

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E BIOLÓGICAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA, TURISMO E HUMANIDADES
LICENCIATURA EM GEOGRAFIA**

Karina Rosa da Silva

**DESIGUALDADE TERRITORIAL: DO GRAJAÚ AO ENSINO SUPERIOR, AS
BARREIRAS DA MOBILIDADE NO ESPAÇO PERIFÉRICO**

Sorocaba,

2026

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS E BIOLÓGICAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA, TURISMO E HUMANIDADES
LICENCIATURA EM GEOGRAFIA**

Karina Rosa da Silva

**DESIGUALDADE TERRITORIAL: DO GRAJAÚ AO ENSINO SUPERIOR, AS
BARREIRAS DA MOBILIDADE NO ESPAÇO PERIFÉRICO**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Curso de Licenciatura em Geografia do Departamento de Geografia, Turismo e Humanidades (DGTH) do Centro de Ciências Humanas e Biológicas, da Universidade Federal de São Carlos, para obtenção do título de Licenciatura em Geografia.

Orientação: Profa. Dra. Neusa de Fátima Mariano

Sorocaba,

2026

Silva, Karina Rosa da

Desigualdade territorial: do Grajaú ao ensino superior,
as barreiras da mobilidade no espaço periférico / Karina
Rosa da Silva -- 2026.
32f.

TCC (Graduação) - Universidade Federal de São Carlos,
campus Sorocaba, Sorocaba

Orientador (a): Neusa de Fátima Mariano

Banca Examinadora: Carlos Henrique Costa da Silva,
Gilberto Cunha Franca

Bibliografia

1. Mobilidade. 2. Ensino Superior. 3. Grajaú. I. Silva,
Karina Rosa da. II. Título.

Ficha catalográfica desenvolvida pela Secretaria Geral de Informática
(SIn)

DADOS FORNECIDOS PELO AUTOR

Bibliotecário responsável: Maria Aparecida de Lourdes Mariano -
CRB/8 6979

Karina Rosa da Silva

**DESIGUALDADE TERRITORIAL: DO GRAJAÚ AO ENSINO SUPERIOR, AS
BARREIRAS DA MOBILIDADE NO ESPAÇO PERIFÉRICO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
ao Curso de Licenciatura em Geografia da
Universidade Federal de São Carlos, campus
Sorocaba, como requisito à obtenção do título
de Licenciatura em Geografia em 2026.

Orientador: Profa. Dra. Neusa de Fátima
Mariano Orientador(a)

Orientadora:

Profa. Dra. Neusa de Fátima Mariano

Universidade Federal de São Carlos - Campus Sorocaba

Examinador:

Prof. Dr. Carlos Henrique Costa da Silva

Universidade Federal de São Carlos - Campus Sorocaba

Examinador:

Prof. Dr. Gilberto Cunha Franca

Universidade Federal de São Carlos - Campus Sorocaba

SUMÁRIO

RESUMO.....	03
INTRODUÇÃO.....	05
1. DESIGUALDADE TERRITORIAL E PERIFERIZAÇÃO URBANA.....	10
2. CONTEXTUALIZAÇÃO DO TERRITÓRIO: GRAJAÚ.....	12
2.1 BREVE HISTÓRICO E FORMAÇÃO DO DISTRITO.....	16
2.2 INFRAESTRUTURA URBANA E TRANSPORTE.....	17
2.3 OFERTA EDUCACIONAL LOCAL.....	21
3. MOBILIDADE NO ESPAÇO PERIFÉRICO.....	23
3.1 MOBILIDADE COTIDIANA: EXPERIÊNCIAS DOS MORADORES	24
CONCLUSÃO.....	26
REFERÊNCIAS.....	27

RESUMO

SILVA, Karina. **Desigualdade territorial: do Grajaú ao ensino superior, as barreiras da mobilidade no espaço periférico.** 2026. Trabalho de Conclusão de Curso. (Licenciatura em Geografia) – Universidade Federal de São Carlos, Campus Sorocaba, Sorocaba, 2026.

A cidade de São Paulo oferece grandes oportunidades, mas também expõe profundas desigualdades vividas por quem habita suas periferias. No distrito do Grajaú, extremo sul da capital, essas oportunidades convivem com adversidades cotidianas fruto de um processo histórico de ocupação, expansão e segregação, que ainda hoje levanta dúvidas sobre o futuro de seus moradores. Nesse contexto, a educação dos jovens é diretamente afetada pela instabilidade alimentar, habitacional, de mobilidade e de segurança, muitas vezes perdendo espaço diante da necessidade de complementar a renda familiar, o que contribui para a evasão escolar. Diante desse cenário, a pesquisa investiga como jovens do Grajaú conseguem chegar à educação superior, revelando trajetórias marcadas por obstáculos, mas também pela resistência do território, analisado a partir de de Henri Lefebvre e sua discussão sobre a produção do espaço urbano, com o objetivo de compreender o direito, o acesso e a permanência desses jovens no ensino superior a partir de suas próprias vivências e relatos.

Palavras-chaves: Grajaú, Universidade, Mobilidade, Transporte, Educação.

ABSTRACT

SILVA, Karina. **Territorial Inequality: from Grajaú to Higher Education, the Barriers of Mobility in Peripheral Space.** 2026. Undergraduate Thesis (Degree in Geography) – Federal University of São Carlos, Sorocaba, 2026.

The city of São Paulo offers great opportunities, but it also exposes the deep inequalities faced by those living in its peripheries. In the district of Grajaú, in the far south of the capital, these opportunities coexist with daily hardships stemming from a historical process of occupation, expansion, and segregation, which still raises questions today about the future of its residents. In this context, young people's education is directly affected by instability in food security, housing, mobility, and safety, often losing priority in the face of the need to supplement family income, which contributes to school dropout rates. Given this scenario, the research investigates how young people from Grajaú manage to reach higher education, revealing trajectories marked by obstacles but also by the resilience of the territory, analyzed through the lens of Henri Lefebvre and his discussion of the production of urban space, with the aim of understanding the right to, access to, and persistence in higher education for these young people based on their own experiences and accounts.

Keywords: Grajaú, Higher Education, Mobility, Transportation, Education.

INTRODUÇÃO

Ao longo da minha formação escolar passei por várias instituições educacionais, pude conhecer diferentes pessoas, professores e realidades. Em alguns momentos, me deparei com dificuldades que iam além do conteúdo. Desafios que cercam a periferia, cheia de inconstâncias e incertezas. Desde o caminho à escola, a sua estrutura e do seu acolhimento. Afinal, como estes espaços poderiam garantir a permanência dos estudantes? Como poderiam estimular o progresso e a busca por circunstâncias diferentes daquelas já vivenciadas?

Durante o ensino médio fui bolsista em uma escola particular e ao enfrentar diariamente um percurso de cerca de uma hora e meia para ir e voltar das aulas, pela primeira vez pude visualizar tão de perto a desigualdade entre classes sociais, e ainda, o incentivo sobre algo que até então era impossível: estar em uma universidade pública. Mas infelizmente, nem todos os meus colegas de classe tiveram a mesma oportunidade, ou puderam enxergar uma chance real do mundo que está para além das margens daquele lugar que por 19 anos foi minha casa: o Grajaú.

Para a maior parte dos estudantes das periferias, a possibilidade de ingressar no ensino superior significa a oportunidade de mudar o cenário em que estão inseridos e diminuir as adversidades causadas pela desigualdade social. No entanto, aquilo que parece ser um direito garantido constitucionalmente, é rodeado de obstáculos invisibilizados e que tornam essa esperança em um sonho distante. Quando falamos especificamente do Grajaú, um dos problemas que exprime esse distanciamento dos jovens ao ensino superior é a precariedade das condições de mobilidade urbana. Longas distâncias para chegar aos centros universitários, pouca oferta de transporte e péssimas condições de acesso.

Apesar de toda a glamourização que envolve a cidade de São Paulo, o lugar de oportunidades e da busca pelos sonhos, ao olharmos para sua estrutura de funcionamento, nos deparamos com uma organização de exclusão social, uma estrutura mantida para promover a desigualdade territorial e distanciar pessoas de suas ambições, que por vezes pode ser resumido na expectativa de viver com dignidade.

Basta abrir os olhos para compreender a vida cotidiana daquele que corre de sua moradia para a estação próxima ou distante, para o metrô superlotado, para o escritório ou para a fábrica, para retomar à tarde para o mesmo caminho e voltar para a casa a fim de recuperar as forças para recomeçar tudo no dia seguinte. (Lefebvre, 1968. p. 188)

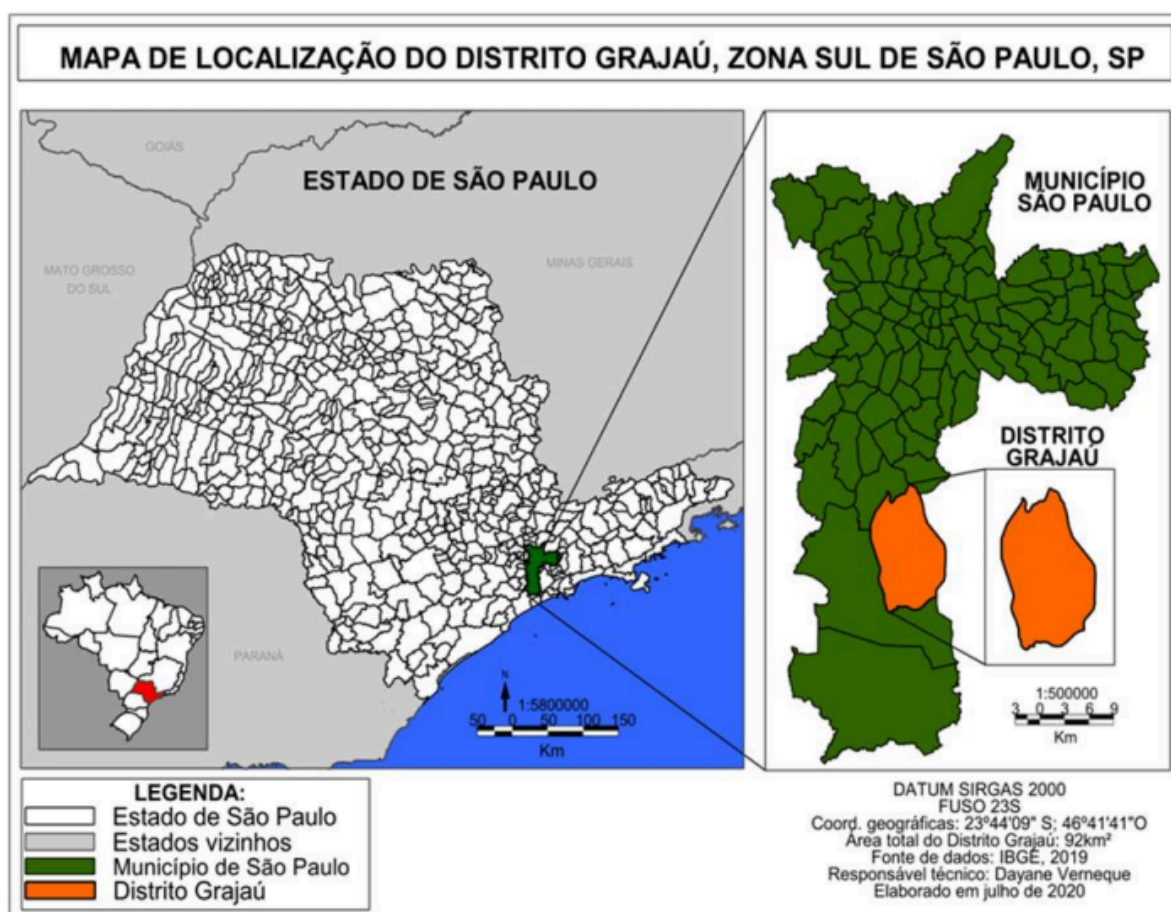
Esta reflexão de Lefebvre sobre o cotidiano urbano pode, dentre tantas realidades como essa, se assemelhar com a vida de diversos jovens que, entre suas preocupações com

moradias, segurança e alimentação, enfrentam diversas barreiras da desigualdade territorial para garantir seu espaço acadêmico e profissional. Esta pesquisa tem como ponto de partida, o distrito do Grajaú, localizado no extremo sul da capital paulista, onde a precarização de diversos setores se aglomeram, em evidência neste trabalho, a insegurança causada pelos obstáculos da mobilidade.

O acesso ao ensino superior, ao ser analisado neste contexto, se torna um verdadeiro desafio e resistência. A falta de oferta de instituições de ensino nas proximidades (em especial, instituições públicas), a distância geográfica e a baixa disponibilidade de transporte público, são fatores que contribuem para reforçar esse cenário e a dificuldade de especialização e de valorização profissional.

Diante de tantas provocações e inquietações que cercam o espaço periférico, emerge a necessidade de discutir o que é, até então, a parte mais esquecida e negligenciada da cidade e compreender que o acesso ao ensino superior não se trata de uma escolha, mas sim de um acesso condicionado por fatores geográficos, sociais, culturais, políticos e estruturais.

Mapa 1: Mapa de Localização do Distrito Grajaú



Fonte: Verneque, Dayane Oliveira. 2021.

As problemáticas acerca desses fatores não são expressas unicamente no ingresso dos jovens na universidade, mas no acesso ao lazer, espaços culturais e outras oportunidades que contribuem para a formação de maneira integral e com qualidade ao longo de sua vida acadêmica. Quando falamos da exclusão educacional e da falta de uma formação acadêmica de qualidade, estamos também sinalizando sobre a falta de especialização da população periférica para o mercado de trabalho, que resulta em uma massiva mão de obra de empregos informais e/ou precarizados, fortalecendo a vulnerabilidade socioeconômica e a segregação espacial.

A grande densidade demográfica em correlação com sua localização geográfica e a rede de deslocamento da população resulta em uma mobilidade dificultosa para os moradores acessarem outras regiões da cidade para atividades cotidianas, incluindo bairros em que é necessário o uso de balsas.

A presente pesquisa permite analisar como essas condições de mobilidade influenciam o acesso de jovens ao ensino superior, abordando as condições de transportes e tempo de percurso para chegar aos centros universitários, o que impacta não apenas no ingresso, como também na permanência estudantil. A partir de uma discussão sobre o acesso à cidade, como um direito fundamental, é abordado a democratização do ensino e o ingresso da população periférica no ensino superior, indicando a territorialidade como um fator determinante para reforçar as desigualdades sociais.

Diante do contexto apresentado, o objetivo geral da pesquisa é compreender a relação entre fatores como a mobilidade urbana periférica e o ingresso no ensino superior estão relacionados e, mais do que isso, como isso gera uma exclusão educacional e reforça a desigualdade social a partir da violação do direito à cidade e da falta de ensino qualificado.

Os objetivos específicos deste trabalho consistem em analisar as condições de transporte público na região do distrito do Grajaú, com foco no acesso às regiões centrais da cidade de São Paulo, bem como verificar a disponibilidade de instituições de ensino superior no entorno do distrito. Além disso, busca-se investigar as principais dificuldades enfrentadas pelos moradores do Grajaú para acessar o ensino superior, ao mesmo tempo em que se procura dar visibilidade às experiências e às formas de hostilidade que atravessam o cotidiano dos jovens periféricos nesse processo.

Para compreender todas as problemáticas que envolvem o assunto abordado, a pesquisa será pautada em métodos qualitativos a partir técnicas aplicadas à compreensão social a partir de relatos e experiências, em associação, dados obtidos de fontes oficiais, como

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), SPTrans (São Paulo Transporte S/A), SEADE (Sistema Estadual de Análise de Dados) e CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos).

Foi aplicada uma entrevista para abordar a população que durante o período de graduação estivesse residindo no Grajaú. Essas entrevistas, por sua vez, buscam entender a partir da experiência individual e coletiva, os obstáculos enfrentados cotidianamente. Esta entrevista aconteceu de maneira online com 22 moradores do Grajaú para relatarem suas experiências em relação ao estudo superior em um questionário divulgado a partir das redes sociais.

A pesquisa está principalmente fundamentada nos conceitos a princípio definidos por Henri Lefebvre e posteriormente adotada nas pesquisas de David Harvey, que consiste em discutir o “Direito à cidade”. Dentro dessa concepção é discutida como a formação dos centros urbanos se constituem a partir de uma lógica capital e que tem como consequência uma expansão das cidades de forma ordenada por classes sociais, que impacta negativamente aqueles com menor poder aquisitivo, concentrados e isolados nas periferias e subúrbios. Esta premissa também é abordada por Roberto Lobato Corrêa:

A organização espacial é o resultado do trabalho humano acumulado ao longo do tempo. No capitalismo, este trabalho realiza-se sob o comando do capital, quer dizer, dos diferentes proprietários dos diversos tipos de capital. Também é realizado através da ação do Estado capitalista. Isto quer dizer que o capital e o seu Estado são os agentes de organização do espaço. (Corrêa, 2000, p.33)

Ao falar sobre segregação a partir do capital e a limitação espacial ao qual a população menos favorecida economicamente é condicionada, infere a formação de periferias, que não apenas marginaliza toda uma população geograficamente das áreas centrais da cidade, mas também, dificulta o acesso à outras condições básicas relacionadas à dignidade humana gerando uma intensa desigualdade social. Portanto, a má distribuição de renda é o ponto de partida para a má distribuição de tantos outros direitos.

Esta formação condiciona uma desapropriação do lugar, a partir da exclusão do acesso à cidade, ou seja, a impossibilidade de acessar tudo o que a cidade tem a oferecer, que está condicionada a uma única classe. Esse conceito abrange as circunstâncias de habitação, trabalho formal, acesso ao lazer e dentro desta pesquisa, o acesso à educação superior.

Neste trabalho será abordado primeiramente alguns conceitos que irão aparecer ao longo da pesquisa com o capítulo 1, intitulado “Região, desigualdade e periferização urbana”, que discute as formas de pensar a região e o seu processo de transformação até chegar no que

conhecemos como periferia. Ao longo do capítulo 2, “Contextualização do Território: Grajaú” será aprofundado sobre o recorte espacial escolhido para esta pesquisa, trazendo todo o seu processo de formação e problematizações acerca de suas condições de moradia, emprego, infraestrutura e transporte. No capítulo 3, intitulado “Mobilidade no espaço periférico” é abordada como a mobilidade urbana socioespacial é um fator resultante na segregação espacial e como isso interfere em diversos aspectos do cotidiano da população, inclusive no acesso ao ensino superior, além disso, este capítulo traz relatos e informações obtidas através da percepção dos próprios moradores do distrito do Grajaú.

1. DESIGUALDADE TERRITORIAL E PERIFERIZAÇÃO URBANA

Neste trabalho, busca-se entender o espaço a partir da abordagem crítica, compreendendo-a como um recorte em movimento, que se transforma e se constrói também a partir das relações sociais.

Entre os avanços realizados pela geografia crítica estão aqueles associados à questão da organização espacial, herdada basicamente da nova geografia. Trata-se, no caso, de ir além da descrição de padrões espaciais, procurando-se ver as relações dialéticas entre formas espaciais e os processos históricos que modelam os grupos sociais. (Correa, 2000, p. 11)

Ao longo dessas relações espaciais e sociais, há inevitavelmente modificações da paisagem e dos espaços a partir da forma de ocupação (que pode ser residencial, industrial, agrícola), das relações de trabalho, de mobilidade e do capital que constrói cenários e segmenta espaços e grupos, isto é, ao longo dessa transformação, a população tende a se unir com seus pares e áreas que outrora poderiam ser definidas apenas como uma porção de terra, agora constituem um território com identidade própria. A partir dessa diferenciação inicia-se o processo de desigualdade territorial, afinal, nem todos os espaços são formados para que todas as pessoas e classes possam ocupá-los.

Ao afirmar que os territórios se constituem a partir de relações capitalistas, marcadas pela desigualdade de classes, constata-se que há uma relação de poder, isto é o que garante a exclusividade de determinados espaços dentro de um mesmo território, ou ainda, a imposição de poder de um território sobre o outro, a depender do recorte a ser analisado.

Como consequência deste processo de formação, ocupação e poder, os investimentos em infraestrutura, transporte, educação, saúde e serviços tendem a se concentrar em determinadas áreas, enquanto outras permanecem marcadas pela precariedade e pela insuficiência de recursos que fortalece e evidencia cada vez mais a desigualdade social e territorial. Ou seja, a desigualdade não é um fenômeno que surge apenas pela diferença de classes e rendas, mas também é expressa a partir das condições territoriais em que um grupo está inserido.

Vimos, já, que o valor do indivíduo depende do lugar em que está e que, desse modo, a igualdade dos cidadãos supõe, para todos, uma acessibilidade semelhante aos bens e serviços, sem os quais a vida não será vivida com aquele mínimo de dignidade que se impõe. Isso significa, em outras palavras, um arranjo territorial desses bens e serviços de que, conforme a sua hierarquia, os lugares sejam pontos de apoio, levando em conta a densidade demográfica e econômica da área e a sua fluidez. Num território onde a localização dos serviços essenciais é deixada à mercê da lei do mercado, tudo colabora para que as desigualdades sociais aumentem. (Santos, 1987, p. 144)

Essa desigualdade baseada no valor do espaço é impulsionada com o surgimento dos grandes centros industriais e comerciais das cidades nas áreas centrais, seguidas por uma crescente demográfica para suprir as necessidades destes espaços que promovem a concentração de capital, gerando uma progressiva busca por moradia mas em condições desiguais, com a especulação imobiliária obrigando aqueles com menos recursos a se afastarem cada vez mais, se alocando em espaços vulneráveis e se adequando à vida cercada de escassez.

Henri Lefebvre (1991, p. 28) diz que este cenário é construído em três períodos: Primeiro período - O processo de industrialização, em que o valor do solo é determinado pelo seu poder de produção, ou seja, o social urbano é substituído pelo econômico industrial. Segundo período - A urbanização se amplia de maneira caótica, é insustentável manter-se no formato em que se encontra, já não há mais a centralização que em outro momento daria início a este cenário. Terceiro período: Há uma tentativa de recompor a cidade e seu funcionamento, trazer de volta o centro e o seu papel de decisão que resulta, de maneira impensadamente, na separação desses espaços de maneira segregada, que passa então a ser aceito com normalidade dentro da organização espacial da cidade urbana.

Com o afastamento cada vez mais intenso dessa população mais pobre, há o surgimento das periferias: espaços surgidos da necessidade de se ter onde morar. Ao longo do tempo é possível observar que a periferia ganha novos significados, para além de sua localização em relação ao centro, é um espaço de esquecimento em desfavor daqueles que a ocupam. Isto é, hoje, a periferia pode ocupar diferentes espaços da cidade, mas ainda trata-se de aglomerações urbanas em um recorte espacial que lutam pela sua sobrevivência para manter direitos fundamentais.

As periferias se estendem por todo o território brasileiro, há uma dificuldade de dimensionar em números todos os seus aspectos, visto que a maior parte não há limites territoriais bem estabelecidos ou mesmo residências cadastradas. Mas apesar de toda a carência de atenção e recursos, a periferia surge também como organização coletiva de identidade, que encontram diferentes formas de existir e manifestar seu lugar na cidade.

2. CONTEXTUALIZAÇÃO DO TERRITÓRIO: GRAJAÚ

Com 384.873 habitantes, segundo o IBGE (2022), trata-se de uma região com população maior que 97,7% dos municípios brasileiros, evidenciando a sua relevância no processo de expansão territorial da cidade de São Paulo, mas também nas discussões sobre segregação espacial e periferização urbana.

Com 92,58Km² de extensão, O Grajaú está localizado ao extremo Sul da cidade de São Paulo, um local em que a vida urbana agitada vai de encontro à natureza nas margens da Represa Billings e cercada por uma extensa área de vegetação remanescente da mata atlântica. Nessas mesmas margens se localizam diversas moradias que surgem de maneira desordenada e irregular.

Figura 1: Ocupação de moradias irregulares nas margens da Represa Billings, no Grajaú



Fonte: Thiago Borges, 2018

De acordo com o Mapa da Desigualdade de São Paulo (2025), o Grajaú ocupa o 91º lugar (entre os 96 distritos da cidade de São Paulo) referente à taxa de oferta de emprego formal, por dez habitantes participantes da população em idade ativa (PIA) e ocupa o 75º lugar da remuneração média mensal (em R\$) do emprego formal, apresentando uma média de R\$ 2.555,03 por salário em 2023.

Isso significa que o Grajaú tem uma das menores ofertas de emprego dentro da cidade, o que obriga os moradores a se deslocarem para outras regiões oferecendo seus serviços e mão-de-obra e tendo pouco retorno financeiro ou ainda, os obriga a se manterem em empregos autônomos ou informais, de maneira precarizada e também com baixos salários.

Esses fatores impactam diretamente na qualidade de vida da população, em especial em suas condições de moradia. Sem a comprovação de empregos formais e com a baixa remuneração, há a dificuldade em obter residências próprias regularizadas, o que resulta no aumento expressivo de ocupações irregulares construídas pelos próprios moradores em condições inadequadas e em lotes impróprios para residir: sem saneamento básico, serviços de saúde e segurança ou ainda, colocando em riscos áreas protegidas de mananciais o que gera o risco de desabamento e enchentes.

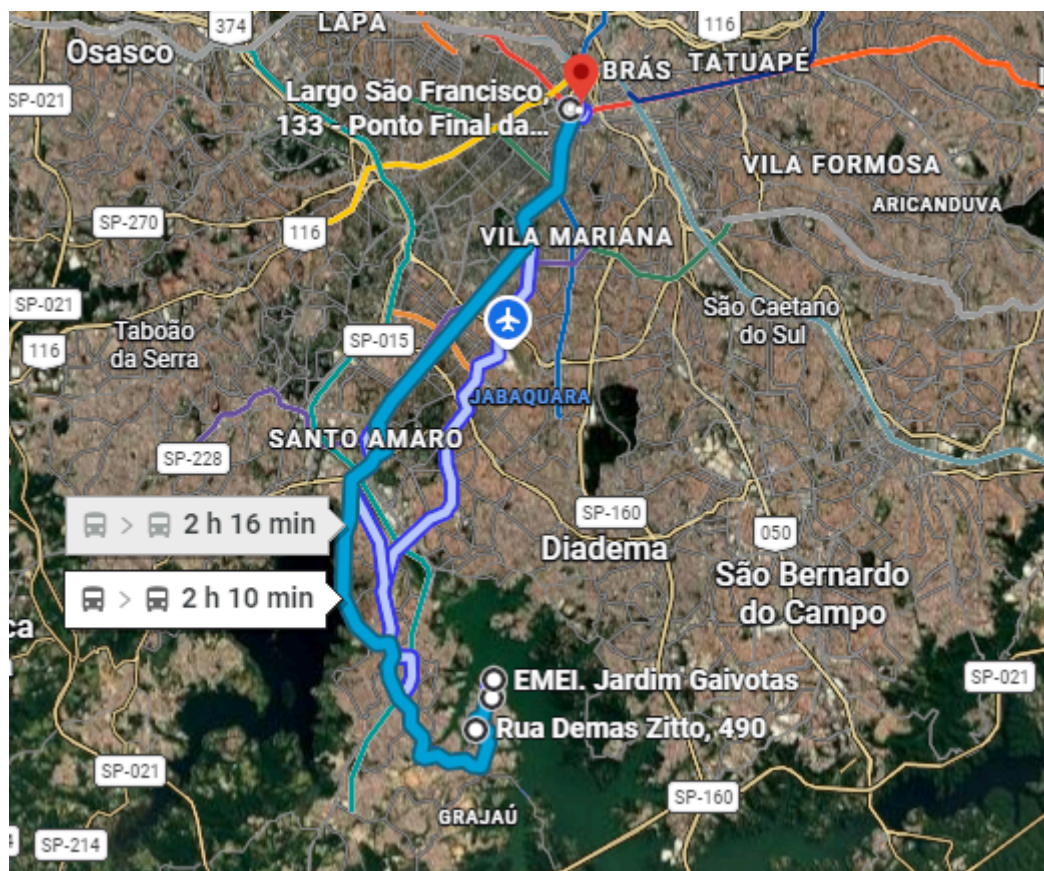
Com o aumento dessas práticas andando lado a lado ao aumento populacional do Grajaú ao longo dos anos, vemos a precariedade avançando e novas práticas surgindo. A falta de renda e o pouco espaço disponível para construção faz com que esses imóveis cresçam também de maneira vertical, casas construídas sobre outras casas, com estruturas que colocam em risco seus moradores e grandes grupos familiares residindo em pequenos espaços.

Desta forma, o que vemos é um ciclo sem previsão de melhoria: a falta de trabalho formal gera pobreza e faz com que os moradores do Grajaú residam em lugares que representam constante perigo à saúde física e mental, além de extremamente distante das áreas centrais. Mas, esta situação de vulnerabilidade é cercada de estigmas e preconceitos, além da impossibilidade de buscar qualificação profissional, o que continua a afastá-los do mercado de trabalho formal.

A precariedade que cerca os moradores do Grajaú se estende para além de seu território e suas moradias, ela prossegue nos caminhos e nas várias horas diárias que os moradores utilizam para chegar aos outros pontos da cidade, inclusive para terem acesso ao trabalho formal.

Se levarmos em consideração o Terminal e Estação Grajaú, local chave para a mobilidade de toda a população, que atende tanto as linhas de ônibus quanto a Linha 9 - Esmeralda do trem, utilizando dados oferecidos pelo Google Maps, são cerca de 25km até a área central da cidade, neste caso, utilizando como parâmetro a Estação da Sé, ponto de referência do centro de São Paulo, localizado na Praça da Sé, no Marco Zero da cidade. No entanto, é importante ressaltar que o Terminal e Estação Grajaú é apenas a porta de entrada desta grande extensão territorial e a depender da localização, essa distância tende a aumentar cada vez mais, à exemplo se utilizarmos como base o endereço abaixo indicado na imagem, localizado no Jardim Gaivotas, bairro do Grajaú, em que podemos observar esta distância atingir 32km.

Figura 2: Percurso do Grajaú ao centro da cidade de São Paulo

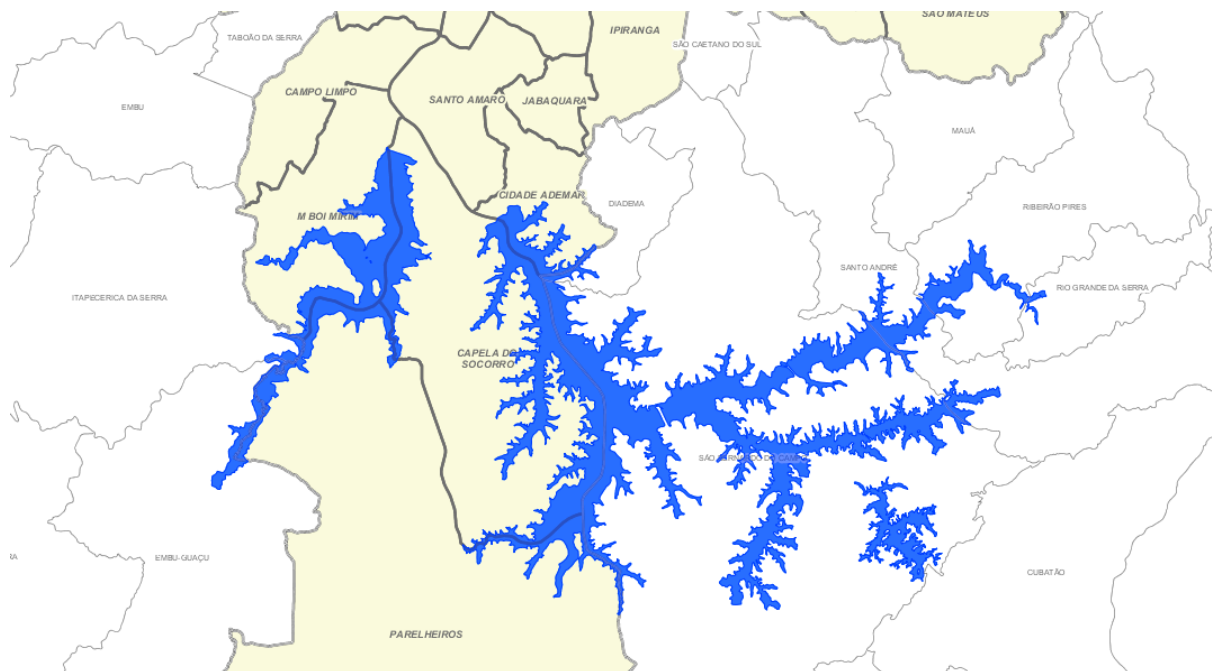


Fonte: Google Maps (2026)

A ocupação do Grajaú é caracterizada pela formação de diversas penínsulas cercadas pela Represa Billings, fator que limita a circulação entre os bairros mais afastados e reforça a dependência do transporte público.

Essa configuração urbana está diretamente relacionada à presença das áreas de mananciais no território. Grande parte do distrito do Grajaú está localizada em área de proteção ambiental pela presença da represa, que foi inaugurada em 1927 e inicialmente concebida com o objetivo de gerar energia elétrica para atender ao processo de industrialização e crescimento urbano da cidade de São Paulo. No entanto, com a expansão urbana e maiores demandas de abastecimento local, a Billings passou também a desempenhar uma função essencial no fornecimento de água, tornando-se um dos principais mananciais do estado. Atualmente, a represa é responsável pelo fornecimento de água para milhões de pessoas, especialmente em áreas da zona sul da capital.

Mapa 2: Limites das represas Billings e Guarapiranga no entorno da Capela do Socorro



Fonte: Prefeitura do Município de São Paulo - PMSP / Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento - SMUL / Coordenadoria de Produção e Análise de Informação - GEOINFO

Essa ocupação revela uma contradição importante no contexto do Grajaú: ao mesmo tempo em que a Represa Billings é um manancial fundamental para o fornecimento de água da metrópole, suas margens passaram a ser ocupadas por populações que historicamente tiveram pouco acesso à moradia formal. No Grajaú, o crescimento populacional acelerado, associado à ausência de políticas habitacionais suficientes e ao alto custo da terra nas áreas centrais, levou muitas famílias a ocuparem áreas de proteção aos mananciais, frequentemente sem infraestrutura urbana adequada. A ausência de saneamento básico em parte dessas regiões contribui para a poluição das águas, agravando os impactos ambientais sobre o próprio manancial e evidenciando as desigualdades socioespaciais presentes na expansão dos bairros situados nos extremos do Grajaú.

As ocupações de terra do extremo sul demonstram constantes privações e violações de direitos, historicamente e sistematicamente perpetuadas, na cidade de São Paulo, pelo mercado e pelo próprio Estado. Nesse sentido, o “novo” das jovens ocupações vai além do período de ocupação e da ausência do direito à cidade, mencionado pelas pesquisadoras. Há uma relação particular entre a tradicional ausência do acesso à cidade e a infraestrutura urbana, que é agravada pelo avanço do mercado e da especulação imobiliária na cidade, em função do avanço de grandes e megaempreendimentos econômicos. Assim, moradores são empurrados a territórios da periferia ou para áreas ambientalmente protegidas. (Gusmão, 2024, p.27)

O Grajaú é, portanto, um espaço que abriga todos aqueles que não possuem espaço na centralidade e oportunidades que a cidade de São Paulo oferece. Não apenas são impedidos de residir, mas também de trabalhar e ter acesso a serviços básicos. Em contrapartida, essa mesma população que não há outra opção além de margear as áreas mananciais, hoje são responsabilizadas pela degradação do espaço.

Compreender este espaço tão singular é entender que, com todas suas contradições, o Grajaú ainda é um espaço que não pertence à cidade de São Paulo, uma vez que pertencer não é apenas existir dentro de uma delimitação, mas sim, integrar e ter acesso a tudo o que a cidade pode oferecer.

2.1 BREVE HISTÓRICO E FORMAÇÃO DO DISTRITO

O Distrito do Grajaú, que faz parte da subprefeitura da Capela do Socorro, teve a sua ocupação entre o final da década de 50 e início da década de 60, durante um intenso processo de industrialização e expansão urbana da cidade de São Paulo. O que hoje conhecemos como o bairro de Santo Amaro, no município de São Paulo, teve um grande impacto para a expansão do Grajaú. Ao longo de sua consolidação como uma região de extrema influência sobre as relações sociais e econômicas da cidade, Santo Amaro chegou a ser emancipado de São Paulo, mas em 1935 foi reanexado e iniciou um intenso processo de investimento de infraestrutura e ampliação dos acessos às áreas centrais da cidade.

Desta forma, desenvolveu um grande impacto econômico e se estabeleceu como um dos maiores polos industriais e comerciais da cidade entre as décadas de 60 e 70, que atraiu cada vez mais moradores para as regiões vizinhas, incluindo o Grajaú, principalmente para constituição de mão-de-obra durante esse período de ampliação do comércio local. Dentro dessa relação de moradia, trabalho e expansão territorial podemos também verificar o processo de gentrificação se formando. Segundo David Harvey (2005), os processos de reestruturação urbana, orientados pela lógica do capital, tendem a intensificar desigualdades socioespaciais e podem provocar o deslocamento de populações de baixa renda e a partir disso vemos o surgimento de bairros cada vez mais afastados surgindo no distrito do Grajaú, aumentando o tempo e o valor do deslocamento.

Rapidamente, na década de 90, o Grajaú passou por um grande período de crescimento populacional, tornando-se o distrito mais populoso da capital, mas pouco visto aos olhos do Estado, tornando-se um espaço negligenciado. A falta de moradia, saneamento básico, mobilidade defasada, escolas e hospitais superlotados criam o cenário que conhecemos hoje.

Mas que apesar de todos seus contratemplos, torna-se lar, família e a constante busca pela dignidade em viver, para além de sobreviver em meio ao caos instaurado ao longo da história.

2.2 INFRAESTRUTURA URBANA E TRANSPORTE

O distrito do Grajaú possui um terminal que atende a 33 linhas de ônibus e integra também a linha de trem 9-Esmeralda da CPTM. Essas linhas de ônibus atendem a 26 diferentes bairros, sendo a maioria dentro do próprio distrito, desta forma, os moradores muitas vezes precisam utilizar um transporte apenas para chegar até o terminal da região para que possam utilizar outros transportes que irão com destino às áreas centrais. Abaixo podemos verificar as linhas disponíveis, seu horário de funcionamento e a média de tempo para concluir o percurso total.

Tabela 1: Linhas atendidas pelo Terminal Grajaú

LINHAS ATENDIDAS PELO TERMINAL GRAJAÚ					
Linha	Leteiro (destino)	Horário de Funcionamento (segunda a sexta)	Tempo estimado de viagem (segunda a sexta)		
			Manhã	Entrepico	Tarde
675X-10	AACD-SERVIDOR	04h10 às 00h00	179min	188min	202min
6115-10	CANTINHO DO CÉU	03h45 às 23h30	45min	46min	43min
6099-10	DIVISA DE EMBU-GUAÇU	03h40 às 23h30	119min	132min	145min
6031-10	EST. MENDES/VL. NATAL	03h30 às 01h05	24min	25min	30min
6L11-10	ILHA DO BORORÉ	04h00 às 00h30	70min	73min	75min
6062-10	JD. CASTRO ALVES	03h35 às 01h07	33min	336min	40min
6092-10	JD. DAS PEDRAS	04h00 às 23h30	47min	47min	45min
6083-10	JD. ELIANA	03h50 às 23h30	39min	35min	35min
6053-10	JD. ELLUS	04h00 às 23h30	56min	53min	51min
6726-10	JD. GAIVOTAS	04h15 às 00h20	44min	51min	63min
6120-10	JD. LUCÉLIA	03h50 às 23h25	40min	37min	39min
6061-10	JD. MARILDA	04h00 às 23h10	55min	55min	51min
6016-10	JD. NORONHA	03h40 às 01h30	43min	42min	42min
6016-41	JD. PORTO VELHO	03h50 às 23h40	39min	37min	36min
6116-10	JD. PRAINHA	04h00 às 23h35	41min	41min	40min
5630-10	METRÔ BRÁS	04h10 às 23h30	124min	102min	111min
6050-10	PQ. COCAIA	04h00 às 22h50	34min	34min	36min
6034-10	PQ. RES. COCAIA	04h00 às 23h50	46min	43min	43min
6115-41	PQ. RES. DOS LAGOS	04h30 às 09h00 16h00 às 23h30	48min	42min	34min
6056-10	PQ. STA. CECÍLIA	04h00 às 23h30	39min	35min	37min
607M-10	TERM. ÁGUA ESPRAIADA	04h00 às 00h10	90min	71min	75min
6970-10	TERM. STO. AMARO	04h00 às 23h44	53min	44min	49min
6003-10	TERM. VARGINHA	04h21 às 00h30	30min	32min	38min
6093-10	VARGEM GRANDE	04h00 às 23h30	78min	74min	75min
6057-10	VILA NATAL	03h40 às 00h00	41min	37min	37min
Fonte: https://www.sptrans.com.br/terminais/grajau/ Tabela elaborada pela própria autora					

Os ônibus com destino ao Jardim Gaivotas, Jardim Noronha, Terminal Parque Dom Pedro, Vargem Grande e Terminal Santo Amaro possuem linhas que operam no período da noite (00h00 às 04h00), no entanto, com longos intervalos entre um veículo e outro, o que

compromete a eficiência do deslocamento. Além disso, a linha com destino ao Parque Residencial dos Lagos não funciona aos sábados e domingos, e as linhas Parque Santa Cecília e Terminal Água Espraiada não operam aos domingos, restringindo ainda mais a mobilidade nos finais de semana.

A ausência de linhas noturnas na maioria dos itinerários que atendem os bairros do entorno do Grajaú evidencia uma descontinuidade no sistema de transporte público, especialmente para estudantes que retornam da faculdade no período noturno. Embora muitos consigam chegar ao Terminal Grajaú por meio do trem que atende no mesmo local ou de ônibus que vem das regiões centrais, a inexistência de ônibus que operem durante a madrugada em direção aos bairros de destino impede a conclusão do deslocamento.

Além disso, as linhas de ônibus chamam atenção pelas condições precárias de infraestrutura e devido aos longos intervalos de tempo entre um ônibus e outro, há uma quantidade numerosa de pessoas que disputam seus lugares (muitas das vezes mesmo para seguir o caminho em pé dentro do transporte) o que coloca em risco a segurança dos passageiros, conforme relatado por G.A, de 26 anos em sua resposta ao formulário de pesquisa: “Apesar de eu estudar no período da madrugada (05h30 às 08h15), o transporte neste horário é superlotado. Já fui machucada devido a agressividade das pessoas para entrar no transporte (um homem acertou meu nariz forçando o corpo para entrar).” A entrevistada citou também que infelizmente, não se trata de um caso isolado, mas que diariamente os usuários dos transportes públicos são submetidos a situações como esta.

A Linha 9 - Esmeralda de trem foi inaugurada em 1957, inicialmente atendida pela CPTM (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos) e em 1992 chegou ao Grajaú, mas teve suas atividades interrompidas em 2001. Em 2022 a linha foi concedida e passou a ser atendida pela empresa Via Mobilidade, que retomou as atividades da Estação Grajaú em 2008, e se mantém até os dias atuais, atendendo a 21 estações em seu percurso e fazendo integração com outras três linhas: Linha 4 - Amarela, Linha 5 - Lilás e Linha 8 - Diamante, atualmente os trens circulam das 04h00 às 00h00

Seu funcionamento é extremamente importante para ligar o extremo sul da cidade às áreas centrais e a outros bairros, permitindo o deslocamento diário dos moradores do Grajaú que dependem do transporte público para acessar empregos, universidades e serviços que geralmente estão concentrados em outras regiões da capital. Seu principal benefício é fugir dos longos trajetos de trânsito pela cidade. Mas, assim como os ônibus, possui limitações

quanto à sua infraestrutura, horários e intervalos de funcionamento e principalmente, a superlotação diária.

Em 2024 começou a operar no Grajaú o transporte aquático, um serviço de transporte público por barcos, que conecta o bairro do Cantinho do Céu, no Grajaú, ao bairro Jardim da Pedreira através da represa Billings.

Figura 3: Transporte aquático no bairro Cantinho do Céu no distrito do Grajaú



Fonte: Karina Rosa da Silva (2025)

O transporte funciona diariamente das 05h00 às 21h00, apresentando uma nova alternativa ao deslocamento por ônibus, este transporte surge como uma proposta para reduzir o tempo de deslocamento, principalmente por evitar a passagem em avenidas com grande fluxo de veículos e trânsito, como a Avenida Dona Belmira Marin, em que a passagem seria necessária para realizar o percurso entre os mesmos bairros por transporte terrestre. O percurso, que normalmente seria feito em uma hora e meia, através do transporte aquático pode ser realizado em 20 minutos.

Nesse sentido, o transporte aquático apresenta-se como uma solução que diversifica os meios de deslocamento e amplia as possibilidades de circulação da população do Grajaú. No entanto, essa novidade também sofre alguns obstáculos e limitações, dentro disso se destaca o fato de que em dias de fortes chuvas, o seu funcionamento precisa ser interrompido por

questões de segurança. Desta forma, em alguns momentos, a população fica impedida de utilizar o transporte aquático como uma alternativa de mobilidade.

2.3 OFERTA EDUCACIONAL LOCAL

O Grajaú possui instituições de ensino superior de maneira limitada, que ocorre exclusivamente por meio de polos de apoio presencial vinculados à modalidade de Educação a Distância (EaD), e não por meio de campus universitários com oferta regular de cursos presenciais. Essas instituições são em sua totalidade privadas, e esses polos disponíveis funcionam como estruturas administrativas e de suporte acadêmico para cursos ofertados virtualmente. Essa realidade requer que os moradores que queiram buscar uma formação presencial na graduação, tenham que se deslocar para outras regiões da cidade.

É importante ressaltar que de acordo com o decreto nº 12.456, de 19 de maio 2025¹, os cursos de Direito, Medicina, Enfermagem, Odontologia e Psicologia só podem ser ofertados de maneira presencial, assim como outras áreas da Saúde e Licenciaturas, que ficam vetadas de serem ofertadas na modalidade à distância, apenas nas modalidades semipresencial ou presencial. Desta forma, a variedade de cursos que são ofertados por esses polos são também restritas.

A modalidade do ensino à distância se consolidou como uma estratégia adotada por instituições privadas para ampliar o alcance territorial da educação superior, especialmente em áreas periféricas e regiões com pouca oferta educacional. Dessa forma, os polos de apoio presencial surgem como uma alternativa de menor custo de implantação, permitindo que as instituições ampliem sua presença territorial sem necessariamente estabelecer estruturas acadêmicas completas. Mas neste sentido, temos como consequência uma limitação quanto à experiência acadêmica de maneira integral, visto que nesta modalidade de ensino à distância, os estudantes não possuem acesso a estruturas que fazem parte essencial da formação superior, como biblioteca, laboratórios, salas de informática, quadras esportivas, centros de pesquisa e espaços de convivência estudantil, além da limitação quanto à variedade de cursos

O termo educação a distância parece conter uma contradição imanente que não pode passar despercebida e que suscita de imediato o aparecimento da seguinte questão: Pode um processo educacional/formativo ser desenvolvido a distância? Dito de outro modo: A despeito das bases epistemológicas e dos

¹ Dispõe sobre a oferta de educação a distância por instituições de educação superior em cursos de graduação e altera o Decreto nº 9.235, de 15 de dezembro de 2017, que dispõe sobre o exercício das funções de regulação, supervisão e avaliação das instituições de educação superior e dos cursos superiores de graduação e de pós-graduação no sistema federal de ensino.

Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/decreto-n-12.456-de-19-de-maio-de-2025-630398639>

diversos métodos empregados nas situações cotidianamente experimentadas nas salas de aula, o escopo central de tal processo não é o de proporcionar condições favoráveis para a aproximação e não para o distanciamento entre os professores e os alunos? (Zuin, 2006. p. 945)

A reflexão proposta por Zuin chama atenção para uma contradição presente no próprio conceito de educação a distância. Ao questionar se um processo educacional pode efetivamente se desenvolver “à distância”, destaca que a educação se constrói a partir de relações de proximidade entre professores e estudantes, nas quais a interação direta desempenha papel central na mediação do conhecimento. A partir dessa perspectiva, a sala de aula não é apenas um espaço de exposição de conteúdos, mas um ambiente de interação social e intelectual, no qual se desenvolvem debates, questionamentos e reflexões que contribuem para a formação crítica dos estudantes.

Então para além de uma dinâmica espacial, o número de pólos de educação à distância disponíveis para a população periférica evidencia como a organização territorial da oferta educacional pode influenciar a própria qualidade da experiência formativa.

Essa dinâmica reforça uma distribuição desigual da infraestrutura educacional no espaço urbano, na qual determinados territórios possuem acesso direto a universidades com oferta diversificada de cursos presenciais, enquanto outros contam apenas com estruturas de apoio vinculadas ao ensino remoto. Com a pesquisa realizada com os moradores do Grajaú, é possível compreender que a escolha da graduação na modalidade à distância é necessária a partir de questões e necessidades financeiras e sociais e não por preferência, como é possível perceber no relato de F. M. de 40 anos, ao relatar que optou por cursar uma graduação à distância pois na modalidade presencial teria pouco tempo de convívio com seus filhos, já que além do tempo regular de aula, há também o tempo de deslocamento.

3. MOBILIDADE NO ESPAÇO PERIFÉRICO

Para compreender o conceito de mobilidade e todos os seus impactos, é importante traçar um comparativo entre a mobilidade urbana e a mobilidade socioespacial, conceitos distintos que impactam de maneira complementar o cotidiano da população inserida no contexto periférico.

Na geografia urbana, o deslocamento nas cidades é analisado e interpretado em termos de um esquema conceitual que articula a mobilidade urbana, que são as massas populacionais e seus movimentos; a rede, representada pela infra-estrutura que canaliza os deslocamentos no espaço e no tempo; e os fluxos, que são as macro decisões ou condicionantes que orientam o processo no espaço. (Raia, 2000. p.59)

A mobilidade urbana considera os espaços a serem percorridos, suas distâncias e meios utilizados, o tempo que se leva de um ponto a outro e a possibilidade de que todos têm de chegar a estes espaços: seja em mais ou menos tempo, com mais ou menos meios de transportes, percorrendo uma maior ou menor distância. É o deslocamento físico que ocorre cotidianamente, seja pelas relações de trabalho, lazer ou convívio.

É fato que ao longo dos tempos essas distâncias físicas foram “encurtadas”, desde a Revolução Industrial, no séc. XIX, com os transportes à vapor ou mesmo com o surgimento de aplicativos de transporte no séc. XXI, que possibilitaram acesso à novas formas de produção e locomoção, que modificam o cenário urbano dentro de suas dinâmicas e que constrói os cenários que conhecemos nas grandes metrópoles, onde reverbera o trânsito e a busca incessante de cada um por chegar ao seu destino, dentro de suas individualidades, sem levar em consideração o porquê de estar ali ou o seu papel desempenhado neste quebra-cabeça que reúne a necessidade de se estar, o quanto antes, em um local que talvez nunca seja o seu lugar.

Mas a mobilidade não se limita ao simples direito de ir e vir, trata-se de uma construção econômica e de interesses, é o produto da hierarquização das classes sociais e da perpetuação de um contexto que se fortalece e se sustenta de acordo com a consolidação da concentração do poder.

Neste sentido, a discussão da Mobilidade Socioespacial torna-se um conceito importante para compreender a divisão de espaços, a função social designada a cada indivíduo que frequenta determinado local e a segregação espacial que ecoa a partir de uma hierarquização dos espaços dentro da cidade. A mobilidade socioespacial relaciona-se

diretamente com a forma como o espaço urbano é produzido e apropriado de uma prática mercadológica, desconsiderando as interações coletivas.

As necessidades urbanas específicas não seriam necessidades de lugares qualificados, lugares de simultaneidade e de encontros, lugares onde a troca não seria tomada pelo valor de troca, pelo comércio e pelo lucro? Não seria também a necessidade de um tempo desses encontros? dessas trocas? (Lefebvre, 1968, p. 105)

Assim, a segregação espacial não é um fenômeno natural, mas resultado da produção desigual do espaço urbano.

3.1 MOBILIDADE COTIDIANA: EXPERIÊNCIA DOS MORADORES

Após as análises a partir das pesquisas realizadas e vivências concretizadas, exponha-se abaixo, em números, alguns dados obtidos a partir das perspectivas e experiências dos próprios moradores entrevistados ao longo desta pesquisa, todos eles cumpriam o critério de residir no Grajaú durante seus períodos de formação no ensino superior.

Ao todo, foram entrevistadas 22 pessoas, sendo 15 mulheres e 7 homens, com idades entre 20 e 56 anos, de diversos bairros localizados no distrito do Grajaú, na cidade de São Paulo.

Deste número total, 17 estudantes realizaram suas graduações em instituições com ensino presencial, enquanto 5 realizaram em instituições com ensino à distância.

Referente aos estudantes que estudaram de forma presencial, ao serem questionados sobre os transportes utilizados para realizarem o trajeto para suas instituições de ensino, apenas 4 relataram precisar de um único meio de transporte para concluir o percurso, em ambos os casos o transporte utilizado foi o ônibus. Os demais afirmaram precisarem de mais de um meio de transporte diariamente, em alguns casos, sendo necessário combinar o uso de ônibus, trem e metrô durante o caminho. A partir das informações reunidas sobre o tempo de deslocamento foi feita uma média, que resultou em 1 hora e 26 minutos de locomoção até as instituições de ensino. Ao serem questionados referente a essa rotina e o seu impacto no cotidiano e desempenho acadêmico, 14 pessoas afirmaram que a distância e o deslocamento já foi um fator desanimador para continuar na graduação, quando questionados se em algum momento foram impossibilitados de chegarem à aula devido ao trajeto ou transporte, 15 afirmaram que sim, inclusive em dias de prova, em algumas respostas foram evidenciadas situações como trânsito intenso e alagamentos em períodos de forte chuva.

Todos os 5 entrevistados que realizaram suas graduações na modalidade de ensino à distância afirmaram que a distância de seus bairros dos campus de graduação presencial foram fatores que interferiram diretamente em suas escolhas ao optarem pelo sistema de ensino à distância e que caso esse acesso fosse facilitado, mudariam seus cursos de graduação para o formato presencial.

Além dos relatos citados ao longo da pesquisa que evidenciam as dificuldades citadas pelos moradores entrevistados, outros trouxeram suas experiências ao enfrentar este longo percurso diário entre o Grajaú e suas instituições de ensino, revelando uma série de fragilidades nesta rotina. Ao serem questionados se já passaram por alguma situações difíceis ao longo do percurso para chegar à graduação, responderam:

J. M. 27 anos: “Chorei várias vezes no transporte pois havia chegado tarde do trabalho que também era longe, dormido poucas horas e acordado muito cedo para conseguir chegar na aula. Passava mal no transporte também por estar muito cheio e demorar muito. E mesmo assim muitas vezes chegava atrasada.”

N. G. 56 anos “Sim. De ir passar o bilhete na catraca do ônibus e não ter carga e eu não ter o dinheiro para pagar a condução, então fui pedir uma carona para o motorista e ele me humilhou. Me mandou descer do ônibus e disse que não era santo para fazer caridade, pois já estava acostumada com aquele truque. Eram 23h40 da noite. Os ônibus demoravam muito a passar e eu ia ficar sozinha no ponto. Só não fiquei, porque um passageiro teve misericórdia e pagou minha passagem.”

J. A. 25 anos: “Segundo semestre da faculdade fui obrigado a realizar o exame final de uma matéria em razão de ter perdido uma prova por causa de chuva e intercorrência na linha 4 amarela.”

Esses são exemplos da realidade que cerca uma parcela grande da população que apenas estão em busca de melhorar suas próprias realidades. A distância não pode ser definida apenas por tempo ou quilometragem, ela também é medida em horas perdidas de sono, de estudo, de convívio social e de acesso ao lazer. O deslocamento, para esses estudantes, não é apenas um inconveniente logístico: é uma barreira concreta e cotidiana ao direito à educação.

CONCLUSÃO

O presente trabalho evidenciou o distrito do Grajaú como um espaço para ser pensado, apoiado e transformado, em diversos aspectos. Há um grande potencial não explorado, limitado por todas as dificuldades discutidas.

Pensar nas oportunidades, ou falta delas, e dialogar sobre seus impactos com moradores que vivenciam todos os dias as maiores das negligências, é expor a raiz do problema e entender que há a força de vontade, lutas constantes e tentativas incansáveis de contornar as condições que lhe são dadas, há a criação das próprias condições. E ao ver o malabarismo aplicado ao cotidiano, para conseguir aquilo que é, ou deveria ser, de livre acesso: o conhecimento, nos leva a entender a potencialidade da população periférica.

Além disso, a pesquisa permitiu compreender que a mobilidade urbana não se resume apenas ao deslocamento físico, mas está diretamente relacionada ao acesso a direitos, oportunidades e permanência nos espaços. No caso do Grajaú, a distância entre moradia e instituições de ensino superior evidencia desigualdades históricas presentes na produção do espaço urbano.

As dificuldades enfrentadas diariamente pela população periférica, como longos tempos de deslocamento, precariedade nos transportes e ausência de investimentos estruturais, acabam interferindo diretamente na formação acadêmica e futuro profissional dos estudantes. Ainda assim, mesmo diante dessas barreiras, os moradores constroem estratégias de resistência e permanência, demonstrando a potência social existente nas periferias.

Dessa forma, discutir mobilidade e acesso ao ensino superior é também discutir direito à cidade, justiça social e democratização das oportunidades. Espera-se que este trabalho contribua para ampliar os debates sobre as desigualdades territoriais vivenciadas nas periferias urbanas e incentive a formulação intervenções que garantam melhores condições de acesso, permanência e qualidade de vida para a população do Grajaú.

A Geografia é instrumento do pensar o mundo que nos cerca, e poder aplicar estes conceitos no cotidiano é o primeiro passo para concretizar.

REFERÊNCIAS

- ALCÂNTARA, Maurício Fernandes de. “Gentrificação”. In: **Enciclopédia de Antropologia**. São Paulo: Universidade de São Paulo, Departamento de Antropologia, 2018. Disponível em: <http://ea.fflch.usp.br/conceito/gentrificacao>. Acesso em: Fevereiro de 2026
- ALMEIDA, Aline. Grajaú, distrito periférico com a maior população de São Paulo, completa 62 anos. **Espaço do Povo**. São Paulo, 2022. Disponível em: https://espacodopovo.com.br/grajau-completa-62-anos/?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: Maio de 2026
- ALVES, Priscila, and AA Raia Junior. **Mobilidade e acessibilidade urbanas sustentáveis: a gestão da mobilidade no Brasil**. Anais do VI Congresso de Meio Ambiente da UFSCAR. 2009.
- BORGES, Thiago de Souza. **Grajaú, território em ocupação: Segregação espacial no Extremo Sul de São Paulo**. 2015. 43 f. Monografia (Especialização em História, Sociedade e Cultura) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2015.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Art. 205. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: <https://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/constituicao.pdf>. Acesso em: Junho de 2025
- BRASIL, Decreto n. 12.456, de 19 de maio de 2025. Dispõe sobre a oferta de educação a distância por Instituições de Educação Superior em cursos de graduação. **Diário Oficial da União**. Brasília, DF, 20 de maio de 2025. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/decreto-n-12.456-de-19-de-maio-de-2025-630398639>. Acesso em: Fevereiro de 2026
- BURGOS, Rosalina. **Transformações recentes das periferias urbanas da metrópole de São Paulo: Contribuição para (re)definições teórico-conceituais**. Revista Geográfica de América Central, vol. 2, pp. 1-15, Universidad Nacional Heredia, Costa Rica, 2011. Disponível em: <https://www.redalyc.org/pdf/4517/451744820013.pdf>. Acesso em: Junho de 2026.
- CHAVEIRO, Eguimar Felício; ANJOS, Antonio Fernandes dos. **A periferia urbana em questão: um estudo socioespacial de sua formação**. Boletim Goiano de Geografia, vol. 27, núm. 2, pp. 181-197. Universidade Federal de Goiás, Goiás, 2007. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=337127147009>. Acesso em: Junho de 2026.
- CORREIA, Roberto Lobato. **Região e organização espacial**. 7. ed. São Paulo: Ática, 2000.
- GUSMÃO, Ivaloo Gorge. **Experiências sociopolíticas e disputas das ocupações de terra por direito à moradia: Grajaú onde a cidade acaba e recomeça**. Dissertação (Doutorado em Serviço Social) – PUC São Paulo. São Paulo, 2024. Disponível em: <https://repositorio.pucsp.br/jspui/bitstream/handle/42188/1/IVALOO%20GIORGE%20GUSM%C3%83O.pdf>. Acesso em: Dezembro de 2025

GUTIERRES, Andrea. **Direito à Cidade, Direito À Mobilidade: Entre A Teoria, As Regras E O Espaço**. In: C. M. P, Antônio. R, G, M, P. Lilian (Orgs.). **Mobilidade Urbana, Desafios e Sustentabilidade**. 1º edição. São Paulo: Mack Pesquisa, 2016. Pág: 41-59

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. Tradução de Carlos szlak. São Paulo: Annablume, 2005. Disponível em: scielo.br/j/tes/a/ZHRx7zhsPSzBzZjVjPKk7Bc/?format=pdf&lang=pt. Acesso em: Fevereiro de 2026

LEFEBVRE, Henry,. **O Direito à Cidade. [Le Droit à La Ville]**. Tradução: Rubens Eduardo Frias. 5º edição. São Paulo: Centauro, 2011.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística . **Censo Brasileiro de 2022**. São Paulo: IBGE, 2022.

INSTITUTO CIDADES SUSTENTÁVEIS (ICS). **Mapa da Desigualdade 2025**. Rede Nossa São Paulo, 2025. Disponível em: <https://institutocidadessustentaveis.shinyapps.io/mapadesigualdadesaopaulo2025/>. Acesso em: Junho de 2026

RAIA JUNIOR, Archimedes Azevedo. **Acessibilidade e mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando redes neurais artificiais e sistemas de informações geográficas**. 2000. Tese (Doutorado em Transportes) - Escola de Engenharia de São Carlos, University of São Paulo, São Carlos, 2000. Acesso em: 2025-11-10.

SANTOS, Jailson Moreira dos. **Antropossociologia da Educação: Etnografia das narrativas de esvaziamento dos sentidos e significados da escola pública no ensino integral na periferia da zona sul da capital paulista entre 2022 e 2024**. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Faculdade de Filosofia e Ciências. Marília, 2023. Disponível em: https://educapes.capes.gov.br/bitstream/capes/870207/2/santos_jm_me_mar.pdf?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: Maio de 2026

SÃO PAULO (Município). Prefeitura. **454 Anos - Santo Amaro fazendo História**. São Paulo, 2026. Disponível em: https://prefeitura.sp.gov.br/web/santo_amaro/w/noticias/2315. Acesso em: Junho de 2026

SANTOS, Milton. **O Espaço do Cidadão**. 7. ed. 1. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

SÃO PAULO (Município). **Secretaria Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana**. Terminal Grajaú. Disponível em: <https://www.sptrans.com.br/terminais/grajau/>. Acesso em: Fevereiro de 2026

SILVA, Fabiano Leite da. **Metrópole corporativa e fragmentada: A urbanização da península do Ribeirão Cocaia, Grajaú, em São Paulo**. Disponível em: https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-02122016-131109/publico/2016_FabianoLeiteDaSilva_VCorr.pdf. Acesso em: Março de 2026

SILVA, Ricardo Barbosa da. **Caderno de Geografia**. Mobilidade Precária na Metrópole de São Paulo. Belo Horizonte, v. 32, n. 68, p. 289, 2022. Disponível em: <https://periodicos.pucminas.br/geografia/article/view/27311>. Acesso em: Junho de 2025.

SILVEIRA, L. **Política e território: etnografia das práticas políticas dos membros de uma Associação de Moradores no Grajaú**. 2014. Tese de dissertação de mestrado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2014.

VERNEQUE, Dayane Oliveira. **Os mapas nos movimentos políticos da arte no Grajaú : território e cotidiano na periferia de São Paulo**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2024.

Disponível em:

<https://lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/274762/001200695.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: Junho de 2025.

VIA MOBILIDADE, **Linha 9 - Esmeralda**. Atualizações da linha. Disponível em: <https://trilhos.motiva.com.br/viamobilidade8e9/linha-9---esmeralda/>. Acesso em: Abril de 2026

ZUIN, Antônio Álvaro Soares. **Educação a distância ou educação distante? O Programa Universidade Aberta do Brasil, o tutor e o professor virtual**. Educação & Sociedade, Campinas, v. 27, n. 96, p. 935-954, 2006.