


ESCALA INTRAURBANA E MOBILIDADE: POSSIBILIDADES TEÓRICO-METODOLÓGICAS PARA O ENSINO DE GEOGRAFIA

INTRAURBAN SCALE AND MOBILITY: THEORETICAL-METHODOLOGICAL POSSIBILITIES FOR GEOGRAPHY TEACHING


ESCALA INTRAURBANA Y MOVILIDAD: POSIBILIDADES TEÓRICO- METODOLÓGICAS PARA LA ENSEÑANZA DE LA GEOGRAFÍA

Maria Eduarda Andrade de Faria¹

 0000-0003-4665-7131

mariaeduarda.faria@usp.br

Sonia Maria Vanzella Castellar²

 0000-0002-6071-748X

smvc@usp.br

¹ Mestra em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo. Doutoranda em Educação pela Faculdade de Educação da Universidade de São Paulo. Professora da Secretaria Municipal de Educação de São Paulo. Membro do Núcleo de Estudos e Pesquisa em Educação Geográfica (NEPEG) e do Grupo de Estudos e Grupo de Ensino e pesquisa em Didática da Geografia (GEPED). ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4665-7131>. E-mail: mariaeduarda.faria@usp.br.

² Professora Titular da Faculdade de Educação da Universidade de São Paulo. Bolsista produtividade CNPq. Coordenadora do Grupo de Estudos e Grupo de Ensino e pesquisa em Didática da Geografia (GEPED) e da Rede Latino-americana de Investigadores em Didática da Geografia (REDLADGEO). Editora chefe da Revista Anekumene. Orienta dos programas de pós-graduação em educação e geografia humana da Universidade de São Paulo. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6071-748X>. E-mail: smvc@usp.br.

Artigo recebido em novembro de 2025 e aceito para publicação em dezembro de 2025.

RESUMO: O presente trabalho tem por objetivo apresentar as evidências das potencialidades do conceito de escala intraurbana, na análise da cidade e do urbano nas aulas de geografia. Esse artigo mostrará como o conceito de escala geográfica e a escala intraurbana tem relevância na formação de pedagogos e, conseqüentemente, como conteúdo na educação básica. Trata-se de uma pesquisa qualitativa realizada em 2024³, com estudantes do curso de pedagogia. As atividades desenvolvidas visaram a compreensão da mobilidade e acessibilidade urbanas, bem como os deslocamentos nas cidades, no cotidiano, por parte dos estudantes e de que maneira poderiam desenvolver os conteúdos com alunos dos anos iniciais. Por meio das atividades realizadas evidenciou-se que a associação da escala intraurbana de análise, das práticas espaciais cotidianas e dos deslocamentos dos estudantes, possibilita compreender a cidade para além do que a paisagem mostra, ou seja, incorpora-se à paisagem outros conceitos e princípios geográficos (localização, conexão, paisagem, segregação, entre outros), que estimulam uma análise mais profunda e significativa do estudo da cidade.

Palavras-chave: Escala Geográfica. Práticas espaciais cotidianas. Raciocínio Geográfico. Formação de Professores. Análise Intraurbana.

ABSTRACT: The present work aims to present evidence of the potential of the concept of the intra-urban scale in the analysis of the city and the urban environment in geography classes. This article demonstrates how the concept of geographic scale and the intra-urban scale is relevant in the training of future teachers and, consequently, as content within basic education. This is a qualitative study conducted in 2024 with students from a teacher education program. The activities developed sought to promote an understanding of urban mobility and accessibility, as well as everyday movements within cities, and how students could approach these topics with children in the early years of schooling. The activities highlighted that associating the intra-urban scale of analysis with everyday spatial practices and students' daily movements makes it possible to understand the city beyond what the landscape reveals. In other words, it incorporates into the landscape other geographic concepts and principles (location, connection, landscape, segregation, among others), fostering a deeper and more meaningful analysis of the study of the city.

Keywords: Geographical scale. Everyday spatial practices. Geographical reasoning. Teacher education. Intra-urban analysis.

RESUMEN: El presente trabajo tiene como objetivo presentar evidencias sobre las potencialidades del concepto de escala intraurbana en el análisis de la ciudad y de lo urbano en las clases de geografía. Este artículo muestra cómo el concepto de escala geográfica y la escala intraurbana adquieren relevancia en la formación de pedagogos y, consecuentemente, como contenido en la educación básica. Se trata de una investigación cualitativa realizada en 2024 con estudiantes del curso de Pedagogía. Las actividades desarrolladas buscaron promover la comprensión de la movilidad y accesibilidad urbanas, así como de los desplazamientos cotidianos en las ciudades, y de qué manera los estudiantes podrían trabajar estos contenidos con niños de los primeros años escolares. A partir de las actividades realizadas, se evidenció que la asociación entre la escala intraurbana de análisis, las prácticas espaciales cotidianas y los desplazamientos de los estudiantes permite comprender la ciudad

más allá de lo que el paisaje muestra. Es decir, se incorporan al paisaje otros conceptos y principios geográficos (localización, conexión, paisaje, segregación, entre otros), lo que estimula un análisis más profundo y significativo del estudio de la ciudad.

Palabras clave: Escala geográfica. Prácticas espaciales cotidianas. Razonamiento geográfico. Formación docente. Análisis intraurbano.

INTRODUÇÃO

Esse artigo tem como objetivo tratar da importância dos estudos da cidade, com foco na escala intraurbana. Ao estudar a cidade e o urbano na escola e na formação inicial de professores, conteúdos da tradição da geografia e dos documentos curriculares da educação básica, estes ainda são tratados a partir das percepções gerais dos lugares, sem muito sentido para os estudantes. A pesquisa que será apresentada corrobora com os argumentos que há necessidade de inserir no contexto desses estudos o conceito de escala geográfica, com destaque para a escala intraurbana. A pesquisa realizada estimulou os estudantes a pensarem sobre as estratégias didáticas quando se estuda a cidade, por exemplo, mobilizando a observação e a descrição, como habilidades que assimilam os elementos presentes no cotidiano, além dos recortes culturais e escalares.

Por meio das atividades as estudantes notaram que os processos históricos, as dinâmicas socioeconômicas, as mudanças e permanências dos lugares, com base em suas práticas cotidianas, possibilitam uma compreensão mais elaborada sobre a cidade e o urbano.

Esse artigo visa, portanto, analisar como os estudantes, na formação inicial de professores, entendem que o conceito de escala intraurbana e como ela contribuirá para a compreensão da dinâmica urbana, incluindo a morfologia urbana presentes na organização da cidade e, conseqüentemente, na mobilidade dos sujeitos pela cidade.

A ESCALA INTRAURBANA E OS DESLOCAMENTOS COTIDIANOS DOS SUJEITOS

A escala intraurbana, embora carregue em si, a redundância no termo, é a que possibilita, de acordo com Castells (1983) e Villaça (1998), compreender a dinâmica interna das cidades. De acordo com os autores, essa dinâmica se estrutura pelos deslocamentos dos sujeitos para suas atividades cotidianas, principalmente no que diz respeito aos deslocamentos casa-trabalho-casa-lazer-casa. Para os autores citados, a mobilidade urbana é a responsável pela estruturação do espaço urbano e, a partir da sua análise, podemos compreender o arranjo espacial das cidades que pretendemos estudar. Nas palavras de Villaça (1998)

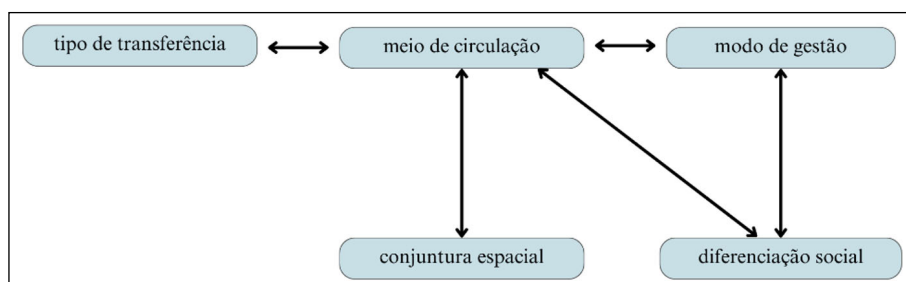
O espaço intra-urbano, ao contrário, é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho – como no deslocamento casa/trabalho –, seja enquanto consumidor – reprodução da força de trabalho, deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola, etc. Exatamente daí vem, por exemplo, o enorme poder estruturador intra-urbano das áreas comerciais e de serviços, a começar pelo próprio centro urbano (Villaça, 1998, p. 20).

Ao propor a análise focada nos deslocamentos dos sujeitos, e não nos deslocamentos da informação ou de capital, não estamos tirando a importância deles para estruturação do arranjo urbano. No entanto, temos por objetivo, compreender de que forma esses deslocamentos cotidianos interferem, direta e indiretamente, na vivência, nas percepções e nas análises que fazemos das cidades, seja daquelas que vivemos ou de outras que analisamos.

Ao tratar da escala intraurbana como escala para análise da cidade, Castells (1983) analisa o espaço intraurbano de Paris, comparando com a dinâmica intraurbana das cidades estadunidenses. O autor reforça e reconhece a importância dos modelos urbanos que foram propostos, como a da Escola de Chicago, no entanto, enfatiza que é necessário analisar a cidade a partir de sua dinâmica e espaços urbanos internos. A justificativa para necessidade de tais estudos, de acordo com o autor é a de que “[...] quanto mais as unidades urbanas aumentam de dimensão e complexidade [...] mais as relações internas tomam importância, pois nenhum setor pode bastar-se a si mesmo, e a dinâmica do aglomerado só se realiza ao nível de seu conjunto” (Castells, 1983, p. 275). Os estudos intraurbanos estão, então, associados a compreensão do arranjo urbano em toda sua complexidade, que envolve desde a sua estruturação – seja enquanto cidade planejada ou não – até o seu crescimento e complexificação.

Com o crescimento das cidades e a complexificação dos seus espaços, sua rede de transporte também cresce, criando a necessidade de se pensar na temática da mobilidade dos sujeitos. Para Castells (1983), são fatores de deslocamento: capacidade de carga, velocidade de deslocamento (tempo), segurança, conforto e custo (onde custo será determinados pelos fatores que o antecedem). Aqui, consideramos importante ressaltar a variável custo, uma vez que ela é uma das maiores determinantes para escolha (ou seria imposição?) do tipo de transporte a ser utilizado pelos sujeitos em seus deslocamentos cotidianos. A “gestão” da escolha, para o autor, está diretamente associada às questões sociais (renda e classe social) das pessoas.

A relação entre os diferentes fatores apontados pelo autor pode ser observada no sistema conceitual mostrado na Figura 1.



Fonte: Castells, M. (1983, p. 279), adaptado por Faria (2025).

Figura 1. Relação entre fatores de transporte.

O espaço intraurbano possui, então, como uma das variáveis de análise os deslocamentos cotidianos dos sujeitos. Com isso, ao pensar em uma escala intraurbana para analisar a cidade, se tem a possibilidade de compreender os arranjos urbanos a partir das práticas espaciais cotidianas, considerando seu contexto local. A partir disso, podemos então, compreender de que forma a organização e o arranjo espacial da cidade possui uma relação solidária com as práticas espaciais dos sujeitos, uma vez que ambos são influenciados e se influenciam.

Diante de tudo, consideramos, então, a escala intraurbana como um conceito importante para análise da cidade, a partir de sua potencialidade de viabilizar a observação, descrição, análise e representação do espaço urbano na escala local e intraurbana. A partir disso, consideramos ser possível compreender e explicar o porquê das localizações urbanas. De acordo com Villaça (1998)

A localização é relação entre outros objetos ou conjuntos de objetos e a localização urbana é um tipo específico de localização: aquela na qual as relações não podem existir sem um tipo particular de contato: aquela que envolve deslocamentos dos produtores e dos consumidores entre os locais de moradia e os de produção e consumo (Villaça, 1998, p. 23).

Ao determinar as localizações dos lugares, é preciso compreender o porquê as coisas estão onde estão dentro do espaço urbano das cidades (Villaça, 1998). Diante disso, torna-se possível compreender que tais localizações não se dão ao acaso, elas são intencionais, fruto dos usos dos territórios. Esses usos são permeados pelos diferentes agentes que formam o espaço, visando favorecer às grandes empresas e aqueles que detêm maior acúmulo de capital (Silveira, 2011).

A partir da mobilidade podemos compreender quem produz e quem consome as localizações das cidades e, assim, perceber como se dá os usos do território. Isso, porque, até mesmo a infraestrutura de transportes e serviços públicos é planejado e construído para quem detém a hegemonia do poder do capital e, não, para àqueles que detém a mão de obra. A partir da qualidade da mobilidade, podemos questionar “como a qualidade e possibilidades de deslocamento impactam as práticas cotidianas dos moradores de determinada cidade?” e, a partir disso analisar o porquê das localizações urbanas.

Para agregar o fator mobilidade, é necessário, de acordo com Villaça (1998) e Castells (1983), considerar o tempo gasto para esses deslocamentos diários dos sujeitos. E quando falamos em tempo, nos referimos ao tempo social da cidade, esse do cotidiano, onde os sujeitos reproduzem suas práticas socioespaciais. Atrelado a ele, teremos o tempo histórico de formação da cidade, que contribui para a cristalização de zonas da cidade, contribuindo para a segregação e divisão dos usos do território. Os dois tempos coexistem no mesmo espaço, contribuindo para a formação de situações e eventos, mas aqui, nos ocupamos do tempo social da cidade.

O espaço permite que pessoas, instituições e firmas com temporalidades diversas, funcionem na mesma cidade, não de modo harmonioso, mas de modo harmônico. Também atribui a cada indivíduo, a cada classe social, a cada firma, a cada tipo de firma, a cada instituição, a cada tipo de instituição, formas particulares de comando e de uso do tempo, formas particulares de comando e uso do espaço. Não fosse assim, a cidade não permitiria, como São Paulo permite, a convivência de pessoas pobres com pessoas ricas, de firmas poderosas e firmas fracas, de instituições dominantes de instituições dominadas. Isso é possível porque há um tempo dentro do tempo, quer dizer, o recorte sequencial do tempo; nós temos um outro recorte, que é aquele que aparece como espaço (Santos, 2002, p. 22).

Diante dessa coexistência de tempos, nos deparamos com a diferença dele para os deslocamentos, de acordo com a classe social dos sujeitos. Atrelado a isso, teremos a determinação de quais serão os lugares por ele frequentados na cidade, que será, também, permeado por questões de renda e pertencimento. Teremos, então, o arranjo espacial da cidade, que torna possível analisar os padrões de distribuição dos equipamentos urbanos (saúde, lazer, serviços) e, com isso, compreender de que forma se estrutura a segregação na cidade.

Aqui, enfatizamos, o que consideramos uma das grandes potencialidades da análise intraurbana para a educação geográfica: compreender o porquê das localizações urbanas. Diante disso, possibilitamos que nossos estudantes possam questionar suas práticas espaciais cotidianas, podendo, então, reivindicar por mais direito à cidade e por mais espaços para si, afinal de contas, todo cidadão tem o direito de viver na cidade de maneira integral (Lefebvre, 2001). Diante do que fora exposto, então, defendemos a escala como princípio geográfico que integra o método de análise geográfica, sendo fundamental para compreensão do território usado da cidade.

A cidade a partir dos deslocamentos cotidianos na formação de professores pedagogos: proposta para análise intraurbana da cidade

Como forma de compreender como a escala intraurbana contribui, enquanto princípio geográfico, para as análises da cidade, apresentaremos parte dos dados da pesquisa de mestrado de Faria (2025), realizada com estudantes do curso de pedagogia da Universidade de São Paulo. Como primeira parte da pesquisa, os estudantes responderam a um questionário, onde tinham que refletir sobre seus deslocamentos de casa para: 1) trabalho, 2) faculdade e 3) lazer. A partir desses deslocamentos, eles deveriam responder questões sobre a cidade, que consideravam suas práticas cotidianas, seus deslocamentos e suas percepções a partir desses fatores.

Propomos que a análise partisse das práticas espaciais porque,

Essa experiência dos jovens na cidade é muito formativa, sua exploração no ensino, visando ao desenvolvimento da sua capacidade de pensar geograficamente, é de valor potencial. São, em muitos casos, vivências geográficas na espacialidade urbana e que produzem espacialidade, que têm sentidos e significados relevantes na condução da vida desses jovens (Cavalcanti, 2019, p. 196).

Diante disso, possibilitamos que os nossos estudantes possam compreender que suas práticas espaciais cotidianas são permeadas pela dinâmica contraditória da cidade em que vivem e que produzem territórios usados. Ao refletir sobre suas próprias práticas na cidade, considerando seus deslocamentos cotidianos (possibilitados pela estrutura de mobilidade ofertada pelo poder hegemônico) e dos espaços que ocupam, trabalhamos a cidade enquanto espaço geográfico, enquanto território usado. Ou seja, a cidade, pensada a partir de uma escala intraurbana é observada e analisada a partir de seus amálgamas, que a revelem enquanto conjunto indissociável nas suas formas, funções e estruturas (Santos, 2004).

Por esse motivo, a cidade é, então, território usado (Silveira, 2011). Podendo ser analisando internamente, em diferentes momentos e tempos históricos, mas sempre nos interessando o presente. Isso, porque, em cada tempo teremos um espaço diferente, que contribui para o que temos agora, mas que não consegue, por si só, explicar as dinâmicas que se mostram no presente.

Ao trazermos as práticas espaciais cotidianas como componente da análise, é importante ressaltar que a cidade, passa a ser interpretada à luz de conceitos científicos. Deste modo, cabe-nos trazer a cidade e as práticas espaciais como objetos do conhecimento, e não apenas como vivência. É neste contexto que é possível a compreensão do conceito de cidade. Young (2011) vai discorrer sobre a importância de se pensar temas cotidianos a partir de conceitos científicos, segundo ele,

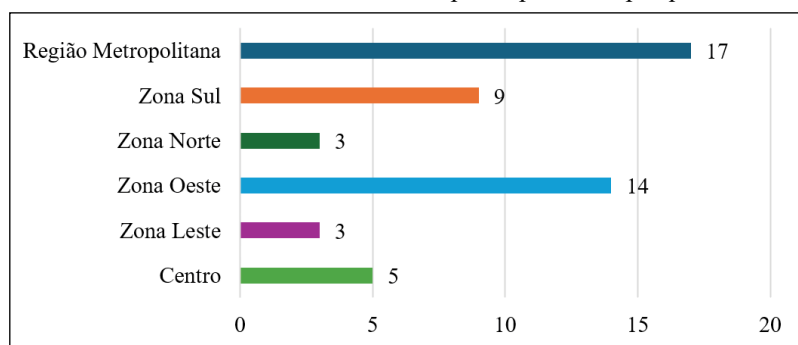
É importante que os alunos não confundam a Londres de que fala o professor de geografia com a Londres onde vivem. Até certo ponto, é a mesma cidade, mas o relacionamento do aluno com ela, nos dois casos, não é o mesmo. A Londres onde vivem é um “lugar de experiência”. Londres como exemplo de uma cidade é um “objeto de pensamento” ou um “conceito”. Se os alunos não conseguirem captar a diferença entre pensar em Londres como um exemplo do conceito dos geógrafos de uma cidade e sua experiência de viver em Londres, eles terão problemas para aprender geografia e, por analogia, qualquer disciplina escolar que busque levá-los para além de sua experiência. Por exemplo, a professora talvez pergunte à classe quais são as funções da cidade de Londres. Isso requer que os alunos pensem na cidade em relação ao governo e ao comércio, e não apenas que descrevam como eles, seus pais e seus amigos experimentam a vida na cidade (Young, 2011, p. 615).

Corroborando com a ideia de Young, as autoras proferiram aos estudantes atividades em que pudessem conceber o que vivenciam no cotidiano. Ao pensarem sobre as vivências, levantaram informações sobre como se deslocam, os lugares que frequentam, o tempo gasto e a distância entre eles. Desta maneira, começaram a relacionar conceitos e princípios geográficos, tais como localização, extensão, distribuição e, entenderam os conceitos de forma, função e arranjos, associando as categorias de paisagem, território e lugar. Nesse sentido, a leitura da cidade ganha com a compreensão das paisagens que são observadas e por meio delas identifica-se os diferentes tecidos urbanos. Isso significa que ao olhar e ver a cidade nota-se a partir dos traçados das mobilidades e dos tecidos urbanos as desigualdades e injustiças sociais.

Na leitura da cidade é necessário tratar dos conceitos de mobilidade, deslocamento e segregação (socioespacial) e a partir deles aprofundar os estudos sobre a cidade e, como afirma Young (2011), não ter uma visão superficial apenas da vivência dos lugares. Para compreender os deslocamentos e a mobilidade dos estudantes que participaram do estudo, suas práticas espaciais e relações com a cidade, foi aplicado um questionário por meio do *Google Forms*. Nele, os estudantes tinham que responder as seguintes questões: I) bairro de moradia; II) bairro de trabalho; III) bairro de estudo; IV) tempo para se deslocar entre os trechos casa-trabalho-universidade-casa; IV) meio de transporte utilizado para os deslocamentos cotidianos.

Ao total, 51 estudantes participaram dessa etapa. Desse total, 17 vivem em cidades da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), os outros estão distribuídos nas cinco zonas da cidade, com maior concentração na Zona Oeste da cidade. Esses dados podem ser observados no Gráfico 1.

Gráfico 1. Local de moradia dos participantes da pesquisa.



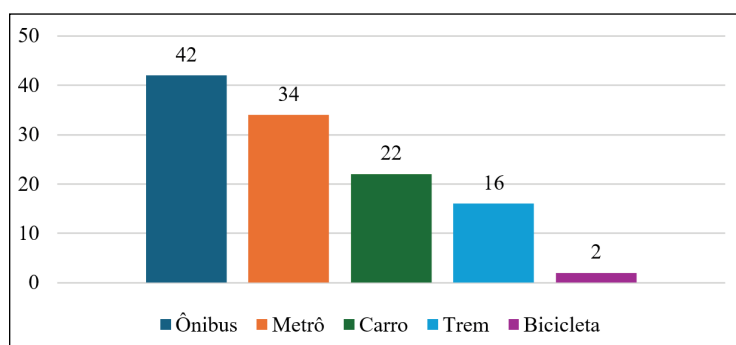
Fonte: Faria (2025).

O local de moradia dos estudantes está diretamente relacionado com suas práticas espaciais cotidianas e com o tempo que ela gasta para se deslocar pela cidade. Além disso, a oferta de transporte nessas regiões é o que vai ditar o tipo utilizado para seus deslocamentos cotidianos para o trabalho, universidade e lazer.

Como os deslocamentos são um ponto importante para nossa análise, solicitamos que eles informassem os modais (ônibus, trem, metrô, bicicleta, carro) utilizado em seus deslocamentos diários. Com isso, tínhamos como objetivo sensibilizar os estudantes a observarem sua própria mobilidade, considerando quantos modais de transporte eram utilizados e o tempo médio diário gasto com esses deslocamentos, relacionando com o local de moradia.

No Gráfico 2 observa-se a distribuição do tipo de transporte utilizado por cada estudante para os deslocamentos (casa-trabalho-universidade-casa).

Gráfico 2. Meio de transporte utilizado para os deslocamentos cotidianos.

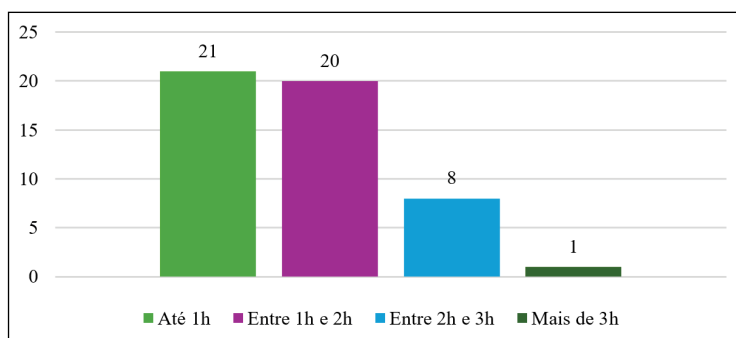


Fonte: Faria (2025).

A partir do Gráfico 2 pode-se observar que a maior parte dos estudantes utiliza o transporte coletivo para os deslocamentos cotidianos que fazem pela cidade. O ônibus é o transporte mais utilizado, seguido do metrô e do trem. É importante destacar que o mesmo estudante pode utilizar mais de um tipo de transporte durante seu trajeto, uma vez que a malha metroviária e por trilhos não acessam todas as zonas da cidade de maneira igualitária, o que faz com que a combinação metro/trem + ônibus seja necessária para completar o trajeto.

Como mencionado anteriormente, o tempo de deslocamento é outro fator importante para análise intraurbana da cidade. A demora no trajeto impacta na organização da rotina e nos lugares que vamos frequentar para o lazer. No Gráfico 3 tem-se o tempo médio de deslocamento fornecido pelos estudantes.

Gráfico 3. Tempo de deslocamento entre casa-trabalho-universidade-casa.



Fonte: Faria (2025).

No Gráfico 3 é possível observar que a maior parte dos estudantes gasta até 2 horas nos seus deslocamentos diários (por trajeto). Com isso, os estudantes foram estimulados a pensar o tempo de deslocamento e a mobilidade urbana são fatores que afetam suas vivências cotidianas da cidade. As atividades propostas possibilitaram que os estudantes percebessem como se dão os seus deslocamentos cotidianos, uma vez que em grandes cidades a mobilidade tem se tornado uma questão cada vez mais complexa,

Moverse en unas metrópolis cada vez más extensas, fragmentadas y congestionadas no es una tarea fácil. Las condiciones de desplazamiento dependen de varios parámetros, a los cuales los habitantes tienen que adaptarse: la localización de su lugar de residencia en el espacio metropolitano, la necesidad que tienen o no de salir cotidianamente a trabajar, estudiar, o realizar varias diligencias, la capacidad económica de los individuos y de los hogares y su dotación en medios de transporte, la calidad de la infraestructura vial y la oferta en transporte colectivo. (Gouëst; Demoraes; Figueroa; Roux; Zioni, 2015, p. 304).

Os deslocamentos nas grandes cidades são conteúdos que precisam entrar nos contextos dos estudantes nas aulas de geografia, não para constatar o trânsito, mas para entender de que maneira o planejamento da mobilidade urbana é uma das características que revela a desigualdade social. Trata-se, de transformar o *locus* de vivência em objeto de estudo e conhecimento, possibilitando a formação de conceitos a partir da realidade vivida. É necessário oferecer aos estudantes subsídios para que eles questionem suas práticas cotidianas e compreender por que elas acontecem daquela forma e não de outra, problematizando os diferentes usos do território e as políticas públicas sobre mobilidade e acessibilidade nas cidades.

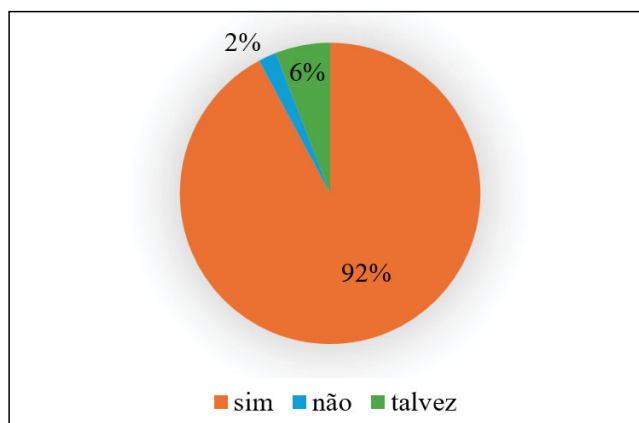
Diante disso, a proposta das autoras foi a de problematizar a cidade a partir dos deslocamentos realizados pelos estudantes que participaram da pesquisa, de forma que eles relacionassem isso com suas práticas espaciais cotidianas e a disposição dos diversos equipamentos de cultura, lazer, saúde e serviços. Tinha-se, por objetivo, que eles compreendessem que as localizações dos equipamentos culturais por exemplo, estão diretamente relacionadas com suas práticas espaciais cotidianas e que isso também produz o espaço urbano em que vivem. Tais espaços trazem elementos, dinâmicas, atores temporais e características, mas são no tempo e nas práticas do presente que as características do arranjo espacial urbano se apresentam (Santos, 2004).

Os deslocamentos humanos são intencionais desde os primórdios das comunidades humanas, acontecem condicionados por algum motivo ou objetivo. Atualmente, nos deslocamos pela necessidade do trabalho, mas também pela vontade do lazer, mas serão sempre, parcialmente, condicionados por condições criadas por uma pequena parcela do poder. No entanto,

não se deslocam pela cidade quando e como desejam, mas conforme permite o sistema de transporte coletivo disponível. [...] a posição social e o poder aquisitivo das pessoas definem: onde vivem (nas periferias sociais, nas áreas centrais, nos pedaços valorizados ou não), onde vão (lugares privados ou públicos, destinados a diferentes atividades) e como vão (deslocamento, mobilidade, transporte) (Cavalcanti, 2020, p. 46).

Para compreender como os estudantes analisam essas questões, mas também mobilizá-los a análise da mobilidade como uma possível facilitadora ou limitadora dos acessos aos espaços da cidade, eles tinham a seguinte questão para responder: “Você já deixou de frequentar algum lugar na cidade devido à dificuldade de acesso?”. As respostas dos estudantes podem ser observadas no Gráfico 4.

Gráfico 4. Frequência x Acessibilidade.



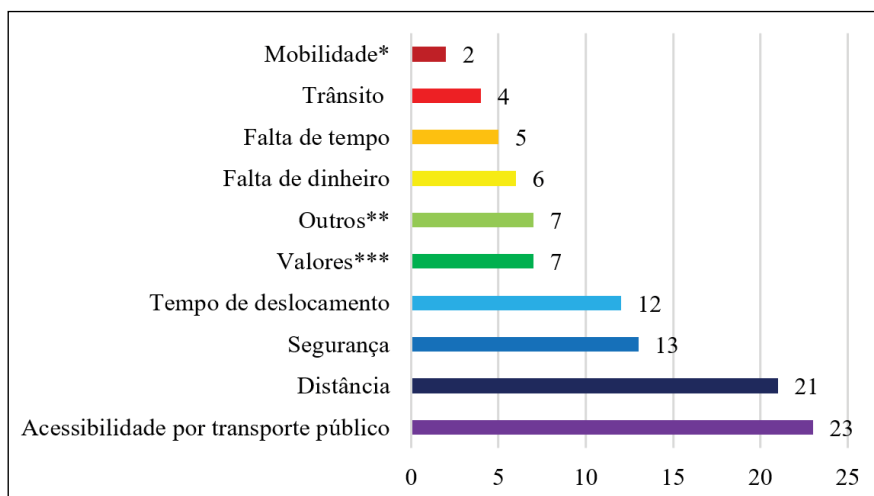
Fonte: Faria (2025).

Aqui, ressalta-se que a acessibilidade pode estar associada, também, com o tempo de deslocamento, o valor gasto para isso e o sentimento de ser bem recebido ou pertencente àquele lugar. Diante disso, considerou-se relevante pensar a acessibilidade atrelada às questões sociais e econômicas e ao grupo social que se pertence. Pode-se dizer, então, que os diferentes grupos sociais ocupam e produzem as diferentes localizações da cidade, firmando seu território no espaço urbano, tornando-o um lugar de atração ou repulsão para determinados grupos sociais. Cria-se, então, espaços segregados e de dominação espacial e ideológica,

essa dominação se dá pela desigual distribuição das vantagens e desvantagens do espaço produzido; essas vantagens e desvantagens dizem respeito especialmente à manipulação, pela classe dominante, dos tempos gastos nos deslocamentos espaciais dos habitantes da cidade (Villaça, 2012, p. 61).

Sabe-se que muitos dos espaços destinados ao setor de serviços e lazer são pensados para grupos sociais hegemônicos, excluindo grupos sociais minoritários. Por esse motivo, questionou-se, também, aos estudantes: “quais são os motivos que impedem ou dificultam você a frequentar determinados lugares da cidade que você tem vontade?” A sistematização das respostas obtidas pode ser observada no Gráfico 5.

Gráfico 5. Motivos que impedem ou dificultam você a frequentar determinados lugares da cidade.



Fonte: Faria (2025).

*O termo mobilidade foi colocado pelos próprios sujeitos que responderam à pesquisa, não colocando maiores detalhes a respeito do deslocamento. **Outros: foi classificado como outros as respostas que apareciam apenas uma vez: falta de ciclovias, falta de espaços de lazer, alagamentos, falta de informações, exclusão social, localização, não conhecer a cidade. ***Em valores está considerado o custo para entrada nas atrações culturais como cinemas, shows, festivais, peças de teatro etc.

A partir dos dados contidos no gráfico, pode-se observar que: 1) distância; 2) acessibilidade por transporte público e 3) tempo, ainda aparecem como principais motivos que delimitam as idas a um determinado lugar. A partir disso, aliado aos demais fatores apontados, pode-se afirmar que existe uma divisão da cidade de acordo com o grupo social ao qual o sujeito pertence.

Além dos dados do Gráfico 5, pode-se analisar as respostas dos estudantes no Quadro 1.

Quadro 1. Motivos pelos quais os sujeitos da pesquisa deixam de frequentar lugares na cidade.

Sujeito	Resposta
Sujeito 6	Durante os fins de semana, existe uma redução, quase que absurda, do número da circulação do transporte público em SP. Isso acaba me fazendo evitar a frequentar alguns eventos no Centro ou até mesmo alguns outros locais mais distantes, visto que levo, no mínimo, uma hora para chegar em qualquer lugar do ABC à São Paulo.
Sujeito 10	O fato de eu morar em uma cidade e trabalhar em outra, dificulta minhas vivências e experiências em ambas. A distância entre minha casa e São Paulo, bem como meus horários de trabalho e tempo de deslocamento dificultam ou me impedem de frequentar determinados lugares que tenho vontade.
Sujeito 14	Ausência de um transporte público de qualidade, principalmente nos feriados e nos fins de semana. Geralmente o transporte público demora o dobro/triplo do tempo para passar durante o fim de semana e isso acaba me desmotivando a sair por lazer.
Sujeito 24	Não ser socialmente aceita por x motivos ou distância.
Sujeito 27	A dificuldade de transporte, por exemplo, ter que pegar 3 ônibus para chegar a um local, e também durante à noite ter que me deslocar parte do trajeto à pé sozinha.
Sujeito 34	Em sua maioria deslocamento. Moro na região periférica de São Paulo e os lugares que frequento estão mais próximos do centro. A dificuldade de transporte para chegar ao centro é muito grande.
Sujeito 36	Ausência de recursos financeiros
Sujeito 44	O deslocamento até eles. Tendo em vista o tempo que demoro para ir da minha cidade para São Paulo e voltar, sempre parece cansativo e perigoso para se frequentar. Se decido ir para algum deles é sabido que não poderei voltar tarde e, que se isso acontecer, terei que optar por voltar de carona, em grupo ou com carros de aplicativo.
Sujeito 51	Pouca noção da cidade e distância

Fonte: Faria (2025).

Ao mobilizar a análise de suas práticas espaciais cotidianas, a partir de seus deslocamentos e lugares frequentados na cidade, abrimos a possibilidade de refletir: “por que meus deslocamentos e práticas espaciais se dão dessa forma e não de outra?”, “por que frequento e ocupo tais lugares e não outros?”. Com isso, tínhamos por objetivo que os estudantes pudessem se entender e se reconhecer enquanto cidadãos ativos no processo de formação do espaço urbano e, que suas práticas espaciais cotidianas são permeadas pela combinação de múltiplos fatores.

Consideramos importante retomar que questões referentes aos deslocamentos são centrais para a análise intraurbana da cidade (Villaça, 1998, Castells, 1983). Diante disso, relacionamos tais questões com as práticas espaciais cotidianas, território usado e os demais conceitos e princípios da geografia, como forma de compreender a cidade em sua totalidade e particularidade contribuindo para sua formação conceitual e, conseqüentemente, para suas práticas pedagógicas. Sobre isso, Pinheiro (2020), ressalta que,

a construção do conhecimento deve estar pautada na vivência dos alunos, a partir de suas práticas espaciais cotidianas, expressas no espaço urbano. Para isso, é preciso considerar o conhecimento empírico, desde que o mesmo seja refletido juntamente com o conhecimento teórico adequado, para se pensar a realidade de forma conceitual (Pinheiro, 2020, p. 27).

A proposta das autoras, fora, então, que os estudantes partissem da cidade para compreender a cidade, uma vez que esse é o objetivo da análise,

A cidade pode ser tomada como espaço que educa, tanto em referência aos aspectos da vida do cidadão no cotidiano da cidade, aos modos de vida, ao ir e vir, quanto aos aspectos que os conteúdos da Geografia Urbana podem assumir no âmbito escolar ao se ensinar essa disciplina (Souza, 2011, p.110).

Atrelado a isso, teremos então, como já mencionado, outros conceitos que são formados e são caros para essa formação conceitual. Temos como exemplo, o conceito de segregação socioespacial, compreendido como, “[...] a tendência à organização do espaço em zonas de forte homogeneidade social interna e com intensa disparidade social entre elas, sendo esta disparidade compreendida não só em termos de diferença, como também de hierarquia” (Castells, 1983, p. 250). Ou seja, cria-se localizações segregadas para atender aos determinados grupos sociais.

Ao propor que os estudantes pensem a segregação socioespacial na cidade a partir de suas práticas espaciais cotidianas, o fazemos porque,

O ato de caminhar está para o sistema urbano como a enunciação (o speech act) está para a língua ou para os enunciados proferidos. Vendo as coisas no nível mais elementar, ele tem com efeito uma triplíce função “enunciativa”: é um processo de apropriação do sistema topográfico pelo pedestre (assim como o locutor se apropria e assume a língua); é uma realização espacial do lugar (assim como a palavra é uma realização sonora da língua); enfim, implica relações entre posições diferenciadas, ou seja, “contratos” pragmáticos sob a forma de movimentos (assim como a enunciação verbal é “alocução”, “coloca o outro em face” do locutor e põe em jogo contratos entre colocutores). O ato de caminhar parece, portanto, encontrar uma primeira definição como espaço de enunciação (Certeau, 1994, p. 164).

Quando os estudantes relatam a cidade que percebem ao se deslocar por ela, tornamos possível que a cidade se torne objeto do pensamento sem deixar de seu caráter da vivência cotidiana. Possibilitamos que os estudantes possam compreender o porquê das localizações urbanas e, a partir disso, questionar os atores hegemônicos por trás delas. Isso, porque, a Geografia enquanto disciplina escolar tem um papel social importante, uma vez que se propõe a analisar a relação dos diferentes atores no espaço.

No Quadro 2 pode-se observar algumas análises feitas sobre a segregação socioespacial da cidade pelos estudantes que participaram da pesquisa.

Quadro 2. Percepções dos sujeitos sobre segregação na cidade de São Paulo.

Sujeito	Como você identifica a segregação socioespacial na cidade?
Sujeito 3	A segregação se dá na medida em que um cidadão se vê apartado das oportunidades de acesso aos diversos tipos de equipamentos proporcionados pela cidade, e isso ocorre principalmente com os moradores das periferias de São Paulo, que são as pessoas com menor poder econômico.
Sujeito 4	O preconceito são as barreiras da cidade, desde o racismo, machismo até o preconceito com idades e com a renda das pessoas.
Sujeito 6	A fragmentação das diferentes camadas sociais nos mesmos espaços urbanos é como identifico este fenômeno. Um exemplo é o meu antigo estágio, no qual a escola, cujo é uma das mais caras do Brasil, é localizada próxima a favela do Paraisópolis, na qual fica cercada por prédios de alto padrão e no qual habitam um número consideravelmente baixo de pessoas, em comparação com as favelas.
Sujeito 10	Identifico, principalmente, pelo tempo que algumas pessoas levam para chegar até o trabalho. Tal situação está, na maioria dos casos, associada à classe social, pois muitas dessas pessoas vivem em regiões periféricas. O trajeto envolve muitas baldeações, o que aumenta o cansaço e, consequentemente, a qualidade de vida. Assim, infelizmente as pessoas perdem tempo de lazer e de descanso, pois estão em trânsito dentro de ônibus e trens muito cheios.
Sujeito 11	A presença de áreas isoladas e fragmentadas, onde determinados grupos têm dificuldade de acesso a serviços e oportunidades, aponta uma segregação socioespacial. Nota-se falta de infraestrutura adequada, como transporte público insuficiente, dificuldades de mobilidade e isolamento geográfico. Além disso, desigualdades na distribuição de recursos e serviços básicos, como educação, saúde, transporte, infraestrutura e segurança, fazem com que regiões com menor acesso a esses recursos tendam a concentrar populações mais vulneráveis social e economicamente.
Sujeito 18	Conforme o bairro e suas dificuldades de acesso, conforto, tipo de construção, distância das áreas mais centrais. Pela variação de preços do aluguel
Sujeito 19	Cito como exemplo o Parque do Ibirapuera, ainda que tenha ônibus que passe em todo entorno de um dos mais belos cartões postais de São Paulo, para mim é inadmissível que não haja metrô logo em frente ao parque. Quem frequenta o Ibirapuera? Quais barreiras são enfrentadas para conhecer o pulmão verde de São Paulo? Além destas reflexões é preciso pensar na ausência de parques em determinadas regiões da cidade. É como se uma parcela da sociedade não pudesse ter acesso a lazer e ao verde.
Sujeito 20	Identifico que há uma separação por classe e raça. Enquanto pessoas pobres e negros estão em bairros mais periféricos, e consequentemente sem acesso à serviços básicos de qualidade, a pessoas brancas e ricas estão em bairros mais centrais
Sujeito 22	Para mim, fica clara a divisão de bairros classificados como classes “baixa, média alta, alta”. Além das periferias de São Paulo que são desprezadas pelo poder público e sofrem com todo o contexto sociopolítico e descaso. Apesar disso, São Paulo também tem áreas de contraste visível, como é o caso de Paraisópolis no bairro do Morumbi.
Sujeito 23	Bairros mais afastados são pouco privilegiados de cultura, lazer e mobilidade acessível, temos principalmente: falta de planejamento e investimento; qualidade dos transportes públicos; insegurança para quem opta por usar bicicletas ou patinetes; linhas do metrô que não chegam a todos os lugares necessários; pouca conscientização por parte de alguns cidadãos e empresas.
Sujeito 25	Existe uma segregação socioespacial na cidade na medida em que grande parte das atividades culturais não estão disponíveis a todos, seja por questões de mobilidade ou acesso. Além disso, o tempo disponível para cidadãos entre trabalho e estudo é escasso, considerando o ritmo de produção do urbano e a longa distância entre os lugares.
Sujeito 28	Quanto mais você se afasta dos bairros ocupados pela classe alta e classe média-alta, menos infraestrutura identifica, menos transporte público, instituições culturais, planejamento de calçadas, ciclofaixas, arborismo, etc. Não que a classe alta usufrua do transporte público, mas as pessoas que trabalham pra elas, cozinhando, limpando, e fazendo basicamente com que os espaços dos quais elas se utilizam existam, necessitam de transporte público para acessar, e portanto nessas áreas há mais planejamento urbano.

continua

continuação

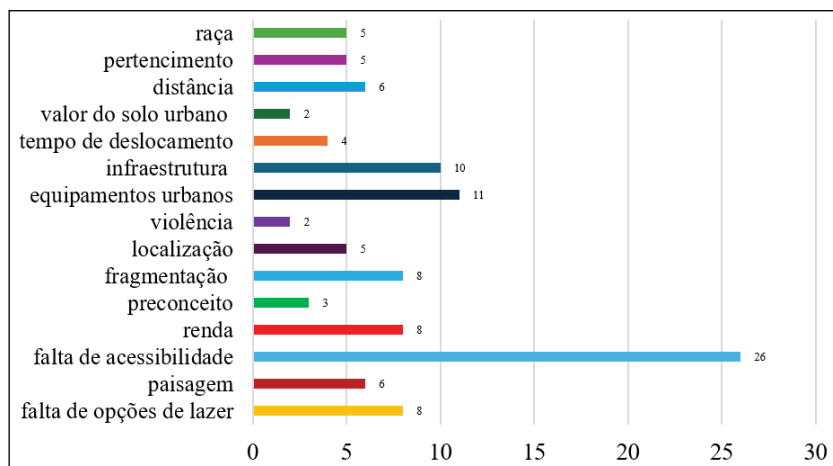
Sujeito	Como você identifica a segregação socioespacial na cidade?
Sujeito 29	Pela falta de acesso a alguns lugares por meio de transporte público, pelo fechamento de alguns lugares após a utilização do mesmo por determinado público (ex: fechamento dos banheiros externos a catraca do metrô na estação Marechal Deodoro), pela construção de certas ferramentas para exclusão, pelo questionamento sobre o pertencimento de pessoas a certos locais (algumas vezes verbalizados ou demonstrados por ações físicas - como atravessar uma rua).
Sujeito 30	Periferia pobre e negra, e centro mais rico e branco
Sujeito 32	Identifico como uma estratégia de manobra das pessoas que governam a cidade e não querem que determinadas pessoas acessem alguns locais.
Sujeito 35	A partir do perfil socioeconômico das pessoas que relatam aproveitar a cidade e das que relatam não conhecer sequer os pontos mais conhecidos da cidade.
Sujeito 36	Nas distâncias de alguns lugares para outros, no sentimento de pertencimento em que alguns locais não nos sentimos à vontade por conta da condição social e assim por diante.
Sujeito 38	Nos lugares que têm a "cara" de gente rica e que nós pobres não podemos frequentar
Sujeito 40	Por meio da própria dificuldade que enfrento. Há locais que gostaria de estar, mas não estou, e há uma explicação plausível para isso. Algumas pessoas só "servem" para trabalhar, enquanto outras vivem do trabalho destas e usufruem do lazer, da cultura, do bem-estar, dos serviços de saúde, etc
Sujeito 41	Creio que a segregação socioespacial é muito presente na cidade, pois possível perceber que em alguns pontos da cidade somente alguns sujeitos conseguem ter acesso.
Sujeito 44	Com o aumento das dificuldades de acesso ao desfrute básico da cidade, seja por acesso a transportes de qualidade de forma efetiva, ou até mesmo com o oferecimento de redes de esgoto e tratamento de água.
Sujeito 45	crianças que moram em comunidades e estudam em escola pública pelo que eu pude observar no estágio não passeiam pela cidade principalmente nos centros e nas regiões mais ricas da cidade
Sujeito 47	A partir de bairros periféricos, onde as pessoas não possuem acesso a infraestrutura e devem se deslocar grandes distâncias para chegar ao local do trabalho. A respeito das pessoas com deficiência também pode se notar que não existe inclusão para pessoas com baixa mobilidade na maioria da cidade. E por fim, a cidade não possui locais que as crianças possam exercer sua autonomia."
Sujeito 48	Diferenças de cor entre periferia e centro; diferenças nos padrões de arborização entre periferia e centro; diferenças na oferta de empregos entre periferia e centro; diferença na zeladoria urbana entre periferia e centro; diferença na oferta de equipamentos culturais entre periferia e centro.

Fonte: Faria (2025).

Nota-se nas respostas dos estudantes que eles percebem a segregação à medida que notam as separações dos indivíduos no espaço urbano. Diversos são os fatores que eles elencam como motivos para a segregação, desde a divisão em bairros elitizados e periféricos, a divisões por raça e classe social. Destacamos a resposta do sujeito 22, quando menciona a segregação socioespacial a partir da classe social dos sujeitos, reforçando a ideia da separação dos sujeitos no espaço e sua relação com a oferta de políticas públicas e serviços básicos, como saneamento.

A partir das respostas dos 51 estudantes, elaborou-se o Gráfico 6, com a síntese de como eles identificam a segregação na cidade de São Paulo.

Gráfico 6. Segregação na cidade de São Paulo: percepções dos sujeitos da pesquisa.



Fonte: Faria (2025).

Além da segregação socioespacial, notou-se que os estudantes colocam o lazer como um fator analisado. A partir de suas percepções advindas de seus deslocamentos cotidianos, eles reforçam que os equipamentos de lazer e cultura estão concentrados, majoritariamente, em uma determinada zona da cidade, o que dificulta o acesso de muitas pessoas devido à distância e o tempo gasto para o deslocamento. A localização, é então, um ponto fundamental para que a segregação se torne um processo possível.

Quadro 3. Percepções dos sujeitos sobre segregação na cidade de São Paulo.

<p>Sujeito 3: A segregação se dá na medida em que um cidadão se vê apartado das oportunidades de acesso aos diversos tipos de equipamentos proporcionados pela cidade, e isso ocorre principalmente com os moradores das periferias de São Paulo, que são as pessoas com menor poder econômico. (Sujeito 3).</p>
<p>Sujeito 19: Cito como exemplo o Parque do Ibirapuera, ainda que tenha ônibus que passe em todo entorno de um dos mais belos cartões postais de São Paulo, para mim é inadmissível que não haja metrô logo em frente ao parque. Quem frequenta o Ibirapuera? Quais barreiras são enfrentadas para conhecer o pulmão verde de São Paulo? Além destas reflexões é preciso pensar na ausência de parques em determinadas regiões da cidade. É como se uma parcela da sociedade não pudesse ter acesso a lazer e ao verde.</p>
<p>Sujeito 23: Bairros mais afastados são pouco privilegiados de cultura, lazer e mobilidade acessível, temos principalmente: falta de planejamento e investimento; qualidade dos transportes públicos; insegurança para quem opta por usar bicicletas ou patinetes; linhas do metrô que não chegam a todos os lugares necessários; pouca conscientização por parte de alguns cidadãos e empresas.</p>
<p>Sujeito 25: Existe uma segregação socioespacial na cidade na medida em que grande parte das atividades culturais não estão disponíveis a todos, seja por questões de mobilidade ou acesso. Além disso, o tempo disponível para cidadãos entre trabalho e estudo é escasso, considerando o ritmo de produção do urbano e a longa distância entre os lugares.</p>

Fonte: Faria (2025).

Observou-se nas repostas apresentadas que o a “falta de acessibilidade” é um ponto crucial para o processo de segregação. Ao dificultar que as pessoas cheguem até o local, cria-se espaços destinados a determinadas classes sociais, que podem acessar os diversos lugares da cidade com uso de veículo particular. Com isso destacamos que nenhuma escala de análise evidenciaria tais deslocamentos urbanos e seus impactos na dinâmica da cidade, a não ser a escala intraurbana de análise.

Para as autoras, é importante a compreensão das dinâmicas internas da cidade e como elas estão relacionadas com as práticas espaciais cotidianas dos sujeitos, formando o território usado da

cidade analisada. Não se trata de excluir os demais níveis de análise, mas trazer a escala intraurbana para o bojo a ser analisado. Diante disso, é necessário que os futuros professores (pedagogos ou de geografia) e os estudantes da escola básica tenham subsídios teórico-metodológicos para analisar sua cidade e suas vivências a partir de conceitos e princípios geográficos.

A partir das respostas dos estudantes pode-se notar que a cidade está sendo analisada a partir dos conceitos geográficos de I) paisagem, II) território, III) lugar, IV) território usado, que estão relacionados com as conexões entre as localizações e os lugares. Com isso, é possível compreender o valor de solo urbano relacionado com a acessibilidade, os equipamentos urbanos e ao lazer. A cidade enquanto *locus* de vivência é o ponto de partida e problematização para análise, para que os estudantes possam observá-la, descrevê-la e analisá-la, para então compreender o porquê das localizações urbanas. O espaço urbano é compreendido como processo e não meramente como algo espontâneo, que simplesmente acontece.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As informações obtidas com a pesquisa validaram a hipótese: a compreensão da escala intraurbana, aprofunda os conceitos de cidade e de urbana dos estudantes. Além disso, notamos que as estudantes mudaram a percepção que tinham da cidade quando analisam, por meio: das formas, funções, processos e tempo associando às transformações que ocorrem na paisagem. O olhar para os lugares de vivências, os deslocamentos e mobilidade urbana no cotidiano estimulou as ampliações conceituais, saindo do senso comum e relacionando com as categorias, conceitos e princípios da ciência geográfica.

Nesse sentido, enfatiza-se a necessidade da cidade e do urbano serem tratados como conteúdos que considerem: a existência de várias escalas de análises, diferentes culturas, mas ao mesmo tempo elementos que homogeneizam as diferenças, quando negam a cultura local; as paisagens que se alteram em função ao processo de mundialização e dos modos de vida e as mudanças recentes das formas e arranjos das cidades. Portanto, ler a cidade e suas dinâmicas significa compreendê-la com mais profundidade, com as articulações entre o sítio urbano e suas construções associando-as aos elementos físicos naturais. É necessário, compreendê-la enquanto processo e nos reconhecermos enquanto sujeitos cidadãos ativos nele.

A relevância desse estudo está na formação inicial dos professores para que possam desenvolver os conteúdos com clareza e profundidade. A partir das escalas de análises percebem que a cidade global, combina com a local e está associada com a escala intraurbana. Sendo assim, entendem que os transportes, as redes de mobilidade levam a uma concepção diferente daquelas que tinham, quando apenas olhavam, mas não observavam e liam a cidade. As atividades realizadas mostraram que as múltiplas experiências que as estudantes tinham na cidade, foram valorizadas na medida em que puderam entender também que a morfologia urbana está relacionada com a mobilidade e o tempo gasto nos deslocamentos cotidianos. Dessa maneira, ampliaram os conceitos de cidade e urbana e, do ponto de vista pedagógico, valorizaram as experiências do cotidiano e os problemas reais para analisarem em sala de aula.

Nesta perspectiva, as estudantes entenderam que os problemas urbanos precisam ser discutidos e assumidos pela população que vive na cidade e à cidade, é uma participação cidadã, preocupados com os modos de vidas, com as crises ambientais e a práticas urbanas. Nesse sentido, será somente os conteúdos de geografia que possibilitam uma análise crítica dos espaços urbanos e a forma

como são organizados e produzidos. Aprender com a cidade é facilitar e socializar o processo de aprendizagem dando sentido ao que se aprende. Assim, os estudantes notam que a cidade é mais do que uma decodificação de informações revelada pela aparência, ela apresenta histórias, arranjos, configurações, funções e formas.

NOTA

3 Os dados apresentados fazem parte da dissertação de mestrado de Faria (2025).

REFERÊNCIAS

- CASTELLS, Manuel. **A questão Urbana**. Trad. Arlene Caetano. 1ª Ed. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1983.
- CAVALCANTI, Lana de Souza. Ensino de geografia e cenários urbanos cotidianos: laboratórios para o desenvolvimento do pensamento geográfico. **Punto Sur**, v. 1, p. 122-143, 2019
- CAVALCANTI, Lana de Souza. Estudar e ensinar as cidades latino-americanas: um desafio para o professor de geografia. **Ciência geográfica**, v. XXVI, p. 44-58, 2020
- LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Trad. Rubens Eduardo Frias. 5ª ed., 1ª Reimpressão. São Paulo: Centauro, 2001.
- FARIA, Maria Eduarda Andrade de. **Escala intraurbana na análise da cidade: propostas teórico-metodológicas para formação de pedagogos**. 2025. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2025. doi:10.11606/D.8.2025.tde-26062025-175109. Acesso em: 2025-10-15.
- GOUËST, Vicent; DEMORAES, Florent; FIGUEROA, Óscar; LE ROUX, Guilherme; ZIONI, Silvana. Recorrer la Metrópoli: prácticas de movilidad cotidiana y desigualdades socio-territoriales. In: DUREAU, Françoise; LULLE, Thierry; SOUCHAUD, Sylvain; CONTRERAS, Yasna (org.). **Movilidades y cambio urbano**: Bogotá, Santiago y São Paulo. Bogotá: Universidad Externado Colombia, 2015. Cap. 8. p. 303-344.
- PINHEIRO, Tiago Felis. **As práticas espaciais cotidianas na cidade de Goiânia como referência para o ensino de geografia**. 2020. 111 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2020.
- SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo. Espaço e Razão**. 4º. ed. São Paulo: EDUSP, 2004.
- SILVEIRA, Maria Laura. Território usado: dinâmicas de especialização, dinâmicas de diversidade. **Ciência Geográfica**, Bauru, SP, XV, v. 1. XV - (1): janeiro/dezembro, 2011. Disponível em: https://www.agbbauru.org.br/publicacoes/revista/anoXV_1/AGB_dez2011_artigos_versao_internet/AGB_dez2011_01.pdf. Acesso em: 1 ago. 2025.
- VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998.
- VILLAÇA, Flávio. **Reflexões sobre as cidades brasileiras**. São Paulo: Studio Nobel, 2012.
- YOUNG, Michael. O Futuro da educação em uma sociedade de conhecimento: o argumento radical em defesa de um currículo centrado em disciplinas. **Revista Brasileira de Educação**, São Paulo, v. 16, n. 48, p. 609-623, set/dez. 2011