais calmo e menos movimentado (pelo menos na parte em que moro). Eu não trocaria meu bairro pelo bairro da escola.” (Santa Cecília).</i></p> <p><i>“Algumas diferenças, porém eu prefiro meu bairro.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“A principal diferença é a condição de vida, as estruturas das casas. Onde eu moro é difícil ver uma casa boa, e aqui no bairro da escola só tem pessoas de classe média alta, mas eu não trocaria de bairro, porque gosto do meio onde vivo.” (São Domingos).</i></p> <p><i>“Diferença só não tem shopping, e não gostaria de mudar, pois não tem diferença alguma a não ser o citado. Se fosse para mudar não mudaria para o bairro da minha escola, mas iria para outro lugar: cidade São Pedro.” (Anhanguera).</i></p> <p><i>“Onde eu moro conheço mais pessoas, mais lugares do que onde fica a escola. Eu não trocaria meu bairro pelo da escola, pois todos os meus amigos moram no meu bairro.” (Freguesia do Ó).</i></p> <p><i>“Não, porque por aqui tem muita enchente e porque eu gosto de onde moro.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“O bairro onde eu moro tem pessoas mais humildes e simples, mas não trocaria o bairro onde eu moro pelo bairro da escola porque sou muito feliz onde moro.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“Para mim nenhuma diferença e não trocaria meu bairro pelo bairro onde estudo, pois onde moro é um lugar mais sossegado e quando chove não alaga.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“As pessoas, o visual. Não trocaria, pois já estou acostumada, já conheço várias pessoas e lá é muito bom, tem também a diferença de pessoas.” (Brasilândia).</i></p> <p><i>“Não muita diferença, mas o bairro da escola é um dos lugares que tem muito trânsito. Eu não trocaria porque eu gosto do bairro em que eu moro e porque a maioria dos meus amigos está lá.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“A diferença é que meu bairro é mais movimentado e jamais trocaria meu bairro, pois foi onde cresci.” (Campos Elíseos).</i></p> <p><i>“A diferença é o maior número de prédios. Não.” (Brasilândia).</i></p> <p><i>“O bairro onde estudo é muito movimentado, perto do centro, muita poluição, carros. E no meu bairro não tem isso. Não trocaria.” (Pirituba).</i></p>
---	--

<p>tudo mais tranquilo, organizado e bonito, apesar de ter muito assalto, mas isso é em todo lugar.” (Taipas).</p> <p>“A principal diferença é a classe social. No meu bairro predomina a classe ‘D’ e no bairro da escola, classe ‘C/D’. Trocaria. A localização é bem melhor quando se trata de transportes e prestação de serviço.” (Jaraguá).</p> <p>“Não existe muita diferença, a Pompéia é um bairro mais nobre. Sim, quem não gostaria de morar num bairro mais nobre, hã?” (Pirituba).</p> <p>“Sim, mais próximo ao centro.” (Freguesia do Ó).</p> <p>“Sim, por motivos de segurança.” (Água Branca).</p> <p>“No meu ponto de vista, o bairro que eu moro só tem maloqueiro e aqui na Pompéia só tem gente bonita e rica. Trocaria sim o bairro que moro pela Pompéia.” (Jaraguá).</p> <p>“A principal diferença é que não tem nada no meu bairro e qualquer problema para resolver precisamos ir longe. É tudo longe do meu bairro. Sim, trocaria, pois meus amigos estão na maioria aqui na minha escola e porque aqui tem tudo o que preciso por perto.” (Taipas).</p> <p>“A grande movimentação, a economia. Trocaria pela proximidade de serviços que tem: redes de mercados, shopping, hospitais e um ótimo padrão.” (Jaraguá).</p> <p>“Sim, trocaria o bairro em que moro, pois é um bairro que fica próximo a tudo e é um bairro nobre.” (Taipas).</p> <p>“Trocaria. Pompéia tem mais meios de acesso a mercados, bares, farmácias, shopping, transporte público, etc...” (Freguesia do Ó).</p> <p>“Sim, porque lá no meu bairro não é seguro após as 22 horas por falta de circulação de veículos. Em compensação aqui tem uma grande movimentação veicular e a segurança é maior por conta do patrulhamento da ronda escolar que é de 15 em 15 minutos.” (Brasilândia).</p> <p>“Trocaria. A Pompéia é um bairro mais acessível.” (Pirituba).</p> <p>“Infraestrutura. Sim, porque além de ser próximo à escola é próximo do meu curso e fácil para ir a vários lugares.” (Jaraguá).</p>	<p>“A quantidade de pessoas. Não, pois no bairro onde estudo há muitas pessoas, carros, trânsito e poluição.” (Pirituba).</p> <p>“A única coisa que é diferente, a maneira das pessoas se vestirem, andarem, enfim. Não trocaria, porque eu fui criada lá, é um bairro onde conheço todo mundo e isso me dá mais segurança.” (Pirituba).</p> <p>“O comércio. Não, muito barulhento.” (Pirituba).</p> <p>“A principal diferença é que no meu bairro, como periferia, tem muitas pessoas nas ruas. Já aqui, o maior movimento é dos automóveis. Não trocaria, pois seria a mesma coisa para mim, ou pior, uma vez que o movimento aqui não para.” (Brasilândia).</p> <p>“Nenhuma diferença. E não trocaria meu bairro por nada. Adoro aquele lugar.” (São Domingos).</p> <p>“Não, porque eu prefiro onde moro.” (Lapa).</p> <p>“Na minha opinião, o que diferencia os bairros é que o bairro em que moro é mais residencial e o bairro da escola é mais comercial. Não trocaria de bairro porque onde moro conheço tudo e é tudo perto de minha casa. (Limão).</p> <p>“Não trocaria não, porque onde moro nunca fui assaltada.” (Pirituba).</p> <p>“Aqui tem escolas boas e tem fácil acesso ao centro da cidade, mas eu não mudaria porque eu nunca fui assaltada lá.” (Taipas).</p> <p>“A classe social. Eu não trocaria.” (Anhanguera).</p> <p>“O bairro da escola é muito mais desenvolvido que o meu, mas eu não trocaria. Gosto demais do sossego.” (Jaraguá).</p> <p>“Nenhuma. Não, porque o bairro da escola não é tão divertido.” (Brasilândia).</p> <p>“Não, porque o meu bairro é muito tranquilo e o da escola não tem sossego com o trânsito.” (Pirituba).</p> <p>“Onde eu moro é muito mais calmo, tranquilo. E o bairro da escola é muito movimentado. Não trocaria por ser muito movimentado.” (Pirituba).</p> <p>“Quase nenhuma. A única diferença é a proximidade do centro da cidade. Não, porque eu me sinto confortável onde moro.” (Jaraguá).</p> <p>“A diferença entre o bairro onde moro e o da</p>
---	---

<p><i>“A comunidade em si, a forma de vida. Sim, é próximo ao centro.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“A classe social das pessoas que moram na Pompéia é mais elevada. Eu mudaria, pois na Pompéia tem tudo desde padaria até shopping.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“Sim, é óbvio, meu bairro é muito diferente. Aqui é bem melhor, as pessoas são diferentes. Acho que a qualidade de vida é melhor.” (Brasilândia).</i></p> <p><i>“O bairro da escola é mais sossegado. Trocaria sim, pois o bairro é calmo e é acessível a todos os locais.” (Freguesia do Ó).</i></p> <p><i>“As ruas, casas, prédios, pessoas que diferenciam do meu bairro. Sim, trocaria, pois além de ser bem localizado parece ser mais seguro.” (Anhanguera).</i></p> <p><i>“São as classes sociais. Sim, trocaria por ser um bairro de fácil acesso.” (Taipas).</i></p> <p><i>“Sim, porque é perto da escola, do Bourbon, SESC e é mais viável ao centro. Quando eu trabalhava, levava muito tempo para chegar até a escola, da escola para casa e de casa para o trabalho.” (Jaraguá).</i></p> <p><i>“Muda muita coisa, tanto pessoas como assuntos (é um ambiente mais culto, digamos assim). Com certeza sim, pois não gosto muito do lugar e das pessoas de onde moro.” (Taipas).</i></p> <p><i>“Com certeza trocaria o bairro onde moro pelo da escola porque me sinto melhor na Pompéia. É perto do meu trabalho, tem lugares que se identificam comigo.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“Sim, pois o bairro da escola é mais perto de tudo, tudo digo do centro comercial.” (Perus).</i></p> <p><i>“Aqui é um pouco mais nobre e o meu meio parecido com vila. Sim, em comparação às distâncias, sim.” (Butantã).</i></p> <p><i>“A diferença é a quantidade de comércios, bares, etc... Sim, trocaria, pois a Pompéia é mais próxima de tudo.” (Jaraguá).</i></p> <p><i>“Sim, trocaria pelo fato das coisas serem mais acessíveis.” (Anhanguera).</i></p> <p><i>“Meu bairro é mais silencioso e o da escola não. Só trocaria porque meu namorado mora aqui perto da escola.” (Lapa).</i></p>	<p><i>escola é social. Não trocaria onde moro: é praticamente quase uma parte da minha vida.” (Brasilândia).</i></p> <p><i>“Os shoppings. Não, pois amo Pirituba.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“O bairro onde estudo possui shoppings, Mac Donald e é muito movimentado, porém não trocaria meu bairro pela Pompéia, pois onde moro é mais tranquilo.” (Anhanguera).</i></p> <p><i>“Não, porque eu vivi minha vida inteira lá.” (Limão).</i></p> <p><i>“O bairro onde eu moro é muito pequeno e não tem muitas escolhas, sem contar que o transporte é ruim, não tem banco e outras coisas importantes que as pessoas precisam. E aqui na Pompéia é tudo melhor, pois temos acesso a várias coisas como: bancos, supermercados, terminais, metrô, etc... Mas, por mais que meu bairro seja ruim eu não trocaria pela Pompéia. Já acostumei com o ritmo mais lento e também gosto de onde moro, apesar de tudo. Foi lá que minha família conseguiu conquistar muitas coisas.” (Anhanguera).</i></p> <p><i>“Não, por razões de tranquilidade.” (Lapa).</i></p> <p><i>“Nenhum exceto pelo fato do maior número de pessoas perambulando nas ruas. Não, porque aqui é mais perigoso.” (Não informou bairro).</i></p> <p><i>“A estrutura. Não, moro em um bairro calmo.” (Anhanguera).</i></p> <p><i>“A classe social, a movimentação e o comércio. Não, pois apesar de dizerem que lá é perigoso nunca aconteceu nada comigo e, mudando de bairro, ficaria longe dos meus amigos.” (Taipas).</i></p> <p><i>“O bairro da escola tem shopping, etc..., tudo mais próximo, mas eu não trocaria meu bairro.” (Jaraguá).</i></p> <p><i>“A diferença é na situação de vida. Na Pompéia precisa ter condições para morar, já em meu bairro muitas pessoas não têm condições de construir uma boa casa. Não, pois tenho muitos amigos.” (Jaraguá).</i></p> <p><i>“Muito movimento. Não trocaria porque vivi minha vida inteira no meu bairro.” (Brasilândia).</i></p> <p><i>“Não trocaria porque não.” (Freguesia do Ó).</i></p> <p><i>“Movimento. Não.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“Não, porque onde moro não alaga e é seguro.”</i></p>
---	---

<p><i>“A diferença é que onde moro é mais longe das coisas importantes: metrô, trabalhos, escolas. Eu trocaria sim, preferia morar aqui no bairro da escola porque é muito melhor.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“Sim, trocaria porque adoro a Pompéia. Meu bairro é uma droga e gostaria muito de morar na Pompéia.” (Brasilândia).</i></p> <p><i>“A localização, trocaria sim.” (Taipas).</i></p> <p><i>“No bairro em que moro há muitas pessoas de baixa renda. E aqui já é o contrário. Sim, pois fica mais perto dos lugares e, para ir para a faculdade Anhembi, Morumbi.” (Butantã).</i></p> <p><i>“A movimentação, comércio, mais perto do centro. Sim trocaria.” (Pirituba).</i></p>	<p>(Brasilândia).</p> <p><i>“No bairro da escola há muito comércio e onde moro não tem. Não, porque onde moro tenho muitos amigos.” (Brasilândia).</i></p> <p><i>“A diferença entre os bairros é a classe das pessoas que residem neles, mas eu não troco o meu por este.” (Casa Verde).</i></p> <p><i>“Nenhum, mesma coisa e não trocaria pelas amizades.” (Freguesia do Ó).</i></p> <p><i>“Não troco meu bairro por lugar algum.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“Nenhuma. Não, pois estou satisfeita onde moro.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“O meu bairro é mais tranquilo, mais arborizado e não deixa de ter tudo por perto. Não trocaria porque adoro meu bairro.” (Lapa).</i></p> <p><i>“Aqui tem shopping. Não trocaria porque moro lá desde que nasci.” (Freguesia do Ó).</i></p> <p><i>“A estrutura. Eu não trocaria meu bairro pelo bairro da escola, pois lá o lazer é bem maior e eu conheço a grande maioria.” (Jaraguá).</i></p> <p><i>“O bairro é mais sossegado. Não, porque nasci lá.” (Freguesia do Ó).</i></p> <p><i>“Nenhuma diferença. Não trocaria porque um é próximo do outro.” (Brasilândia).</i></p> <p><i>“Aqui na Pompéia é um lugar mais movimentado e tem uma classe mais alta. Já no bairro onde moro é um lugar mais humilde, por isso eu não trocaria.” (Anhanguera).</i></p> <p><i>“O movimento de um para o outro. Não trocaria o meu bairro pelo da escola exatamente pela questão da localidade ser muito agitada.” (Freguesia do Ó).</i></p> <p><i>“Não, porque o movimento é o mesmo: quieto.” (Barra Funda).</i></p> <p><i>“Não, porque onde eu moro é um bairro muito bom.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“A grande diferença é a qualidade de vida que no bairro onde estudo é muito melhor, porém, não trocaria o lugar onde moro porque me sinto mais à vontade por lá.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“Não trocaria por ser escola de bairro. Sempre gostei de estudar a distância.” (Anhanguera).</i></p> <p><i>“A classe social. E não trocaria de bairro porque</i></p>
--	--

	<p>tudo que tenho para fazer aos finais de semana se encontra na região onde moro.” (Pirituba).</p> <p>“Não, porque neste bairro onde se localiza a escola é onde todas as coisas são mais fáceis.” (Taipas).</p> <p>“A diferença é que o bairro onde a escola fica é bem mais calmo do que onde eu moro e não trocaria o bairro onde moro pelas amizades que fiz lá.” (Pirituba).</p> <p>“No bairro da escola há mais comércio. Não trocaria, pois é muito mais calmo onde moro.” (São Domingos).</p> <p>“Não trocaria, pois sempre morei em bairro pobre, porém calmo. Já me acostumei.” (Pirituba).</p> <p>“No meu ponto de vista não há diferença, pois moro perto da escola, então não trocaria.” (Lapa).</p> <p>“A diferença é que o bairro da escola é de classe alta, fica perto do SESC Pompéia, dos shoppings e livrarias, estádio, etc... Gosto do bairro da escola, mas não trocaria meu bairro por ele. Meu bairro é bem localizado, seguro e calmo, já o da escola tem muito trânsito e barulho.” (Jaraguá).</p> <p>“Não trocaria meu bairro, pois é um local tranquilo.” (Limão).</p> <p>“Aqui tem mais comércios. Nunca trocaria, porque gosto de onde moro.” (Pirituba).</p> <p>“Mais movimentado. Não trocaria porque eu já me acostumei com o lugar onde moro.” (Anhanguera).</p> <p>“Muitas. A Pompéia é mais movimentada, tem tudo perto. Não trocaria porque alaga.” (Anhanguera).</p>
--	--

### NÃO RESPONDERAM SE TROCARIAM OU NÃO DE BAIRRO

<p>“Não e sim. São dois lugares bem diferentes. Onde eu moro há tranquilidade e por sinal muito mato. E onde a escola fica é um lugar bom por ser perto do centro (hipermercados, hospitais, etc.). E sem contar que é perto da onde eu trabalho. Mas, gosto muito da onde eu moro.” (Anhanguera).</p>	<p>“A diferença é que aqui tem shopping perto. Aqui também tem muita enchente e aonde eu moro não tem.” (Pirituba).</p> <p>“Não trocaria o Zuleika pelo bairro onde moro porque a qualidade das escolas de lá são inferiores a do Zuleika.” (Taipas).</p>
--	---

<p><i>“O bairro onde fica a escola é mais desenvolvido, só isso.” (Jaraguá).</i></p> <p><i>“Onde eu moro não alaga e aqui no bairro onde estudo alaga.” (Jardim Paulistano).</i></p> <p><i>“O bairro é ótimo, mas as escolas são acabadas.” (Brasilândia).</i></p> <p><i>“Não há muita diferença, somente o movimento das pessoas que na escola é mais intenso.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“Onde eu moro nunca tem aula e o ensino é péssimo. E onde eu estudo é muito bom.” (Anhanguera).</i></p> <p><i>“O bairro onde moro é movimentado igual a Pompeia.” (Taipas).</i></p> <p><i>“Tem muita diferença, esse bairro é mais sossegado. Gosto muito de estudar aqui.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“Então, o bairro onde moro é bem simples, apesar que eu gosto de lá. O daqui, Pompéia é que é bem mais fácil o acesso a Lapa e ao Centro. Talvez eu trocaria pelos motivos acima.” (Anhanguera).</i></p> <p><i>“O meu bairro é suburbano e a Pompéia é mais central.” (Taipas).</i></p> <p><i>“No bairro onde fica a minha escola a maioria é de classe alta e no bairro onde moro é classe média.” (Jaguaré).</i></p> <p><i>“Pessoas!”. (Brasilândia).</i></p> <p><i>“O meu bairro é perigoso como todos, mas me sinto mais segura, pois muitas vezes conheço quem entra e quem sai. É o oposto do bairro da escola, muito perigoso e confesso que tenho medo.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“O bairro onde moro fica longe do centro da cidade. Aqui tudo já é mais perto. As escolas do bairro não são boas, mas o Zuleika também não anda uma das melhores mais.” (Jaraguá).</i></p> <p><i>“A diferença é a organização, saneamento, estrutura. Todos são obviamente aspectos físicos e também as condições, o 'nível social' das pessoas que muda desde a forma de se vestir ao modo de se portar” (Brasilândia).</i></p>	<p><i>“Não, porque o ensino do bairro onde moro é péssimo, então prefiro continuar na escola onde estou.” (Caieiras, Região Metropolitana de São Paulo).</i></p> <p><i>“A diferença existente entre o bairro onde eu moro e o da escola é que esse bairro é movimentado, por haver muito comércio e shoppings, sendo um local muito visitado pelos jovens; e o bairro onde moro é mais calmo.” (Anhanguera).</i></p> <p><i>“No bairro onde moro não há tanto trânsito e nem é tão acessível como no bairro da Pompéia, além também de ser um bairro de uma classe de moradores mais ricos.” (Caieiras, Região Metropolitana de São Paulo).</i></p> <p><i>“Não há nenhuma diferença, pois os dois têm o mesmo desenvolvimento e estrutura para o comércio, etc...” (Lapa).</i></p> <p><i>“A única diferença é o shopping, pois não há diferenças.” (Freguesia do Ó).</i></p> <p><i>“Muita diferença, a Pompéia é nobre, e moro numa ‘periferia’.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“As principais diferenças entre ambos os bairros é a qualidade de vida em que se obtém entre eles. O bairro da escola é um bairro bom, ao qual faz com que a escola tenha seu nome prestigiado, embora a escola Zuleika ainda tenha valor, alguns fatores estão levando a escola à decadência” (Pirituba).</i></p> <p><i>“As principais diferenças do meu bairro e do lugar onde estudo é que perto da escola tenho mais acesso aos lugares com possibilidade de emprego, melhor acesso ao centro da cidade e melhor qualidade de escolaridade e faculdades. Já no bairro que eu moro, não tem esse tipo de localidade, mas o acesso é fácil.” (Pirituba).</i></p> <p><i>“Meu bairro parece uma vilinha do interior, com muitas árvores e onde estudo teoricamente só tem prédios e muitos carros transitando em um grau excessivo de poluição para o ar.” (Anhanguera).</i></p> <p><i>“Não há muita diferença, pois tanto meu bairro quanto o bairro da escola são movimentados, sem muita natureza.” (Jaguaré).</i></p> <p><i>“A movimentação das pessoas no bairro da Pompéia é maior do que a de Pirituba, uma vez que, em comparação dos dois bairros, a maioria das pessoas trabalha na Pompéia.”</i></p>
--	--

A variedade de respostas justificando uma possível troca ou não de bairro, bem como os elementos utilizados para responder as diferenças entre os bairros mostra que a percepção que esses alunos têm da sua cidade é grande e profunda. Revelam seus anseios, desejos, frustrações e, principalmente, a relação que estabelecem com a cidade onde moram, estudam e, em alguns casos, trabalham.

Muitos desses elementos se repetiram, tanto para justificar uma troca ou não. Alunos disseram que trocariam de bairro por conta da segurança encontrada no bairro da escola. Porém, muitos outros argumentaram que foram assaltados próximo à escola e, portanto, a falta de segurança no bairro faria com que eles não mudassem. A mesma discrepância na argumentação aparece quando alguns citam que trocariam de bairro pelas ruas calmas e arborizadas da Pompeia, enquanto muitos outros dizem que o trânsito, movimentação e barulho que encontram no bairro da escola são muito maiores que em seus bairros de residência e, portanto, preferem continuar onde estão. Esse argumento revela também que há uma profunda diferença entre os bairros onde esses alunos residem. Grande parte dos alunos do bairro do Morro Doce, distrito de Anhanguera, foram os que mais comentaram a tranquilidade do bairro em comparação com a Pompeia, alguns inclusive comparando o bairro com uma “cidadezinha do interior”.

Salta aos olhos a quantidade de alunos que disseram que um bairro arborizado faz diferença. Tanto os que disseram que a Pompeia é mais arborizada quanto os que argumentaram que seus bairros de residência que são. Esses, mais uma vez, principalmente dos bairros mais afastados da escola, como Anhanguera, Perus e Taipas. Já os primeiros foram maioria em bairros mais próximos à região da marginal Tietê, como Pirituba e Brasilândia. Os jovens não valorizam somente regiões com melhores ofertas de comércio e serviços. Eles também valorizam, e muito, regiões mais arborizadas, tranquilas, com parques e natureza mais preservada.

Os que argumentaram preferir não mudar de bairro por haver mais árvores e tranquilidade rivalizam em quantidade com os que afirmam querer mudar por conta da má oferta e qualidade dos serviços encontrados em seus bairros, principalmente na questão dos transportes coletivos e também unidades de saúde. E há também os



que disseram haver abismos entre as classes sociais entre os bairros – e que nem por isso seria motivo para trocar o bairro, como alguns fizeram questão de dizer.

Pudemos observar nas falas destes adolescentes a presença de praticamente todos os elementos advindos do processo de formação da cidade espelhados na má distribuição dos serviços sociais e infraestrutura urbana. Salta aos olhos uma difusa, mas complexa visão dos elementos que os cercam de modo a conformar uma visão crítica da cidade em seus elementos sociais e também urbanísticos.

Ainda que presentes anseios de mobilidade social via mudança para um bairro melhor (*“muita diferença, a Pompéia é nobre, e moro numa ‘periferia’”* Pirituba) mostram também uma visão crítica da distribuição dos bens públicos da cidade, como na fala: *“A diferença é a organização, saneamento, estrutura. Todos são obviamente aspectos físicos e também as condições, o ‘nível social’ das pessoas que muda desde a forma de se vestir ao modo de se portar”*, como disse um aluno da Brasilândia.

Também são importantes as manifestações de apreço ao local de moradia, ainda que com as dificuldades inerentes: *“Meu bairro parece uma vilinha do interior, com muitas árvores e onde estudo teoricamente só tem prédios e muitos carros transitando em um grau excessivo de poluição para o ar”*, falou um aluno de Anhanguera.

Disse uma aluna de Pirituba: *“O meu bairro é perigoso como todos, mas me sinto mais segura, pois muitas vezes conheço quem entra e quem sai. É o oposto do bairro da escola, muito perigoso e confesso que tenho medo”*, apontando a importância da construção de relações sociais no território (vizinhança, comunidade, identidade) e demonstrando que problemas como violência e desorganização urbana são presentes e sentidos em toda a cidade. Ainda que se aponte majoritariamente a qualidade do ensino com fator importante, não se deixa de mencionar certo desapontamento com a queda da qualidade observada diretamente. Como eventos posteriores à pesquisa bem atestaram (Movimento Passe Livre, Jornadas de Junho, diminuição das salas de aula e fechamento de escolas), as observações dos pesquisados mostram um nível de compreensão difusa e interessante sobre o tema, a cidade e pertencimento. A força do lugar de moradia, que já se manifestava fortemente nas últimas décadas pelos movimentos culturais

de orgulho (Grajaú, Pirituba, Zona Leste, etc.) se mostra também até para locais de mais recente urbanização (Anhanguera, Morro Doce, Jaraguá, etc.) revelando que estas relações ligadas ao território são fundamentais para a construção de uma identidade que também é de toda a metrópole, mas é antes de tudo da comunidade, da vizinhança. Assim a relação entre bairro de moradia e bairro de estudo mostra toda uma multiplicidade de visões que desmistificam a dicotomia bairro bom/bairro ruim, bairro de rico/bairro de pobre, centro/periferia, mostrando que a apropriação da cidade e de seus bens se dá hoje a partir da aquisição de uma grande quantidade de informações que se produzem automaticamente e se reproduzem via redes sociais. A mediação das barreiras urbanas, sociais (mobilidade, pobreza, equipamentos públicos) hoje se encontra muito enfraquecida diante das conquistas sociais.

Essa consciência difusa da cidade e de suas paisagens (geográficas, urbanas e culturais) mostra hoje toda sua potência nos mais variados movimentos que tem sua origem nas periferias, seja cultural (hip hop, rap, poesia, etc.), seja político (resistência ao fechamento de escolas). Ou seja, essa juventude da Periferia olha a cidade de igual para igual, como olha para a vida, com anseios, sem preconceitos (vide preconceitos exacerbados da alta classe média em relação à classe emergente) e orgulho do pertencimento.

### 3 – O ENSINO MÉDIO NA CIDADE DE SÃO PAULO

O ensino médio na cidade de São Paulo teve, em 2011, 500.480 alunos matriculados e uma população de 500.536 jovens entre 15 e 17 anos. Essa parcela da população corresponde a 4,42% dos habitantes de São Paulo, que tinha uma população total de 11.312.351 habitantes em 2011<sup>8</sup>.

Comparando os números de matrículas com a população entre 15 e 17 anos, que seriam as idades correspondentes aos alunos do Ensino Médio, temos um déficit de 56 “vagas”. É um número irrisório a “olho nu” e, excluindo alunos mais velhos que tenham se atrasado ou a própria taxa de evasão escolar (5,1%), entende-se que a cidade de São Paulo, oficialmente, oferece o número de vagas necessárias para o Ensino Médio.

No entanto, pouco ou nenhum estudo foi feito sobre a demanda dos bairros e a distribuição dessas vagas pela cidade. Se temos um número que praticamente atende a demanda de Ensino Médio, então por que existem tantos alunos percorrendo distâncias longuíssimas para estudar?

Portanto foram levantados dados dos distritos onde concentrou a maioria dos alunos da escola Zuleika de Barros. Juntos os distritos de Perdizes, Pirituba, Perus, Anhanguera, Lapa, Jaraguá, Freguesia do Ó, Brasilândia, Limão, Barra Funda, Pinheiros e São Domingos somaram mais de 95% dos alunos que responderam aos questionários. Os dados foram: Número de estabelecimentos educacionais com oferecimento de Ensino Médio, número de turmas formadas e número de matrículas. Todos os dados foram discernidos entre total, particular, estadual e municipal. Os números são de 2012, pois os dados de 2011 contemplam números totais da cidade, sem descrição por distrito. A fonte é do Censo Escolar do MEC e do Centro de Informações Educacionais da Secretaria de Estado da Educação.

Junto a esses números, foi elencada também a população desses distritos na faixa etária estipulada, 15 a 17 anos. Esses números são de 2010 e a fonte é a Fundação SEADE e o IBGE.

---

<sup>8</sup> Os dados de matrículas em 2012 foram de 504.615 no total, sendo 414.224 na rede estadual, 3.147 na rede municipal e 87.244 na rede privada. Fonte: Censo Escolar 2012.

Tabela 2 – Estabelecimentos escolares estaduais, municipais e privados de Ensino Médio, turmas e alunos, média de alunos por turma, de turmas por escola, de alunos por escola e população de 15 a 17 anos.

DISTRITO	Escolas	Turmas	Matrículas	Turmas por Escola	Alunos por Turmas	Alunos por Escola	População 15 a 17 anos
<b>PERDIZES</b>	14	107	3030	7,64	28,31	216,42	2981
Estadual	3	54	1756	18	32,51	585,33	
Privado	11	53	1274	4,81	24,03	115,81	
<b>PIRITUBA</b>	16	184	6433	11,5	34,96	402,06	7068
Estadual	8	141	5334	17,62	37,82	666,75	
Municipal	1	10	210	10	21	210	
Privado	7	33	799	4,71	24,21	114,14	
<b>PERUS</b>	8	123	4618	15,37	37,54	577,25	4291
Estadual	5	113	4408	22,6	39	881,6	
Privado	3	10	210	3,33	21	70	
<b>ANHANGUERA</b>	6	73	2555	12,16	35	425,83	3605
Estadual	5	72	2543	14,6	35,31	508,6	
Privado	1	1	12	1	12	12	
<b>LAPA</b>	15	157	5015	10,46	31,94	334,22	1858
Estadual	5	100	3470	20	34,7	694	
Privado	10	57	1545	5,7	27,1	154,5	
<b>JARAGUÁ</b>	22	291	10154	13,22	34,89	461,54	9472
Estadual	14	249	9141	17,78	36,71	652,92	
Municipal	1	11	333	11	30,27	333	
Privado	7	31	681	4,42	21,96	97,21	
<b>FREGUESIA</b>	30	254	8183	8,46	32,21	272,76	5779
Estadual	10	186	6850	18,6	36,82	685	
Privado	20	68	1333	3,4	19,06	66,65	
<b>BRASILÂNDIA</b>	17	268	10526	15,76	39,27	619,17	13992
Estadual	14	259	10345	18,5	39,94	738,92	
Privado	3	9	181	3	20,11	60,33	
<b>LIMÃO</b>	9	93	3232	10,33	34,75	359,11	3318
Estadual	4	70	2631	17,5	37,58	657,75	
Privado	5	23	601	4,6	26,13	120,2	
<b>BARRA FUNDA</b>	6	23	556	3,83	24,17	92,66	413
Privado	6	23	556	3,83	24,17	92,66	
<b>PINHEIROS</b>	15	117	3492	7,8	29,84	232,8	1569
Estadual	4	63	2290	15,75	36,34	572,5	
Privado	11	54	1202	4,9	22,25	109,27	
<b>SÃO DOMINGOS</b>	7	82	2783	11,71	33,93	397,57	3578
Estadual	3	57	2164	19	37,96	721,33	
Privado	4	25	619	6,25	24,76	154,75	

Fonte: FSEADE (2010) e Censo Escolar (2012).

Já com os números em mãos, foi então feita uma média de alunos por turma, de turmas por escola e de alunos por escola, para efeito de comparação entre os distritos e entre as escolas da rede pública e particular.

Como podemos observar, as diferenças entre escola pública e particulares são gritantes. Em Perus há uma média de 881,6 alunos por escola estadual e na rede privada apenas 70 alunos. Perdizes, Lapa, Freguesia do Ó, São Domingos e Pinheiros possuem mais escolas particulares que públicas e na Barra Funda não há nenhuma escola pública de Ensino Médio. Em Perdizes existem três escolas públicas ante 11 particulares, sendo assim a maior diferença entre estabelecimentos escolares. Ainda assim essas três escolas públicas possuem 1.756 alunos contra “apenas” 1.274 das outras onze escolas privadas.

A rede municipal é irrisória, possuindo apenas duas escolas, uma em Pirituba, com 210 alunos, e outra no Jaraguá, com 333 alunos.

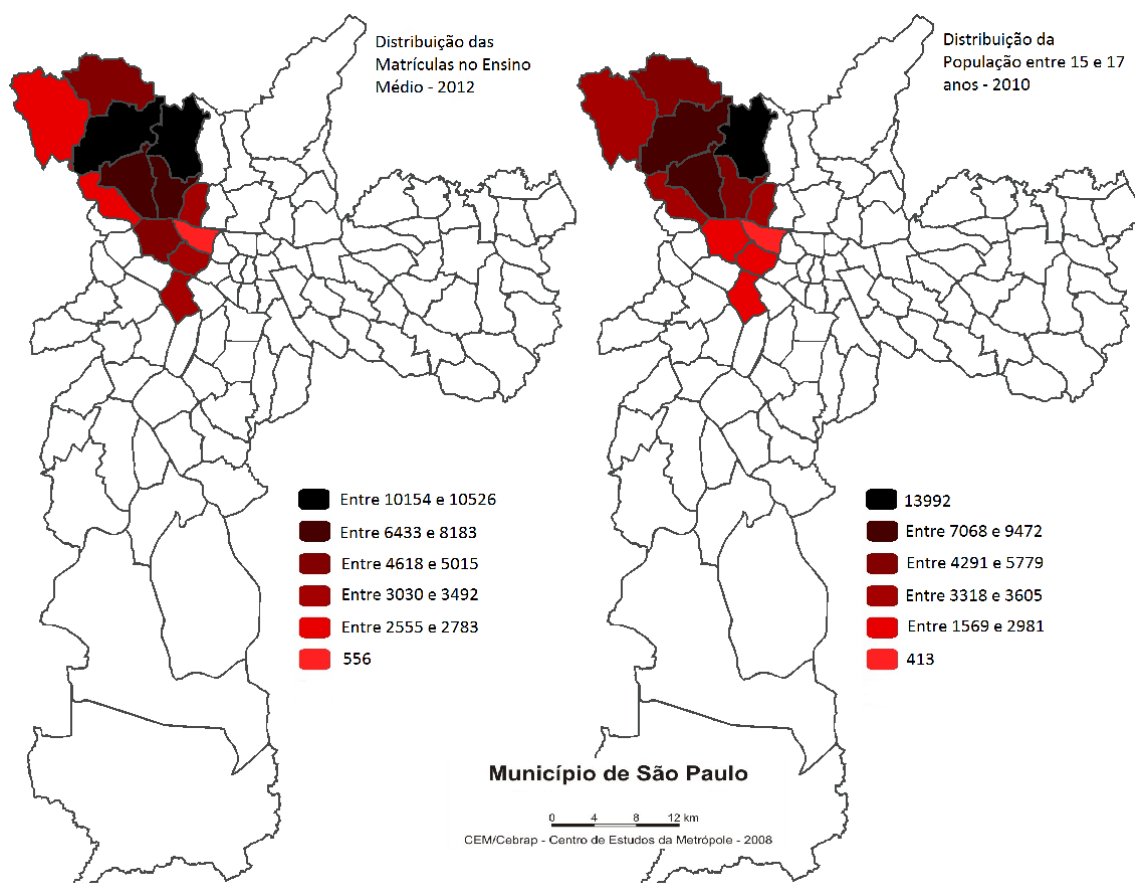
O distrito da Brasilândia tem a maior população em idade escolar, 13.992 para uma população total de 266.620. Esse mesmo distrito é o quarto mais populoso da cidade e o mais populoso entre os estudados nesse trabalho. Perdizes, o bairro da escola, é o 46º, com 112.165 habitantes e 2.981 pessoas em idade escolar. No entanto, o número de matrículas totais em Brasilândia foi de 10.526 e em Perdizes de 3.030.

Já em Pinheiros, o número de matrículas foi de 3.492 para uma população de 1.569 pessoas em idade escolar, ou seja, mais que o dobro. E na Lapa o número de matrículas também foi bem superior ao dobro do número de pessoas em idade escolar, 5.015 contra 1.858. Outros distritos que possuem mais matrículas que pessoas em idade escolar são Perus e Freguesia do Ó.

Perus possui mais matrículas que habitantes em idade escolar e possivelmente isso se explica pelo fato do distrito vizinho de Anhanguera, que junto com Perus compõe a subprefeitura de Perus, tem menos matrículas que habitantes – 2.555 matrículas para 3.605 habitantes. Já a Freguesia do Ó mostra ser um polo de oferta de vagas, com 6.850 em escolas públicas, superior a própria população em idade escolar que é de 5.779, e mais 1.333 matrículas em escolas particulares.

Há de ressaltar que os dados de matrícula nos distritos são de 2012 e da população em idade escolar de 2010. Já os dados de população total são uma projeção para 2012 utilizando os dados de 2010 do Censo do IBGE. Infelizmente nessa projeção não há discernimento para a população entre 15 e 17 anos, sendo que os números disponíveis são para a faixa etária entre 15 e 19 anos.

Mapa 2 - Mapas da cidade de São Paulo mostrando a Distribuição das Matrículas no Ensino Médio (2012) e da População entre 15 e 17 anos (2010).



Fonte: FSEADE (2010) e Censo Escolar (2012).

Outra diferença bastante latente entre escolas públicas e particulares é o número médio de alunos por sala. Na Brasilândia há uma média de quase 40 alunos por sala de aula nas escolas públicas enquanto que nas escolas particulares do mesmo bairro a média é de praticamente a metade, 20. Já na Freguesia do Ó, a média de alunos por turma nas escolas particulares é de 19,06, sendo a menor média entre os distritos – excluindo a única escola particular de Anhanguera, que possui apenas 12 alunos. No bairro da escola em questão, Perdizes, a média de alunos por sala nas escolas públicas foi de 32,51 e nas particulares de 24,03, sendo assim uma das menores diferenças. Só não foi menor que na Lapa, onde a

diferença entre a média de alunos por sala em escolas públicas foi de 34,7 ante 27,1 das privadas. A média da cidade é de 37,29 na rede estadual e 25,92 na rede privada, segundo os dados de 2012 do Censo Escolar.

A Barra Funda não possui nenhuma escola pública que ofereça Ensino Médio, sendo assim o único distrito entre os estudados a somente possuir escolas privadas. Há de se ressaltar que é também o distrito com a menor população, tendo 14.577 habitantes, sendo 413 em idade escolar.

Como dito acima, o distrito de Anhanguera possui apenas uma escola particular que oferece Ensino Médio e que, muito provavelmente, acabou de iniciar suas atividades, pois há somente uma turma formada e com apenas 12 matrículas.

A taxa de evasão escolar para o Ensino Médio em São Paulo foi de 5,1% do total. No entanto esse número esconde uma diferença muito grande entre a evasão de alunos de escolas estaduais, 6,1%, municipais, 5,6% e a de alunos de escolas particulares, 0,1%. Apesar do número de matrículas no Ensino Médio na rede estadual ter sido, em 2011, de 414.728, apenas 87.144 foram os concluintes – 21,01%. Já na rede particular, o número de matrículas foi de 82.751, tendo como concluintes 23.566 – 28,47%.

Essa diferença, entretanto, já foi muito maior. Em 2003 a taxa de evasão nas escolas estaduais chegou a 9,6% e nas particulares a 1%. As taxas foram diminuindo, especialmente nas escolas estaduais, até atingirem 4,9% em 2009 o menor índice da década. Nas escolas particulares a média se mantém em 0,1% desde 2008.

As matrículas no Ensino Médio também sofreram altos e baixos ao longo da primeira década do século XXI. Em 2002 eram 582.683 estudantes matriculados em todas as escolas paulistanas, sendo 485.211 na rede estadual, 3.733 na rede municipal e 92.551 na rede particular – quase 15% a mais que os dados de 2011. A população de 15 a 17 anos em 2002 era de 569.485 – 13% a menos que 2011. Os números baixam significativamente, chegando a 457.680 matrículas em 2007, das quais 380.973 eram da rede estadual, 3.088 da municipal e 72.553 da rede particular. Essa queda representa um número 22% menor que em 2002 e 9% menor

que 2011. A população de 15 a 17 anos em 2007 foi de 524.161, somente 8% a menos que 2002 e 4,5% superior ao ano de 2011.

A proporção de alunos matriculados na rede estadual se comparada com a rede particular era de 5,24 alunos em escolas estaduais para cada aluno em escola particular em 2002. Essa média teve seu ápice em 2004, com 5,32 e sua menor média em 2008, com 4,8. Em 2011 a média foi de 5,01 alunos em escolas estaduais para cada aluno em escola particular.

Tabela 3 - Matrículas e taxa de evasão no Ensino Médio privado e público e população de 15 a 17 anos.

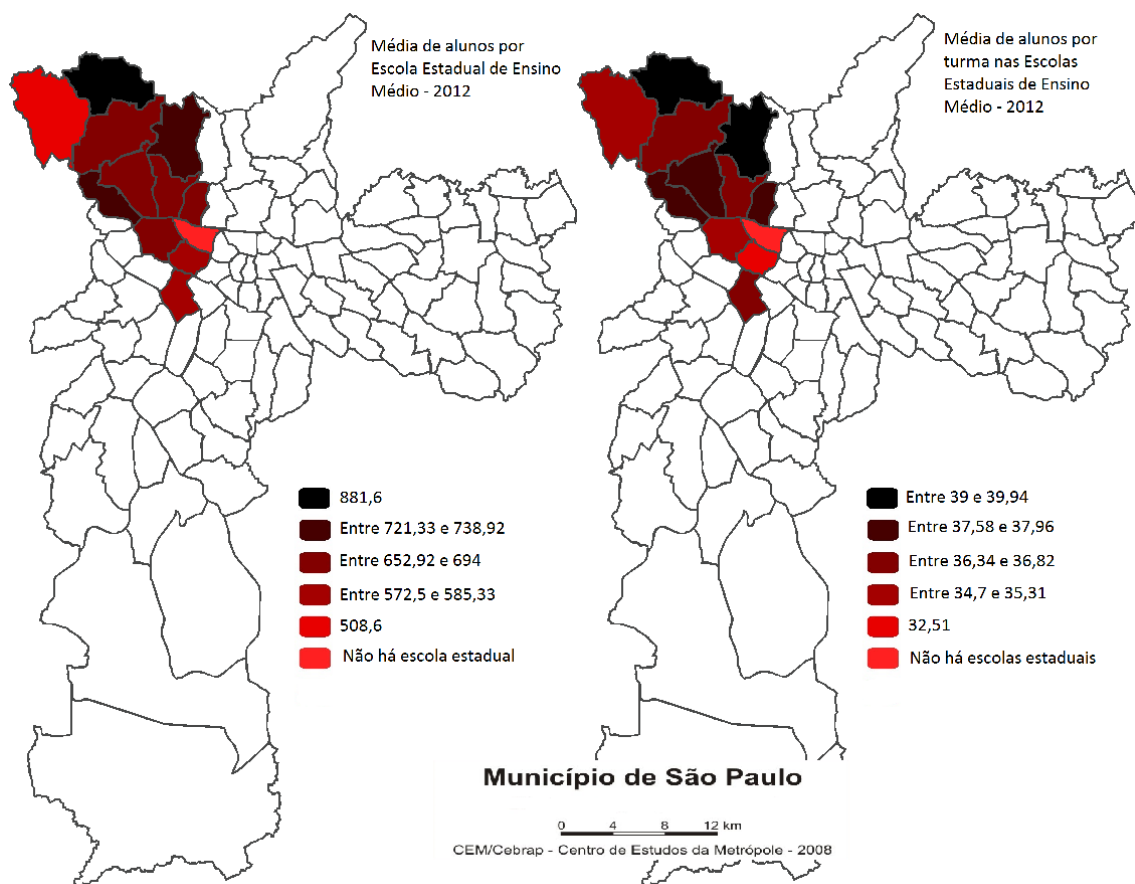
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Matrículas - Total	582683	582234	559076	520421	488210	457680	45312	462777	487054	500480
Matrículas - Estadual	485211	485824	466968	431072	402828	380973	376102	380612	403536	414748
Matrículas - Municipal	3733	3309	3213	3157	3282	3088	3059	2763	2749	2981
Matrículas - Privado	92551	91898	87635	84964	82100	72553	78274	78670	80133	82751
Taxa de Evasão Total	7,30%	8,10%	7,90%	6,30%	n/d	n/d	4,60%	4,10%	4,50%	5,10%
Taxa de Evasão – Estadual	8,50%	9,60%	9,30%	7,50%	n/d	6,50%	5,60%	4,90%	5,40%	6,10%
Taxa de Evasão – Particular	1,10%	1%	0,60%	0,30%	n/d	n/d	0,10%	0,10%	0,10%	0,10%
População de 15 a 17 Anos	569485	560713	551825	542859	533650	524161	514660	505177	495864	500536

Fonte: FSEADE (2010).

É difícil achar explicações para essas oscilações sem entrarmos nas questões de economia e políticas educacionais. Durante esses anos a população brasileira passou por um aumento da renda. Além disso, a inflação, mesmo que a níveis inferiores que a de décadas passadas, influenciou no peso das mensalidades das escolas particulares. De acordo com a FENEP (Federação Nacional das Escolas Particulares), o reajuste das mensalidades sofreu aumento superior ao da inflação pelo 10º ano seguido em 2012.



Figura 2 - Mapas com as médias de alunos por escola e de alunos por turma nas escolas estaduais de ensino médio - 2012.



Fonte: Censo Escolar (2012).

Os alunos da rede Municipal representam menos de 1% do total de estudantes do Ensino Médio e a escola estudada é da rede Estadual. Portanto, alguns dados relativos às taxas de evasão escolar da rede municipal não foram utilizados.

Como já dito, o distrito de Perus tem a maior média de alunos por escola estadual, 881,6, e uma das maiores médias de alunos por sala, 39. Brasilândia, que tem a maior média de alunos por sala, 39,94, aparece em segundo na questão de alunos por escola, com 738,92. São médias bastante superiores às da cidade, que em 2012 foi de 602,94 alunos por escola estadual. Para se ter uma ideia, a média de alunos por escola particular é de 132,79, menos que um quarto da média da rede estadual. São Domingos aparece em terceiro tanto na média de alunos por sala, 37,96, quanto de alunos por escola, 721,33. Os outros distritos que tiveram médias superiores às da cidade no número de alunos por escola foram Lapa (694), Freguesia do Ó (685), Pirituba (666,75), Limão (657,75) e Jaraguá (652,92). Barra

Funda, por não ter escola estadual que ofereça Ensino Médio, não entrou na comparação.

Já na média de alunos por sala nas escolas estaduais, como também já mencionado, a média da cidade foi, em 2012, de 37,29. Brasilândia, Perus, São Domingos, Pirituba (37,82) e Limão (37,58) tiveram médias superiores às da cidade. Perdizes, justamente o distrito onde está localizada a escola em questão, tem a menor média de alunos por sala, 32,51. Há, então, em média 12 alunos a mais por sala nas escolas estaduais se comparado com as escolas particulares.

Há atualmente um projeto de lei em tramitação no Senado nacional que tenta limitar o número máximo de alunos por sala para 35. Se isso acontecer, para que, com os números de 2012, seja atingida essa meta, será necessária a criação de pelo menos mais 728 turmas. Seguindo a média de turmas por escola que já existe na cidade, que é de 16,16, seria então necessário construir pelo menos mais 45 escolas para se manter essa média. No entanto, pensamos que esse número é baixo e que o ideal para uma educação pública de qualidade seria construir bem mais que somente 45 escolas. O total de escolas estaduais na cidade de São Paulo seria então de 732, ante os 687 atuais. O projeto já foi aprovado pela Comissão de Educação, Cultura e Esporte em 2012 e, até a conclusão desse trabalho, encontrava-se na espera de análise pela Câmara dos Deputados.

#### 4 – EMBASAMENTO TEÓRICO: LEVANTAMENTO BIBLIOGRÁFICO

A mobilidade urbana é tema de diversos estudos nas áreas de urbanização/urbanística, produção do espaço, direito à cidade, entre outros. Objeto de estudo de diferentes ciências, especialmente Geografia e Urbanismo, seus trabalhos quase sempre são norteados através da lógica capitalista de produção, utilizando-se de referenciais marxistas para explicar as mais diversas formas de expansão urbana, organizada ou não, e suas respectivas necessidades de mobilidade – de produtos, capitais e pessoas. No entanto, muito pouco ou quase nada desses trabalhos se direcionou a tentar observar a relação existente entre transporte público e demanda escolar.

No âmbito da Geografia, muitos autores clássicos iniciaram estudos na área de transportes. G. Braun (1912) e A. Hettner (1897) e outros geógrafos da escola alemã criaram a *Verkhesgeographie* – literalmente “Geografia dos Transportes” em alemão. Outro geógrafo alemão que também se dedicou a estudar a área foi F. Ratzel, ao criar a sua “Teoria da Circulação”, em 1906. E utilizando por base esses trabalhos, muitos outros geógrafos clássicos, como Brunhes, Derruau e La Blache desenvolveram pesquisas nessa área que por eles foi chamada de “Geografia da Circulação”. No entanto, Brunhes afirma que a diferença entre a Geografia da Circulação e a Geografia dos Transportes era somente a definição do nome (BRUNHES, 1962 *apud* COCCO, 2009, p.1). Disse Brunhes (1964) acerca da *Verkhesgeographie*

“De todas as partes, por todas essas avenidas se chega mais uma vez à geografia geral da circulação, parte da geografia humana que até hoje se tem estudado mais amplamente e melhor, é, por outro lado, a parte central da chamada geografia econômica, mais uma razão que basta para definir sua orientação. Assim mesmo, a análise dos fatos positivos tem levado já a examinar as características materiais das ruas e estradas, a aglomeração urbana e a estrada política, a circulação urbana, questões legitimamente englobadas nesse termo geral, até um pouco vago, em todo caso, muito compreensivo de *verkhes-geographie* (que se traduz imperfeitamente por geografia dos transportes).” (BRUNHES, 1964, p.100 *apud* SOUZA, 2013, p.77)

Ainda assim, nenhum dos autores clássicos chegou a tratar de transportes públicos de uma forma incisiva. Trataram de mobilidade e circulação de pessoas, mas não em uma contribuição direta da Geografia para o planejamento de um sistema de transporte público. Somente na década de 1970 que o geógrafo sueco

Torsten Hagerstrand (1970) trouxe à Geografia o tema de transportes públicos. Até então, os planejamentos em transporte públicos eram feitos por engenheiros que, imersos em suas ciências, por vezes colocavam em segundo plano a necessidade de planejar um transporte coletivo que fosse ao mesmo tempo eficiente, economicamente viável e com amplo acesso à população para os seus mais variados fins de circulação. A esse tipo de planejamento foi dado o nome de “planejamento tradicional de transportes”.

Foi o exemplo dado por Vasconcellos (2000) do Urban Transportation Planning System – o planejamento em quatro etapas – adotado em Los Angeles, EUA, na década de 1920 e que inicialmente fora concebido como uma solução para os problemas de transporte individual e que foi adaptado ao transporte coletivo público. Esse sistema se deu em três etapas mais uma quarta, que fora a adaptação.

“1. investigação da relação entre viagens feitas, renda, densidade de população e de empregos/atividades das regiões; 2. investigação da atração mútua entre as áreas; 3. verificação dos modos de transporte escolhidos. A quarta etapa analisa os caminhos físicos (viagens) escolhidos pelos usuários de transporte público (Origem-destino)” (VASCONCELLOS, 2000 *apud* COCCO, 2009, p.2)

O planejamento tradicional foi e ainda é muito criticado por especialistas devido à sustentação da demanda pelo espaço viário. Sobre isso, disse Cocco (2009):

“De fato, na medida em que se tratava originalmente de um modelo de planejamento que visava ao aumento de espaço de circulação para automóveis, sua adaptação para o transporte público deflagrou em diversos equívocos, pois os gastos com espaço viário não foram acompanhados de pesados investimentos para a circulação exclusiva de transportes públicos, dificultando sua operação frente ao crescimento exponencial dos automóveis em circulação.” (COCCO, 2009, p.2).

Hagerstrand (1970) surge então como um renovador do planejamento tradicional, “reivindicando a necessidade de estratégias e organização dos deslocamentos por unidades familiares (orçamentos de tempo-espaço), isto é, preconizando a análise sobre o movimento diferenciado das famílias a partir de suas rendas.” (COCCO, 2009, p.1-2). E ao colocar a população geral e suas necessidades de locomoção no centro da pesquisa, Hagerstrand quebra com a tendência da discussão de circulação de capitais, produtos, insumos e etc. e toda a moderna logística atual, deixando o debate mais humanizado e geográfico.

Um pouco antes de Hagerstrand, Jones (1966) já havia descrito os motivos pelos quais o estudo dos deslocamentos humanos como algo interessante e importante para a Geografia.

“As grandes rotas marítimas e terrestres ocupam um lugar proeminente na história e na geografia, as estradas, os trens e os portos representam características de paisagens muito dignas de estudo, tanto por sua própria natureza como pelo efeito que podem causar na distribuição de outras características. Empregamos a palavra comunicação porque todos os contatos humanos têm importância para o geógrafo, e não se pode negar que as telecomunicações de qualquer classe podem ocasionar contatos culturais sem a necessidade de deslocamentos humanos. Para os geógrafos lhes interessam mais os deslocamentos humanos, os meios com os quais isso se efetua e a relação que existe entre o movimento e a superfície do planeta.” (JONES, 1966, p.221 apud SOUZA, 2013, p.79-80)

Ou seja, a Geografia dos transportes não poderia excluir o homem – tarefa impossível, ou não seria parte da ciência geográfica – porém a ênfase dada até então era ao transporte das produções humanas e não do homem em si. Não da necessidade do homem se locomover para que tais produções humanas pudessem ocorrer. O transporte coletivo é a base da produção. Sem locomoção do estudante e trabalhador, não há produção efetiva de nada em grande escala e sem essa produção, não há o transporte de produtos e capitais, dificultando a circulação destes e atravancando qualquer desenvolvimento estrutural e necessário de uma sociedade. De que adianta a matéria-prima alcançar seu destino de forma planejada, os meios de produção serem modernos e suficientes e o capital necessário para isso for abundante, se a mão de obra enfrenta dificuldades e falta de planejamento adequado para se locomover até o local de trabalho?

Sem uma política pública moderna que tenha como objetivo o real e efetivo transporte coletivo, de qualidade, eficiente e público das pessoas dentro das cidades, diminuindo os espaços entre casa-trabalho, casa-escola, casa-lazer, dentre tantas outras possibilidades, até mesmo a qualificação da mão de obra fica deficiente, visto que antes de se tornar um trabalhador qualificado, é necessária muita preparação e estudo, e uma vez que os estudantes são um dos principais dependentes do transporte público, ferem-se as suas possibilidades de qualificação e diminuem-se suas chances de competição no mercado de trabalho, futuramente prejudicando não só o trabalhador como também o empregador. Disse Roberto Lobato Corrêa acerca disso:

“Sua efetivação pressupõe novas interações espaciais. Estas se realizam, em parte, na escala intra-urbana, envolvendo o deslocamento cotidiano entre residência e local de trabalho dos operários, assim como, para outros momentos do ciclo, de comerciários, bancários, técnicos e executivos do capital, entre outros. Envolve também deslocamentos associados à formação, existência e reprodução daqueles envolvidos, direta ou indiretamente, no processo produtivo. As interações se fazem sobremaneira com base na utilização de ônibus, trens suburbanos e veículos individuais, assim como através do telefone e de outros meios de comunicação. Se fazem também a pé. Este é o momento P do ciclo de reprodução do capital (...) (CORRÊA, 1997, p. 290 *apud* COCCO, 2010, p.3).”

## 5 – O TRANSPORTE PÚBLICO EM SÃO PAULO: BREVE HISTÓRICO

Centrando essa parte da pesquisa na questão do transporte público paulistano e a demanda escolar, é preciso então fazer um breve histórico sobre o sistema de transportes coletivos públicos da cidade de São Paulo.

Em 1933, a cidade contava com 258 km de linhas de bondes, cerca de 3 vezes a atual malha do metrô da cidade (em 2013). Este meio de transporte era responsável por 84%, ou 1,2 milhão de passageiros diários, do transporte coletivo da cidade que, à época, contava 888 mil habitantes. O monopólio da concessão dos bondes era da companhia canadense Light (VASCONCELLOS, 1999, p.158 *apud* KLINTOWITZ; ROLNIK, 2011, p.90).

“Na década de 1930, diante da ameaça de perda do monopólio e dos problemas de lucratividade com o sistema de bondes, a Light propôs um novo acordo ao governo municipal, apresentando um plano de construção de uma rede de trânsito rápido com calhas para as linhas de bonde (algumas subterrâneas), aumento do número de bondes, a construção de 65 km adicionais de trilhos e a criação de um sistema unificado de bonde-ônibus com a aquisição de 50 ônibus adicionais, requerendo o monopólio também da concessão do sistema de ônibus para a Companhia.” (ROLNIK, 1997, p.160 *apud* KLINTOWITZ; ROLNIK, 2011, p.91).

O receio em perder o monopólio advém do fato que o então engenheiro municipal Prestes Maia propusera e colocara em prática o Plano de Avenidas, que tinha como objetivo estruturar a expansão da cidade através de linhas radioperimétricas. Dentro dessa lógica, Rolnik (1997) afirma:

“A flexibilidade do serviço de ônibus, ao contrário dos bondes e trens, cujo raio de influência era limitado pela distância entre estações, combinada com o modelo de expansão horizontal, trazia a solução para a crise de moradia com a autoconstrução em loteamentos na periferia” (ROLNIK, 1997, p.164 *apud* KLINTOWITZ; ROLNIK, 2011, p.91)

O Plano de Avenidas de Prestes Maia moldou o crescimento da cidade nas décadas seguintes e impetrou o ônibus como o principal meio de transporte coletivo em detrimento dos bondes. E no seio do projeto de Maia, a expansão da indústria automobilística nacional aproveitou-se da demanda crescente e alavancou sua produção. Inicialmente a indústria era baseada na montagem de automóveis e ônibus com peças importadas. A partir da década de 1930, incentivada pela redução da tarifa alfandegária em 30%, em 1931, empresas como Ford, General Motors, Pirelli, Firestone, Goodyear, Dunlop, entre outras ligadas à produção automobilística

– instaladas no Brasil de fins da década de 1910 a meados da década de 1930 – se aproveitaram da medida e impulsionaram suas produções (CORREIA, 2008, p.43-44).

Portanto, com a abertura de largas avenidas e uma pujante indústria de ônibus, os Bondes viram seus 258 km de linhas em 1933 serem reduzidos a 217 km em 1942, refletindo numa diminuição de 84% para 63% da participação nos transportes coletivos e sua frota suprimida em 20 carros. Na contramão, os ônibus foram de 16% para 37% da participação. Seguindo essa inversão, em 1968 já não haviam mais bondes circulando em São Paulo. (NOBRE, 2010 *apud* KLINTOWITZ; ROLNIK, 2011, p.92). Somada à derrocada dos bondes, em 1948 é formada a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – a CMTC – que assumiu as operações da Light e dos ônibus, que desde 1925 circulavam sem regulamentação. Em 1950 “o transporte coletivo da cidade passa a ser operado, então, pela CMTC e por 66 empresas privadas de ônibus, mediante contratos de concessão de trinta anos” (VASCONCELLOS, 1999, p.158-159 *apud* KLINTOWITZ; ROLNIK, 2011, p.92). No entanto, de acordo com Sunao (2008), a CMTC ficou na incumbência de operar somente as linhas de ônibus deficitárias, deixando as mais lucrativas nas mãos da iniciativa privada (COCCO, 2009, p.3).

Entre os anos 1940 e 1970, São Paulo viu seu Plano de Avenidas sendo posto em prática infatigavelmente, atingindo o pico de média de 27% do orçamento municipal sendo aplicado na construção e expansão do sistema viário entre 1965 e 1970. No entanto, em 1973 acontece a primeira grande crise do petróleo, aumentando os preços dos combustíveis fósseis exponencialmente, freando os investimentos municipais no sistema viário e trazendo à tona “discursos a favor do transporte coletivo e do controle do crescimento urbano” (ibidem p.94). Nos anos seguintes a crise, a fatia do orçamento municipal voltado ao sistema viário cai para 11% em contrapartida de uma guinada para 19% voltado aos transportes coletivos públicos, em 1980 (ibidem p.94).

Antes da crise do petróleo e do início das primeiras operações do Metrô, o ônibus reinava absoluto como meio de transporte coletivo público em São Paulo. Dados levantados pela primeira pesquisa Origem e Destino do governo estadual – suscitadas por Vasconcellos (1999) e citadas por Klintowitz e Rolnik (2011) – de



1967 mostram que 59% de todos os deslocamentos na cidade eram feitos por ônibus. Isso representava 93% entre os transportes públicos. Esse índice caiu para 81% em 1980, já com o Metrô em operação.

Sobre o transporte público paulistano entre 1960 e 1980, disse Vasconcellos (1999):

“O sistema de transporte público, nesse período, era operado prioritariamente por empresas privadas, que, na década de 1960, eram responsáveis por cerca de 75%, cabendo à CMTC apenas os 25% restantes. Uma alteração operacional importante, no final da década de 1970, inaugurou um modelo de operação que praticamente “loteou” a cidade entre 23 áreas de operação, estando cada uma delas entregue a uma ou a um consórcio de empresas, garantindo-lhes áreas exclusivas de operação e reduzindo a concorrência entre elas” (VASCONCELLOS, 1999, p.158-159 *apud* KLINTOWITZ; ROLNIK, 2011, p.94).

A segunda pesquisa Origem e Destino, de 1977, mostrou ligeira queda na participação do ônibus nos transportes na cidade (de 59% para 54,1%), muito devido ao aumento de 3,4% do Metrô, recém-inaugurado. Apesar da crise do petróleo, a classe média paulistana da década de 1970 se viu próspera, concentrando mais renda, facilitando o seu acesso ao carro particular e aumentando paulatinamente a fatia de participação destes nos transportes na cidade, indo de 25,9% em 1967 para 34,8% 10 anos depois (*ibidem*, p.95).

Com muito mais competição pelo espaço nas ruas, apesar do contínuo crescimento viário, os maiores prejudicados foram os ônibus, tendo sua fluidez diminuída sensivelmente. Aliado a uma defasagem tecnológica em que fazia o usuário dos ônibus em plena década de 1970 utilizar um transporte com tecnologia de 1940, os passageiros viam sucessivamente seu principal meio de transporte perder espaço e velocidade enquanto que as distâncias a serem percorridas aumentavam na mesma proporção. Muito da falta de investimento na modernização dos ônibus deu-se pelo fato do aumento nos investimentos no Metrô, criando assim, nas palavras de Klintowitz e Rolnik (2011) parafraseando Vasconcellos (1999), um “hiato tecnológico” entre o Metrô – moderno, à frente do seu tempo – e o ônibus – parado no tempo a décadas.

Em 1991, a municipalização do sistema de transportes da cidade foi levada a cabo pela prefeitura – gestão Luiza Erundina – visando “melhorar a qualidade, a regularidade e aumentar a oferta de transporte coletivo na periferia da cidade”

(KLINTOWITZ; ROLNIK, 2011, p.97). Assim, a CMTC transformou-se gestora do sistema e também uma das operadoras.

“Nesse novo modelo, o sistema de remuneração do serviço ficava desvinculado das tarifas, sendo calculado pelos quilômetros rodados e indicadores de desempenho. A tarifa, definida conforme parâmetros econômicos e políticos, passa a ser administrada pelo governo municipal, constituindo-se na principal fonte de recursos para o pagamento do serviço às empresas contratadas pela operação, mas também requerendo da administração a introdução de subsídios” (KLINTOWITZ; ROLNIK, 2011, p.97)

Em 1993 e numa nova gestão – Paulo Maluf – e uma nova medida é adotada:

“(...) sob a justificativa de racionalização da operação e redução do déficit da CMTC como empresa operadora, o governo encerra as atividades operacionais da CMTC, mediante a privatização de toda a operação dos 2.700 ônibus e das respectivas garagens, reduzindo o quadro de pessoal de 27 mil para cerca de 1.200 empregados. A forma de remuneração dos serviços prestados pelas empresas contratadas foi novamente redefinida, alterando-se o critério anterior de pagamento, calculado pelo custo do quilômetro rodado, por um valor-limite por passageiro transportado” (CRUZ, 2010, p.86 *apud* KLINTOWITZ; ROLNIK, 2011, p.97-98).

Surge então a atual SPTrans (São Paulo Transportes S. A.) em 1995, com a finalidade de substituir a CMTC como gestora do sistema municipal de transporte público. A SPTrans, por sua vez, não opera nenhuma linha, tendo responsabilidade somente sobre a gestão dessas, bem como do planejamento, implementação e manutenção dos corredores de ônibus e fiscalização das empresas detentoras dos direitos de exploração das linhas.

Com a saída de Paulo Maluf, seu sucessor e apadrinhado político, Celso Pitta, foi eleito sob o clamor público de sua maior promessa: O Fura-Fila – projeto de VLP (Veículo Leve sobre Pneus) que cortaria a cidade, inicialmente ligando o Sacomã ao Parque Dom Pedro. No entanto, a sua construção, iniciada em 1997, só foi integralmente finalizada 10 anos mais tarde, em 2007, já na terceira gestão pós Pitta, rebatizado de “Expresso Tiradentes”.

De acordo com Klintowitz e Rolnik (2011), há uma drástica queda nos investimentos em obras viárias na gestão Pitta – de um pico de 20,46% em 1996 (último ano da gestão Maluf) do orçamento municipal para 3,64% em 1998, devido à colossal dívida deixada pelo ex-prefeito Paulo Maluf, que chegou a R\$ 7,67 bilhões, cifra superior ao próprio orçamento municipal de 1996, que fora de R\$ 7,5 bilhões (FERREIRA, 2007, p.207 *apud* KLINTOWITZ; ROLNIK, 2011, p. 96).

A gestão Marta Suplicy (2001 – 2004) foi marcada pela implementação do Bilhete Único – sistema de integração de passagens que permite ao usuário utilizar mais de um veículo dentro de uma mesma viagem. E para implementar esse novo sistema de cobrança, adotado somente no último ano da gestão – 2004, desde 2001 foi adotado um novo modelo de sistema de transporte público chamado de “Sistema Interligado”. Corredores de ônibus em vias de alta demanda, terminais e paradas de transferências foram construídos para dar cabo às interligações das viagens. Nessa gestão foram construídos os corredores (SPTRANS) Campo Limpo – Rebouças – Centro (2004), Vereador José Diniz – Ibirapuera – Centro (2004), Jardim Ângela – Guarapiranga – Santo Amaro (2004), Parelheiros – Rio Bonito – Santo Amaro (2004). O corredor Inajar – Rio Branco – Centro foi inaugurado em 1991, mas reformado durante essa gestão (2003-2004). Já o corredor Pirituba – Lapa – Centro, muito utilizado pelos alunos da escola Zuleika de Barros, como veremos mais a frente, foi construído e inaugurado nessa gestão (2003). Portanto, cinco corredores, dos atuais dez da cidade, foram construídos e inaugurados nessa gestão.

Já a gestão José Serra (2005 – 2006) foi marcada pela interrupção dessa expansão de corredores pela cidade por um lado, e pelo outro a integração do Bilhete Único com os outros sistemas de transporte público, como a CPTM e Metrô, em 2005 (CRUZ, 2010, p.85 *apud* KLINTOWITZ; ROLNIK, 2011, p. 101). Gilberto Kassab (2006 – 2012), vice de Serra e que assumiu em 2006 com a renúncia deste último para concorrer nas eleições presidenciais do mesmo ano, elevou os gastos em transporte público, dados levantados por Klintowitz e Rolnik (2011) diretamente com a Secretaria Municipal do Planejamento, de 57%, em 2006, a 93% em 2009 do orçamento da pasta. No entanto, como ressaltado pelas próprias autoras do estudo, “desses 93% de investimento em transporte coletivo, 46% são representados pelos subsídios concedidos e não na ampliação da capacidade e modernização do sistema” (KLINTOWITZ; ROLNIK, 2011, p. 102). Assim sendo;

“[...] fica claro que o padrão verificado a partir de meados da década de 2000 foi a retomada forte dos investimentos em ampliação de sistema viário após alguns anos de investimentos significativos em transporte coletivo. Essa tendência verificada a partir de 2005 tem uma convergência histórica na cidade de São Paulo: a hegemonia dos automóveis e seus motoristas como sujeitos da política pública, constituindo o tema do congestionamento como questão e prioridade” (KLINTOWITZ; ROLNIK, 2011, p. 103).

Em 2012, último ano da gestão Kassab, a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU) lança um plano de metas chamado “SP 2040, a cidade que queremos”. Entre metas e planos de longo prazo, no capítulo em que se discute a Mobilidade e Acessibilidade, logo na apresentação, o plano diz que;

“(...) é necessário integrar as políticas de uso do solo e transporte, visando a aproximar as atividades urbanas de moradia, trabalho, estudo, consumo e lazer, bem como intensificar o uso do solo nas áreas da cidade que disponham de bom serviço de transporte. Essas medidas podem ser somadas a políticas de preços que visam a alocar ao automóvel os custos das externalidades por ele geradas. Também está prevista a continuidade, em ritmo muito mais intenso que o tradicional, dos investimentos para a requalificação, expansão e integração da rede e dos serviços de transportes urbanos de passageiros, sobretudo daqueles destinados à mobilidade por meios coletivos, como ônibus, metrô e trem, e por meios não motorizados, como bicicletas e a pé.” (São Paulo, 2012, p.171)

De acordo com o próprio estudo, esses planos e metas foram sendo desenvolvidos desde 2007 e visavam resolver questões fundamentais da cidade dentro de 30 anos. O então secretário, Miguel Bucalem, diz, logo na apresentação, que não havia garantias que os próximos prefeitos – relembrando que o estudo saiu exatamente no último ano da gestão Kassab, que não poderia se reeleger – iriam colocar o plano a cabo.

O discurso encontrado no plano de metas vem ao encontro das demandas por um transporte coletivo e público mais eficiente, em detrimento aos transportes individuais motorizados. Ao apontar os defeitos de uma cidade altamente dependente do automóvel, o plano de metas diz:

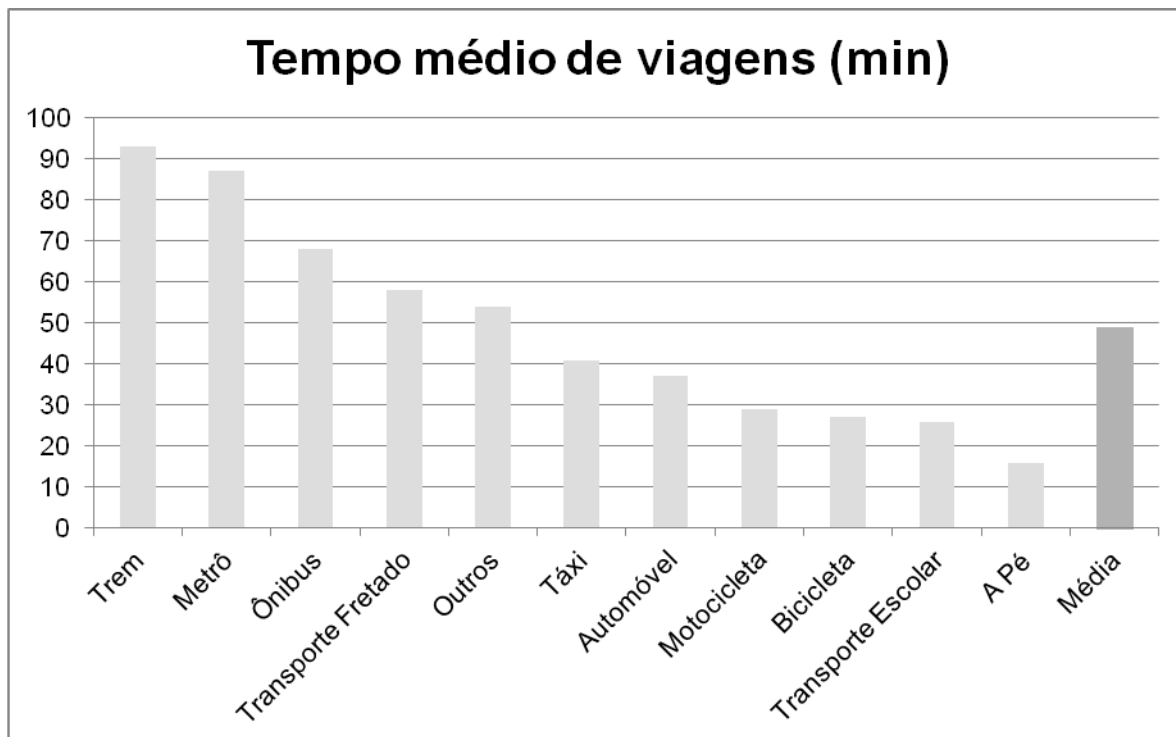
“A dependência do automóvel é uma das causas do congestionamento. Ele é provocado por uma série de fatores que se retroalimentam, entre eles, o crescimento da frota de autos (...) em proporção maior do que o da oferta de ruas e avenidas, estimuladas pelo incremento da renda *per capita* (...) e seu impacto sobre o crescimento da taxa de mobilidade motorizada (...).

Os congestionamentos provocam o aumento do chamado custo generalizado para o usuário e causam um leque de externalidades negativas, com destaque para: poluição do ar, grande consumo de combustíveis fósseis, aumento do número de acidentes e perda de produtividade causada pelo estresse e pelo tempo perdido nos congestionamentos. Tomadas em conjunto, as externalidades afetam todos os habitantes da cidade, sejam eles usuários ou não dos serviços de transporte.” (São Paulo, 2012, p.178)

Esse plano de metas chegou à conclusão, utilizando-se da pesquisa Origem e Destino do Metrô de 2007, que o tempo médio gasto pelos paulistanos até o seu trabalho é de 49 minutos. No entanto, há um contraste entre o tempo médio gasto ao

utilizar meios de transporte individuais e coletivos, como podemos ver no gráfico abaixo.

Gráfico 1 – Tempo médio de viagens por meio de transporte.



Fonte: Secretaria Municipal do Desenvolvimento Urbano, São Paulo, 2012, e Pesquisa Origem e Destino, Metrô, 2007.

Enquanto o tempo médio nos transportes individuais, como o carro, motocicleta, bicicleta e a pé é de, respectivamente, 39, 29, 27 e 16 minutos em média, estão todos abaixo dessa média, os transportes coletivos públicos, como o ônibus, metrô e trem estão muito acima. De acordo com a OD (Metrô, 2007), o gasto médio de tempo de quem utiliza o ônibus é de 68 minutos, do metrô é de 87 minutos e do trem de 93 minutos. Com esses dados em mãos, os pesquisadores da Secretaria Municipal do Desenvolvimento Urbano criaram o projeto “Cidade de 30 Minutos”, cujo objetivo é “aproximar, no tempo e no espaço, as pessoas de suas atividades cotidianas, o que alterará a lógica dos fluxos intraurbanos, notadamente dos movimentos casa-trabalho-casa, melhorando a qualidade dos deslocamentos na cidade” (São Paulo, 2012, p.249).

Esse projeto prevê expansões em massa das redes do metrô, trem e monotrilhos – também chamados de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), que são de responsabilidade do governo estadual, e dos corredores de ônibus, de

responsabilidade municipal. A ideia é que até 2025 a cidade tenha 184 km de metrô, 325 km de trens metropolitanos, 130 km de VLT e 617 km de corredores de ônibus (São Paulo, 2012). Todos esses dados levaram em consideração os ritmos da época de expansão das redes de transporte<sup>9</sup>.

Em 2013 assume Fernando Haddad, do Partido dos Trabalhadores, e em Junho de 2013 anunciou um novo aumento na passagem dos transportes públicos na cidade – de R\$3,00 para R\$3,20.

Manifestações foram promovidas pelo Movimento Passe Livre – criado em 2004<sup>10</sup> como um grupo de discussão sobre o transporte público nas grandes cidades brasileiras e que tem como uma das bandeiras a gratuidade na tarifa. Os protestos foram ganhando corpo conforme a repressão policial crescia e também quando outros movimentos sociais e políticos viram uma oportunidade em aumentar a pauta de reivindicações. Em um momento, a violência foi tamanha que dezenas de profissionais da imprensa foram detidos e agredidos por policiais<sup>11</sup>, sensibilizando parte da opinião pública e dando asas aos protestos, que já não eram mais exclusividade do Movimento Passe Livre. Nesse momento, muitos dos que foram às ruas engrossar o coro dos protestos já haviam ampliado a pauta de reivindicações e, após a revogação do aumento pelo prefeito Fernando Haddad e do governador Geraldo Alckmin<sup>12</sup>, o Movimento Passe Livre oficialmente se retirou das novas manifestações, que já estavam em escala nacional, por entenderem que as novas reivindicações não estavam de acordo com a pauta do Movimento Passe Livre<sup>13</sup>.

Esses protestos em São Paulo geraram um debate nacional sobre as políticas públicas de transporte coletivo sem precedentes na história do Brasil. Pela primeira

---

<sup>9</sup> No entanto, entre 2012 e 2014, somente duas estações do Metrô foram inauguradas, Adolfo Pinheiro, da Linha-5, em 2013 e Fradique Coutinho, da Linha-4, em 2014. Também em 2014 foi inaugurada a primeira estação de monotrilho de São Paulo, ligando a estação Vila Prudente do metrô ao Oratório, na nova Linha-15 do sistema, mas essa linha tem funcionado somente em caráter experimental até então.

<sup>10</sup> O Movimento Passe Livre surgiu na cidade São Paulo em 2004 e ao longo do tempo foi se espalhando por diversas cidades brasileiras, hoje contando com núcleos oficiais em Brasília, Florianópolis, Vitória, Guarapuava, Joinville e Goiânia, além de prestar auxílio a manifestações em tantas outras cidades. Informações retiradas do site oficial do MPL de São Paulo (<http://saopaulo.mpl.org.br/>).

<sup>11</sup> UOL Notícias, 14/06/2013.

<sup>12</sup> Folha de São Paulo, Cotidiano, 20/06/2013.

<sup>13</sup> Folha de São Paulo, Cotidiano, 22/06/2013.

vez um assunto de tamanha importância para o cotidiano de grande parcela da população se tornou o assunto principal de jornais e programas de TV.

Com a realização da Copa do Mundo em 2014 no Brasil, o tema transporte coletivo voltou à tona, especialmente pelo fato de metade das obras de mobilidade urbana não ficarem prontas a tempo da realização do mundial<sup>14</sup>. Uma nova onda de protestos surgiu, criticando e exigindo dos governos estadual e federal mais controle, fiscalização e melhor uso do dinheiro público investido nessas obras<sup>15</sup>. Uma onda de protestos, inclusive, exigia a não realização do evento internacional<sup>16</sup>.

No mesmo ano da Copa, o prefeito paulistano Fernando Haddad, do Partido dos Trabalhadores, anunciou que cerca de 400 km de ciclovias seriam implementadas na cidade até o final do ano de 2015<sup>17</sup>. Ainda em 2014, a prefeitura gastou cerca de R\$1,7 bilhão em subsídios para as empresas de ônibus<sup>18</sup>.

Em 2015 foi anunciado um novo aumento, de R\$3,00 para R\$3,50 e novos protestos organizados pelo Movimento Passe Livre tomaram as ruas da capital paulista. Poucos dias após o aumento da tarifa nos ônibus, o governador Geraldo Alckmin, do Partido Social Democrata Brasileiro, anunciou o mesmo aumento para os trens e metrô. Os protestos se intensificaram e, ao exemplo dos protestos de 2013, a repressão policial também<sup>19</sup>.

Em fevereiro de 2015, cumprindo promessa feita no final de 2014, Haddad anunciou a gratuidade da tarifa nos ônibus municipais para alunos das escolas estaduais e municipais da cidade de São Paulo<sup>20</sup>. Pela primeira vez na história da cidade, os estudantes das redes públicas têm tarifa zero no transporte. E alguns dias após esse anúncio, a Assembleia Legislativa do Estado aprovou a mesma medida para os trens da CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos), Metrô e ônibus da EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos) e o governador Alckmin sancionou a medida<sup>21</sup>.

---

<sup>14</sup> Jornal O Globo, Economia, 11/06/2014.

<sup>15</sup> Jornal O Globo, Política, 19/06/2014.

<sup>16</sup> Folha de São Paulo, Poder, 11/06/2014.

<sup>17</sup> Portal da Prefeitura de São Paulo, Notícias, 22/09/2014.

<sup>18</sup> Estado de São Paulo, São Paulo, 07/11/2014.

<sup>19</sup> Folha de São Paulo, Cotidiano, 16/01/2015.

<sup>20</sup> Folha de São Paulo, Cotidiano, 02/02/2015.

<sup>21</sup> Estado de São Paulo, São Paulo, 19/02/2015.

É sem dúvidas uma conquista histórica de uma das pautas do Movimento Passe Livre. Pudemos ver nos relatos dos alunos que o preço da passagem e os ônibus lotados são os que mais os incomodam. A gratuidade no transporte para esses alunos das redes públicas vai ter um impacto na renda familiar.

E mais recentemente, outra medida adotada pela prefeitura foi implementar uma rede de ônibus que atende os horários entre 0h e 4h, chamada de “ônibus da madrugada”.



## CONCLUSÃO E CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo de anos realizando esse trabalho de graduação, o objetivo central mudou diversas vezes. Acompanhando as próprias mudanças políticas e sociais dos últimos anos, ou melhor, sendo atropelado por eles tendo em vista que afetam diretamente o trabalho proposto, iniciamos tentando relacionar os longos trajetos percorridos por esses alunos com um possível baixo rendimento escolar. Dessa ideia inicial, fez-se toda pesquisa que, aplicada e recolhida, mostrou outras possibilidades que até então não haviam sido consideradas.

Relacionar as longas distâncias com rendimento escolar revelou-se insuficiente. Não somente pelas respostas à pergunta que questionava isso – e que mostrou que grande parte dos alunos não acreditava que as horas gastas para ir e vir da escola realmente os faziam ter um rendimento abaixo do esperado – mas também por uma desconexão entre objetivo e a ciência geográfica. Apesar de trabalhar com algumas teorias de Geografia Urbana, o trabalho seria basicamente sobre educação, o que não permitiria caracterizá-lo como um trabalho de Graduação Individual de Geografia.

No entanto, as muitas outras perguntas feitas no questionário levantaram outros questionamentos que, como dito, ainda não haviam sido considerados para protagonizarem o objetivo central do trabalho. A mudança de tema foi então para uma relação entre a oferta de educação pública na região onde se encontra a escola Zuleika de Barros e as regiões de onde vêm a grande maioria dos alunos com a oferta de transporte público, mais especificamente dos ônibus – o principal meio de locomoção utilizado pelos alunos – nessas mesmas regiões. Grande parte do trabalho se desenvolveu em cima desse tema. Abordamos o caso estudado para tentar debater essa relação de oferta e demanda de educação pública e transporte público para toda a cidade.

Mas, como já mencionado, o trabalho se desenvolvendo ao mesmo tempo em que o país passou por turbulências sociais e políticas. Esses alunos, entrevistados em 2011, muito provavelmente tomaram parte nos *Rolezinhos* – encontros de jovens da periferia de São Paulo ou das cidades da Região Metropolitana realizados em regiões, principalmente Shoppings, parques ou praças públicas, mais centrais e de

maior poder aquisitivo. Esse trabalho, até então, havia negligenciado respostas desses alunos que clamavam por espaços de cultura e lazer em seus bairros e que ao mesmo tempo valorizavam as regiões mais abastadas da cidade, caso dos bairros da Pompeia e Perdizes, onde se encontra a escola onde estudavam e existem espaços de lazer, parques públicos e centros culturais.

Os *Rolezinhos*, espontâneos ou previamente combinados pela via das redes sociais, ocuparam locais da cidade que, até então, cerceavam, ainda que através da impossibilidade de usufruir tais locais, a presença de populares. Mesmo que não voltados para o consumo e sim para uma apropriação do espaço que sempre lhes foi negado, os *rolezinhos* assustaram parcela da população paulistana e ganhou as manchetes dos jornais. Opiniões pró e contra o novo *mob* cultural – ainda que muitos jornalistas e colunistas negassem o viés cultural dos eventos – dividiram a população. Confrontos aconteceram e alguns centros comerciais se reservaram o direito de barrar jovens com a justificativa de manter a segurança dos consumidores.

Esse trabalho, então, negligenciou as vozes desses jovens que pediam mais lazer e cultura em seus bairros. Negligenciou também que eles entendem que a cidade exclui pelo consumo. Ou pela impossibilidade de consumir. Os *rolezinhos* se intensificaram no final de 2013 após a realização dessa pesquisa e muitas das respostas, elencadas no capítulo 2 deste trabalho, indicam que a demanda desses jovens excluídos era clara e justa. Só nunca tiveram voz e espaço para externar esses anseios.

Foi somente quando demos conta dessas centenas de vozes que esse trabalho escondia que pudemos perceber que os jovens da periferia da capital paulista também se apropriam da cidade. Eles também participam do espaço urbano, principalmente quando têm de ir até a escola, localizada a muitos quilômetros de suas casas. Durante o percurso, eles observam, pensam, sonham, fazem parte da cidade. Essas vozes precisavam ser ouvidas e foi então que decidimos por mudar pela última vez o tema central do trabalho. A relação entre os jovens e a cidade de São Paulo revelada através do trajeto escolar.

Com o trabalho já bem desenvolvido e com um novo objetivo em mente, pudemos reler todos os questionários com um novo viés. Desse novo olhar, pudemos chegar à algumas conclusões e indicações para futuras pesquisas e

trabalhos que potencializem a voz dos jovens das periferias nas grandes cidades brasileiras.

A primeira conclusão, que pôde ser observada antes mesmo da realização do trabalho e com as respostas dos alunos, é que pudemos chegar à confirmação da observação que uma escola pública localizada num bairro de classe média terá boa parte de seus alunos provenientes de outras regiões. Ainda mais num bairro onde há tanta oferta de ensino privado, era de se esperar que houvesse pouca clientela local (moradora do bairro e adjacências) para essa escola e contando com a estrutura e histórico que a escola apresenta, faz dela uma instituição de ensino atraente para alunos de outras regiões da cidade, Logo, não foi surpresa os quase 84% de alunos vindos de outros bairros.

Desse fato confirmado pela pesquisa, pudemos então chegar à segunda conclusão. Quando questionados sobre o motivo da escolha da escola Zuleika, boa parte respondeu que é uma escola boa, em termos gerais uma escola com qualidade melhor que as oferecidas nos bairros onde moram esses alunos. E o fato dos alunos e suas famílias escolherem uma escola tão afastada e optarem por não estudar nas escolas mais próximas, porém com pior estrutura ou menor qualidade de ensino, mostra que a educação é algo importante para eles. Concluímos então que as longas distâncias não são empecilho para que esses alunos tenham uma educação, que em seus próprios julgamentos, é de uma qualidade superior à encontrada nas escolas públicas de seus bairros.

Portanto, longas distâncias a serem percorridas por esses alunos no ir e vir da escola significa que eles passam boa parte do dia dentro de um coletivo, observando ou não a cidade onde vivem. Dessa constatação também pudemos chegar a mais duas conclusões a respeito desses alunos. O primeiro diz respeito à relação deles com a forma de transporte que utilizam diariamente e a segunda sobre esse olhar deles para a cidade, que vem como um fechamento para todo o trabalho.

Quando tomamos consciência do histórico do transporte público na cidade de São Paulo, onde desde os anos 1950 que os ônibus da cidade estão nas mãos de empresas privadas e que os projetos urbanísticos, especialmente o Plano de Avenidas de Prestes Maia, priorizaram o transporte individual, podemos entender porque, seis décadas depois, os alunos reclamam tanto do sistema de transportes

coletivos da cidade. Trânsito, ônibus cheios, antigos e sem manutenção, tarifas abusivas. Ou seja, há uma relação direta entre o descaso histórico dos governos com relação ao transporte público, fruto da opção preferencial pelo transporte individual, e o atual problema do transporte e a reclamação desses alunos quanto a isso. Afinal, eles não estão inertes ao problema, já que têm que utilizar o sistema diariamente. E podemos também somar a esse trabalho, assim como na questão dos *rolezinhos*, a percepção de antecipar algumas das pautas dos protestos de Junho de 2013, que se iniciaram focados na questão do transporte público e que culminaram em protestos gigantescos, vistos somente no início dos anos 1990, porém com pautas já muito difusas.

Apesar de esses alunos serem, basicamente, a *parte mais fraca* no contexto urbano, eles não deixam de ter consciência dos problemas que a cidade enfrenta – especialmente os que envolvem diretamente a eles.

Cidadania em formação e protagonista da própria história, essa juventude busca firmar sua identidade através de um olhar agudo sobre as hierarquias sociais e urbanas que observa e apreende na deambulação cotidiana casa → escola ↔ (trabalho) → casa. A cidade e seus problemas não lhe são em nada indiferentes, assim como a qualidade dos produtos sociais que recebe, seja educação, transporte, moradia ou lazer.

Primeira geração fruto da estabilização econômica e dos movimentos de mobilidade social dos últimos vinte anos, essa juventude quer muito mais que pão (trabalho) e circo (lazer, conectividade). Decifrar as expectativas, canalizar reivindicações e anseios será tarefa futura para sociólogos e organizações políticas, que se não o fizerem corretamente, serão *devorados*. Formulações clássicas, maniqueístas e simplistas não são mais suficientes para responder aos novos desafios. Apesar de hoje se desenrolar uma encarniçada luta política, essa vem ainda enviesada pelos dogmas que explicaram o passado – Direita/Esquerda, Bem/Mal, Desenvolvimentismo/Neoliberalismo e outras contraposições que alimentam o atual debate, que, a nosso ver, passa longe das verdadeiras aspirações populares e em especial da juventude.

À parte pelos movimentos tradicionais partidariamente instrumentalizados que atingem uma pequena minoria, a juventude hoje é campo de batalha abandonado

pelas grandes ideias. Olhar para esta juventude e decifrar como ela pensa e compreende a cidade que afinal está se transformando muito sempre e o que a juventude pensa que ainda não é de fato conhecido e que este trabalho indica aspectos que merecem novos estudos.

Este trabalho, com toda sua despreocupação e inicial falta de clareza de objetivos, foi atropelado, primeiro pelos acontecimentos e segundo pela sincera e singela voz de um grupo de jovens, majoritariamente da periferia, que a partir de uma visão estreita e redutora deste que aqui fala, mostrou que as relações entre educação e transporte se transbordam para a paisagem social e urbana mostrando a interdependência dos espaços democráticos de convivência. A abordagem inicial e estreita da má alocação de recursos educacionais (local de escolas de qualidade) e o transporte público deu lugar a uma visão abrangente da cidade, aflorando uma visão não maniqueísta das hierarquias urbanas (centro x periferia) e claros sinais de valorização do local de moradia e da identidade social.

## BIBLIOGRAFIA

BAENINGER, Rosana. *Rotatividade Migratória: um novo olhar para as migrações do século XXI*. Trabalho apresentado no XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, da Associação Brasileira de Estudos Populacionais, ABEP. Caxambu, setembro/outubro de 2008.

BERGAMIN Jr, Gilberto, KREPP, Ana e SOUZA, Felipe. *Após suspender protestos, Movimento Passe Livre de São Paulo volta atrás*. Folha de São Paulo, 22 de Junho de 2013. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/06/1299643-apos-suspender-protestos-movimento-passe-livre-de-sp-volta-atras.shtml>>. Acessado em 14 de Abril de 2015.

BRUNHES, Jean. *Geografia Humana*. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1962.

COCCO, R. *Planejamento de transportes e estruturação urbana: possíveis contribuições da Geografia para o planejamento dos transportes públicos*. In: Encontro de Geógrafos da América Latina, 12,. 2009. Montevideu. Disponível em <[http://egal2009.easyplanners.info/area05/5488\\_Rodrigo\\_Rodrigo\\_Giraldi\\_Cocco.pdf](http://egal2009.easyplanners.info/area05/5488_Rodrigo_Rodrigo_Giraldi_Cocco.pdf)> f> Acessado em 10 de Janeiro de 2013.

COCCO, Rodrigo; SILVEIRA, Márcio. *Sistemas de transporte público coletivo e interações espaciais em Marília e Presidente Prudente*. Journal of Transport Literature, Vol. 5, n. 3, pp. 16-44, Apr 2011. Disponível em <<http://www.transport-literature.org/jtl2011-045.pdf>>. Acessado em 10 de Janeiro de 2013.

COCCO, R. *Interações espaciais e sistemas de transporte público: uma abordagem para Bauru, Marília e Presidente Prudente*. 2011. 282 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Presidente Prudente, 2011.

CORRÊA, Roberto Lobato. *Interações Espaciais*. In: CASTRO, Iná Elias de. GOMES, Paulo César da Costa. CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). *Explorações geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 279-314.

CORREIA, J. *Impactos da indústria automobilística nas cidades do estado de São Paulo e sua transformação em função do processo industrial*. 2008. 288 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, 2008.

FERREIRA, Maria Paula, DINI, Nádia Pinheiro e FERREIRA, Sinésio Pires. *Espaços e dimensões da pobreza nos municípios do Estado de São Paulo: Índice Paulista de Vulnerabilidade Social - IPVS*. São Paulo em Perspectiva, v. 20, n. 1, p. 5-17, jan./mar. 2006.

GAMA, Paulo, MONTEIRO, André, BEDINELLI, Talita, LIMA, Daniela e LEITE, Fabio. *Milhares nas ruas obrigam Alckmin e Haddad a recuar*. Folha de São Paulo. 20 de Junho de 2013. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidiano/114934-milhares-nas-ruas-obrigam-alckmin-e-haddad-a-recuar.shtml>>. Acessado em 14 de Abril de 2015.

GARCIA, Janaina e CARVALHO, Marivaldo. *Em dia de maior repressão da PM, ato em São Paulo termina com jornalistas feridos e mais de 240 detidos*. UOL Notícias, 13 de Junho de 2013. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2013/06/13/em-dia-de-maior-repressao-da-pm-ato-em-sp-termina-com-jornalistas-feridos-e-mais-de-60-detidos.htm>>. Acessado em 14 de Abril de 2015.

GOLOMBEK, Patricia. *Zuleika, Elvira e Ophelia*. Instituto de Ensino Caetano de Campos, 25 de Março de 2012. Disponível em: <<http://www.iecc.com.br/diretores-e-professores-biografias/289/zuleika-elvira-e-ophelia>>. Acessado em 14 de Abril de 2015.

HAMIKE, Raphael. *Reajuste da mensalidade escolar supera inflação pelo 10º ano seguido em 2012*. R7 Economia, 21 de Janeiro de 2012. Disponível em: <<http://noticias.r7.com/economia/noticias/reajuste-da-mensalidade-escolar-supera-inflacao-pelo-10-ano-seguido-em-2012-20120121.html?question=0>>. Acessado em 14 de Abril de 2015.

LEMONS, Iara. *Comissão do Senado aprova número limite de alunos na sala de aula*. G1 Educação, 16 de Outubro de 2012. Disponível em <<http://g1.globo.com/educacao/noticia/2012/10/comissao-do-senado-aprova-numero-limite-de-alunos-na-sala-de-aula.html>>. Acessado em 14 de Abril de 2015.

MAGALHÃES, Ana. *Perdizes é queridinho da zona oeste*. Folha de São Paulo, 28 de Outubro de 2012. Disponível em <<http://classificados.folha.uol.com.br/imoveis/1175626-perdizes-e-queridinho-da-zona-oeste.shtml>>. Acessado em 14 de Abril de 2015.

NOBRE, Eduardo Alberto C. *Ampliação da Marginal do Tietê: demanda real ou rodoviarismo requeitado?* AU. Arquitetura e Urbanismo, v.191, p.58-63, 2010.

OLIVA, Jaime Tadeu. *A Cidade sob Quatro Rodas. O automóvel particular como constitutivo e constituidor da cidade de São Paulo: o espaço geográfico como componente social*. Tese de Doutorado – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

OLIVEIRA, Marcus e YAMAMOTO, Simone. *Fuja dos pontos de alagamento em São Paulo*. Revista Veja SP. 15 de Fevereiro de 2013. Disponível em: <<http://vejasp.abril.com.br/materia/pontos-de-alagamento-em-sao-paulo/>>. Acessado em 14 de Abril de 2015.

ROLNIK, R. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel, Fapesp, 1997.

ROLNIK, Raquel; KLINTOWITZ, Danielle. *(I)Mobilidade na cidade de São Paulo*. Estudos Avançados, São Paulo, v.25, n.71, Apr. 2011. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S010340142011000100007&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S010340142011000100007&lng=en&nrm=iso)>. Acessado em 09 de Janeiro 2013.

SOUZA, André dos Santos B. *Presos no círculo, prostrados no asfalto: tensões entre o móvel e o imóvel*. Tese de Doutorado – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências

Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

SOUZA, Alberto de Mello e, SILVA, Nelson do Valle. *Origem familiar, qualidade da educação e escolas públicas e particulares em São Paulo: relações e efeitos nas transições escolares*. Pesquisa e Planejamento Econômico, Ipea, Rio de Janeiro, v.24, n.1, p.97-114, Abril de 1994.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo*. São Paulo: Annablume, 1999.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *Transporte público urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas*. São Paulo: Annablume, 2000.

VELASCO, Clara. *Na véspera da Copa, apenas 50% das obras de mobilidade foram entregues*. G1 Economia, 11 de Junho de 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/economia/noticia/2014/06/na-vespera-da-copa-apenas-50-das-obras-de-mobilidade-foram-entregues.html>>. Acesso em 14 de Abril de 2015.