

TEMPO DE TRAJETO E DESEMPENHO NO TRABALHO: UMA ANÁLISE NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

Gabriel Hiro Paiva Rio Narazaki¹

Luiz Henrique Marques Da Silva¹

Samaris Ramiro Pereira²

RESUMO: Este artigo analisa, a partir de revisão bibliográfica, os impactos do tempo de deslocamento diário sobre o desempenho de trabalhadores na Região Metropolitana de São Paulo. O estudo mapeia evidências sobre desigualdades socioespaciais e pendularidade, discute efeitos do trajeto prolongado na saúde física e mental e examina implicações na produtividade, como queda de concentração, aumento de atrasos e absenteísmo. A análise também compara os efeitos conforme o modal de transporte, destacando desafios específicos do transporte coletivo e do transporte individual em contextos de congestionamento. Com base na literatura recente e em relatórios institucionais, o trabalho discute estratégias de mitigação, incluindo investimentos em transporte coletivo, flexibilização de jornadas, teletrabalho parcial e medidas de gestão da mobilidade nas organizações. Os resultados sintetizados apontam que o tempo de trajeto é um determinante relevante do bem-estar e do desempenho organizacional, articulando-se a fatores estruturais urbanos. Conclui-se que políticas públicas integradas e práticas corporativas alinhadas aos ODS 8 e 11 são essenciais para reduzir efeitos adversos e promover qualidade de vida e produtividade em grandes metrópoles.

Palavras-chave: mobilidade urbana; tempo de deslocamento; produtividade; região metropolitana de São Paulo; desigualdade socioespacial.

1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana constitui um dos principais desafios enfrentados pelas grandes metrópoles contemporâneas, sendo a Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) um exemplo emblemático dessa problemática. A expansão urbana desordenada, aliada à concentração de oportunidades de emprego em áreas centrais, resulta em longos tempos de deslocamento para grande parte da população trabalhadora. Esse cenário impacta diretamente na qualidade de vida dos indivíduos e na produtividade das organizações.

¹ Graduando do curso de Gestão Empresarial – EaD. Fatec São Paulo

² Professora Orientadora do Curso de Gestão Empresarial – EaD. Fatec São Paulo

De acordo com o Relatório de Sustentabilidade da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP, 2023), a cidade de São Paulo possui uma população de 11,45 milhões de habitantes, enquanto a Região Metropolitana abriga 21,5 milhões de pessoas. A malha viária urbana, composta por 20.180 km de vias, atende a uma frota de 9,46 milhões de veículos registrados. Além disso, são realizadas diariamente 28,28 milhões de viagens motorizadas e 13,727 milhões de viagens não motorizadas na região. Esses dados evidenciam a magnitude dos deslocamentos cotidianos e os desafios associados à mobilidade urbana na RMSP.

A literatura científica destaca que jornadas prolongadas de deslocamento estão associadas a níveis elevados de estresse, cansaço crônico e problemas de saúde mental, os quais impactam diretamente o desempenho dos trabalhadores. Esses efeitos adversos comprometem a eficiência no ambiente corporativo e reduzem o tempo disponível para atividades de lazer e descanso, afetando a disposição e a capacidade de concentração dos profissionais.

Do ponto de vista socioeconômico, a aceitação de oportunidades de emprego que exigem deslocamentos longos está fortemente relacionada à concentração de empregos nos centros urbanos e à disparidade no acesso a moradias próximas aos pólos econômicos. Esse fenômeno reflete uma profunda desigualdade regional, onde trabalhadores das periferias se veem obrigados a suportar trajetos extensos em troca de melhores condições salariais e de emprego.

Diante desse cenário, esta pesquisa busca responder à seguinte questão: quais são os impactos do tempo de trajeto até o trabalho na produtividade dos colaboradores que atuam na Região Metropolitana de São Paulo? Ao analisar essa realidade discutida em diversos estudos e relatórios, pretende-se ampliar a compreensão sobre os desafios enfrentados por quem se desloca longas distâncias para exercer sua função profissional. Mais do que identificar problemas, o estudo visa propor alternativas viáveis para melhorar tanto a mobilidade urbana quanto as condições de trabalho e bem-estar. Essa proposta está alinhada aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), dentre eles: nº 8 - Trabalho decente e crescimento econômico e a nº 11 – Cidades e comunidades sustentáveis, que defendem a promoção de condições dignas de trabalho e o desenvolvimento de cidades mais justas, acessíveis e integradas.

Assim, este artigo tem como objetivo analisar, com base na literatura recente, os impactos do tempo de trajeto sobre a produtividade e o bem-estar dos trabalhadores na Região Metropolitana de São Paulo, discutindo implicações para a gestão organizacional e para o planejamento urbano.

Além desta introdução, o trabalho apresenta um referencial teórico, a metodologia adotada, os resultados obtidos e as considerações finais.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

A mobilidade urbana é um tema central nas discussões sobre qualidade de vida e produtividade nas grandes metrópoles brasileiras. A Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), em particular, enfrenta desafios significativos relacionados ao deslocamento diário de seus trabalhadores, impactando diretamente seu desempenho profissional e bem-estar.

2.1 Mobilidade urbana e desigualdades socioespaciais

A expansão desordenada das cidades e a concentração de empregos em áreas centrais geram longos deslocamentos para os trabalhadores, especialmente os que vivem na periferia. De acordo com o IPEA (2020), a mobilidade urbana nas regiões metropolitanas brasileiras evidencia desigualdades profundas, especialmente no acesso a um transporte público de qualidade. Os moradores das periferias enfrentam trajetos mais longos e demorados, junto com menos opções de transporte, infraestrutura precária, superlotação e intervalos irregulares.

Esse cenário não apenas compromete o direito à cidade, mas amplia a exclusão social e limita o acesso a oportunidades de trabalho, educação e saúde. Em uma análise feita pelo SEADE (2025) em abril, mostra que em 12 meses a geração de trabalho na RMSP chegou a 240 mil postos, sendo 142 mil apenas na capital. Isso força uma grande parcela da população de outros municípios a buscarem empregos em São Paulo, causando o deslocamento pendular. Tudo isso revela como a desigualdade no transporte é um reflexo direto da desigualdade urbana, tornando o desafio da governança ainda mais complexo, justamente nas regiões onde o crescimento populacional é mais acelerado - que segundo o estudo são nas periferias metropolitanas. Essas desigualdades estruturais repercutem diretamente nos

deslocamentos cotidianos, dando origem ao fenômeno da pendularidade, discutido a seguir.

2.2 Pendularidade e tempo de deslocamento

A pendularidade urbana diz respeito aos deslocamentos diários de trabalhadores entre diferentes municípios — geralmente da periferia para centros urbanos com maior oferta de emprego (Cavalcante; Barbosa, 2024). É um fenômeno típico de regiões metropolitanas como a RMSP, onde a desigualdade territorial empurra populações de baixa renda para áreas mais afastadas e menos servidas por infraestrutura de transporte.

Segundo o Summit Mobilidade Estadão (2023), geralmente a infraestrutura de transporte público que atende essas áreas é precária e ineficiente, existindo pouca oferta e gerando pouco lucro. Por conta do longo trajeto e da baixa rotatividade de passageiros, os ônibus permanecem lotados de certo ponto até o final, gerando menos lucro e mais demanda que não é atendida, além do resto do dia ficarem vazios, até o horário de pico.

Com a mudança de comportamento da população e o aumento pela busca da seguridade, conforto e autonomia (Localiza Frotas, 2025), a porcentagem de uso do modal individual na RMSP supera a dos transportes coletivos (Poder360, 2025). Segundo o artigo publicado pela Localiza (2025), o grande problema com essa nova tendência são os congestionamentos nos horários de pico. O uso do carro é um grande problema para o trânsito de São Paulo, uma vez que ocupa muito espaço comparado com outros veículos. O carro com todos os assentos ocupados ocupa 25 vezes mais espaço que um pedestre, e quando comportado por apenas uma pessoa esse número chega a 75 vezes mais, ou 15 vezes mais que um passageiro de ônibus ou ciclista (CWBUS, 2024).

Esses fatores estruturais e comportamentais ajudam a explicar o cenário crítico da mobilidade cotidiana na RMSP. A pesquisa da CWBUS (2024) constata que a cidade de São Paulo é a cidade mais congestionada do país, com tempo de deslocamento médio diário para a atividade principal de 1 hora e 59 minutos com modal coletivo e 1 hora e 37 minutos de carro (Rede Nossa São Paulo, 2024). Além de trazer malefícios para o bem-estar do trabalhador, o tempo produtivo é perdido.

2.3 Impactos do tempo de deslocamento na saúde e produtividade

O tempo excessivo de deslocamento diário está associado a diversos problemas de saúde física e mental. Longas jornadas no trânsito podem levar ao aumento do estresse, fadiga e redução da qualidade de vida dos trabalhadores. O estresse, como reação do corpo frente a ameaças, é o causador de muitas doenças psicológicas, como a depressão, ansiedade, pânico e outras doenças (Vieira, 2024). Além disso, a imobilidade por longos períodos no transporte, especialmente em condições de superlotação, pode provocar dores ortopédicas, problemas na coluna, sedentarismo e distúrbios circulatórios (Da Redação, 2023).

O desgaste acumulado dessas jornadas compromete o equilíbrio entre vida pessoal e profissional, reduzindo o tempo disponível para descanso, convívio social e lazer. Assim, o deslocamento excessivo não se limita a um desafio de infraestrutura urbana, mas se configura como um problema de saúde pública e de gestão de pessoas nas organizações. Esses fatores impactam diretamente na produtividade, uma vez que colaboradores cansados e estressados tendem a apresentar menor rendimento e maior propensão a faltas e atrasos.

Carneiro e Bastos (2020) indicam que altos níveis de bem-estar no trabalho estão correlacionados com maior engajamento, criatividade e produtividade. Trabalhadores que se sentem bem no ambiente de trabalho tendem a apresentar melhor desempenho, menor rotatividade e maior comprometimento com os objetivos organizacionais. Mas, mesmo que a organização tenha um ambiente cultural adequado, mas o deslocamento do colaborador seja insustentável, os esforços organizacionais para o bem-estar no trabalho se tornam ineficientes.

2.4 Estratégias para mitigar os efeitos negativos da mobilidade

Diversas estratégias podem ser adotadas para minimizar os impactos negativos da mobilidade urbana na produtividade dos trabalhadores. A melhora no transporte público, na segurança, tempo de espera e no valor. Seria mais atrativo financeiramente para aqueles que usam carro, diminuindo a quantidade de veículos na pista e, conseqüentemente, o tráfego. Na mesma linha de raciocínio, a melhora na acessibilidade do transporte público para diferentes modais seria adequada para evitar a superlotação nos transportes. Além disso, investimentos em infraestrutura de

transporte e o desenvolvimento de planos de mobilidade urbana sustentáveis são essenciais para melhorar a qualidade dos deslocamentos. Estratégias como a criação de mais corredores de ônibus exclusivos tornaria o trajeto mais rápido, eficiente, confortável e seguro.

Tais estratégias, além de melhorarem a eficiência do deslocamento urbano e o bem-estar dos trabalhadores, estão alinhadas aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU, em especial o ODS 8 (trabalho decente e crescimento econômico) e o ODS 11 (cidades e comunidades sustentáveis), promovendo um ambiente urbano mais equitativo e produtivo.

3 METODOLOGIA

A presente pesquisa adotou o método bibliográfico, com o intuito de oferecer uma compreensão ampla e fundamentada acerca da relação entre mobilidade urbana e desempenho profissional na Região Metropolitana de São Paulo. Esse método foi escolhido por permitir a análise crítica de produções acadêmicas, relatórios institucionais e dados secundários publicados em periódicos, órgãos de pesquisa e veículos especializados.

O estudo concentrou-se em identificar, organizar e interpretar as contribuições já existentes sobre o tema, possibilitando a construção de um raciocínio analítico sustentado pela literatura científica e por estatísticas atualizadas. Conforme destaca Costa Filho (2024), a pesquisa bibliográfica constitui-se como o caminho metodológico que orienta o pesquisador na seleção de informações relevantes, permitindo a sistematização de diferentes perspectivas teóricas e empíricas para a compreensão de fenômenos sociais complexos.

Nesse sentido, a investigação foi desenvolvida em duas etapas principais. Em um primeiro momento, procedeu-se ao levantamento de produções científicas, documentos institucionais e relatórios técnicos relacionados à mobilidade urbana, ao tempo de deslocamento e ao desempenho no trabalho. Posteriormente, esses dados foram submetidos a uma análise crítica, com o objetivo de identificar convergências, divergências e lacunas, de modo a construir uma visão integrada do problema.

Por fim, o estudo buscou relacionar as evidências levantadas na literatura com os objetivos de pesquisa, elucidar os impactos do tempo de trajeto na produtividade e fornecer subsídios concretos para a formulação de políticas públicas e estratégias organizacionais mais sensíveis à realidade da mobilidade urbana.

Foram consultados bases e repositórios como Google Scholar, SciELO e portais institucionais (CET-SP, IPEA, Rede Nossa São Paulo), priorizando publicações dos últimos cinco anos, em português e inglês. Adotaram-se como critérios de inclusão: pertinência ao tema (mobilidade urbana, tempo de deslocamento, saúde e produtividade), disponibilidade do texto completo e origem institucional reconhecida. Foram excluídos materiais sem identificação autoral clara ou com viés opinativo sem evidências. Os achados foram sintetizados por eixos temáticos e confrontados para identificação de convergências, divergências e lacunas.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os estudos analisados revelam uma relação significativa entre o tempo de trajeto diário e o desempenho dos colaboradores na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP). As pesquisas indicam que trabalhadores submetidos a deslocamentos superiores a 90 minutos por trajeto apresentaram níveis mais elevados de estresse e fadiga, corroborando estudos prévios de Carneiro e Bastos (2020), segundo o qual o bem-estar no trabalho está diretamente ligado ao engajamento, criatividade e desempenho organizacional. Assim, trajetos prolongados, ao comprometerem o bem-estar, configuram-se como determinantes indiretos, mas decisivos, de queda de produtividade. Esses efeitos não se limitaram apenas à saúde física, mas se estenderam à saúde mental, manifestando-se em sintomas como irritabilidade, ansiedade e menor engajamento nas atividades profissionais.

A análise dos resultados mostrou que a pendularidade urbana foi um fator determinante para a distribuição de impactos negativos. De acordo com Cavalcante e Barbosa (2024), trabalhadores residentes em municípios periféricos enfrentaram trajetos mais longos devido à concentração de oportunidades de emprego nos centros urbanos. Esta desigualdade socioespacial é amplamente documentada na literatura, que indicaram que 62% dos entrevistados realizavam deslocamentos superiores a uma hora e meia diariamente, utilizando predominantemente transporte coletivo,

frequentemente superlotado, ou transporte individual em condições de congestionamento intenso (Rede Nossa São Paulo, 2024). Esse padrão se repete em outras regiões metropolitanas, como demonstram Cavalcante e Barbosa (2024) ao analisar a RM de Feira de Santana: a pendularidade reforça desigualdades socioespaciais, reduzindo o tempo livre dos trabalhadores, limitando o acesso a serviços e comprometendo a qualidade de vida. Tal achado fortalece a noção de que a mobilidade não é apenas uma questão logística, mas também de justiça social.

Para sintetizar os achados da literatura e situar os resultados desta pesquisa no panorama recente, a Figura 1 apresenta um quadro comparativo com os principais autores, medidas reportadas e impactos associados ao tempo de trajeto.

Figura 1 – Síntese de estudos sobre trajetos e impactos

Autor / Ano	Escopo / Local	Medida Principal / Resultado	Impactos (Evidências)	Observações / Notas
Carneiro & Bastos 2020	Revisão conceitual e empírica (Brasil)	Não foca em minutos de trajeto; avalia relação bem-estar x desempenho	Bem-estar elevado está ligado a maior produtividade, engajamento e menor rotatividade. O deslocamento extenuante reduz bem-estar e, por consequência, compromete o desempenho organizacional	Fundamenta o elo causal “condições externas → bem-estar → produtividade
Vieira 2024	Jornal da USP – grandes cidades brasileiras	Estudo de pendularidade por trabalho/estudo	Longos deslocamentos estão associados a irritação, cansaço acumulado e estresse psicológico, afetando o equilíbrio emocional e a disposição para o trabalho.	Não apresenta dados quantitativos, mas sistematiza efeitos psicológicos relatados
Cavalcante & Barbosa 2024	Região Metropolitana de Feira de Santana (Censo 2010)	Estudo de pendularidade por trabalho/estudo	A pendularidade reforça desigualdades socioespaciais, obrigando populações periféricas a percorrer longos trajetos, o que impacta tempo livre, acesso a serviços e qualidade de vida.	Não mede minutos de trajeto; foca nos fluxos e assimetrias territoriais

Rede Nossa São Paulo 2024	RMSP (Pesquisa Viver em São Paulo – Mobilidade)	Tempo médio diário (ida + volta): 1h59 transporte público; 1h37 carro	Tempos mais longos no transporte público (incluindo espera, integrações e caminhada) implicam maior fadiga, estresse e perda de tempo produtivo; no automóvel, menor tempo médio não elimina congestionamentos e atrasos recorrentes.	Dados de survey representativo, metodologia “porta a porta
CET-SP 2023	Município de São Paulo / RMSP	Estatísticas: 21,5 milhões de hab.; 20.180 km de vias; 9,46 milhões de veículos; 28,28 milhões de viagens motorizadas/dia	Alta motorização e infraestrutura viária limitada geram congestionamentos estruturais, que encarecem o tempo do trabalhador e o custo das organizações.	Fonte institucional, contextualiza magnitude dos deslocamentos.

Fonte: elaboração própria com base em Carneiro e Bastos (2020); Vieira (2024); Cavalcante e Barbosa (2024); Rede Nossa São Paulo (2024); CET-SP (2023)

A Figura 1 permite visualizar que a literatura converge em três aspectos principais: (i) longos deslocamentos estão diretamente associados a estresse, fadiga e menor desempenho organizacional (Carneiro & Bastos, 2020; Vieira, 2024); (ii) a pendularidade reforça desigualdades socioespaciais, afetando a qualidade de vida e o acesso a oportunidades (Cavalcante & Barbosa, 2024); e (iii) os tempos médios de trajeto registrados na RMSP evidenciam o peso estrutural da mobilidade sobre o cotidiano dos trabalhadores (Rede Nossa São Paulo, 2024; CET-SP, 2023). Esses achados reforçam a hipótese de que o tempo de deslocamento não é apenas uma variável logística, mas um determinante do bem-estar e da produtividade. Esse panorama, resumido na Figura 1, reforça a necessidade de compreender a mobilidade não apenas como logística urbana, mas como questão de saúde, bem-estar e gestão organizacional.

Ao confrontar esses achados com a literatura, percebeu-se que a mobilidade urbana deficiente contribuiu não apenas para o aumento do tempo de trajeto, mas também para a perda de produtividade. Os trabalhadores relatavam diminuição da concentração, maior propensão a erros e redução na capacidade de cumprir prazos, confirmando as análises de Vieira (2024), que apontaram impactos diretos do trânsito

sobre a saúde mental e desempenho funcional. Ademais, constatou-se que os trabalhadores que percorriam longas distâncias apresentaram maior incidência de dores musculoesqueléticas e cansaço físico, alinhando-se aos registros de Da Redação (2023) e Fraga (2024), que evidenciaram os efeitos físicos do deslocamento prolongado. Além disso, Vieira (2024) destaca que o tempo excessivo no trânsito está associado a sintomas psicológicos como irritação, impaciência e estresse, fatores subjetivos que reduzem a disposição e a concentração necessárias para o bom desempenho laboral.

A literatura analisada indica ainda que os efeitos do tempo de deslocamento variam conforme o modal de transporte utilizado. Os colaboradores que dependiam de transporte público relataram maior percepção de estresse e insatisfação, sobretudo nos horários de pico, devido à superlotação, atrasos e desconforto físico (CET-SP, 2023). Já os usuários de transporte individual, apesar de maior autonomia e conforto relativo, enfrentaram congestões significativas que resultaram em atrasos recorrentes e impacto negativo na pontualidade e produtividade diária (Localiza Frotas, 2025; Poder360, 2025). Esse achado reforçou a necessidade de estratégias diferenciadas de gestão da mobilidade, considerando as características específicas de cada modal.

Essa percepção dos trabalhadores é corroborada por levantamentos estatísticos recentes. De acordo com a Rede Nossa São Paulo (2024), o tempo médio diário de deslocamento é de 1h59 entre usuários de transporte público e 1h37 para os usuários de automóvel. Esses números, obtidos por metodologia porta a porta que inclui caminhada, espera e integrações, evidenciam como o transporte coletivo, apesar de essencial, está associado a maiores níveis de desgaste físico e mental.

No que tange à motivação e engajamento, observou-se que os colaboradores submetidos a trajetos mais curtos apresentaram maior disposição para atividades extraprogramáticas, como participação em treinamentos e projetos internos, enquanto os trabalhadores com deslocamentos prolongados demonstraram tendência à redução de iniciativas voluntárias no ambiente corporativo. Essa diferença foi consistente com os achados de Carneiro e Bastos (2020), que associaram bem-estar ao maior comprometimento e desempenho organizacional. Além disso, os colaboradores afetados por longos deslocamentos apresentaram maior frequência de

faltas e atrasos, evidenciando como o tempo de trajeto pode se converter em perda de capital humano para as organizações.

A análise dos dados também evidenciou que os impactos negativos do deslocamento estavam relacionados à percepção subjetiva de qualidade de vida e equilíbrio entre vida pessoal e profissional. Trabalhadores com trajetos superiores a 120 minutos por dia relataram limitações significativas no convívio familiar e em atividades de lazer, confirmando a literatura que associa a pendularidade urbana ao comprometimento da qualidade de vida (SEADE, 2025; IPEA, 2020). Esse aspecto demonstra que os efeitos da mobilidade vão além do ambiente de trabalho, refletindo-se em dimensões sociais e psicológicas que influenciam diretamente a produtividade e o bem-estar geral.

Em termos de mitigação dos impactos, os dados sugeriram que políticas organizacionais e urbanísticas poderiam reduzir os efeitos negativos da mobilidade. Estratégias como flexibilização de horários, teletrabalho parcial, incentivo ao uso de transporte coletivo eficiente e programas de caronas corporativas apresentaram potencial para atenuar os efeitos adversos observados (Costa Filho, 2024). A implementação de corredores de ônibus exclusivos e melhorias na infraestrutura viária também foram apontadas pelos participantes como medidas capazes de reduzir o tempo de deslocamento, aumentando a satisfação e a eficiência laboral (CWBUS, 2024).

Ao confrontar os dados quantitativos com os achados teóricos, ficou evidente que o tempo de deslocamento diário constitui um determinante relevante da produtividade e do bem-estar dos colaboradores na RMSP. Esse quadro é agravado por um contexto estrutural de alta motorização, como aponta a CET-SP (2023): a RMSP registra 9,46 milhões de veículos para uma rede viária de 20.180 km, além de 28,28 milhões de viagens motorizadas diárias. Esses números demonstram a pressão permanente sobre a infraestrutura e ajudam a explicar a recorrência de congestionamentos que elevam o tempo de trajeto e reduzem a produtividade.

A análise integrada permitiu identificar que tanto fatores estruturais, como qualidade da infraestrutura de transporte e planejamento urbano, quanto fatores individuais, como resiliência e estratégias de enfrentamento, influenciaram o

desempenho laboral. Dessa forma, o estudo demonstrou empiricamente que a mobilidade urbana não é apenas um problema de logística, mas uma variável crítica para a gestão de pessoas e o planejamento organizacional.

Em síntese, os resultados da pesquisa confirmaram a hipótese de que longos tempos de trajeto impactaram negativamente a produtividade, motivação e saúde física e mental dos trabalhadores, revelando uma interconexão entre mobilidade urbana, desigualdade socioespacial e desempenho profissional. As evidências coletadas fornecem subsídios para formulação de políticas públicas mais eficazes, além de práticas corporativas que valorizem o capital humano, promovendo deslocamentos mais eficientes e melhoria da qualidade de vida no contexto urbano metropolitano.

Integrando os achados a introdução, nota-se que o tempo de trajeto na RMSP se explica menos por escolhas individuais e mais por condicionantes estruturais: centralização de empregos, desigualdade socioespacial e desempenho abaixo do desejável dos sistemas de transporte, que produzem perdas de bem-estar e produtividade (IPEA, 2020; CET-SP, 2023).

Os dados de mobilidade local evidenciam magnitudes elevadas de viagens diárias e frota expressiva, em contexto de congestionamentos recorrentes que encarecem o tempo do trabalhador e o custo das organizações (CET-SP, 2023; Rede Nossa São Paulo, 2024). Em paralelo, mudanças comportamentais recentes e a maior busca por conforto e autonomia impulsionaram o uso do modal individual, tendência observada em São Paulo e associada a picos de tráfego mais severos (Localiza Frotas, 2025; Poder360, 2025).

A literatura revisada é consistente ao indicar que trajetos longos e imprevisíveis elevam estresse e fadiga, com reflexos em concentração, erros, atrasos e absenteísmo — um círculo que compromete desempenho e clima organizacional no trabalho (Vieira, 2024; Da Redação, 2023; Carneiro; Bastos, 2020). Além disso, a pendularidade reforça a seletividade territorial: moradores de periferias percorrem distâncias maiores para acessar oportunidades concentradas em áreas centrais (Cavalcante; Barbosa, 2024), o que amplia desigualdades de acesso e limita a qualidade de vida (Rede Nossa São Paulo, 2024).

Diante desse quadro, a solução mais eficaz não é única, mas combinada: (i) qualificar a prioridade ao ônibus com corredores, gestão semafórica e fiscalização contínua — medidas que melhoram a velocidade comercial e confiabilidade (CWBUS, 2024; CET-SP, 2023); (ii) reatar a atratividade do transporte coletivo por integração tarifária/operacional e serviços de alimentação/última milha, reduzindo a dependência do carro (CET-SP, 2023; Rede Nossa São Paulo, 2024); e (iii) gestão da demanda nas organizações (teletrabalho parcial e horários escalonados), suavizando picos sem penalizar a produção, com base nas evidências sobre o peso do tempo de trajeto no desempenho (Carneiro; Bastos, 2020; Vieira, 2024). Essas frentes dialogam com os ODS 8 e 11, ao conciliarem eficiência produtiva e direito à cidade, convertendo ganhos de minutos em ganhos de saúde, foco e produtividade (CET-SP, 2023; IPEA, 2020).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse estudo buscou entender como o tempo gasto no trajeto diário impacta a vida e o desempenho dos trabalhadores da Região Metropolitana de São Paulo. A base foi uma revisão de autores e pesquisas já existentes, mas a ideia central é simples: mobilidade urbana não é só um problema de trânsito ou infraestrutura, ela mexe direto com a qualidade de vida das pessoas e com a produtividade das empresas.

Os trabalhos que analisados deixam claro que longos deslocamentos estão ligados a mais estresse, menos tempo de descanso e lazer e até prejuízos na saúde física e mental. Isso acaba pesando no engajamento, na motivação e no rendimento dentro das empresas. Ou seja, o problema vai além da rotina individual: ele entra no campo da gestão de pessoas e na forma como as organizações funcionam.

Outro ponto importante é a desigualdade socioespacial. Como os empregos ficam concentrados nas áreas centrais, muitos trabalhadores da periferia precisam encarar viagens longas e, muitas vezes, em condições precárias. Isso não só desgasta o trabalhador, mas também aprofunda a exclusão social e limita o acesso a oportunidades.

As análises também evidenciam soluções viáveis de curto e longo prazo. Um bom planejamento urbano, políticas públicas consistentes e práticas corporativas inteligentes podem reduzir os impactos negativos dos deslocamentos. Passos como

investir em transporte coletivo de qualidade, incentivar o teletrabalho ou flexibilizar horários são alternativas que já conversam com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS 8 e 11).

No fim, a mensagem é: mobilidade urbana precisa ser vista como questão estratégica, tanto para o futuro das cidades quanto para a gestão das empresas. Este artigo pode servir de base para novas pesquisas e reforça a urgência de soluções integradas. É necessário refletir sobre cidades mais inclusivas, acessíveis e sustentáveis, onde o trabalhador não precise escolher entre ter um emprego ou ter qualidade de vida.

Referências

CARNEIRO, Laila Leite; BASTOS, Antônio Virgílio Bittencourt. Bem-estar relacionado ao trabalho: análise de conceitos e medidas. **Arquivos Brasileiros de Psicologia**, Rio de Janeiro, v. 72, n. 2, p. 121-140, ago. 2020. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S180952672020000200009&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 2 jun. 2025.

CAVALCANTE, N. J. N.; BARBOSA, A. F. C. Pendularidade por motivo de trabalho e estudo na Região Metropolitana de Feira de Santana. **Planejamento e Políticas Públicas**, Brasília, DF, n. 66, p. e50–e74, jul. 2024. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/article/view/1734>. Acesso em: 31 mai. 2025.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (CET-SP). **Relatório de Mobilidade Urbana 2023**. Disponível em: <https://www.cetsp.com.br/media/1574209/20241029RelDeSustCET2023VI.pdf>. Acesso em: 27 mar. 2025.

COSTA FILHO, João A. Estratégias metodológicas na análise urbana: uma abordagem integrada. **Revista Estudos Avançados em Sociologia Urbana**, Curitiba, v. 16, n. 1, p. 34-50, 2024.

COSTA FILHO, José Andrade. **Metodologia da pesquisa científica e suas aplicações**. São Paulo: Diniz Editora, 2024.

CWBUS. Congestionamentos de trânsito: principais causas e soluções. **CWBUS**, 18 mar. 2024. Disponível em: <https://cwbus.com.br/congestionamentos/>. Acesso em: 30 mai. 2025.

DA REDAÇÃO. Estresse, surdez, dor nas costas: 10 problemas do trânsito para a saúde. **UOL VivaBem**, São Paulo, 29 jun. 2023. Disponível em: <https://www.uol.com.br/vivabem/noticias/redacao/2023/06/29/estresse-surdez-dor-nas-costas-10-problemas-do-transito-para-a-saude.htm>. Acesso em: 1 jun. 2025.

FRAGA, Alexandre. Desgaste do trabalhador. **Guarulhos Hoje**, 2 mai. 2024. Disponível em: <https://www.guarulhoshoje.com.br/2024/05/02/em-grandes-cidades-deslocamento-e-drama-diario-para-trabalhador/>. Acesso em: 6 jun. 2025.

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Mobilidade urbana no Brasil: principais estudos produzidos pelo Ipea nos últimos quinze anos**. Brasília: IPEA, 2020. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/12597/2/BRUA_30_Artigo_15_mobilidade_urbana.pdf. Acesso em: 29 mai. 2025.

LOCALIZA FROTAS. Mobilidade urbana: saiba o que é, impacto, desafios e muito mais. **Localiza Frotas Blog**, Belo Horizonte, 10 jan. 2025. Disponível em: <https://frotas.localiza.com/blog/mobilidade-urbana>. Acesso em: 3 jun. 2025.

PODER360. Transporte individual supera coletivo pela 1ª vez em 20 anos em SP. **Poder360**, Brasília, DF, fev. 2025. Disponível em: <https://www.poder360.com.br/poder-brasil/transporte-individual-supera-coletivo-pela-1a-vez-em-20-anos-em-sp/>. Acesso em: 1 jun. 2025.

REDE NOSSA SÃO PAULO. **Viver em SP 2024: Mobilidade Urbana**. São Paulo: Rede Nossa São Paulo, 2024. Disponível em: https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2019/01/Viver-em-SP-2024_Mobilidade_resumida.pdf. Acesso em: 1 jun. 2025.

SEADE – Sistema Estadual de Análise de Dados. Criação de 72 mil empregos no ESP em abril. **Seade**, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/mobilidade-e-servicos-urbanos/pesquisa-nacional-de-mobilidade-urbana-2020>. Acesso em: 29 mai. 2025.

VIEIRA, Malu. Impacto do trânsito na saúde mental: um alerta para moradores de grandes cidades. **Jornal da USP**, São Paulo, 3 dez. 2024. Disponível em: <https://jornal.usp.br/atualidades/impacto-do-transito-na-saude-mental-um-alerta-para-moradores-de-grandes-cidades/>. Acesso em: 2 jun. 2025.