

## TEMPOS DESIGUAIS NA MOBILIDADE: HOMENS E MULHERES LENTOS NA METRÓPOLE DE SÃO PAULO

**Ricardo Barbosa da Silva**  
Universidade Federal de São Paulo – UNIFESP  
Instituto das Cidades, São Paulo, SP, Brasil  
[rbsilva@unifesp.br](mailto:rbsilva@unifesp.br)

### RESUMO

Um dos problemas marcantes da metrópole de São Paulo, típica de um país periférico como o Brasil, é a desigualdade nos tempos de deslocamentos na mobilidade cotidiana. Assim, o objetivo deste artigo é compreender os tempos desiguais na mobilidade cotidiana a partir da perspectiva dos homens e mulheres lentos da metrópole de São Paulo. A metodologia é baseada em uma análise empírica da proposição teórico-filosófica dos homens lentos de Milton Santos, a partir de uma abordagem quantitativa e qualitativa. Para a primeira, foram utilizados os microdados da pesquisa Origem e Destino do Metrô de São Paulo, dos anos de 1997, 2007 e 2017. Já a abordagem qualitativa baseou-se nos relatos de participantes da pesquisa em oficinas de mapeamento colaborativo digital, sobre as vivências e experiências de moradores das periferias na mobilidade cotidiana. Os homens e mulheres lentos são pessoas comuns, moradores das periferias pobres da metrópole de São Paulo, que refletem sobre sua condição ao atravessarem a cidade para trabalhar em precários transportes coletivos.

**Palavras-chave:** Mobilidades. Tempos Desiguais. Homens Lentos. Periferias.

### UNEQUAL TIMES IN MOBILITY: SLOW MEN AND WOMEN IN THE METROPOLIS OF SÃO PAULO

### ABSTRACT

One of the striking problems of the metropolis of São Paulo, typical of a peripheral country like Brazil, is the inequality in the commuting times in everyday mobility. Thus, the objective of this paper is to understand the unequal times in everyday mobility from the perspective of slow men and women in the metropolis of São Paulo. The methodology is based on an empirical analysis of the theoretical-philosophical proposition of Milton Santos' slow men, from a quantitative and qualitative approach. For the first, we used microdata from the Origin and Destination survey of the São Paulo Metro from the years 1997, 2007 and 2017. The qualitative approach was based on the reports of research participants in collaborative digital mapping workshops, about the experiences and experience of residents of the periphery in the daily mobility. Slow men and women are ordinary people, residents of the poor peripheries of the metropolis of São Paulo, who reflect on their condition when crossing the city to work in precarious public transport.

**Keywords:** Mobility. Unequal Times. Slow Men. Peripheries.

### INTRODUÇÃO

A mobilidade cotidiana é um dos principais problemas urbanos nas grandes cidades do mundo, que se tornam ainda mais agudos nas grandes cidades do capitalismo periférico. Como é o caso da metrópole de São Paulo, típica de um país subdesenvolvido como o Brasil, e cujo um dos problemas mais marcantes é a desigualdade nos tempos de deslocamentos na mobilidade cotidiana.

Este é um tema bastante pesquisado e com variadas abordagens nas grandes cidades dos países centrais do capitalismo, enfatizando o transporte e exclusão social (CHURCH; FROST; SULLIVAN, 2000; LUCAS, 2006 e 2012; STANLEY et al., 2011), a exclusão social e acesso com a mobilidade espacial (CASS; SHOVE; URRY, 2005), as mobilidades desiguais e justiça social (SHELLER, 2018). Também na América Latina é um tema que se intensificou nas últimas décadas, relacionando a desigualdade de oportunidades de renda e outras funções urbanas para as populações de periferias pobres (OVIDO HERNANDEZ; DÁVILA, 2016), já que as condições de mobilidade intensificam ou atenuam a desigualdade socioeconômica (BLANCO; APAOLAZA, 2018).

No Brasil, particularmente na metrópole de São Paulo, as desigualdades na mobilidade relacionadas ao tempo de deslocamento são impulsionadas a partir da década de 1970 pelo processo de periferização urbana (CAMARGO et al., 1976; KOWARICK, 1979). Este é um movimento de implosão e explosão (LEFEBVRE, 2004 [1970]), mas com uma maior carga de megatons e energia liberadas no contexto das metrópoles brasileiras, pois, em uma sociedade que se torna urbana sem uma industrialização suficiente para abarcar minimamente a classe trabalhadora, gerou um terciário inchado no circuito inferior da economia urbana (SANTOS, 2004 [1979]).

Esse crescimento metropolitano revela a urbanização corporativa, que lucra duplamente com a periferização urbana dos mais pobres, impulsionada pelas políticas rodoviaristas, especulação imobiliária e vazios urbanos, como também, por suas carências geram aumento do preço da terra nas áreas centrais, consideradas melhores em termos de acessibilidade aos bens e serviços públicos na metrópole de São Paulo (SANTOS, 1990). Nesta, as elites produziram socialmente as localizações para controlar o tempo de deslocamento (VILLAÇA, 1998), articulado ao privilégio da classe média em circular em automóveis (VASCONCELLOS, 1997). A ideologia da liberdade e velocidade irrestrita dos automóveis antevista por Gorz (2010) na década de 1970, realizou-se no caso de São Paulo, acompanhada pela degradação do transporte coletivo aos mais pobres (SANTOS, 1990), resultando em um sistema de mobilidade discriminatório (VASCONCELLOS, 2018). Este processo foi amplificado na década de 1990, com a popularização dos transportes individuais nas cidades brasileiras, pelo advento do carro popular e da motocicleta de baixa cilindrada. Isso aprofundou os constrangimentos do tempo perdido e das péssimas condições dos transportes coletivos, em concomitância com maior vulnerabilidade aos acidentes fatais no trânsito, problemas ambientais e angústia na mobilidade precária da metrópole de São Paulo (SILVA, 2016).

Entretanto, ainda são poucos os estudos que exploram a perspectiva da mobilidade cotidiana em termos de desigualdades nos tempos de deslocamento, como uma estratégia política, econômica e territorial para beneficiar certas classes e grupos sociais em detrimento de outras. Neste sentido, este artigo tem como objetivo de identificar e compreender os tempos desiguais na mobilidade cotidiana, a partir da perspectiva dos homens e mulheres lentos da metrópole de São Paulo. Para tanto, a metodologia se baseará em uma perspectiva crítica da proposição teórico-filosófica dos homens lentos de Santos (1994, 2002), visando contribuir na análise de base empírica desse fenômeno, a partir de uma abordagem quantitativa e qualitativa. Para a abordagem quantitativa, este artigo baseou-se nos microdados da pesquisa Origem e Destino (OD) do Metrô de São Paulo dos anos de 1997, 2007 e 2017, base de uma leitura crítica dos dados estatísticos no que se refere à desigualdade no tempo de deslocamento na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). Já a abordagem qualitativa baseou-se na realização de oficinas de mapeamento colaborativo digital, nas quais os participantes relataram, de maneira remota, suas vivências e experiências de moradores das periferias na mobilidade cotidiana na RMSP.

Este artigo verificou que os homens lentos<sup>1</sup> (SANTOS, 1994; 2002) são pessoas comuns, homens e mulheres que precisam atravessar a cidade para trabalhar, dependentes, em sua maioria, dos transportes coletivos e submetidos cotidianamente a péssimas condições de deslocamento, combinadas com a lentidão periférica na metrópole de São Paulo. Os tempos desiguais na mobilidade cotidiana são resultado das péssimas condições de deslocamentos, condicionadas pelo processo de segregação espacial das periferias urbanas mais pobres, articulada as estratégias de manipulação e manutenção de precarização dos transportes coletivos, através de um planejamento voltado aos interesses do mercado, ao admitir sua condição de lotação<sup>2</sup>, oferta de um serviço caro e de baixa qualidade (VASCONCELLOS, 1999, 2018), insuficiência de empregos e equipamentos urbanos e serviços públicos nos lugares periféricos. Mas é nesta condição existencial de múltiplas privações e na luta pela sobrevivência, que os homens e mulheres lentos acabam por refletir sobre a cidade em que vivem e que percorrem, apontando um horizonte de mudança para o período popular da história (SANTOS, 1994; 2002), ultrapassando a urbanização corporativa (SANTOS, 1990) fundamentada pela globalização enquanto fábula e perversidade (SANTOS, 2003).

## METODOLOGIA

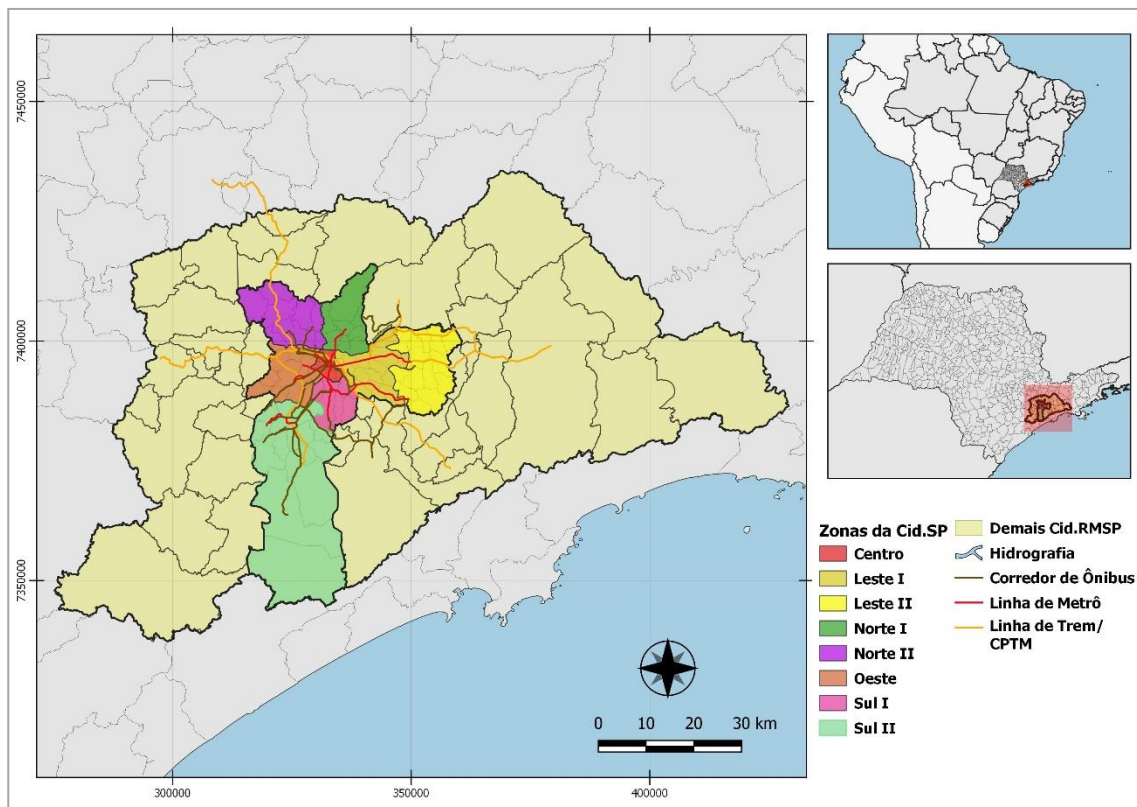
A RMSP, que é o recorte territorial desta análise, abrange 39 municípios, incluindo a cidade de São Paulo, capital do estado (Figura 01), possui uma população de 20 milhões de habitantes e uma densidade

<sup>1</sup> Milton Santos denomina homens lentos, no sentido mais amplo de humanidade, mas neste artigo será enfatizado como homens e mulheres lentos.

<sup>2</sup> A lotação nos transportes coletivos refere-se à quantidade de passageiros em pé por m<sup>2</sup>, sendo considerada ruim acima de 5 pessoas por m<sup>2</sup> (FERRAZ; TORRES, 2001), porém, a gestão pública de mobilidade e transportes na cidade de São Paulo admite o dimensionamento das linhas de ônibus com 6 pessoas por m<sup>2</sup> (SÃO PAULO, 2017).

demográfica de 26 hab./ha. Com 42 milhões de viagens diárias, das quais 15,2 milhões se dão no modo coletivo, 12,9 milhões no modo individual e 13,7 milhões no modo ativo. Dessas viagens, as pessoas gastam em média 34 minutos no tempo de deslocamento de suas viagens, sendo 60 minutos no modo coletivo, 26 minutos no modo individual e 13 minutos no modo ativo (METRÔ, 2017). Em parte, essas viagens são realizadas nos 129,2 km de corredores de ônibus, 101,1 km de rede metroviária e 271 km de rede de trens, que introduzem a dimensão dos problemas de mobilidade cotidianos que as pessoas enfrentam na metrópole de São Paulo.

Figura 1 - Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), e Zonas da Cidade de São Paulo.



Fonte - IBGE, GEOSAMPA. Elaboração: autor, 2022.

A metodologia utilizada neste artigo voltou-se à compreensão do conceito dos tempos desiguais na mobilidade, valendo-se de uma farta bibliografia e categorias analíticas relacionadas ao tema, particularmente, uma análise crítica do conceito de homens lentos introduzido muito brevemente em dois livros publicados por Santos (1994 e 2002), que se baseia em uma proposição teórico-filosófica. Assim, para o exame crítico dessas problemáticas na metrópole de São Paulo, à luz da proposição teórico-filosófica de Milton Santos, visou-se uma tentativa de análise de base empírica deste fenômeno, a partir de uma abordagem quantitativa e qualitativa. Para a abordagem quantitativa, foram utilizados os microdados da pesquisa Origem e Destino (OD) do Metrô de São Paulo dos anos de 1997, 2007 e 2017, a partir das zonas OD, que são de menores unidades em termos de área, a fim de destacar análise dos tempos de deslocamentos em função de renda, grupos sociais e territoriais. Para tanto, essas informações foram agrupadas em dois âmbitos; o primeiro compreendido pelas 8 zonas da cidade de São Paulo, que contém 96 distritos, e o segundo pelas demais cidades da RMSP. Essa divisão foi realizada por meio de dados espaciais em arquivos de extensão *shapefile*, respectivamente, utilizando as bases de dados dos websites GeoSampa, da Prefeitura de São Paulo, e o do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Desse modo, foi possível a construção de tabelas, gráficos no editor de planilhas Microsoft Excel e mapas digitais produzidos no *software* QGIS versão 3.14.

A abordagem qualitativa completou esta metodologia através de oficinas de mapeamento colaborativo digital. Estas oficinas foram realizadas de maneira remota na plataforma *Google Meet* e contaram com a participação de 50 estudantes da UniCEU/UAB, dos polos Perus, Capão Redondo e Água Azul – Cidade

Tiradentes –, respectivamente, entre os dias 18 e 20 de maio, 25 e 28 maio e 8 e 10 de junho de 2021. Do total de participantes, 31 relataram suas vivências e experiências urbanas como moradores das periferias em seus tempos de deslocamentos na mobilidade cotidiana na RMSP. Estes relatos foram gravados e transcritos, desde que os participantes concordassem com o termo de consentimento livre e esclarecido, garantindo o anonimato. Assim, fundamentado com essa base empírica, quantitativa e qualitativa, buscou-se contribuir no aprimoramento da compreensão das particularidades objetivas e subjetivas dos tempos desiguais na mobilidade cotidiana de homens e mulheres lentos moradores das periferias da metrópole de São Paulo.

## **MOBILIDADES DOS TEMPOS DESIGUAIS DOS HOMENS E MULHERES LENTOS**

A condição desigual na mobilidade cotidiana na metrópole de São Paulo é impulsionada na década de 1970, resultado da urbanização corporativa baseado na periferização dos mais pobres (SANTOS, 1990), como parte da disputa das elites, que se segregam através da produção social das localizações e controle tempos desiguais para garantir os melhores acessos a oportunidades e serviços públicos nas áreas centrais, em detrimento dos mais pobres periféricos (VILLAÇA, 1998). Esse processo articulado com o privilégio histórico da classe média de circular em automóveis (VASCONCELLOS, 1997), acompanhado pelo aumento da degradação do transporte coletivo a que são submetidos os mais pobres das periferias (SANTOS, 1990), revela os fundamentos básicos dos tempos desiguais nas periferias urbanas da metrópole de São Paulo.

Porém, as periferias urbanas, enquanto forma e conteúdo, não se explicam sozinhas, sendo necessária uma compreensão do espaço geográfico, não como um mero receptáculo, um palco estático e vazio, mas antes, uma totalidade em movimento de objetos e ações, em um processo dialético e inseparável do tempo (SANTOS, 2002), dinamizado pelo território usado, um espaço praticado e valorativo da vida de relações e práticas sociais (RIBEIRO, 2011). Para pensar este movimento do espaço praticado, vale repassar por alguns estudos que desenvolvem essa abertura. Em Massey (2008), o espaço é simultaneidade de trajetórias múltiplas; segundo Certeau (2014), a prática do espaço relaciona-se ao ato de caminhar do homem ordinário, seus percursos, escolhas e caminhos. Já em Ingold (2015), os lugares se atam às linhas de peregrinação da experiência corporificada na cidade.

É neste sentido que para Cresswell (2009) a mobilidade não é apenas os deslocamentos físicos, mas também práticas e significações, expressando relações de poder e desigualdades entre classes e grupos sociais (JIRÓN; LANGE; BERTRAND, 2010), a partir de múltiplas experiências em função da renda, gênero, raça, entre outros fatores (VASCONCELLOS, 2001). A mobilidade como um conjunto de práticas contextualizadas social e territorialmente é, ao mesmo tempo, ontológica, na realização de seus deslocamentos físicos, e, também, teleológica, na satisfação das necessidades e desejos (GUTIÉRREZ, 2012). Esta que se objetiva pelos acessos desiguais (moradias, infraestruturas, serviços urbanos, espaço público, entre outros) e distintas formas de experienciar cotidianamente a cidade (estigmas do lugar de residência, formas de interação social, meios de transporte e tempo de deslocamento gasto) (SEGURA, 2012).

As cidades contemporâneas estão ancoradas nas práticas sociais e significados fundamentadas nas determinações sociais baseadas no aumento do giro do capital para a sua realização ampliada (MARX, 2014), dinamizadas pelo processo de modernização que gerou compreensão espaço-tempo (HARVEY, 1996) e sua decorrente aceleração social (ROSA, 2019). Entretanto, para Bauman (1995) a aceleração social revela o mal-estar e o declínio ético de vidas fragmentadas, metaforicamente, representadas pelos peregrinos e turistas, que, apesar de unidos pela viagem, se distanciam no sentido de que o primeiro se desloca por uma busca existencial e o segundo pelo consumo do lugar.

Próximo dessa perspectiva, teorizando sobre as cidades, Sennet (1998) mostra que o declínio do homem público se relaciona ao corpo submetido às contingências do movimento e da velocidade, que suprimem as relações no espaço público e as experiências no lugar. Já para Santos (2002) a cidade aparece como o lugar onde há mais mobilidade e mais encontros, porém, de maneira seletiva, o território usado é servido aos interesses privados dos atores hegemônicos.

Neste contexto recente de globalitarismo (SANTOS, 2003), dominado pelas finanças e informações, o espaço geográfico como meio científico-informacional (SANTOS, 2002), sinônimo de território usado, é um território vivo e complexo na atuação de seus mais diversos agentes sociais, e atravessado por horizontalidades (pontos contíguos) e verticalidades (pontos distantes). Para o autor, os eventos portadores do acontecer histórico aparecem como múltiplos filtros que convergem a dinâmica do fenômeno global no lugar. Essa articulação fundamentada nas redes sociotécnicas, como híbrido de sua realidade material e



dado social, resulta na desigualdade entre os espaços luminosos (com alta densidade de técnico-informacional e de capitais) e os espaços opacos (onde tais características estão ausentes) (SANTOS, 2002).

As cidades são dominadas pelos ditames dos fluxos, produzidos pela lógica da urgência e da pressa desmedida, traduzindo o território usado como ângulo revelador de múltiplas desigualdades geradas pelo permanente embate do par dialético da abundância e escassez (SANTOS, 2001). Mas não há somente fluidez nas cidades, para a maior parte das pessoas, as cidades são viscosas, por onde seus corpos circulam mais lentamente, constituindo um emaranhado de trajetórias e temporalizações práticas de cadências singulares (XAVIER, 2016).

A cronofágica metrópole de São Paulo, onde os homens e as mulheres vivem sob a obsessão do tempo (SANTOS, 2002b), que expressa a noção do tempo rápido ao qual se antepõe ao tempo lento, é vivenciada diferencialmente em função do lugar. Isso porque o tempo não é aqui entendido como sucessão, tempo abstrato, mas como simultaneidade, como tempo concreto da vida, que reúne a todos nas múltiplas possibilidades de uso do espaço e do tempo (SANTOS, 1994).

Assim, a dimensão temporal das simultaneidades é comandada pelo espaço geográfico como chave de leitura das cidades dos tempos rápidos e lentos. Para Santos (1994) a velocidade é glorificada como a força dos ricos, já os pobres, quase imóveis na grande cidade, seriam o elo fraco. Porém, na grande cidade atual, tudo se dá ao contrário, pois a força é dos lentos, que não detêm a velocidade. Ou seja, quem tem mobilidade acaba por ver um pouco da cidade e do mundo, já os homens lentos, sob a lógica da sobrevivência pela escassez, são obrigados a refletir na busca do futuro para satisfazer suas carências de consumo material e imaterial, como também suas carências de consumo político, participação e cidadania (SANTOS, 2002).

É assim que a proposta teórico-filosófica dos homens lentos enfrenta as manifestações mais fortes da ideologia dominante, como as relacionadas à velocidade e à eficácia, permitindo valorizar e aprender com as experiências dos muitos outros (RIBEIRO, 2012). Os homens lentos apontam para um confronto entre a racionalidade dominante (econômica) com o movimento da vida (condições e ações de existência cotidiana) (SILVA, 2009). Também é assim que as astúcias dos homens lentos ilustram a resistência ao capital e a reexistência cultural (VIDAL, 2018). Isso porque os homens lentos remetem a inteligência do mundo nos lugares, carregam os desejos de transformação e, com isso, a possibilidade da reinvenção do mundo (HISSA, 2012).

Os homens e mulheres lentos são pessoas comuns, pobres e moradoras das periferias urbanas de uma metrópole como São Paulo, que precisam atravessar a cidade para trabalhar, gastando muito tempo e dinheiro em deslocamentos nos precários transportes coletivos. Os tempos na cidade são produzidos socialmente, sendo que, para os mais pobres, resta o tempo perdido, o cansaço e a falta de dinheiro que dificultam a participação no jogo político de disputa pela cidade.

É assim que, submetidos à tecnoesfera (realidade material) e à psicoesfera (as ações políticas), diante das redes sociotécnicas e informacionais, são passivos como todas as demais pessoas. Mas é na esfera comunicacional que eles, diferentemente das classes ditas superiores, são fortemente ativos (SANTOS, 2002). São justamente os homens e mulheres lentos, na luta por sobrevivência, que têm sua cidadania mutilada pela classe média, que historicamente visa manter seus privilégios (SANTOS, 1996/97). Em consequência, os homens e mulheres lentos conhecem a cidade por ter de percorrê-la, nos seus dramas e conflitos, e desenham todo dia um mundo novo pela solidariedade, comunicação e inventividade da cultura popular e arte no espaço periférico. Segundo Santos (1994; 2002), são estes os portadores da mudança para o período popular da história, ultrapassando o período da urbanização corporativa, vinculada à globalização perversa (SANTOS, 2003).

## **HOMENS E MULHERES LENTOS: UMA APROXIMAÇÃO EMPÍRICA**

A mobilidade cotidiana na metrópole de São Paulo é historicamente produzida para a manutenção das desigualdades nos tempos de deslocamentos entre classes e grupos sociais distintos. Essa determinação social afeta prioritariamente os homens e mulheres lentos, que precisam se deslocar pela cidade para trabalhar, gastando muito tempo e dinheiro, atravessando a cidade em péssimas condições nos transportes coletivos.

Na metrópole de São Paulo, morar distante do centro é estar longe das oportunidades, tornando os mais pobres mais dependentes do precário transporte coletivo, que representa cada vez mais gastos familiares

e elevado tempo nos deslocamentos (SANTOS, 1990). Essa precarização dos transportes coletivos, que se agravou a partir da década de 1970, segundo Santos (1990), ocorreu porque os recursos são seletivamente destinados a garantir o privilégio das classes média e alta de circular com automóveis. Na década de 1990, com a popularização dos transportes individuais, é aprofundada a degradação dos transportes coletivos (SILVA, 2016).

Esse processo pode ser verificado com a evolução da divisão modal nas últimas três décadas na RMSP. Neste período, os deslocamentos nos modos de transportes motorizados cresceram na mesma medida em que diminuíram os modos de transportes ativos. No que se refere aos transportes motorizados, o modo coletivo representou o maior percentual, crescendo de 1997 para 2007, e diminuindo em 2017. No modo individual, os deslocamentos em 1997 estavam em patamares muito próximos do modo coletivo, mas diminuíram em 2007, aumentando, por fim, em 2017. Nos transportes ativos, o modo a pé diminuiu nas últimas décadas analisadas, enquanto o modo bicicleta sofreu um crescimento. Assim, verifica-se um processo crescente de motorização da metrópole de São Paulo, com tendência de crescimento do processo de popularização dos transportes individuais, que se iniciou na década de 1990 detectado por (SILVA, 2016), e cuja tendência de aumento ainda está presente nas cidades brasileiras (PEREIRA, 2021) (Tabela 01).

Tabela 1 - Viagens diárias por modo, motivo (%), RMSP, 1997, 2007, 2017.

	1997	2007	2017
<b>Modo de transportes (%)</b>			
<b>Motorizado</b>	65	66	67
Coletivo	51	55	54
Individual	49	45	46
<b>Ativo</b>	35	34	33
A pé	99	98,5	97
Bicicleta	1	1,5	3
<b>Motivo de deslocamento (%)</b>			
Trabalho	49	44	44
Educação	21	35	35
Compras	5	4	5
Saúde	5	4	4
Lazer	8	4	4

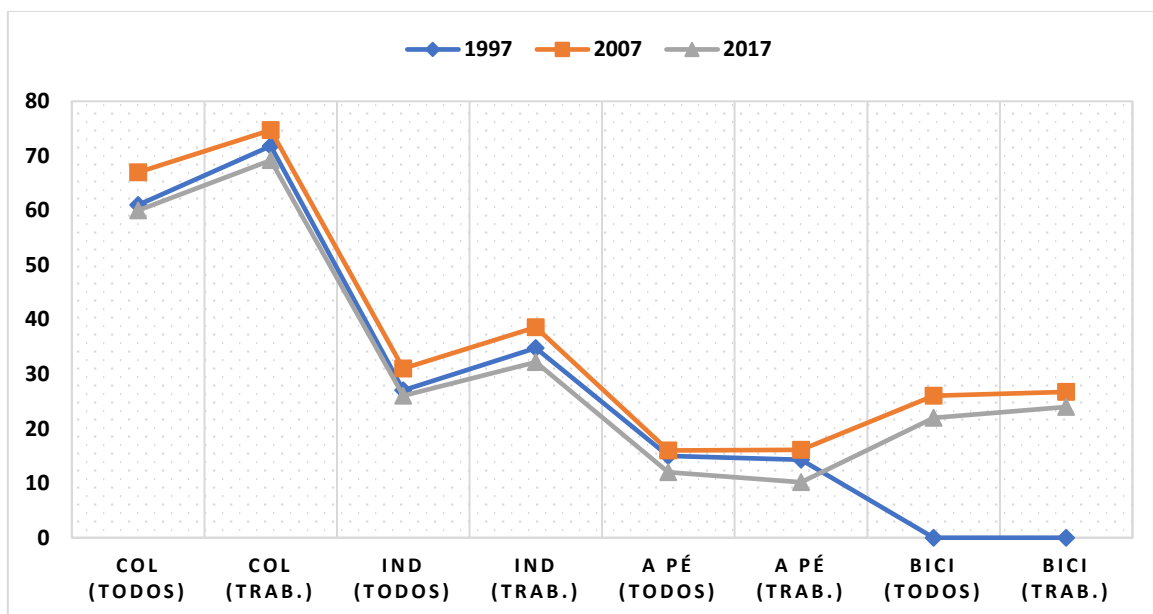
Fonte - Metrô (1997, 2007, 2017). Elaboração: autor, 2022.

Levando em consideração que todo deslocamento é um motivo (MIRALLES-GUASCH, 2011), no caso da metrópole de São Paulo, destaca-se o maior percentual de motivos voltados ao trabalho, particularmente em 1977, quando quase chegou à metade de todos os motivos, já demonstrado anteriormente como o principal motivo (ARANHA, 2005). Outro destaque é a educação, com altos percentuais no período, chegando, entre os anos de 2007 e 2017, a quase um terço do total dos motivos. Os demais motivos, relacionados a compras, saúde e lazer, mantiveram-se em um patamar baixo ao longo de todo o período analisado, com destaque ao lazer, que em 1997 tinha um percentual maior que os de compras e saúde, e na última década foi ultrapassado por compras e está no mesmo percentual que saúde. Assim, o padrão da mobilidade cotidiana na metrópole de São Paulo é fundamentalmente baseado no modo coletivo, com viagens predominantemente para a produção do capital em detrimento da reprodução da vida (VASCONCELLOS, 2001).

Em termos de tempo médio de deslocamento por modos de transportes, considerados os motivos totais e o motivo trabalho, verifica-se que houve uma diminuição geral, sendo que para os motivos totais diminuíram 11% no período e para o motivo de trabalho a diminuição foi de 15%. Ao longo das décadas, o maior tempo

gasto nos deslocamentos foi no modo coletivo por motivo de trabalho, sendo que, em média, no período, foi 14% maior do que o modo coletivo para os motivos totais. Já considerando a média total do tempo de deslocamento no modo coletivo, constatou-se que ela apareceu 113% maior que a média total no modo individual no período. Contudo, neste período, também ocorreu uma diminuição no tempo de deslocamento no modo coletivo, mas apenas de 1,5% para os motivos totais e de 4% para o motivo de trabalho. No modo individual, o tempo de deslocamento para os motivos totais diminuiu 3,7% e quanto ao motivo de trabalho a diminuição foi de 8,5%, no que as pessoas gastaram um pouco mais de 2 vezes menos tempo do que a média no modo coletivo. No modo ativo, houve uma diminuição do tempo no modo a pé e de bicicleta em relação ao último período. No modo a pé, essa queda foi de 20% para os motivos totais e de 28% para o motivo de trabalho. Já no modo bicicleta, considerando os dois últimos anos analisados, diminuiu em 15% para os motivos totais e em 11% no motivo de trabalho (Figura 2).

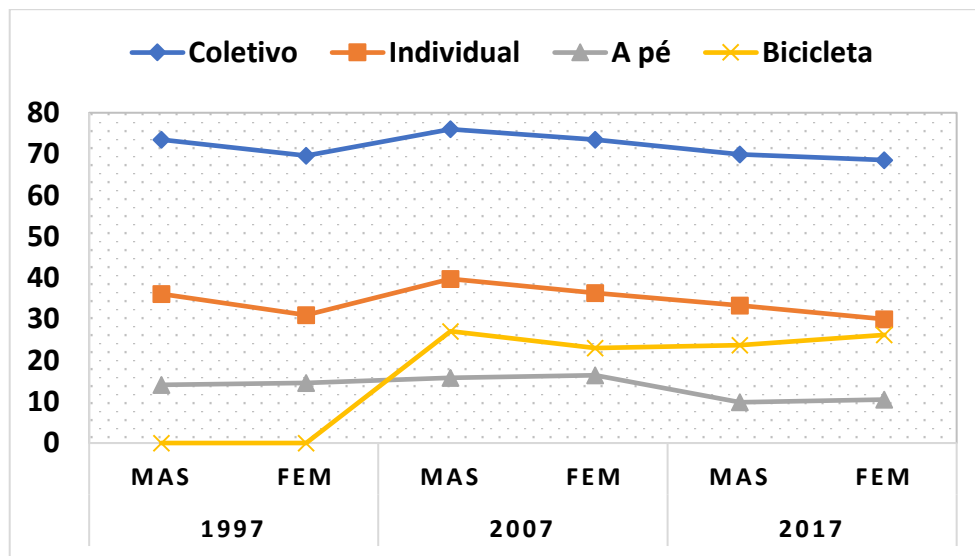
Figura 2 - Tempo médio de deslocamento (min.) por modos de transportes, motivo totais e de trabalho, RMSP, 1997, 2007, 2017.



Fonte - Metrô (1997, 2007, 2017). Elaboração: autor, 2022.

Em relação ao tempo de deslocamento por modos de transportes e gênero, constata-se uma diminuição no período indicado para os homens e mulheres, porém para os homens houve uma diminuição de 17% enquanto para as mulheres diminuiu em 10%. Tanto homens quanto mulheres gastaram mais tempo no deslocamento no modo coletivo, que também teve uma diminuição em menor medida no período. Isso porque, para os homens a diminuição foi de 5% e para as mulheres caiu apenas 1,5%. De um modo geral, os homens apresentaram os maiores gastos nos tempos de deslocamentos, com exceção no modo a pé e bicicleta em 2017, já que os maiores gastos de tempos de deslocamentos foram femininos. Os homens no modo coletivo gastaram 50% a mais de tempo do que no modo individual ao longo do período, já em relação às mulheres, na mesma comparação, constata-se que ocorreu um gasto superior a 54%. Contudo, verifica-se que a diferença do gasto no tempo de deslocamento entre homens e mulheres diminuiu ao longo do período, particularmente, na última década (Figura 3). Essa constatação demonstra que o gasto no tempo de deslocamento das mulheres por motivo de trabalho está muito próximo ao da realidade dos homens, incluindo o gasto no tempo de deslocamento para os cuidados pessoais e familiares, típicos de uma sociedade patriarcal como a brasileira, que amplifica ainda mais a problemática da dupla jornada feminina (SAFFIOTI, 2015).

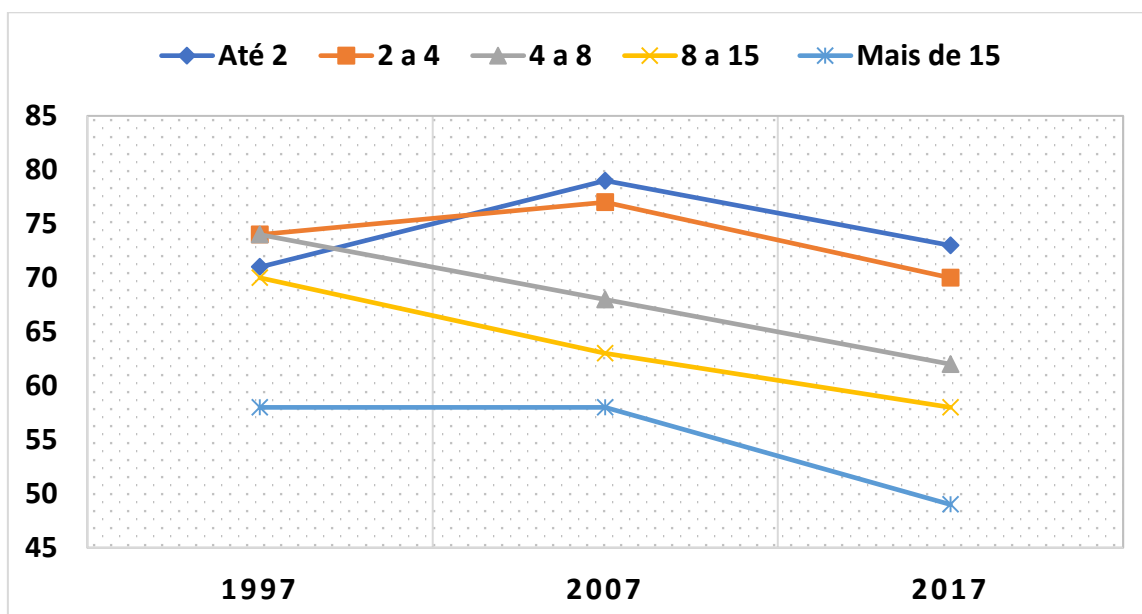
Figura 3 - Tempo médio de deslocamento (min.) nos modos de transportes e motivo de trabalho, por gênero, RMSP, 1997, 2007, 2017.



Fonte - Metrô (1997, 2007, 2017). Elaboração: autor, 2022.

Já no que tange o tempo de deslocamento por renda individual por salários-mínimos, as pessoas com renda de até 2 salários-mínimos gastaram mais tempo, com exceção em 1997, cuja proporção que mais gastou ficou na faixa de 2 a 4 e de 4 a 8 salários-mínimos. As pessoas com renda individual de até 2 salários-mínimos gastaram em média 35% a mais de tempo de deslocamento em relação às pessoas com renda maior que 15 salários-mínimos, faixa esta que diminuiu 15% o tempo gasto no período analisado. Em 2007, o tempo de deslocamento aumentou apenas nas duas faixas de rendas mais baixas. Em 2017, em quase todas as faixas de renda o tempo de deslocamento diminuiu significativamente, com exceção o gasto pelas pessoas com renda de até dois salários-mínimos, que caiu apenas 3%. (Figura 4). Desse modo, as pessoas de mais baixa renda não só gastam mais tempo nos deslocamentos, como também foram as menos beneficiadas com a redução de tempo de deslocamento ocorrida no período.

Figura 4 - Tempo médio de deslocamento (min.) no modo coletivo para o trabalho, por renda individual (sal. min.), RMSP, 1997, 2007, 2017.

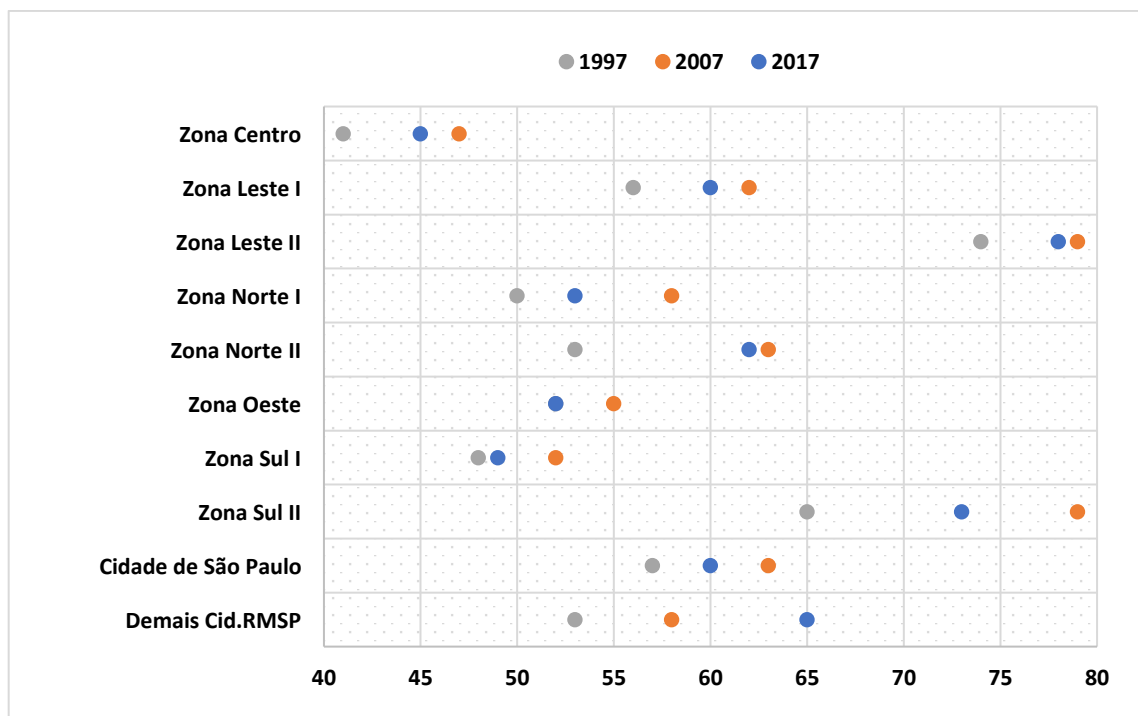


Fonte - Metrô (1997, 2007, 2017). Elaboração: autor, 2022.



Analisando o tempo médio de deslocamento no modo coletivo para o trabalho em função dos dois âmbitos de agrupamentos territoriais da RMSP ao longo dos três períodos selecionados constata-se uma ampliação de 1997 para 2007, com diminuição em 2017, com exceção das demais cidades da RMSP. Na cidade de São Paulo, as zonas periféricas Leste II, Sul II e Norte II concentram os maiores tempos médios no modo coletivo para o trabalho, com exceção de 1997, quando a Zona Leste I teve aparece maior que a Zona Norte II. Em 2007, as pessoas da Zona Leste II e Sul II gastaram em média o mesmo tempo de deslocamento. Porém, em 2017, foi na Zona Leste II que as pessoas gastaram mais tempo de deslocamento em média na RMSP, seguida da Zona Sul II, representando, respectivamente, 30% e 21% a mais do que a média da cidade de São Paulo. Esses dados corroboram as recentes pesquisas que demonstram o maior tempo de deslocamento gasto por pessoas mais pobres das periferias de cidades brasileiras (BITTENCOURT, GIANNOTTI E MARQUES, 2021) (Figura 5).

Figura 5 - Tempo médio de deslocamento (min.) no modo coletivo para o trabalho, por zonas da cidade de São Paulo, RMSP, 1997, 2007, 2017.



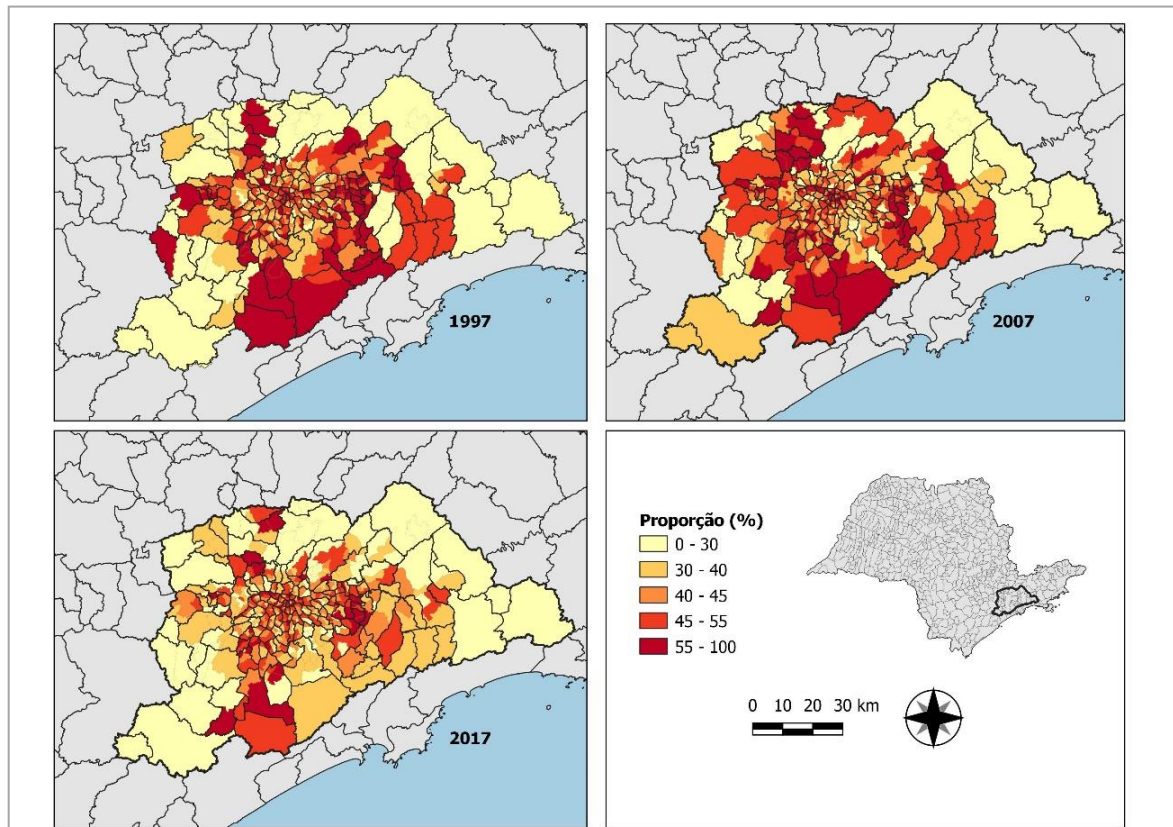
Fonte - Metrô (1997, 2007, 2017). Elaboração: autor, 2022.

É neste sentido que a produção da mobilidade dos tempos desiguais é resultado de uma complexidade de fatores sociais, territoriais e de transportes. Isso porque o tempo de deslocamento no modo coletivo para o trabalho atinge um patamar mais desigual para os homens e mulheres periféricos. O que é resultado do processo de segregação espacial e controle do tempo de deslocamento por parte das elites (VILLAÇA, 1998), para garantir os melhores acessos a determinadas classes ou grupos sociais em detrimentos de outras. Para Santos (1990), a urbanização corporativa lucra com a periferização, fragmentando os espaços através da imobilidade dos mais pobres. Ou mesmo, são dessas periferias urbanas de onde partem os homens e mulheres lentos (SANTOS, 1994, 2002), que são pessoas comuns que atravessam a cidade para trabalhar, geralmente, dependentes dos precários transportes coletivos.

### MOBILIDADE E OS TEMPOS DESIGUAIS NAS PERIFERIAS: HOMENS E MULHERES LENTOS ATRAVESSANDO A METRÓPOLE PARA TRABALHAR

Em relação às viagens por modo coletivo para o trabalho nos três períodos analisados, verificou-se sua concentração nas periferias e em algumas áreas centrais da cidade de São Paulo. Porém, no período, ocorreu também uma diminuição da proporção dessas viagens, principalmente, nas demais cidades na RMSP, com destaque para as porções Sudeste e Leste. E, ainda no último ano analisado, observou-se uma maior concentração nas periferias em partes da Zona Leste II, Sul II e Norte II, enquanto as áreas de centrais não tiveram diminuição de suas viagens na metrópole (Figura 6).

Figura 6 - Proporção de viagens no modo coletivo para o trabalho (%), RMSP, 1997, 2007 e 2017.

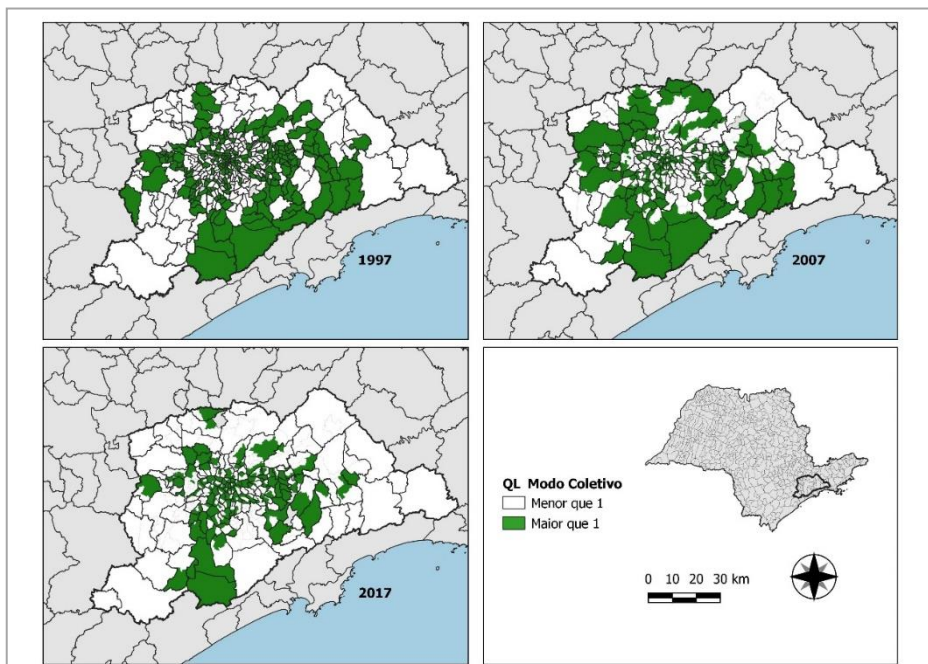


Fonte - Metrô (1997, 2007, 2017). Elaboração: autor, 2022.

Para verificar a razão entre a proporção de viagens produzidas por modo de transporte em uma determinada área e sua proporção na RMSP foi utilizado o índice de quociente locacional (QL) (REQUENA, 2018). Assim, analisando as viagens produzidas na origem de cada zona OD, os valores menores que 1 representam que um certo modo de transporte possui uma proporção menor, já os valores maiores que 1 demonstram uma proporção maior.

Com base nesses entendimentos, foram produzidos os mapas de QL com dados das três décadas trabalhadas, relacionando o modo coletivo por motivo de trabalho. No ano de 1997, verificou-se uma maior proporção nas áreas centrais e periferias da cidade de São Paulo, como também, nas áreas a Sudeste e Leste, e em menor proporção nas Oeste e Noroeste das demais cidades da RMSP. Em 2007, ocorreu uma diminuição da proporção no anel intermediário da cidade de São Paulo, ainda que com a manutenção das proporções nas áreas centrais e periféricas, e com uma evidente expansão para a periferia metropolitana nas regiões Oeste, Noroeste e Norte. Em 2017, as proporções ampliaram-se nas áreas centrais e periféricas da metrópole, enquanto, nas demais cidades da RMSP ocorreu uma intensificação da diminuição da proporção dessas viagens (Figura 7).

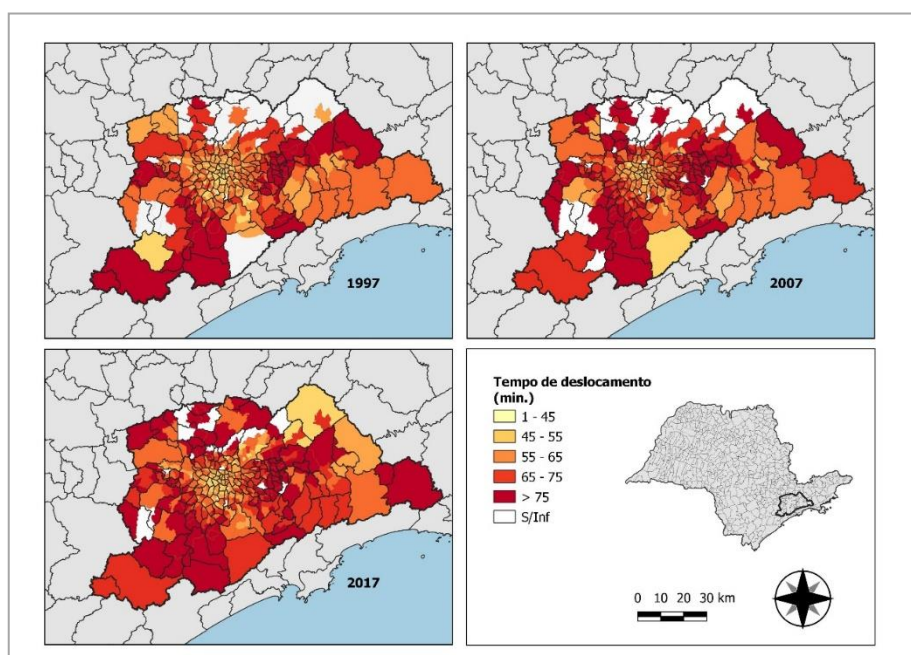
Figura 7 - Coeficiente locacional no modo coletivo para o trabalho (%), RMSP, 1997, 2007 e 2017.



Fonte - Metrô (1997, 2007, 2017). Elaboração: autor, 2022.

Mas é fundamentalmente nas áreas periféricas do centro da metrópole e metropolitana da RMSP, onde as pessoas têm maior dependência dos transportes coletivos, que se revelam os tempos desiguais na mobilidade. Essa condição é corroborada em termos de análise de tempo de deslocamento por modo coletivo para o trabalho nas últimas décadas na RMSP. Verificou-se uma ampliação dos tempos médios de deslocamentos de 1997 para 2007, com diminuição em 2017, que se deu em menor medida nas periferias do centro da metrópole, particularmente, nas demais cidades da RMSP, que seguiram a tendência de aumento. Evidenciou-se a concentração dos maiores tempos médios de deslocamento nas periferias da cidade de São Paulo, com destaque a Zona Leste II, Zona Sul II e Zona Norte II (Figura 8).

Figura 8 - Tempo de deslocamento no modo coletivos para o trabalho (%), RMSP, 1997, 2007 e 2017.



Fonte - Metrô (1997, 2007, 2017). Elaboração: autor, 2022.

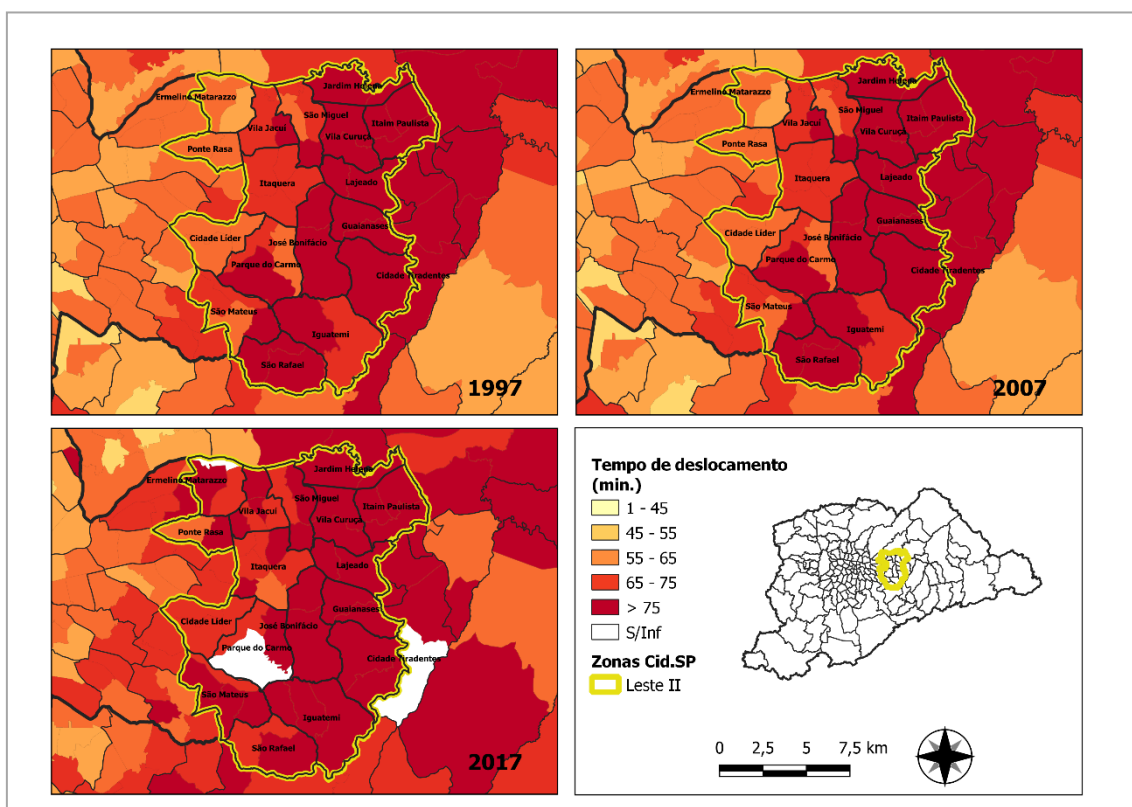


Desse modo, ao longo das últimas décadas vem diminuindo a proporção de viagens no modo coletivo, com exceção dos mais pobres e moradores das periferias, que são ainda mais dependentes dos precários transportes coletivos, lotados e custosos em termos de tempo de deslocamento e gastos familiares (SANTOS, 1990). Não por acaso que, mesmo com a diminuição da proporção de viagens no modo coletivo ao trabalho, vem persistindo os elevados tempo de deslocamento, principalmente, para os homens e mulheres lentos das periferias mais pobres (SANTOS, 1994 e 2002).

### PARTINDO DAS PERIFERIAS URBANAS: HOMENS E MULHERES LENTOS

No que se refere aos maiores tempos de deslocamentos no modo coletivo para o trabalho nas periferias da cidade de São Paulo, destacam-se, ao longo das últimas décadas, a Zona Leste II, Zona Sul II e Zona Norte II. Particularmente na Zona Leste II, em 1997, as pessoas que mais gastaram tempo de deslocamento foram do distrito de Guaianases, com média de 88 minutos, já em 2007 e 2017 foi o distrito de Cidade Tiradentes com, respectivamente em cada ano, 104 e 113 minutos, sendo que no último período, os moradores deste distrito gastaram 46% a mais de tempo de deslocamento do que os de outros distritos periféricos da Zona Leste II. O Participante W, morador de Cidade Tiradentes, Zona Leste II, gênero masculino e negro, explica: “a gente, na maioria das vezes, trabalha longe de casa. Moro aqui na Zona Leste, a gente tem que se locomover e pegar várias conduções para chegar ao destino”. O Participante H, morador de Cidade Tiradentes, gênero masculino e negro, especifica mais o problema: “Então eu estou falando da (Cidade) Tiradentes, trajeto de 2 horas para ir e 2 horas e 20 (minutos) para voltar, com pandemia, sem pandemia, não tem jeito, não consegue reduzir isso”.

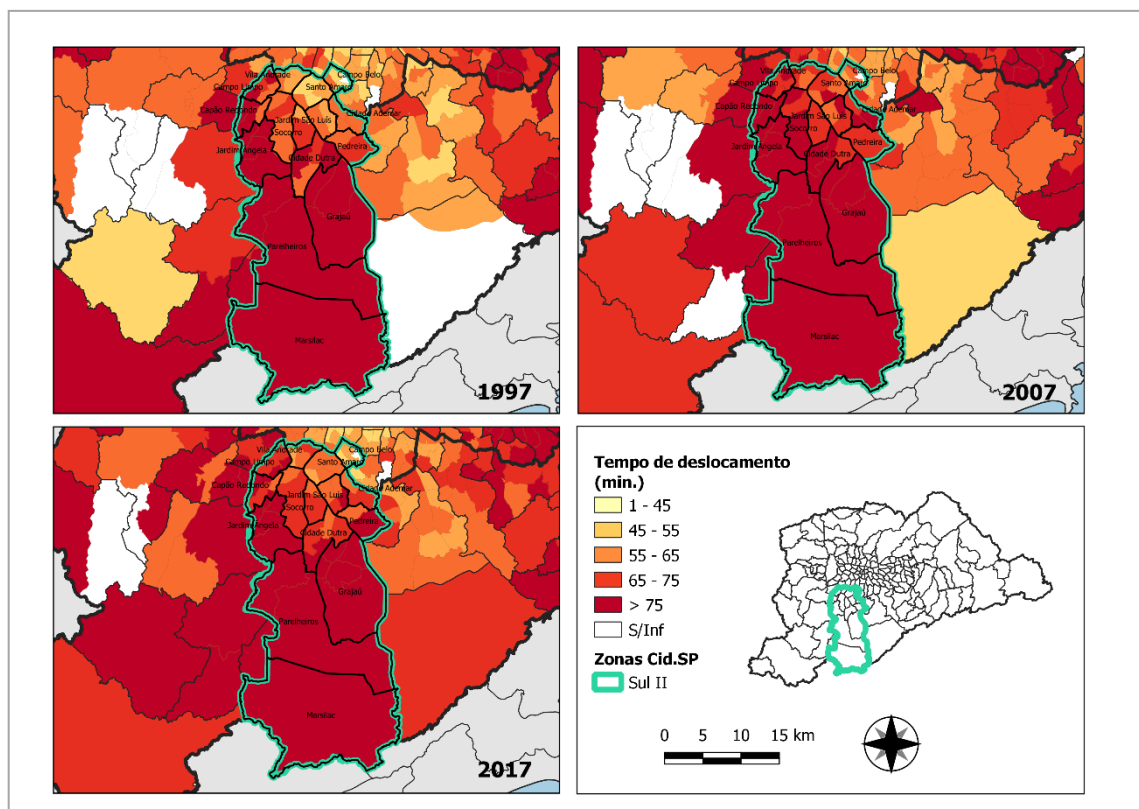
Figura 9 - Tempo de deslocamento por modo coletivo para o trabalho, Zona Leste II, Cidade de São Paulo, 1997, 2007 e 2017



Fonte - Metrô (1997, 2007, 2017). Elaboração: autor, 2022.

Na Zona Sul II, em 1997, foram os distritos de Grajaú e Jardim Ângela que apresentaram o maior o tempo de deslocamento, com 90 minutos, o quarto maior tempo da RMSP, seguidos pelo distrito de Parelheiros com 86 minutos. Em 2007, o distrito de Marsilac representou o maior tempo gasto em toda a RMSP, 150 minutos, seguido pelo distrito de Parelheiros com 117 minutos. O distrito de Marsilac, em 2017, representou novamente o maior tempo de deslocamento da RMSP, 122 minutos, na sequência o distrito de Parelheiros com 110 minutos. A Participante C, do Capão Redondo, Zona Sul II, gênero feminino e negra, retrata da seguinte maneira a diferença nos deslocamentos dos trabalhadores que partem das periferias da Zona Sul: “ele consegue ir para o trabalho sentado dentro de um transporte público. É diferente de um trabalhador que já vai chegar estressado, suado, desculpa a palavra, mas já fedendo”. Na sequência, ela reflete sobre as consequências desses problemas relacionados aos deslocamentos espaço-tempo desde as periferias: “Então, você imagina que a pessoa para chegar ao trabalho leva aí duas, três horas. Então, quando você vai numa empresa e você fala o lugar que você mora, a probabilidade de você ser descartado é muito grande”.

Figura 10 - Tempo de deslocamento por modo coletivo para o trabalho, Zona Sul II, Cidade de São Paulo, 1997, 2007 e 2017



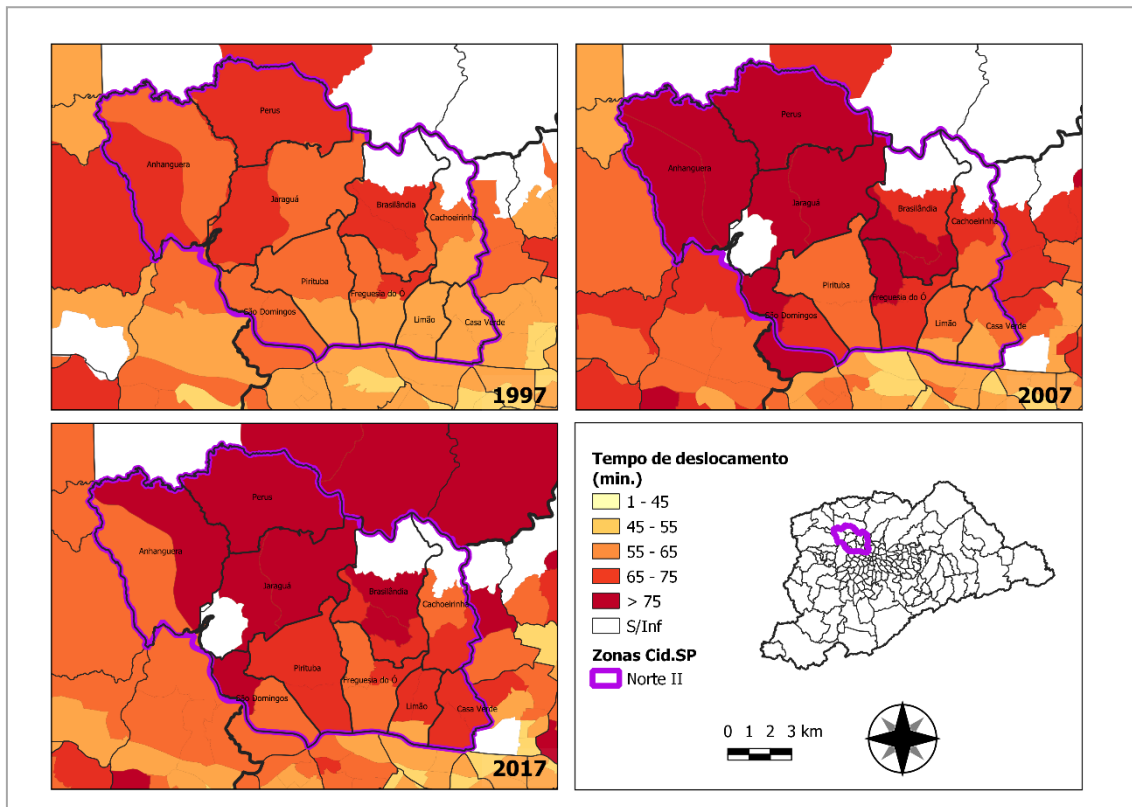
Fonte - Metrô (1997, 2007, 2017). Elaboração: autor, 2022.

Já na Zona Norte II, em 1997, o maior tempo de deslocamento ocorreu nos distritos de Anhanguera e Perus com 68 minutos, seguido por Jaraguá com 65 minutos. Em 2007, o tempo de deslocamento mais elevado foi no distrito de Perus com 80 minutos, em seguida o distrito de Anhanguera com 79 minutos. O distrito de Perus, em 2017, continuou com o maior tempo de deslocamento, ampliando para 85 minutos, seguido pelo distrito de Anhanguera com 77 minutos. O participante A, morador de Perus, Zona Norte II, feminina, negra, relata essa condição: “nós da classe mais baixa sofremos continuamente em relação ao transporte. Sempre lotado nos bairros periféricos, os veículos são na maioria de má qualidade, circulando sempre com grandes



intervalos, o que é muito contrário à nossa necessidade, que moramos em bairros dormitórios e nos deslocamos grandes trajetos até o trabalho”.

Figura 11 - Tempo de deslocamento por modo coletivo para o trabalho, Zona Norte II, Cidade de São Paulo, 1997, 2007 e 2017



Fonte - Metrô (1997, 2007, 2017). Elaboração: autor, 2022.

Constata-se que estes distritos compõem um padrão de uma espécie de arco de lentidão periférica, que diminui relativamente nas áreas mais intermediárias em direção às centralidades da metrópole paulistana. É assim que, sob o ângulo dos homens e mulheres lentos que partem das periferias para trabalhar, são reveladas as determinações da produção social dos tempos desiguais na mobilidade cotidiana na RMSP, dificultando a acessibilidade a oportunidades e condição de vida da população mais pobre das periferias. O Participante A1, Cidade Tiradentes, relata essa condição: “é meu trauma cotidiano, moro em Cidade Tiradentes e trabalho na Zona Leste, e consigo gastar mais de 4 horas no transporte público”. E continua: “é constrangedor a gente ficar nessa labuta aqui, a gente chega em casa não tem mais tempo para poder pensar em um teatro [...] você chega no horário que você tem que dormir para poder voltar para o trabalho”.

Essa condição é parte das estratégias de manipulação e manutenção da mobilidade precária, lotação, falta de acessibilidade, alto custo e estigmas nos transportes coletivos. Porém, é no enfrentamento das manifestações mais fortes da ideologia dominante da velocidade e eficácia (RIBEIRO, 2012) que se cria uma perspectiva para reflexão da própria cidade. Nestes termos, a participante B reflete: “eu tenho percebido é que não existe o pensar a cidade, é como se ela fosse uma colcha de retalhos, faz uma ponte aqui, uma avenida ali, um corredor (de ônibus) ali [...], mas precisamos de mais caminhos e não de avenida mais larga, precisaríamos de mais alternativas”. É assim que a força é dos homens e mulheres lentos, que não detêm a velocidade, mas são obrigados a refletir na busca do futuro para satisfazer suas carências de consumo material e imaterial, para participação e cidadania (SANTOS, 2002).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo contribuiu com uma análise de base empírica para fundamentar de maneira inédita a proposta teórico-filosófica dos homens lentos de Milton Santos, como pessoas comuns, homens e mulheres mais pobres e moradores das periferias urbanas da metrópole de São Paulo, particularmente, das zonas periféricas Leste, Sul e Norte, que gastam horas se deslocando na cidade para o trabalho, dependentes dos precários transportes coletivos, geralmente, lotados e com elevado tempo de deslocamento.

A produção da mobilidade dos tempos desiguais no cotidiano da RMSP é resultado social das determinações do processo de segregação espacial das periferias urbanas mais pobres, articuladas com estratégias de manipulação e manutenção da condição de precarização, lotação e elevado tempo de deslocamento nos transportes coletivos, dificultando a acessibilidade a oportunidades, induzindo os homens e mulheres lentos ao tempo perdido, ao cansaço e à falta de dinheiro, que dificultam a participação no jogo político da disputa pela cidade.

Apesar desses temas fundamentais, ainda são escassas as pesquisas na perspectiva empírica sobre os homens e mulheres lentos de Milton Santos. Portanto, há um campo muito vasto de ampliação de pesquisas com abordagens qualitativas e quantitativas sobre o tema. Um dos campos necessários para o aprofundamento dessa base empírica é incluir uma perspectiva racial, já que os dados da pesquisa OD do metrô não disponibilizou esse recorte. Dessa forma, incluindo essas e outras perspectivas, será possível ampliar a contribuição ao entendimento dos tempos desiguais na mobilidade sob o ângulo da proposta teórico-filosófica dos homens lentos de Milton Santos. Assim, continuar a pesquisar a proposição dos homens e mulheres lentos, na sua arte de sobrevivência, comunicação e solidariedade, nos dramas e conflitos de sua condição existencial, mas que refletem sobre a cidade que percorrem cotidianamente, e tentar encontrar as pistas destes que são os portadores de um novo período popular da história, na transição da urbanização corporativa no contexto da globalização como perversidade, onde quem sabe assim os pobres das periferias possam acessar os bens sociais e a cidadania no território, que “em condições democráticas normais, teria de lhe ser entregue gratuitamente pelo poder público” (SANTOS, 1987).

## AGRADECIMENTOS

Esta pesquisa foi apoiada pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), como parte da Chamada Universal MCTIC/CNPq Nº 28/2018, N. Processo: 434895/2018-0.

## REFERÊNCIAS

- ARANHA, V. Mobilidade pendular na metrópole paulista. *São Paulo em Perspectiva*, v.19, n.4, p.96-109, 2005. <https://doi.org/10.1590/S0102-88392005000400006>.
- BAUMAN, Z. *A vida fragmentada: ensaios sobre a moral pós-moderna*. Lisboa: Relógio d'água, 1995.
- BITTENCOURT, T. A.; GIANNOTTI, M.; MARQUES, E. Cumulative (and self-reinforcing) spatial inequalities: Interactions between accessibility and segregation in four Brazilian metropolises. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, v. 48, n. 7, p. 1989–2005, 2021. <https://doi.org/10.1177/2399808320958426>.
- BLANCO, J.; APAOLAZA, R. Socio-territorial inequality and differential mobility. Three key issues in the Buenos Aires Metropolitan Region. *Journal of Transport Geography*, v. 67, n. August 2017, p. 76–84, 2018. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.07.008>.
- CAMARGO, C. et al. *São Paulo 1975. Crescimento e pobreza*. São Paulo: Edições Loyola, 1982.
- CASS, N.; SHOVE, E.; URRY, J. Social exclusion, mobility and access. *Sociological Review*, v. 53, n. 3, p. 539–555, 2005. <https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2005.00565.x>.
- CERTEAU, M. *A invenção do cotidiano: 1. artes de fazer*. Rio de Janeiro: Vozes, 2014.
- CHURCH, A.; FROST, M.; SULLIVAN, K. Transport and social exclusion in London. *Transport Policy*, v. 7, n. 3, p. 195–205, 2000. [https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(00\)00024-X](https://doi.org/10.1016/S0967-070X(00)00024-X).
- CRESSWELL, T. Seis temas na produção das mobilidades. In: SIMÕES, José, CARMO, Renato (Orgs.). *A produção das mobilidades*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2009. pp.25-40.

- FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano**. São Carlos: Rima, 2001.
- GEOSAMPA. **Mapa Digital da Cidade de São Paulo**. Disponível em: [http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/\\_SBC.aspx](http://geosampa.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/_SBC.aspx). Acesso em: 5 de set. 2021.
- GORZ, A. A Ideologia Social do Carro. In: GORZ, A. **Ecológica**. São Paulo: Annablume, 2010.
- GUTIÉRREZ, A. ¿qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. **Bitacora Urbano Territorial**, v. 21, n. 2, p. 61–74, 2012. Disponível em: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/29076>. Acesso em: 23 de jun. 2021.
- HARVEY, D. **A Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Ed. Loyola, 1996.
- HISSA, C. E. V. A lentidão no lugar da velocidade. **Redobra**, v. 9, p. 75–82, 2012. Disponível em: [http://www.redobra.ufba.br/?page\\_id=2](http://www.redobra.ufba.br/?page_id=2). Acesso em: 21 de out. 2021.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia E Estatística. **Portal de Mapas**. Disponível em: <https://portaldemapas.ibge.gov.br/portal.php#homepage>. Acesso em: 23 de jun. 2021.
- INGOLD, T. **Estar vivo: ensaios sobre movimento, conhecimento e descrição**. Rio de Janeiro: Vozes, 2015.
- JIRÓN, P.; LANGE, C.; BERTRAND, M. Exclusión Y Desigualdad Espacial: Retrato Desde La Movilidad Cotidiana. **Revista INVI**, v. 25, n. 68, p. 1–14, 2010. Disponível em: <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/62319>. Acesso em: 23 de jun. 2021.
- KOWARICK, L. **Espoliação urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 1979.
- LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed.UFMG, 2004[1970].
- LUCAS, K. Providing transport for social inclusion within a framework for environmental justice in the UK. **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, v. 40, n. 10, p. 801–809, 2006. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2005.12.005>
- LUCAS, K. Transport and social exclusion: Where are we now? **Transport Policy**, v. 20, p. 105–113, 2012. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013>.
- MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política. livro II**. O processo de circulação do capital. São Paulo: Boitempo, 2014.
- MASSEY, D. **Pelo espaço: uma nova política da espacialidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.
- METRÔ - COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. **Pesquisa Origem e Destino 1997**. Banco de dados. Disponível em: <https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pesquisa-origem-e-destino/resource/5a2ebb12-a867-483a-a32d-da948679aa41>. Último acesso em: 03 jul. 2021.
- METRÔ - COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. **Pesquisa Origem e Destino 2007**. Banco de dados. Disponível em: <https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pesquisa-origem-e-destino/resource/5cc12363-9080-445a-8b20-817803c772ce>. Último acesso em: 03 jul. 2021.
- METRÔ - COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. **Pesquisa Origem e Destino 2017**. Banco de dados. Disponível em: <https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pesquisa-origem-e-destino/resource/4362eaa3-c0aa-410a-a32b-37355c091075>. Último acesso em: 03 jul. 2021.
- MIRALLES-GUASCH, C. Dinámicas metropolitanas y tiempos de la movilidad. La región metropolitana de Barcelona, como ejemplo. **Anales de Geografía**, v. 31, n. 1, p. 125–145, 2011. [https://doi.org/10.5209/rev\\_AGUC.2011.v31.n1.6](https://doi.org/10.5209/rev_AGUC.2011.v31.n1.6)
- OVIEDO HERNANDEZ, D.; DÁVILA, J. D. Transport, urban development and the peripheral poor in Colombia — Placing splintering urbanism in the context of transport networks. **Journal of Transport Geography**, v. 51, n. January, p. 180–192, 2016. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2016.01.003>.
- PEREIRA, R. H. M. et al. **Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil I: o uso do transporte coletivo e individual**. Texto para Discussão 2673. Ipea - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2021. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/10713>. Acesso em: 30 de set. 2021.
- REQUENA, C. A mobilidade paulistana: viária e desigual. In: MARQUES, E. **A metrópole de São**

- Paulo no século XXI: espaços, heterogeneidades e desigualdades.** São Paulo: Ed. Unesp, 2015, p.223-251.
- RIBEIRO, A. C. T. Território da sociedade: por uma cartografia da ação. In: SILVA, C.A.S.(Org.). **Território e ação social: sentidos da apropriação urbana.** Rio de Janeiro: Faperj/Lamparina, 2011.
- RIBEIRO, A. C. T. Homens Lentos, Opacidades e Rugosidades. **Redobra**, v. 9, p. 58–71, 2012. Disponível em: [http://www.redobra.ufba.br/?page\\_id=2](http://www.redobra.ufba.br/?page_id=2). Acesso em: 21 de out. 2021.
- ROSA, H. **Aceleração: a transformação das estruturas temporais na modernidade.** São Paulo: Ed. Unesp, 2019.
- SAFFIOTI, H. **Gênero patriarcado violência.** São Paulo: Expressão Popular/ Fundação Perseu Abramo, 2015.
- SANTOS, M. **Metrópole Corporativa Fragmentada: o caso de São Paulo.** São Paulo: Secretaria de Estado da Cultura/Nobel, 1990.
- SANTOS, M. **O Espaço Dividido: Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos.** São Paulo: Edusp, 2004 [1979].
- SANTOS, M. **O Espaço do Cidadão.** São Paulo: Nobel, 1987.
- SANTOS, M. **Técnica, Espaço, Tempo. Globalização e Meio Técnico-Científico Informacional.** São Paulo: Ed. Hucitec, 1994.
- SANTOS, M. **A Natureza do Espaço – Técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: Edusp. 2002 [1996].
- SANTOS, M. As cidadanias mutiladas. In: LENER, J. **O preconceito.** São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 1996/1997, p.133-144.
- SANTOS, M. O Tempo nas Cidades. **Revista Ciência e Cultura.** São Paulo. v. 54, n. 2, p. 21-22, 2002b. Disponível em: [http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0009-67252002000200020](http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252002000200020). Acesso em: 23 de jun. 2021.
- SANTOS, M. **Por uma Outra Globalização: do pensamento único à consciência universal.** Rio de Janeiro, São Paulo: Ed. Record, 2003.
- SÃO PAULO. **Anexo II - Descrição dos Serviços.** Prefeitura de São Paulo - Mobilidade e Transportes, 2017. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/transportes/SPTTrans/Contratos/contrato-036-17/Anexo%20II.pdf>. Acesso em: 30 jul.2021.
- SEGURA, R. Elementos para un crítica de la noción de segregación residencial socio - económica: desigualdades, desplazamientos e interacciones en la periferia de La Plata. **Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos**, v. 2, n. 2, p. 106–132, 2012. Disponível em: <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/1118>. Acesso em: 26 de nov. 2020.
- SENNETT, R. **O Declínio do Homem Público: as tiranias da intimidade.** São Paulo; Companhia das Letras, 1988.
- SHELLER, M. Theorising mobility justice. **Tempo Social**, v. 30, n. 2, p. 17–34, 2018. <https://doi.org/10.11606/0103-2070.ts.2018.142763>.
- SILVA, C. Espaço e tempo em Milton Santos: Alguns elementos para a reflexão da História Social do Território. **Intellèctus**, v. 8, n. 2, p. 5, 2009. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/intellectus/article/view/27661>. Acesso em: 22 de jul. 2020.
- SILVA, R.B. **Mobilidade Precária na Metrópole de São Paulo.** São Paulo: Annablume/Fapesp, 2016.
- STANLEY, J. K. et al. Mobility, social exclusion and well-being: Exploring the links. **Transportation Research Part A: Policy and Practice**, v. 45, n. 8, p. 789–801, 2011. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2011.06.007>.
- VASCONCELLOS, E. A. The making of the middle-class city: Transportation policy in São Paulo. **Environment and Planning A**, v. 29, n. 2, p. 293–310, 1997. <https://doi.org/10.1068/a290293>.

VASCONCELLOS, E. A. **Circular é preciso, viver não é preciso**. São Paulo: Ed. Fapesp, 1999.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.

VASCONCELLOS, E. A. A. Urban transport policies in Brazil: The creation of a discriminatory mobility system. **Journal of Transport Geography**, v. 67, p. 85–91, 2018. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.08.014>.

VIDAL, L. O tempo encantado ou as astúcias dos homens lentos. **Revista de Antropologia**, v. 61, n. 2, p. 40–54, 2018. <https://doi.org/10.11606/2179-0892.ra.2018.148934>.

VILLAÇA, F. **O Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998.

XAVIER, M. A. D. M. Lugar, corporeidade e política: reflexões a partir do net-ativismo em redes sociais online. **GEOUSP: Espaço e Tempo (Online)**, v. 20, n. 3, p. 551, 2016. <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geousp.2016.120261>.

---

Recebido em: 25/08/2022

Aceito para publicação em: 16/12/2022