A POLÍTICA DA LENTIDÃO
Seres lentos e insurgências no urbanismo dromocrático

THE POLITICS OF SLOWNESS
Slow Beings and Insurgencies in Dromocratic Urbanism

Taís Beltrame dos Santos[1]

Resumo
Este artigo investiga os efeitos do regime dromocrático na produção do espaço urbano contemporâneo, tomando como eixo analítico a noção de “seres lentos”, inspirada em Milton Santos. A partir de uma abordagem teórico-crítica que articula autores como Paul Virilio, Milton Santos e Ivan Illich, o texto analisa como a aceleração se consolida como princípio organizador das cidades, operando por meio de três processos fundamentais: a mobilidade orientada ao fluxo, a mecanização fragmentadora do cotidiano e a gentrificação como dispositivo de expropriação da permanência. Argumenta-se que tais dinâmicas produzem uma dupla abstração — do espaço convertido em fluxo e do tempo reduzido a recurso produtivo — resultando em formas específicas de violência temporal e espacial. Em contraposição, o artigo evidencia a existência de corpos, práticas e modos de vida que resistem à lógica aceleracionista, denominados aqui seres lentos, como idosos, crianças, ambulantes e populações tradicionais. Essas presenças instauram fricções no tecido urbano e revelam outras possibilidades de habitar, baseadas na demora, na permanência e na reciprocidade. Metodologicamente, o trabalho combina revisão bibliográfica com a caminhografia urbana, articulando reflexão conceitual e experiência caminhográfica. Conclui-se que as temporalidades lentas não constituem resíduos do sistema, mas potenciais críticos para a reinvenção das práticas urbanas no contexto pós-Antropoceno.
Palavras-chave: dromologia; urbanismo contemporâneo; seres lentos; teoria crítica

Abstract
This article investigates the effects of the dromocratic regime on the production of contemporary urban space, taking as its analytical axis the notion of “slow beings,” inspired by Milton Santos. From a theoretical-critical approach that articulates authors such as Paul Virilio, Milton Santos, and Ivan Illich, the text analyzes how acceleration consolidates itself as an organizing principle of cities, operating through three fundamental processes: flow-oriented mobility, the fragmenting mechanization of everyday life, and gentrification as a device for the expropriation of permanence. It is argued that such dynamics produce a double abstraction—of space converted into flow and of time reduced to a productive resource—resulting in specific forms of temporal and spatial violence. In contrast, the article highlights the existence of bodies, practices, and ways of life that resist the accelerationist logic, here termed “slow beings,” such as the elderly, children, street vendors, and traditional populations. These presences introduce frictions into the urban fabric and reveal alternative ways of inhabiting based on slowness, permanence, and reciprocity. Methodologically, the study combines a bibliographic review with urban walking-based research (walkography), articulating conceptual reflection and situated experience. It concludes that slow temporalities do not constitute residues of the system, but rather critical potentials for the reinvention of urban practices in the post-Anthropocene context.
Keywords: dromology; contemporary urbanism; slow beings; critical theory.

1 Doutoranda em Arquitetura pelo Programa de Pós Graduação em Arquitetura, Mestre em Arquitetura pelo Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo (UFPel/2021), Arquiteta e Urbanista pela Faculdade de Arquitetura (UFPel/2019). Licenciada em Artes Visuais pelo Centro de Artes (UFPel, 2025).

Introdução

Das metrópoles contemporâneas até as cidades mais pequenas, a experiência é cada vez mais moldada pelo regime da velocidade acelerada, que incide sobre a mobilidade física dos corpos, produtos e serviços mas também na percepção, visibilidade e organização do espaço e do tempo nas cidades mas também fora delas. Esse regime da alta velocidade, cada vez mais próxima da abstração e da instantaneidade, foi colocado em análise histórica, urbana e perceptiva pelo filósofo e urbanista Paul Virilio ainda nos anos 1970, contemporaneamente a diversos outros estudos sobre os impactos da condições criadas na pós-modernidade. Em seu célebre livro, Velocidade e Política (1996), Paul Virilio apresenta um novo campo de estudo que denomina Dromologia (dromos: corrida; logos: cieência, razão), a ciência que se dedica a estudar os efeitos dessa velocidade exacerbada, e não apenas da riqueza acumulada.

Da ideia de dromologia, surgem outras noções que ajudam a comunicar a operação da velocidade na sociedade, como por exemplo a Dromocracia, que designa um modelo de governo no qual o controle político e social se exerce primordialmente pela gestão da aceleração dos fluxos, de informações, corpos e capitais, ou seja, um modelo de poder onde a manutenção do controle acontece pela fruição da alta velocidade. Na dromocracia os regismes políticos pretendem dominar a velocidade máxima, sabendo entretanto, que ainda vivemos em cidades e estamos presos - ao menos por enquanto- à materialidade. Esta lógica dromocrática não se limita a reorganizar a cidade e o espaço geopolítico, o que Virilio chama de Dromosfera, mas instaura também uma perspectiva, o Dromocentrismo, que coloca a velocidade no centro da análise social e íntima, ofuscando frequentemente outras dimensões constitutivas da vida, inclusive as existenciais.

Se o dia tem apenas 24 horas,essa fatalidade cíclica imposta por Cronos[2] —, a equação fundamental da modernidade não poderia ser outra senão a da física: $v = \Delta s/\Delta t$ e $a = \Delta v/\Delta t$. O motor dessa equação, no entanto, não é a física, mas sim a lógica do capital: para que a mais-valia seja extraída e os ganhos multiplicados, é imperativo acelerar a produção. Se na Carta de Atenas (Le Corbusier,1993) sonhava com a cidade eficiente, foi porque já pressentia que, diante da invariância do dia, só restaria ao habitante moderno acelerar o gesto,$a = \Delta v/\Delta t$,ou então entregá-lo ao dispositivo tecnológico que o faz por ele, sob o imperativo da produtividade máxima. Produzir mais no mesmo intervalo Δt fixo em 24h significa aumentar a aceleração a, de modo que a velocidade v se eleve continuamente. Não se trata aqui apenas da velocidade dos meios de transporte e de comunicação, mas sobretudo da aceleração

2 A própria ideia do tempo dividido em 24 horas fixas, repetidas ad infinitum como um ciclo mecânico e indiferente, é, em si mesma, uma operação domesticadora e abstracionista. Antes de ser uma constatação da natureza, trata-se da redução do tempo vivido, qualitativo, heterogêneo e inscrito nos corpos, nos ritmos das colheitas, das marés, dos rituais e dos afetos, a uma medida homogênea, quantificável e intercambiável. O relógio não apenas mede o tempo: ele o produz como abstração, como grade vazia e neutra que pode ser preenchida por qualquer conteúdo, trabalho, consumo, deslocamento, lazer, desde que todos se submetam à uma unidade de troca sincronizavel. Se o tempo pode ser contado em horas, pode também ser comprado, vendido, acumulado, acelerado. A divisão do dia em 24 parcelas iguais é um dispositivo de poder que ensina os corpos a sincronizarem-se não mais com o sol ou com o desejo, mas com o ponteiro. Domesticar o tempo é a condição prévia para domesticar o movimento, e é sob essa grade abstrata,o Δt fixo, invariável, universal, que a equação dromocrática ($v = \Delta s/\Delta t$) poderá, mais tarde, inscrever seu imperativo de aceleração infinita.

máxima dessa velocidade. Acelerar o gesto a ponto de automatizá-lo completamente para produzir mais e acumular mais capital a partir das capitais e para elas, a todo tempo instantâneamente. Na cap-tal, e a partir dela, time is money, e precisa estar circulando, fugazmente.

> Habitar a capital, habitar o capital. Viver na capital, entranhar-se no capital, tornar-se capital.... humano. A capital é o domicílio do capital, o Dom capital, o lugar onde se dá basicamente a produção e as ordenações do capital.O capital faz a capital, a capital faz o capital; ela é o lugar da industrialização e da mais-valia (Fuão, 2022, p.42).

Nessa busca pela produtividade máxima, o capitalismo encontrou nas máquinas o seu instrumento ideal. Diferentes do corpo humano, ou outras estruturas orgânicas, que cedo ou tarde sucumbem à fadiga, as máquinas podem operar em regime de aceleração contínua, 24 horas por dia, 7 dias por semana, de preferência ininterruptamente. Vale, no entanto, desconfiar da aparente invulnerabilidade do corpo-máquina. Se por um lado ele não experimenta o cansaço, por outro, sua operação em regime de aceleração constante mergulha o sistema na entropia: a dissipação energética, o desgaste dos componentes e o custo exponencial de manter o motor sempre aquecido e as luzes permanentemente acesas tornam-se o preço oculto do movimento perpétuo (além do constante descarte de peças). A Capital, assim, transcende sua condição geográfica para atuar como um dispositivo de captura centrípeta. Ela não apenas abriga o ritmo, mas o impõe, drenando recursos materiais e energéticos de suas regiões periféricas para sustentar a miragem de uma estética confortável, funcional e acelerada.

Esta análise, que expõe a entropia do conforto e a insustentabilidade do modelo acelerado, é aprofundada por autores como Diniz e Viveiros de Castro (2024) e por outras correntes críticas que, ao pensar o pós-Antropoceno, nos forçam a encarar o custo real dessa máquina que devora o mundo para se manter em movimento.

Além de recursos e energia, a capital também drena talentos humanos e capital simbólico de seu entorno, subordinando territórios periféricos à sua lógica capitalista. A dominação Dromocrática opera, segundo o Paul Virilio, pela imposição de um ritmo hegemônico, pela organização logística e planejamento do território e pela colonização do tempo vivido em valorização do tempo tecnológico da instantaneidade. Como tecnologia política, a Dromocracia gera formas específicas de experiência e compreensão do espaço-tempo, excluindo esteticamente e politicamente os pontos não integrados às suas redes de alta velocidade e produzindo violências em diversas escalas.

No contexto urbano, a dromocracia se manifesta, por exemplo no planejamento de vias e quadras orientado para a fluidez absoluta, que prioriza a infraestrutura de passagem em detrimento dos espaços compartilhados e de permanência, consolidando a cidade como um dispositivo de aceleração contínua (como rodovias e redes digitais); na proliferação de arquiteturas instáveis, rapidamente construídas e demolidas; na implantação de sistemas de monitoramento e semáforos que regulam os fluxos de pessoas e veículos em tempo real; na gentrificação de áreas bem conectadas, que expulsam populações mais lentas ou não integradas aos circuitos de valor; na transformação de espaços públicos e de importância ambiental em zonas de privatização e/ou consumo rápido e descartável. Ações políticas que facilmente são improtadas e reproduzidas também nos interiores, ainda que por uma necessidade de aceleração que não necessariamente é própria do território espaço-temporal de pequenas cidades.

Essa valorização exterior e veloz, em termos da modernidade, foi promovida a partir de uma estética vanguardista, onde a própria tecnologia e cultura, fruto do humanismo tecnológico, poderiam também salvar os interioranos dos problemas tradicionais e conservadores, com os novos produtos e estilo de vida. A cidade grande,e a @ capital em particular,sempre se apresentou sob o signo da promessa: seria o lugar da libertação dos costumes, do anonimato, da possibilidade de múltiplas existências, da experimentação sexual e estética[3], do consumo diversificado e da fugacidade das identidades fixas. Fuão (2021) desnuda, porém, a contradição insolúvel desta promessa. A @capital acolhe e repele simultaneamente: atrai os corpos que buscam escapar do jugo patriarcal do interior, das pequenas cidades onde “todo mundo conhece todo mundo”, da vigilância comunitária e da moral tradicional, mas os insere imediatamente em outra grade de controle, a do tempo abstrato, da produtividade incessante, do consumo como única forma de pertencimento e do alto custo tecnológico como única possibilidade de sobrevivência. E todos aqueles que não se encaixam nessa lógica: excluídos, marginalizados, subalternizados, anacrônicos!

A cidade acelerada, nesse sentido é a estrutura de uma violência temporal e estética que tenta silenciar as cadências dissonantes, aqueles que sabem esperar, e consolidar um projeto urbano domesticador, colonial e antiecológico, que oculta os acidentes que gera (tudo requer empenho físico-temporal, mesmo o mais abstrato[4] ou instantâneo). Este ritmo hegemônico, emanado que Milton Santos denominou meio técnico-científico-informacional em “A natureza do espaço” (1996), opera ativamente para soterrar uma diversidade de outras cadências. Contra a narrativa aceleracionista de fluxo contínuo, colapsante para quase todos, este ensaio se insere, propondo um olhar crítico sobre a operação das velocidades no tempo e no espaço urbanos.

O texto apresenta três processos fundamentais do urbanismo dromocrático: a mobilidade orientada ao fluxo, a mecanização como lógica fragmentadora e a gentrificação como dinâmica de expropriação acelerada. Operando conjuntamente, tais processos materializam uma dupla abstração no espaço urbano: a do espaço convertido em fluxo contínuo e mensurável (Virilio, 1993) e a do tempo reduzido a recurso produtivo e escasso (Santos, 1996), analisa também as práticas de serestância e serelência de diversos personagens e coletivos na cidade. Valorizando temporalidades lentas, presenças insurgentes e corpos não capturados pela democracia das capitais, também se propõe uma pausa para olharmos para a lentidão como modo de vida a partir dos limites e propulsões dos idosos, das crianças, dos catadores, das pessoas em assembléia, dos Povos da Floresta, que, historicamente resistem à alienação acelerada.

3 A liberdade sexual e de consumo prometida pela vitrine da metrópole converte-se, no dispositivo @ capital, em mais uma exigência de aceleração: o corpo deve não apenas produzir, mas também consumir, desejar, performar e conectar-se na velocidade da rede, sob pena de exclusão. Acima de tudo, a dromocracia formata subjetividades em nível neuropsicológico#: molda o desejo em torno da produtividade constante, do crescimento ilimitado e da saturação de estímulos imediatos, fazendo da própria aceleração um imperativo ético e existencial a serviço da valorização do capital. É assim que a alta velocidade, proferida como ideal nas cidades e viabilizada por sucessivas inovações tecnológicas e estéticas, dita o ritmo aceitável das existências, hierarquiza os corpos entre os que se movem na velocidade da rede global e os considerados lentos ou obsoletos, e produz desigualdades espaciais profundas, onde o acesso à instantaneidade realiza-se como critério não apenas de privilégio, mas de pertencimento à própria ideia de “ser contemporâneo”.

4 A aparência desmaterializada da cidade depende, paradoxalmente, de uma infraestrutura física colossal e voraz em energia e recursos. Servidores, data centers, redes de distribuição e sistemas de resfriamento, muitas vezes instalados em periferias logísticas ou em países com legislação ambiental permissiva, compõem o alicerce hiper-material da vida digital. Essa infraestrutura gera resíduos energéticos, térmicos e eletrônicos que permanecem invisíveis para o usuário final, criando uma geografia oculta do consumo extremo.

Metodologicamente, o ensaio adota uma abordagem teórico-crítica, articulando análise conceitual, revisão bibliográfica e as experiências estéticas e políticas proporcionadas pelo corpo que experiencia a cidade e suas múltiplas velocidades por meio da metodologia da caminhografia urbana (Rocha; Santos, 2024). Assim, conjuga-se a leitura de autores que problematizam a aceleração, o tempo e o espaço desde os anos 1970, com a observação situada e politizada do cotidiano e processos sociais, econômicos e mercadológicos que tencionam e resistem nas cidades, em especial a partir da cidade média de Pelotas-RS, no sul do Brasil.

Por fim, ressalta-se que a presente investigação se alinha ao escopo do dossiê "Alternativas para a cidade", ao evidenciar que as violências do urbanismo dromocrático não se restringem à crítica da aceleração e da captura espacial, nem tampouco aos processos aceleracionistas já problematizados por Diniz e Eduardo Viveiros de Castro na obra *Há mundo por vir?* (2014). No contexto do mundo pós-Antropoceno, a análise volta-se, sobretudo, às insurgências silenciosas, que escapam à captura acelerada característica das dinâmicas capitolocêntricas e que ainda podem nos ensinar sobre autonomia e reciprocidade. Trata-se, em certa medida, de reconhecer, em práticas aqui denominadas "serestância" e "serelência", modos de resistência que operam lentamente nas fissuras do tempo acelerado.

O regime Dromocrático como matriz urbana

A dromologia, a partir do pensamento de Virilio (1996;2014) e de Milton Santos (2001; 2008), evidencia que a alta velocidade se inscreve materialmente no tecido urbano pela conversão do espaço em via de fluxo; e pela redução do tempo a um insumo quantificável e produtivo. Nesse regime, a mobilidade é subordinada ao imperativo da circulação ininterrupta, enquanto a funcionalidade e a maquinização do cotidiano se consolidam como princípios que aprofundam a abstração, a fragmentação e a segregação socioespacial. A gentrificação, por sua vez, atua como dispositivo devastador dessa racionalidade, operando como uma máquina de expropriação acelerada do solo e da memória, sobretudo daqueles tempos e práticas que não se ajustam à cadência da velocidade. Nesse sentido, o paralelo entre a gratificação instantânea e a gentrificação instantânea parece funcionar. Tais processos, articulados, conferem espessura concreta à topologia do poder dromocrático: uma lógica que distingue, hierarquiza e separa corpos, arquiteturas e territórios entre aqueles aptos à fruição dos fluxos e aqueles que, por não atingirem, ou por recusarem, os parâmetros exigidos, são tornados descartáveis e substituídos - os Seres Lentos no sentido de Milton Santos (1997).

A análise desses processos explicita os mecanismos pelos quais a velocidade se territorializa, mas também permite identificar suas fraturas e limites, sobretudo a partir das lentidões que estão sendo ocultadas. É precisamente nessas zonas de tensão, onde o fluxo ainda não chega, falha, desacelera ou é interrompido, que imagina-se a reinscrição de outras possibilidades de experiência, permanência e apropriação no espaço urbano. Se a dromocracia é um império, como afirma Eugênio Trivinho (2007) a partir do trabalho de Virilio, existe uma divisão estratificante entre os dromodominadores e dromodominados ou dromoaptos e dromoinaptos em que os primeiros se impõem sobre os segundos que passam a ser uma espécie de proletários dos primeiros, como os seres rápidos e lentos. Entretanto, antes de prolétários da cibercultura, acreditamos que os dromoinaptos são também guardiões de modos de vida que resistem ao império dromocrático.

A mobilidade orientada ao fluxo

Se, para Martin Heidegger (1954), a essência do habitar reside no cuidado com o lugar e na permanência, um "ser-no-mundo" enraizado que constrói para proteger e demorar-se, a genealogia crítica de Paul Virilio (1996) subverte radicalmente essa imagem ao escavar a origem violenta da cidade. Para Virilio, a cidade não nasce do aconchego do lar, mas da máquina de guerra sedentária: suas muralhas e portões não são apenas defesa, mas sim tecnologias de interrupção. O exemplo da muralha, aqui, não é casual: ela materializa o poder de imobilizar o outro, de converter o espaço em um dispositivo logístico que captura corpos e fluxos. É nesse gesto fundador que Virilio localiza a proto-história da dromocracia, o poder da velocidade.

O ponto de inflexão dessa ontologia, contudo, é a emergência do viajante imóvel, figura encarnada pelo soberano em sua biga romana[5]. Na biga romana, a velocidade torna-se um privilégio abstrato, uma experiência de movimento que prescinde do esforço corporal e do deslocamento efetivo da maioria. A biga pode é considerada por Virilio a primeira máquina de segregação temporal. Nesse sentido ela simboliza o momento em que o poder já não se exerce prioritariamente sobre o território fixo, mas sobre a administração diferencial de quem pode fluir (o viajante imóvel) e quem deve permanecer fixo (o corpo capturado pelas muralhas). A cidade, assim, torna-se uma interface seletiva de velocidades e paralisias.

Se desde o período romano isso acontece no modelo de urbanização que indefinidamente ainda orienta as cidades latino americanas, seus fundamentos dromocráticos podem também remontar, em uma outra escala e já na modernidade, à intervenção paradigmática de Georges-Eugène Haussmann em Paris (1853-1870), cujas grandes avenidas e perspectivas retilíneas, narrativamente um projeto estético ou sanitário, materializaram também uma nova racionalidade espacial voltada para o controle militar e a fluidez do capital. A cidade transformou-se em um aparato de passagem, onde a lógica da cinética sucessiva (Virilio, 1996) passa a definir, em uma velocidade acelerada, o valor do território, da capital, mas sempre em direção centrífuga aos interiores. Haussmann iniciou a abertura dos grandes corredores de velocidade. A eficiência com que um território pode ser atravessado vai se tornando mais proeminente que a estabilidade de suas permanências. E hoje, quanto mais permanente e sólido é um território, segundo a argumentação de Paul Virilio, menos ele é atravessado pelo poder.

A cidade consolidou-se como lugar de fluxo intensificado a partir da segunda metade do século XIX, impulsionada pelas demandas da industrialização e por um projeto político-econômico voltado para a circulação acelerada de mercadorias e pessoas (Le Corbusier, 2017). A introdução dos bondes elétricos e trens urbanos materializou essa transformação, conectando áreas rurais e periféricas aos núcleos históricos. Esse primeiro surto de aceleração não apenas estruturou a cidade radiocêntrica, alongando seus eixos, mas também reconfigurou sua geografia social e econômica, principalmente nas cidades europeias. A nova infraestrutura de mobilidade permitiu e estimulou uma segregação socioespacial planejada: as elites puderam habitar bairros-jardins, valorizados pela higiene e relação com a natureza controlada (os grandes jardins), enquanto mantinham acesso rápido ao centro, agora consolidado

5 A biga era um veículo leve de duas rodas, tracionado por dois cavalos alinhados, amplamente utilizado na Roma Antiga. Operava como símbolo de status e poder abstrato quando empregada em procissões triunfais. Transportava o general vitorioso ou a imagem de uma divindade, transformando a velocidade,ainda que contida e cerimonial,em um privilégio visual reservado à elite, dissociado do esforço físico da condução . É sobretudo nessa acepção que Virilio a mobiliza: como a figuração inaugural de uma experiência de movimento que prescinde do corpo, prefigurando o "viajante imóvel" da dromocracia.

como polo comercial, financeiro e de gestão. Paralelamente, essa dinâmica facilitou a expansão do mercado imobiliário especulativo e a divisão funcional do espaço urbano, subordinando a moradia popular às áreas menos valorizadas ou às franjas desprovidas de infraestrutura.

Segundo o professor e urbanista Adrián Gorelik (2005), em cidades como Buenos Aires e Rio de Janeiro, às ampliações viárias e a abertura de avenidas à moda haussmanniana, entre 1880 e 1930, serviram menos a uma integração urbana orgânica e mais à construção de uma imagem de modernidade cosmopolita para as elites, frequentemente às custas da demolição de tecidos sociais preexistentes, à carga de uma estética global do bem viver baseada na já então emergente Dromocracia francesa. Esse fenômeno não se restringiu às grandes metrópoles, ou tampouco ao contexto europeu.

No entanto, foi de forma radical, no início do século XX, que a lógica dromocrática se impôs como paradigma urbano dominante em todo o mundo, juntamente aos avanços tecnológicos e aos novos materiais industrializados: quando o automóvel privado superou definitivamente a barreira dos 60 km/h, redefiniu não apenas a escala, mas também a forma e a própria expectativa de movimento na cidade, exigindo vias cada vez mais largas, lisas e especializadas. Para atender a essa nova necessidade de fluidez e durabilidade, materiais como o asfalto e o concreto tornaram-se protagonistas, substituindo os antigos calçamentos de paralelepípedos e pavimentações rudimentares que não suportavam o atrito e a velocidade dos novos veículos. Essa transformação técnica da superfície urbana não apenas homogeneizou o solo das cidades, mas também consolidou a separação definitiva entre os espaços do pedestre e do automóvel, acelerando o ritmo da vida metropolitana. Como pontua Paul Virilio (1996), o invento do automóvel gerou também seu contraponto inevitável e simétrico: o invento do acidente de automóvel. A velocidade tornou-se, assim, um fenômeno ambivalente, celebrada como símbolo de progresso e liberdade, mas internalizando, desde sua origem, o risco catastrófico como componente intrínseco de sua lógica veloz.

Esse novo regime de velocidade encontrou sua expressão doutrinária na Carta de Atenas (1993, publicada originalmente em 1943), documento resultante do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM, 1933) e redigido sob a liderança de Le Corbusier, que sintetizou o ideário modernista. No núcleo de sua proposta, o transporte era concebido como uma função de circulação puramente técnica, uma engrenagem essencial do modelo urbano em desenvolvimento. O objetivo era a eficiência suprema de um sistema urbano organizado em zonas funcionais rigidamente separadas, habitar, trabalhar, circular, recrear, interligadas por vias especializadas e lineares que permitissem que os veículos fluíssem sem obstáculos. Essa concepção está expressa no próprio texto da Carta, conforme compilado por Le Corbusier. A primazia do projeto modernista era inequivocamente dada ao automóvel privado como símbolo máximo da modernidade técnica, da liberdade individual e da velocidade conquistada. Segundo Corbusier (2017), em *Manière de penser l'urbanisme*, publicado originalmente em 1946, os carros deveriam vencer pequenas distâncias e os aviões serviram a grandes deslocamentos e pronto, tendo vias adequadas a manutenção do fluxo constante não seria um problema, e sim uma solução. Portanto, o pensamento modernista funcional priorizou uma circulação racionalizada que servia à sua visão higienista, funcional e, no limite, dromocrática da cidade.

Essa apologia da velocidade encontrou sua imagem mais precisa, e involuntariamente crítica, na comparação que o próprio Le Corbusier estabeleceu entre arquitetura e automóvel. Ao eleger o Citroën como paradigma estético e funcional da casa moderna, o arquiteto não apenas celebrava a máquina: anunciava a conversão da moradia em prótese de aceleração. A casa-máquina de morar, à imagem do carro, deveria ser leve, rápida de construir, fácil de manter e, sobretudo, eficiente,eliminando o desperdício de tempo e espaço que caracterizava as cidades tradicionais. O que Le Corbusier não anteviu é que o mesmo princípio que fazia o automóvel vencer distâncias faria da habitação um bem descartável, submetido à obsolescência programada e à lógica do capital financeiro. O carro permitia que as pessoas que tivessem acesso a ele atravessassem a cidade, reorganizando-a em seu benefício, exigindo vias mais rápidas, estacionamentos mais vastos, mas também corpos endividados para sustentar o sonho da mobilidade perpétua.

A velocidade tornava-se, assim, um valor em si,imperativo de projeto que naturalizava a segregação espacial e subordinava a experiência do lugar à lógica do deslocamento rápido. A cidade ideal deixava de ser palco de encontros, permanências e imprevistos para converter-se em território a ser atravessado com a máxima eficiência. Nesse atravessamento contínuo, consolidava-se não apenas uma política de circulação, mas uma ontologia dromocrática que encontrou na arquitetura moderna seus dispositivos mais precisos. Os grandes vãos não eram solução estrutural apenas: materializavam a ambição de um espaço sem obstáculos, onde o olhar e o corpo pudessem deslizar sem interrupção. As fachadas livres, desobrigadas do encontro com o solo e com a rua, rompiam a mediação entre interior e exterior, substituindo a fronteira por uma superfície indiferente. Os pilotis, ao suspenderem o volume edificado, liberavam o solo para o fluxo, mas esse solo liberado raramente se tornava espaço público de qualidade; tornava-se, antes, superfície de passagem, estacionamento, vazio indiferenciado. A arquitetura deveria ser compacta, eficiente, avessa ao "desperdício" de tempo e espaço que os loteamentos ruralizados e as cidades medievais supostamente representavam. Seus moradores, liberados da servidão das minuciosidades construtivas, do cuidado com o detalhe, da manutenção afetiva, do reparo paciente, poderiam enfim dedicar-se integralmente à vida produtiva.

Especialmente na América Latina, a recepção do projeto moderno-funcionalista manteve sobretudo o aspecto normativo e monumental do modernismo, suas avenidas largas, suas torres-símbolo e a estética da cidade-futuro, ao mesmo tempo em que ignorou, na prática, qualquer componente de planejamento social e territorial integral (Gorelik, 2005). A obsessão pela velocidade, pela infraestrutura viária para o automóvel foi importada e intensificada, enquanto a promessa original de integração social e de transporte coletivo eficiente, ou mesmo de preservação de zonas de natureza para a absorção do impacto gerado pela grande velocidade, foi abandonada ou subordinada aos interesses imobiliários e à segregação socioespacial. Outros aspectos doutrinários da Carta de Atenas, fundamentais para o equilíbrio da máquina de habitar, foram igualmente negligenciados: o planejamento das áreas rurais do entorno, a criação sistemática de áreas de recreação e esporte "para o espírito", como parques e jardins, e a garantia de áreas soleadas e verdes, inclusive nas margens das grandes avenidas (Le Corbusier, 2017). A exceção clássica e planejada, Brasília, apenas confirma a regra do abandono desses preceitos na grande maioria das cidades como Porto Alegre, São Paulo e Rio de Janeiro. O resultado, ainda hoje dominante nas grandes metrópoles, é a consolidação de um dualismo de mobilidade estrutural: uma rede de alta velocidade e conforto, vias expressas, corredores exclusivos para quem pode pagar, e uma rede lenta, precária e superlotada de ônibus e trens para a grande maioria da população, refletindo e reproduzindo as desigualdades históricas da cidade colonial e capitalista dependente. Ou seja, os lentos, não colhem os benefícios de serelentar, e tampouco o desfrute do fluir com rapidez.

A crítica radical de Ivan Illich em Energia e Equidade (1975) oferece o instrumental conceitual definitivo para decifrar a natureza profunda dessa divisão. Illich desmonta a lógica industrial do transporte, introduzindo uma distinção ontológica fundamental entre o usuário e o pedestre. Para Illich, o usuário é um produto da sociedade

industrial: um indivíduo convertido em cliente passivo e dependente de um sistema técnico monopolista. O usuário delega sua capacidade de se mover a uma máquina e a uma burocracia, alienando sua autonomia locomotora. Em contrapartida, o pedestre representa a autonomia locomotora em estado puro, aquele que se move pelo seu próprio poder metabólico, cuja velocidade é corporal e cuja rota é soberana. A caminhada, para Illich, é a medida-base da mobilidade humana e a mobilidade com bicicleta deve ser o limite de velocidade (30km/h) permitido na cidade.

O regime dromocrático, ao industrializar o tráfico, promove um monopólio radical sobre a mobilidade. Ele não oferece uma opção a mais, mas destrói sistematicamente as condições de possibilidade da autonomia pedestre e de outros modais de transporte leves. A aceleração mecânica, argumenta Illich, além de um certo limiar, não economiza tempo social, mas o consome. Neste contexto, a prática cotidiana do pedestre ou do ciclista transcende uma escolha modal para assumir a dimensão de uma resistência ontológica, uma reapropriação do corpo, do espaço e do tempo contra o monopólio industrial. É uma recusa prática à conversão em usuário dependente, uma afirmação do poder metabólico e da autonomia sobre o próprio deslocamento.

A lógica dromocrática de transporte e mobilidade também é reproduzida, com características peculiares e igualmente excludentes, nas cidades pequenas e médias. Nestes contextos, a ausência quase total de um sistema de mobilidade coletiva, ou de um sistema urbano feito para pedestres, impõe o automóvel não como uma opção, mas como uma necessidade estrutural aparentemente incontornável. Até mesmo em cidades com zonas urbanas de 15, 20 km de diâmetro, as vias são definidas para as grandes velocidades que poderiam atravessar, a modelo de Brasília, 1km/minuto. A infraestrutura é planejada pela e para a lógica do carro, resultando na institucionalização da iniquidade locomotora. E também aí, aqueles que não podem arcar com os custos de ser proprietário de um veículo ou de manejá-lo, idosos, jovens, pessoas de baixa renda, veem sua cidadania restringida, condenados ao isolamento e à dificuldade de acesso a serviços, educação e trabalho. Esta é a realização mais crua do monopólio radical e dromocrático, um sistema que, ao eliminar as alternativas, torna a velocidade motorizada obrigatória para a participação social plena.

A mecanização como lógica fragmentadora

O segundo mecanismo da Dromocracia opera pela fragmentação do espaço urbano por meio da rigidez funcional, habitar, trabalhar, circular, recrear, conforme o paradigma modernista consagrado pela Carta de Atenas (1933) e em sintonia com o sistema industrial fordista. Essa segmentação, porém, não se limita à organização física, configura uma violência estrutural contra a experiência unitária do tempo vivido. Ao erigir a funcionalidade como princípio organizador absoluto, instaura-se uma cronopolítica excludente que esquarteja o tempo em compartimentos utilitários, cada qual submetido a uma finalidade produtiva. Nesse fatiamento, nem tudo o que acontecia vinculadamente continua possível. O tempo deixa de ser vivência qualitativa, para tornar-se recurso quantitativo, fatiado em especializações. O trabalho é reconhecido como o único gerador de valor e definidor central de todas as outras atividades. A unidade do tempo vivido, onde ócio, o cuidado e labor podem entrelaçar-se, e descontinuar-se em dias distintos, não necessariamente dias ativos e dias de descanso, é substituída por uma sucessão de “tempos-de-uso”. O cidadão transforma-se em mero utilizador da cidade, sua existência é picotada por horários comerciais, turnos de expediente e fluxos de transporte público.

Nesse processo, o que Milton Santos (2001) chama de tempo do mundo, contínuo, espesso, qualitativo, tecido por múltiplos ritmos, é progressivamente suplantado pelo tempo da máquina urbana, orientado à produtividade e eficiência. É o tempo do expediente, do rush hour, do intervalo cronometrado, uma agenda universal que subordina todos os ritmos alheios à lógica do desempenho e do aceleracionismo e também de uma estética da completude ideal. O tempo lento, improdutivo, da deriva, da contemplação, da sociabilidade espontânea, do acaso, do cuidado e da vida como ela pode ser converte-se em desvio a ser corrigido, vazio a ser superado, deixando pouco espaço para o pensamento de si, sobretudo para aqueles corpos já historicamente despojados do direito ao ócio e à reflexão.
Tarefas básicas e cotidianas de cuidado, como lavar e secar roupas e preparar as refeições – que também têm uma relação intrínseca aos ciclos anuais e ao tempo climático e com o papel histórico da mulher– são substituídas, ao menos para aqueles que podem, por idas à lavanderia (equipamento símbolo das capitais, pouco encontrado em cidades pequenas), pela compra de comidas super industrializadas, fast-foods, pelas entregas por aplicativo e por uma gama crescente de serviços que terceirizam o cuidado e a reprodução cotidiana; esses equipamentos, como as lavanderias e os restaurantes apenas de tele-entrega, convertem necessidades básicas em negócio, movimentando a engrenagem capitalista ao mesmo tempo que aprofundam a dependência de infraestruturas privadas e pagas. Hoje, num pequeno apartamento é comum que nem existam mais fogões com fornos e tanques de lavar roupas. Para onde foi esse espaço-tempo? A conta não fecha.

A configuração espacial das cidades e das habitações materializa essa violência temporal. A rua, traçada linearmente sob o princípio do deslocamento rápido, com edifícios que desembocam diretamente em vias de alto fluxo, tem na reta o modelo geométrico ideal, elimina obstáculos, encurta distâncias, favorece a circulação contínua de pessoas, mercadorias e informações. A partir da modernidade, e sobretudo com o transporte mecanizado, as capitais são deliberadamente desenhadas para dar vazão a esse movimento perpétuo. A quadrícula, presente em experiências como o plano de Buenos Aires, o Commissioners’ Plan de Nova York (1811) ou o plano Cerdà para Barcelona, consolida-se como paradigma de racionalização espacial, avenidas retilíneas, quarteirões regulares, vias expressas que otimizam o deslocamento entre setores fragmentados. Mesmo projetos do século XX, como o plano piloto de Brasília, radicalizam essa lógica ao estruturar a cidade em grandes eixos de circulação que atravessam seu centro. Tudo o que escapa à finalidade produtiva é confinado a zonas específicas de recreação, parques e praças setorizadas, onde o desvio é tolerado como exceção, desde que não interrompa o fluxo da mobilidade produtiva. Aliás, até mesmo a ideia de “sair da cidade” nas férias obedece a essa lógica (é preciso deslocar-se ao espaço-tempo do relaxamento onde, se possível, você paga pelos serviços).

Na mesma esteira, a noite, que poderia ser tempo de suspensão, repouso, sociabilidade alternativa, festa ou investigação do oculto, é progressivamente colonizada pelas economias do trabalho contínuo. Como observa Jonathan Crary (2013), trata-se da anulação sistemática do sono e do descanso, elementos historicamente resistentes à produção incessante. A cidade que nunca dorme revela-se como a cidade que nunca deixa de produzir e consumir, dissolvendo qualquer exterioridade temporal em relação ao sistema econômico. Essa colonização do noturno representa a fase mais avançada da transformação da própria experiência humana do tempo em mercadoria. Se antes a escuridão oferecia trégua natural das exigências diurnas, intervalo para intimidade, devaneio ou improdutividade, hoje é preenchida por turnos flexíveis, entregas instantâneas, entretenimento sob demanda e consumo 24 horas. O sono, um dos últimos vestígios de desconexão involuntária e necessária, torna-se “escândalo” para o capitalismo justamente por ser período em que o indivíduo não gera valor, não consome, não é produtivo (Crary, 2013). Ao eliminar gradualmente o repouso noturno, o sistema não apenas estende a jornada de trabalho, mas suprime um espaço-tempo essencial à constituição de subjetividades não integralmente alinhadas à performance e ao consumo.

Essa fragmentação cronotópica gera uma alienação ontológica profunda, nos termos de Heidegger (1954), condena-nos a um estar-em puramente instrumental. Estamos no trabalho, no trânsito, no lazer, sempre como funções isoladas, dissociadas de uma experiência integrada de existência. Não há permanência, cultivo, retorno afetivo ao mesmo lugar. Nossa própria casa já não serve nem para o descanso prolongado, é preciso deslocar-se. O "ser contemporâneo" aprende a perceber-se como coleção de papéis sucessivos e intercambiáveis, acionados conforme o compartimento espaço-temporal em que se encontra, no escritório, produtor, no trânsito, condutor, na academia, corpo em desempenho, no shopping, consumidor, no aplicativo, usuário, na praia, turista.

A fragmentação gera a própria demanda pela aceleração que a perpetua. Instaura-se uma espiral dromocrática na qual o tempo vivido é sistematicamente sacrificado em nome da eficiência do sistema, mas esse sistema, longe de responder a uma escassez natural de tempo, produz artificialmente a escassez que justifica seu domínio. Quanto mais velozes os meios de conexão entre as zonas fragmentadas, mais distantes elas podem ser implantadas, quanto mais distantes, mais indispensável a velocidade que as aproxima. O paradoxo é evidente, o regime dromocrático apresenta-se como solução técnica para a pobreza temporal, mas é ele próprio sua causa primeira. Submete a vida a uma temporalidade exógena, abstrata, mensurável em unidades homogêneas, e declara guerra a todas as temporalidades concretas, corporais, qualitativas, que resistem à sua métrica. A funcionalidade acelerada revela-se dispositivo de controle cronopolítico, fragmenta o tempo vivido em parcelas intercambiáveis, inviabiliza o habitar autêntico, que exige demora e profundidade, e aprofunda a clivagem entre os que dominam o tempo, pela velocidade, tecnologia, mobilidade, e os que por ele permanecem dominados, ou resistem.

Esse quadro, já grave na cidade moderna, radicaliza-se na era que Virilio (1993) chamou de "estética da desaparição". A fragmentação das tarefas cotidianas atinge seu ápice quando a circulação entre atividades, funções e papéis prescinde do deslocamento espacial. Na telepresença, no trabalho remoto síncrono, no consumo instantâneo mediado por algoritmos, mudar de contexto profissional, de afeto ou de tarefa ocorre sem mover o corpo no espaço físico. A aceleração total do tempo produz o encolhimento radical do espaço, cuja fragmentação não se dá mais pela distância, mas pela sobreposição absoluta: todos os lugares coexistem na tela, todos os tempos convergem no agora, todas as funções acumulam-se no mesmo corpo imóvel. O espaço, então, não é percorrido, mas acessado; não é habitado, mas selecionado em menu; não oferece resistência, oferece ícones; não impõe trajeto, impõe automação. A um clique, a automatização dos processos disponibiliza a ação, mas a aceleração dessas possibilidades, segundo Virilio (1994), vem acompanhada da impossibilidade de pensar no processo, durante o processo, sobre a própria necessidade da ação. Quando tudo se torna excessivamente acessível, o esforço percebido para chegar a lugares virtuais desaparece – e com ele, a consciência de que muitos desses lugares jamais seriam alcançados com as próprias pernas.

Outro sintoma dessa virtualização e fragmentação é a dissociação do usuário em relação ao corpo físico, fenômeno já alertado por Milton Santos em A Natureza do Espaço: acreditando-se que todos os corpos, por estarem disponíveis no mesmo ambiente virtual, desfrutam de igual acesso, perde-se de vista as diferenças profundamente produzidas pelo território. O clássico exemplo da pandemia escancarou essa falácia – crianças de áreas periféricas acompanhando aulas remotas em meio a irmãos, em espaços inadequados, saturados de interferências – evidenciando que o acesso à mesma plataforma virtual não apenas falha em equalizar, como agrava as desigualdades sociais preexistentes. A ilusão de que a conectividade tecnológica dissolve as assimetrias territoriais encobre a complexidade que se esconde por trás dessa virtualidade efêmera: o corpo continua ancorado em seu lugar, com suas infraestruturas precárias, suas ausências e seus ruídos, ou ainda os seus privilégios, ainda que a tela simule um espaço comum indiferenciado.

É justamente essa simulação de imediatismo e ubiquidade que alimenta o regime de instantaneidade pura, no qual a ausência de intervalos espaciais entre uma atividade e outra, entre um território diferenciado e um território comum, produz uma forma extrema de violência dromocrática. Quando não há mais percurso entre o trabalho e o descanso, entre o público e o íntimo, entre a produção e o consumo, o sujeito perde a capacidade de modular sua própria existência e de distinguir os diferentes âmbitos da vida (Virilio, 1996). Torna-se permanentemente disponível, localizável, acionável. A eliminação do entre não é apenas ganho de eficiência, é supressão da própria possibilidade de assimilação da experiência. O tempo, tornado contínuo e instantâneo, perde espessura. Onde não há camadas, não há ressonância, não há duração. Os acontecimentos sucedem-se sem intervalo, acumulam-se sem síntese, excitam sem elaboração. A vida, reduzida a uma sequência incessante de operações no mesmo plano indiferenciado, sem o mínimo deslocamento espaço-temporal, aproxima-se perigosamente de sua própria desaparição como experiência vivida, e, com ela, a fatal perda de memória de que já nos alertava o filósofo. No tempo da instantaneidade e da virtualidade total, resta um sujeito sem ancoragem, flutuando em um tempo sem espessura, condenado à liberdade paradoxal de poder estar em toda parte sem jamais habitar lugar algum. A fragmentação cronotópica, levada ao limite, não produz mais fragmentos, produz o vazio e a ausência de criação de memórias.

Contra esse vazio, contra essa desaparição anunciada dos vínculos afetivos e memoráveis, a reivindicação do espaço lento, do tempo habitável do percurso inútil, do intervalo improdutivo, levanta-se como urgência política e existencial. Mais do que um refúgio individual, trata-se de uma aposta coletiva: o direito à demora e à ocupação efetiva dos espaços de comunhão, o direito, alargando o termo no sentido de Leda Maria Martins (2021), à reinvenção, à espiralização, à ancestralização. O direito a não produzir nada senão a si mesmo – ou o coletivo – e a sua própria autenticidade. Se há uma política dromocrática do deslocamento perpétuo entre ilhas especializadas conectadas por corredores de circulação inabitáveis, resistem às experiências lentas que teimam em criar casa, reunião, festa, habitar, nos interstícios da alucinante velocidade de passagem. Reconhecer a autenticidade como constelação significativa – onde a assunção da própria finitude e, a partir dela, o projetar-se no tempo com coerência e responsabilidade se tornam possíveis – constitui, assim, um ato de resistência.

Gentrificação como dinâmica de expropriação da permanência

Para além da fragmentação do cotidiano, a Dromocracia opera também uma expropriação do tempo por vir – um sequestro do futuro enquanto horizonte de possibilidade existencial. Em bairros históricos de urbanização periférica, mas também em outras ocupações informais ao largo da América Latina, a aceleração não se limita a reorganizar o presente; corrói a própria capacidade humana de projetar, planejar e ancorar uma existência na duração. Nessas paisagens de memória e resistência, o futuro é menos um horizonte aberto de possibilidades coletivas e mais um ativo financeiro especulativo, apropriável apenas por aqueles dotados de capital econômico, tecnológico e simbólico.

A gentrificação acontece como um processo de limpeza temporal e espoliação instantânea. Ela expulsa populações mais lentas para abrir espaço a fluxos de capital mais rápidos e rentáveis, mais "contemporâneos" e mais interessantes estéticamente – no sentido da estética global miltoniana. Essa dinâmica revela um jogo perverso: a

mesma sociedade que busca gratificação instantânea em cada clique também produz uma gentrificação instantânea, onde o novo substitui o antigo com a mesma impaciência com que se descarta um aplicativo obsoleto. A impaciência torna-se motriz urbana; o desejo por novidade constante acelera a substituição de comunidades inteiras por paisagens descartáveis.

Quando a lógica da valorização acelerada atinge as comunidades e bairros auto construídos, instaura-se uma incerteza estrutural que paralisa a capacidade de planejamento vital. O morador não luta apenas para permanecer, mas para saber se ainda poderá fazê-lo amanhã. Sua vida é forçada a um regime de presente contínuo e precário, onde não pode edificar com materiais definitivos o seu barraco – o amanhã pode exigir desmontá-lo ou abandoná-lo. Os contratos, quando existem, são temporários; os aluguéis, instáveis; as políticas urbanas, quando existem, revelam-se completamente voláteis, suscetíveis às trocas de governo e aos humores do mercado imobiliário. Nessa condição, o próprio tempo vivido se fragmenta e o futuro deixa de ser horizonte de projetos para se tornar mera ameaça de despossessão; o passado, memória de vínculos desfeitos, oferece um lastro instável, quando não violento, para a ancoragem de si. Habitar, nesse sistema, pode significar uma existência suspensa entre o despejo de ontem e a incerteza de amanhã, sem a possibilidade estruturada de poder fincar raízes no chão que se pisa (territorializar).

Escolas, universidades, prefeituras e hospitais, que antes funcionavam como âncoras de permanência e referências comunitárias, passam a operar segundo a lógica do mercado imobiliário e da virtualidade, sujeitos à especulação financeira e à obsolescência programada. Nesse contexto, a violência urbana deixa de ser apenas física e se manifesta como a fratura do próprio fio narrativo que liga passado, presente e futuro, rompendo a continuidade histórica dos bairros centrais. Esse processo, que suaviza ou exclui as marcas de um tempo lento acumulado, resistente à homogeneização dos fluxos globais, no sentido de Milton Santos, visa eliminar justamente o que confere espessura e identidade ao lugar, substituindo a memória edificada por empreendimentos padronizados e a convivência cidadã pela circulação impessoal e utilitária.

Nos bairros, a aliança entre dromocracia e neoliberalismo atua de forma capilar, desmontando as tessituras afetivas e econômicas que alentam o território, ou seja, que lhe dão vida e resistência. O que entra em colapso é a própria base da reprodução social comunitária: a ocupação residencial popular é pressionada por despejos e valorização seletiva; os pequenos comércios, as feiras livres e os espaços de criação, cultivo e geração de renda são substituídos por empreendimentos padronizados que ignoram as adaptações espontâneas do uso cotidiano. Manifestações culturais e religiosas, como a roda de samba que não encontra mais seu quintal e o terreiro pressionado pelo aumento do IPTU, perdem seus suportes materiais, enquanto a própria terceirização de serviços historicamente prestados sem visão de lucro, como cuidados coletivos, mutirões e solidariedade vicinal, é desestruturada. Ao fragmentar esses laços e impor a lógica do fluxo incessante, a cidade neoliberal nos bairros opera uma violência silenciosa, mas eficaz, que desmancha os territórios existenciais para dar lugar a uma paisagem homogênea, funcional à circulação de mercadorias e do capital imobiliário e alheia à permanência dos corpos e das histórias que nela se entrelaçam.

O espaço, assim quase que integralmente planejado para o consumo instantâneo (o que por alguns pode ser chamado de urbanismo estratégico) torna-se hostil à herança e à hereditariedade. Ele condena seus habitantes a um presente perpetuamente novo, desenraizado, incapaz de se entender como parte de uma linhagem de saber acumulado e atualizado – um fluxo constante que é indiferente àquilo que gera autonomia e subsistência no próprio lugar e no sentido de comunidade esperada ou a permanência assegurada pelas instituições tradicionais. A impossibilidade de se inscrever no tempo longo gera uma alienação ontológica profunda. Perde-se a possibilidade de ser-estar. Perde-se a unidade do Dasein que se constrói na relação contínua e afetiva com um lugar, o motivo para demorar-se em, para contar a mesma história de novo.

As mudanças estéticas superficiais (no sentido de superfície, pois na verdade são estruturais) que acompanham essa gentrificação são sintomáticas de uma arquitetura contemporânea que, no sentido de Virilio (1993), ocupa cada vez menos espaço e tem mudado seus parâmetros de permanência. O resultado são transformações que, além de violentas na expulsão dos mais lentos e sedentários, não visam ocupar o espaço permanentemente. Essas intervenções produzem ainda mais resíduos – entulho simbólico e material – e mais violência, pois cada ciclo de renovação descarta não apenas edifícios, mas modos de vida inteiros. A arquitetura da desaparição reduz o espaço ao cenário e o tempo ao instante.

E os seres lentos?

No processo de aceleração gerado pela Dromocracia, como se argumentou até agora, uma pluralidade de corpos, práticas e temporalidades acontece em dissonância à engrenagem veloz, não por inadequação intrínseca, mas por não poderem ou não desejarem acompanhar os ritmos acelerados que estruturam a cidade funcional (Santos, 2001). Esses seres constituem-se como presenças incômodas que expõem os limites do modelo urbano hegemônico: corpos que se movem em outra cadência, práticas que recusam a pressa produtivista, temporalidades que insistem na vagarosidade, no ócio, na espera, no retorno ou na repetição espiralar e ancestral. Ao não se submeterem à tirania do fluxo contínuo seus modos de vida podem apontar uma pluralidade de formas que insistem em não sucumbir aos alisamentos da velocidade.

Com Milton Santos (2001), denominamos esses sujeitos e modos de existência de seres lentos[6] (Santos, 2021). Ao enumerar algumas dessas presenças, como: idosos, enfermos, pcds, crianças, moradores de rua, ambulantes, corpos em protesto, populações originárias busca-se evidenciar como a simples presença corporal e territorial desses modos de vida introduz fricções, pausas e entraves ao fluxo acelerado da cidade ressignificando as possibilidades e os modos de ser possíveis no espaço-tempo-duração da cidade. É válido ressaltar, que ainda que operemos com categorias exemplares, a serelência é sempre uma serestância: não se manifesta de modo contínuo no tempo e no espaço, mas como condição situada e transitória (Fuão, 2023). Ainda assim, os modos de existência aqui mobilizados resistem, sobretudo, na contramão do fluxo dromocrático, podendo sobrepor-se e atravessar-se mutuamente na experiência urbana.

A pessoa idosa é uma das figuras que emerge com força quando pensamos na tensão entre ritmos na cidade. Não porque a velhice seja, em si, sinônimo de lentidão, há idosos e idosas com corpos ágeis, mentes velozes e próteses muito tecnológicas em seus corpos, mas porque o corpo que envelhece pode corporificar, de forma sensível e exposta, a crise radical entre temporalidades que caracteriza a Dromocracia.

6 A noção de seres lentos vem sendo desenvolvida desde minha dissertação de mestrado, “Seres Lentos e Vida Urbana: Caminhografias Urbanas pelas ruas de Montevideo, Porto Alegre e Pelotas” (Santos, 2021). rata-se de uma inflexão crítica do par conceitual “homens lentos” e “homens rápidos”, formulado por Milton Santos, que problematiza as assimetrias de poder inscritas na organização espaço-temporal das cidades. Ao deslocar a categoria “homem”,termo que carrega uma marca hegemônica, antropocêntrica e universalizante, a substituição é epistemológica. Trata-se de tensionar o humanismo normativo e abrir o campo analítico para formas de vida cuja temporalidade desacelera, fricciona ou interrompe a lógica dromocrática dominante.

Enquanto a cidade se programa para o fluxo contínuo, a eficiência produtiva e o futuro tratado como mercadoria; muitos corpos idosos, especialmente aqueles cuja mobilidade é reduzida ou cujo ritmo é mais pausado, materializam uma temporalidade orgânica, cíclica e não linear. Não se trata, evidentemente, de toda e qualquer pessoa idosa - afinal há quem seja idoso e atravesse a cidade em ritmo acelerado e há quem jovem, precise de pausas (a cada dia mais); Nos referimos ao idoso como aqueles que têm o andar mais contido e experiência. Que vê além da matéria, que saiba a importância da atenção e da presença. Daqueles que durante a caminhada pela cidade, ainda que não precisem, façam as devidas pausas para descanso ou observação, a relação tátil e afetiva com lugares conhecidos há décadas e as intermináveis histórias que podem ser desveladas e se inscrevem em um território do já vivido. É uma textura de demora que interrompe, ali onde se manifesta a suposta fluidez do espaço-mercadoria.

Reduzido pela ótica economicista a um “ser a contratempo”, o idoso cujo corpo impõe outro ritmo é frequentemente tratado como estorvo simbólico. Sua abundância de tempo não monetizável e sua suposta distância da esfera produtiva imediata fazem com que, sob o olhar dromocrático, sua existência parece despida de relevância social futura. Seu conhecimento experiencial é desprezado como arquivo obsoleto, e sua presença, quando não invisibilizada, é tolerada como resíduo de uma economia que só valoriza o que é produtivo, novo e rápido. Mas essa percepção, longe de ser universal, revela mais sobre a pobreza temporal da cidade do que sobre a velhice em si. Afinal, uma das lógicas mais profundas da Dromocracia é exterminar o sedentarismo e a permanência, duas características frequentemente associadas, ainda que não exclusivamente, às pessoas mais velhas.

Esta visão redutora contrasta radicalmente com cosmovisões que honram a ancestralidade e compreendem a existência como espiral, não como linha reta com prazo de validade. Em muitas culturas, principalmente nas culturas das populações originárias onde o tempo é compreendido como uma espiralidade (Martins, 2021), o fluxo da criança ao mais velho é uma troca contínua, um movimento de mão dupla onde a experiência se transmuta em sabedoria prática e a escuta se torna ato político. O mais velho ou ancião é um nó vital na rede de cuidado e sentido: guardião de narrativas, técnicas corporais e modos de atenção que desafiam a amnésia do presente perpétuo.

Na esteira dos idosos, uma multidão silenciosa de corpos igualmente dissidentes do regime de velocidade atravessa a cidade em ritmo próprio ou simplesmente permanece. Há pessoas cegas e com baixa visão cujas formas de habitar o espaço desafiam, na prática cotidiana, a primazia do olhar rápido em detrimento dos outros sentidos, um imperativo que a cidade dromocrática impõe a todos os corpos. Enquanto o habitante padrão da metrópole contemporânea é treinado para processar o espaço visualmente em frações de segundo, desviando de obstáculos e decodificando sinais sem interromper seu fluxo acelerado, a pessoa com baixa visão é forçada a subverter essa lógica. Ela desacelera por uma necessidade corpórea inegociável: é preciso escutar o eco dos edifícios para se localizar, tocar o chão com a bengala para decifrar texturas, lembrar a posição exata de um poste ontem para calcular o trajeto hoje. Nesse processo, seu corpo está um instrumento de leitura do mundo, uma antena viva captando sinais táteis, sonoros e olfativos que passam despercebidos por aqueles que em vantagem da visão podem abdicar (ao menos racionalmente) de seus múltiplos sentidos para se deslocar pela cidade. Essa postura corporal é a antítese exata da dispersão multitarefa que define o habitante dromocrático, ou o “ser contemporâneo” que, paradoxalmente, quanto mais conectado está virtualmente, mais desconectado se encontra do espaço que atravessa.

Há também os que se movem com dificuldade, não por uma falta de visão, mas por uma capacidade de mobilidade temporária ou permanentemente reduzida. São corpos tão diversos quanto comuns: pessoas em cadeiras de rodas, trabalhadores com pernas inchadas após um dia exaustivo, obesos, mulheres grávidas ou mães empurrando carrinhos de bebê ou qualquer cidadão sobrecarregado por sacolas de compras. A marcha hesitante desse contingente inscreve no asfalto uma coreografia de descompasso que denuncia a falácia da cidade como superfície lisa e contínua. Enquanto o projeto urbano hegemônico simula uma fluidez universal, esses corpos tropeçam nos desníveis, degraus sem rampa, portas excessivamente pesadas, calçadas irregulares ou inexistentes. A verdade é que o desenho urbano universal, como previa Le Corbusier (2017), tem como padrão um ser jovem, rápido, ágil, o que, transforma a diversidade corporal em exceção, quando, na verdade, é ela a regra incontornável. Todo corpo, mais cedo ou mais tarde, por um curto período ou por um período mais alargado, encontra seu limite de velocidade, seja na baixa velocidade constante ou na necessidade de pausas ao longo do caminho.

As esperas de todo tipo constituem talvez a mais extensa e invisível cartografia da lentidão. Elas se manifestam na banalidade do cotidiano: espera-se o ônibus que não vem, o atendimento na fila do banco, a consulta no corredor do hospital público, a liberação do sinal verde para o pedestre (e aqui estavam o símbolo das praças e largos na proximidade dos epsaços institucionais). Aguarda-se, também, a chuva passar, o companheiro que se atrasa, o cansaço do corpo que cede sob o peso. Nesse interstício, a espera revela-se como o tempo nu, destituído de função produtiva aparente. O sujeito que espera é um corpo em suspensão, capturado entre a aceleração prometida pela modernidade e a imobilidade que lhe é imposta. Sua existência, nesse limbo, denuncia que o regime de velocidade não é universal, mas sim profundamente hierarquizado: de um lado, os que fluem pelos corredores da cidade global; de outro, os que estacionam à margem, consumindo horas de vida na indiferença do asfalto (ou do chão batido).

Como já vinha se argumentando, é nessa pausa forçada, reside, no entanto, uma potência crítica. Ao parar no meio do movimento, o indivíduo que espera pode, segundo a perspectiva de Paul Virilio e Maria Carolina Rocha (2002), questionar o próprio deslocamento. O hiato permite indagar: “se o percurso não é deveras fácil, vale a pena insistir?” Mais do que uma reflexão existencial sobre o trajeto, a espera escancara a violência estrutural de um sistema que opera pela distribuição desigual da fluidez. Como criticava Ivan Illich (1975), a mobilidade não é democrática; ela é um recurso alocado seletivamente, e a imposição da espera é uma das ferramentas que mantêm essa hierarquia. Esperar é, portanto, tomar consciência de que a promessa de aceleração é, para muitos, uma falácia.

Historicamente a relação entre mobilidade e consumo é perversa; quanto menos um corpo se move nos circuitos produtivos e comerciais menos ele produz e demanda. É nesse contexto que a arquitetura a partir da modernidade passa a se esquivar sistematicamente da criação e manutenção dos lugares de permanência. O ócio, a pausa e a espera tornam-se inimigos de uma cidade projetada para o fluxo ininterrupto de mercadorias e corpos produtivos. Os exemplos dessa aversão ao repouso são evidentes no desenho do espaço urbano; bancos públicos transformados em superfícies inclinadas e desconfortáveis. Praças arborizadas que cedem lugar a food halls de passagem. Marquises desaparecem para dar lugar a fachadas-cegas expulsando o pedestre e a possibilidade de abrigo. Praças e parques multifuncionais com poucos espaços livres. Trata-se de uma conversão dos espaços públicos em espaços de consumo regida pela lógica de que se não posso comprar nada então não tenho o que fazer aqui. Essa lógica atinge com mais dureza as classes populares que em diversos projetos higienistas são convidados a se retirar, seguindo a lógica da gentrificação.

Observemos, também, as filas preferenciais. Foram criadas para atender idosos, gestantes, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, uma concessão aparentemente humanitária. Mas seu funcionamento real suscita perguntas incômodas: a fila preferencial é uma acolhida da lentidão ou sua expulsão para um circuito segregado, um desvio que evita que o fluxo principal seja contaminado pela demora? O idoso que conta moedas com mãos trêmulas, reclama do preço, esquece o item que veio comprar, demora a guardar as compras, sua presença no caixa preferencial é tolerada porque confinada, isolada, mantida à margem do tempo produtivo. A paciência que se exerce com ele também pode ser lida como um gesto de higienização temporal: retira-se o obstáculo do caminho para que os corpos acelerados não precisem desacelerar jamais.

Na esteira dos idosos, com similaridades e dissonâncias óbvias, as crianças, em sua experiência primordial, configuram-se como verdadeiros serelentos, guardiães de uma temporalidade outra, que resiste à aceleração sistêmica. Suas características de aleitamento não se dão pela mobilidade em si, já que a pouca idade as crianças saudáveis costumam ser ágeis e necessitar de um amplo espaço de movimento. Mas elas encarnam um modo de ser no tempo- espaço marcado pela descoberta, pelo jogo gratuito e por um aprendizado não-linear, que se constrói na demora investigativa, no espanto e na socialização lúdica. Essa temporalidade colide frontalmente com a lógica da eficiência, que busca desde a primeira infância conformar corpos produtivos e cronometrados. As crianças, quando permitidas de serestar, são capazes de alentar quem está em sua presença, de conjugar a imaginação, de inventar o impossível. A cidade dromocrática, ao reduzir espaços livres e seguros para a experiência do brincar das crianças - e também dos adultos - suprime um modo fundamentalmente serelento de habitar e descobrir o mundo.

A resistência destas temporalidades mais lentas, encarnadas pela crianças e pelos idosos, é poeticamente arquitetada por Michael Ende (2003) em Momo, obra na qual a luta contra os Homens Cinzentos, ladrões do tempo que mercantilizam a vida, é liderada por três figuras marginais: uma criança, um contador de histórias e um varredor. Momo, a criança órfã que habita as ruínas de um anfiteatro, é a personificação mais pura do serelento infantil. Fora das instituições disciplinadoras como a escola, ela vive no tempo do presente pleno, cuja produtividade se manifesta na capacidade extraordinária de escutar e, com isso, catalisar encontros e verdades alheias. Sua existência é um contraponto radical à aceleração, pois ela é o tempo que os Homens Cinzentos não conseguem roubar: o tempo da atenção, da demora e da fantasia como fins em si mesmos. Ao seu lado, Pipo, o contador de histórias, representa a resistência narrativa. Ele defende a ideia de que a vida é uma tessitura de histórias, não um acúmulo de minutos, e que a beleza está na dilatação do instante, no ritmo e no suspense que dão espessura à existência. Já Beppo, um idoso varredor, oferece em seu modo de ser a sabedoria da paciência e da constância. Em seu metódico e aparentemente interminável trabalho, ele ensina que toda grande tarefa se realiza passo a passo, olhando sempre para a pedra imediatamente à frente, sem a ansiedade pelo fim do caminho. Juntos, este trio conforma a resistência temporal: a criança que habita o eterno presente (Momo), o narrador que tece o passado e o futuro no agora (Pipo), e o trabalhador que encontra significado na repetição paciente e no processo (Beppo).

Significativamente, essa liberdade temporal defendida na alegoria de Ende persiste em interstícios concretos do território contemporâneo, onde a segmentação e a regulação hiperbólica do espaço e do tempo encontram barreiras culturais e materiais. Nas periferias urbanas, por exemplo, a despeito da precariedade e da violência, é comum encontrar crianças que reconquistam as ruas, os terrenos baldios e as praças não-oficiais como domínio de uma autogestão lúdica. Ali, o tempo da brincadeira é negociado coletivamente, e o espaço público, menos ditado por regras formais de uso, torna-se palco para uma infância que ainda experimenta a demora, a invenção colaborativa e uma socialização horizontal. De modo análogo, mas com contornos próprios, nas aldeias indígenas a distinção moderna entre espaço público, privado e natural frequentemente se dissolve. A circulação infantil se integra aos ciclos comunitários e naturais, e o aprendizado ocorre em um tempo não-cronometrado, regido pelas estações, pelas atividades coletivas e pela transmissão oral. Uma criança aldeada é autônoma em seu território. É uma guardiã de uma experiência temporal mais espessa, cíclica e impregnada de sentido relacional.
Proteger os territórios, das ruas das periferias às clareiras das aldeias onde essa experiência de tempo espesso ainda floresce, é salvaguardar territórios onde é possível ser e deixar ser. Nesses espaços, a criança, como um Dasein em estado de abertura primordial, pode existir no modo do ser-estante, não como um projeto a ser terminado, mas como uma presença que se constitui na curiosidade, no jogo e no encontro despretensioso, uma resistência existencial à eficiência totalizante que busca instrumentalizar até mesmo os interstícios da subjetividade. É através do jogo e do brincar que os sujeitos podem experimentar, inclusive na adultez, a liberdade da criação, a resiliência diante das regras, a alegria do improdutivo e a profunda socialização que nasce do compartilhamento de um universo simbólico. Negar esse direito às crianças é mutilar seu desenvolvimento; abdicar dessa dimensão na idade adulta é empobrecer a existência, fechando-se à possibilidade do espanto, da reinvenção e do encontro genuíno consigo, com a aprender e com o outro.

De modo distinto, porém complementar, os ambulantes podem ser reconhecidos como agentes de uma lentidão ativa e transacional, porque operam, na grande maioria das vezes, uma economia de presença. Sua prática não se dá no espaço abstrato do comércio globalizado, mas no *lugar* concreto da calçada, na interrupção ainda que momentânea do fluxo e na geração do tempo rugoso da troca. É um comércio corriqueiro, que funciona justamente no fluxo, afinal “há gente na rua e há gente que só pode vender na rua” (Sarlo, 2014, p.29). Mas mesmo no fluxo, o comércio informal demanda uma pequena parada, conversa, regateio e uma sociabilidade mínima. É um comércio onde a pechincha e a negociação são possíveis, pois ainda não foram sistematizadas por um sistema rápido. O ambulante cria um *contrafluxo* negociado, um redemoinho de atividades (expor, oferecer, convencer). A repressão sistemática a essa figura, assim, configura-se como um policiamento temporal que visa suprimir essas micro-interrupções e impor a lisura de um fluxo comercial padronizado e controlado (SANTOS, 2021, p. 82). O ambulante pode vender qualquer coisa: bijuterias e joias, capas de celular, pães feitos em casa, meias no inverno, ventiladores portáteis no verão, unhas postiças, cabos de telefone, mantas para o sofá, jarras elétricas… infinitas bugigangas produzidas artesanalmente ou importadas da china. E na verdade, o produto que vendem, pouco importa.

Tanto o morador de rua quanto o ambulante, cada um à sua maneira, *fazem o fluxo esperar*, criando brechas de temporalidade alternativa, seja o tempo da espera destituída, seja o tempo da troca direta, no interior de um sistema que só concebe o tempo como vetor de deslocamento eficiente. Crucialmente, ambas as figuras simbolizam economias menores que emergem nas frestas do sistema formal. O comércio ambulante e as estratégias de sobrevivência na rua constituem circuitos econômicos muitas vezes pouco mediados pelo Estado ou pelo capital corporativo, operando a partir de lógicas de proximidade, confiança tácita e adaptação imediata. São economias do rosto, do contato e da urgência. No entanto, seria um erro romantizá-las como esferas autônomas no sentido de que estão necessariamente atreladas ao poder que as marginaliza. Não é à toa que o comércio informal é muito raro em cidades pequenas.

O ambulante vive da circulação de pessoas e capital da economia formal; sua mercadoria muitas vezes vem das sobras ou dos interstícios das cadeias produtivas hegemônicas. O morador de rua, por sua vez, depende dos descartes materiais e da (in)eficácia das políticas sociais desse mesmo Estado. Eles são, portanto, sintomáticos e parasitas do sistema dromocrático: suas existências são geradas pelas dinâmicas de exclusão e aceleração, e suas estratégias de vida são uma resposta adaptativa e uma exploração das brechas desse sistema. Sua resistência não é um projeto político externo, mas uma prática de sobrevivência interna que, ao se materializar no espaço, inadvertidamente o politiza, expondo suas contradições e testemunhando a possibilidade de outros ritmos e outras economias, ainda que frágeis e subordinadas.

Se os moradores de rua e os ambulantes incorporam lentidões involuntárias ou econômicas que geram atrito nos fluxos urbanos, os corpos em protesto, como marchas e passeatas, realizam uma operação consciente de ocupação das ruas e interrupção do fluxo. Em movimentos sociais e políticos a ocupação do espaço público sugere uma lentidão tática, coreografada e coletiva, que visa interromper deliberadamente a lógica espacial e temporal hegemônica. Parar a cidade não é um mero transtorno logístico, mas um ato contra-dromocrático: um ataque direto ao mecanismo central de exercício do poder por via dos fluxos. O bloqueio, a ocupação estática e a marcha lenta são formas de desferir um golpe tático no sistema nervoso do Estado e do capital, expondo, através da suspensão performática do seu ritmo vital, a fragilidade de uma ordem que depende do movimento perpétuo.

Esta prática pode ser discutida pela noção de assembleia performativa, desenvolvida por Judith Butler. Para a filósofa, quando corpos se reúnem em aliança no espaço público, sua mera co-presença material, especialmente sob condições de precariedade partilhada, constitui uma performance política fundamental. Não se trata apenas do que é dito, mas do ato corpóreo de ocupar e persistir, criando uma cena na qual a vulnerabilidade se transforma em força política (Butler, 2015). A lentidão estratégica do protesto – o sit-in, o bloqueio, a ocupação – é a encenação máxima dessa vulnerabilidade transformada em obstrução. Ao fazê-lo, apresenta-se as demandas publicamente, mas também materializa-se uma crítica corpórea à própria razão dromocrática, demonstrando que o fluxo não é natural, mas político, e como tal, pode e deve ser interrompido. A ocupação de espaços públicos estratégicos é um ato de reapropriação do urbano da própria organização política coletiva. Na rua, os corpos que protestam convertem o tempo homogêneo e vazio do capital (o tempo do relógio e do deslocamento eficiente) pelo tempo heterogêneo e cheio da deliberação e do conflito.

A lentidão protestante é diretamente desveladora e destituinte; ela torna hipervisíveis e, mais ainda, inoperantes as estruturas de poder que a cidade acelerada busca naturalizar. A polícia que desocupa uma praça ou desbloqueia uma avenida está restaurando o fluxo dromocrático e seu poder operacional— princípios que já eram constituintes no modelo de cidade haussmaniana no século XIX, quando os grandes boulevards foram abertos não apenas para embelezar Paris, mas para permitir a circulação rápida de tropas e impedir a construção de barricadas. Como teoriza Paul Virilio (1996), o poder moderno se exerce menos pelo controle do espaço do que pela imposição de uma determinada velocidade; quem domina o ritmo domina a própria possibilidade de resistência. Nesse sentido, a violência estatal contra corpos que ocupam e permanecem é também uma confissão da fragilidade do sistema perante a paralisia consciente. Trata-se de uma tentativa de restabelecer o regime da velocidade no qual o poder se exerce precisamente através da aceleração que torna as estruturas de domínio fluidas e, portanto, difíceis de localizar e contestar.

A presença dos povos originários na reivindicação do espaço urbano e, especialmente, em rodovias nacionais como as BRs,por meio de protestos, paralisações e ocupações, inscreve no território uma contra-política fundada em outros compassos. Enquanto o pensamento ocidental moderno centraliza o humano como medida de todas as coisas e institui a velocidade máxima como norma universal, as cosmologias indígenas, em sua diversidade, reconhecem a agência e a pessoalidade de humanos, animais, plantas, entidades espirituais e o próprio meio ambiente. A serelência,conceito que nomeia um tempo de coexistência relacional, de escuta atenta e de ritual compartilhado,não é uma mera desaceleração, mas um regime temporal alternativo que mantém viva a conversa multiespécie e a memória ancestral. Como lembra o pensador quilombola Antônio Bispo dos Santos (Nego Bispo, 2023), há uma diferença fundamental entre o tempo medido pelo relógio e o tempo contado pela terra, pelos ciclos, pelo que o território permite e sustenta. Nesse sentido, ocupar uma rodovia com corpos que se recusam a acelerar é performar uma outra cosmopolítica: é forçar o Estado a confrontar não apenas uma pauta, mas um modo de existir que não se curva à lógica da produtividade e do fluxo contínuo.

O testemunho da poeta argentina Soraya Maicoño, também líder Mapuche, expõe com precisão a violência colonial que sustenta esse regime cronopolítico também na argentina: “siempre nos tenemos que acomodar al tiempo del blanco / imaginate lo que es cantar en mapuzungun hoy / sabiendo que [...] a nuestros abuelos [...] los arrodillaban en granos de maíz / y les golpeaban as mãos com as regras!” (Maicoño, 2023, p. 45-46). A proibição da língua, a punição dos corpos e a imposição de um tempo único,o tempo do trabalho, da disciplina, da produtividade,não foram acidentes históricos, mas tecnologias políticas centrais do projeto colonial. Trata-se, como argumenta o pensamento decolonial (Quijano, 2000), de uma colonialidade do tempo que opera sobre a subjetividade e o território com a mesma violência com que opera a colonialidade do poder. A serelência contemporânea é uma resposta ativa a essa violência. Uma recusa a se acomodar ao ritmo imposto e uma reivindicação do direito de gerar, a partir da comunidade e da espiritualidade, as pausas de assentamento da memória, do coletivo e do ritual ancestral que o projeto dromocrático tenta suprimir.

Defender essa serelência é, portanto, lutar pelo direito à desobediência cronológica e ao re-encantamento do mundo contra sua captura pela lógica da produtividade e da aceleração. É reconhecer, com Nego Bispo (2023), que o tempo bem vivido é aquele capaz de honrar o que a Terra dá e o que a Terra quer,uma ética que inverte radicalmente a premissa moderna de dominação da natureza. Essa perspectiva nos convida a parar de ver o mundo como recurso e a voltar a habitá-lo como uma teia viva de parentesco, onde humanos, árvores, rios e ancestrais compartilham um mesmo território de existência. Nessa chave, a desaceleração não é um luxo de poucos, mas uma condição de possibilidade para a vida coletiva em um planeta que já não suporta o ritmo extrativista do capital. Como ensinam as cosmologias ameríndias e as tradições quilombolas, o tempo não é uma linha que corre para o futuro, mas um círculo que retorna ao que importa,ao cuidado, ao encontro, à cerimônia (Martins, 2021). Restituir essas temporalidades plurais aos centros e aos bairros, às rodovias e às praças, é a tarefa primordial da luta urbana contemporânea.

Considerações Parciais

Se o direito à cidade, tal como formulado por Lefebvre (2008), constitui-se como direito à vida urbana, à participação e à apropriação do espaço como obra coletiva, sua dimensão temporal permaneceu, durante décadas, o capítulo mais negligenciado da agenda urbana. Em um regime dromocrático, onde a velocidade se converteu em instrumento de hierarquização social, o direito à cidade é, antes de tudo, o

direito ao tempo próprio: a possibilidade de não se submeter ao cronograma único da produtividade e de não ter a experiência do espaço ditada pela lógica do fluxo acelerado. Este direito à lentidão, ou à serelência pode ser visto então como condição fundamental para o exercício da urbanidade. Pois só se pode usufruir plenamente do espaço comum, só se pode construir vínculo com o lugar e com o outro, quando se dispõe de um ritmo orgânico, desvinculado da urgência produtiva que transforma a cidade em mero cenário de passagem.

Nesse novo regime, a cidade não pode mais ser concebida como artefato isolado do metabolismo planetário. Ela é parte de uma crono-geografia extensa, onde o ritmo das águas, dos solos e dos ecossistemas reivindica o mesmo cuidado reservado aos fluxos urbanos.A crono-diversidade, é a própria condição de possibilidade para uma coexistência que não exija da Terra mais do que ela pode repor. A serelência, nesse contexto, deixa de ser apenas um direito humano e torna-se uma ética civilizatória: a arte de sincronizar o tempo da cidade com o tempo do mundo.

A tradução desse direito em práticas concretas exige um projeto político urbano capaz de atuar contra a mobilidade orientada exclusivamente ao fluxo, a mecanização que fragmenta a experiência em zonas especializadas e a gentrificação acelerada que expulsa os corpos lentos. Tal projeto implica a criação ativa de zonas de desaceleração, territórios onde a prioridade seja a permanência, o brincar, o descanso e, sobretudo, a abertura a outras cosmologias temporais (inclusive nas habitações). Não se trata da reprodução de espaços residuais entre vias expressas e loteamentos planejados, mas de lugares intencionalmente desenhados para acolher o ócio criativo, o encontro imprevisto e a contemplação onde seja possível perder-se de si. Espaços livres, abertos à imaginação e a um habitar menos mediado por artefatos e mais voltado à experiência pura de ser e estar, na linha do que Heidegger (1954) sugeriu ao aproximar o construir do habitar e do pensar, como modos de permanência significativa no mundo.

Paralelamente, é imperativa uma inversão radical na hierarquia da mobilidade. Priorizar absolutamente o pedestre e os modos ativos de baixa velocidade,como a bicicleta, vai muito além da provisão de infraestrutura cicloviária ou calçadas acessíveis. Significa subordinar o fluxo motorizado à qualidade da experiência humana, garantindo segurança e conforto para idosos, crianças e pessoas com mobilidade reduzida, mas também assegurando que o deslocamento a pé ou pedalando deixe de ser um sacrifício para tornar-se um ato de fruição da cidade. Como propôs Ivan Illich (1975) em sua crítica à ideologia da velocidade, a equidade social está intrinsecamente ligada a um limite energético e de velocidade: a partir de certo patamar, o transporte rápido não aproxima as pessoas, antes as separa, exigindo cada vez mais espaço, tempo e recursos para sustentar-se. Trata-se, assim, de fomentar práticas urbanas menos mediadas pelo consumo de combustíveis fósseis e mais pela experiência sensível de habitar, onde o caminhar e o permanecer se convertem em atos políticos de reapropriação do tempo.

É crucial, ainda, operar uma virada paradigmática que valorize, jurídica e urbanisticamente, o espaço de permanência sobre o espaço de passagem. Em contraposição ao fluxo abstrato e desterritorializante, deve-se privilegiar a estabilidade do enraizamento, um sedentarismo entendido não como inércia, mas como condição para a constituição de memória, afeto e cuidado com o lugar. Urbanisticamente, isso se traduz na priorização dos espaços livres, vazios de programa fixo, sobre os volumes excessivamente construídos e parcelados pela especulação. Juridicamente, exige instrumentos que combatam a ditadura do curto prazo imposta pelo capital imobiliário: a taxação progressiva do solo ocioso, a criação de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) permanentes, a aplicação rigorosa do parcelamento, edificação ou utilização compulsórios. Trata-se de promover a sustentabilidade dos ciclos longos de manutenção, adaptação e uso, em oposição à lógica insustentável da construção, obsolescência programada e demolição permanentes.

Neste novo marco, um leque de espaços e práticas comunitárias emerge como infraestrutura vital de uma crono-diversidade urbana. Para além das hortas e pomares, já amplamente reconhecidos, é fundamental garantir espaços para oficinas, artesanato, pesca urbana, criação de pequenos animais e a realização de atividades tradicionais, como a produção de cerâmica, tecelagem ou processamento de alimentos possam ocorrer de forma não mecanizada ou fragmentada. Estas práticas, historicamente desenvolvidas como estratégias de autonomia e sobrevivência pelas comunidades tradicionais podem ser reconhecidas como tecnologias sociais de desaceleração. Elas ancoram a comunidade não apenas em ciclos naturais, mas em saberes-fazer corporificados e transmitidos oralmente, que operam na velocidade da observação, do gesto preciso e da paciência artesanal (e não na gratificação instantênea). Ao praticarem uma economia concreta da suficiência e da partilha, onde o valor emerge da utilidade, da beleza e do vínculo, esses espaços ensaiam modos de vida que medem o bem-estar pela qualidade da experiência e não pelo volume de produção.

Da mesma forma, parques e áreas arborizadas devem ser ressignificados como infraestruturas de desaceleração radical. Para além de sua função ecológica ou recreativa padronizada, precisam ser concebidos como laboratórios de desconexão e resensibilização. Seu desenho deve favorecer o perder-se: em caminhos sinuosos que não levam a um destino comercial, na sombra densa de um bosque, no som do vento entre as folhas. Aqui, a arquitetura pode ser mínima, os percursos não lineares, e a ausência deliberada de sinalização e comércio pode criar um vácuo fenomenológico na lógica aceleracionista, uma brecha por onde pode irromper outra experiência do tempo. Estes espaços precisam ser vistos não apenas como pulmões verdes a serviço da mitigação dos efeitos da produtividade de uma cidade dromocrática que os circunda como instrumentos higienistas de embelezamento. Precisam ser considerados órgãos de uma temporalidade cíclica e lenta, porque permitem que o corpo humano sincronize seus ritmos com os ciclos orgânicos, o crescimento lento das árvores, o ciclo das estações, o piscar das luzes dos vaga-lumes, restaurando uma percepção do tempo como duração e não como escassez. Esta experiência é fundamental para a saúde coletiva e para a sustentabilidade ecossistêmica, pois uma sociedade que não sabe parar e observar é uma sociedade incapaz de perceber os limites do seu entorno e os sinais de exaustão do planeta. Sobretudo, no sentido de Paul Virilio (1996), é uma sociedade que perde a dimensão real das coisas no tempo e no espaço. A preservação e a criação massiva destas áreas é, portanto, uma política pública de altíssima prioridade, um investimento não em concreto, mas em tempo vivo e em capacidade de atenção, os verdadeiros alicerces para um futuro habitável.

Assim, conclui-se com um chamado para que o pensamento urbanístico incorpore, de maneira decisiva, uma ecologia política dos tempos. Trata-se de um movimento pela valorização do atrelamento da técnica e da mobilidade a uma sabedoria que reconheça as múltiplas velocidades da vida, como igualmente dignas de espaço e consideração. Defender o direito à lentidão é lutar pelo direito de projetar e viver um território múltiplo, onde as possibilidades de viver em comum possam florescer em sua diversidade de ritmos. Neste projeto, serelentar não é uma concessão generosa ao ócio, mas a condição fundamental para uma vida que, teimosa e espiraladamente, como o movimento das águas que voltam ao mar, insiste em florescer.

Referências

BISPO, Antonio (Nego Bispo). *A terra dá, a terra quer*. São Paulo: Ubu Editora, 2023.

BUTLER, Judith. *Corpos em Aliança e a Política das Ruas: Notas para uma Teoria Performativa de Assembleia*. Tradução de Fernanda Siqueira Miguens. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2015.

CRARY, Jonathan. *24/7: Capitalismo Tardio e os Fins do Sono*. Tradução de Joaquim Toledo Jr. São Paulo: Cosac Naify, 2013.

DANOWSKI, Débora; VIVEIROS DE CASTRO, Eduardo. *Há mundo por vir? Ensaio sobre os medos e os fins*. Florianópolis: Cultura e Barbárie; Instituto Socioambiental, 2014. 176 p.

ENDE, Michael. *Momo e o Senhor do Tempo*. Tradução de Olga Fierz. Rio de Janeiro: Editora Martins Fontes, 2003.

FUÃO, Fernando. *Serestar: As pinturas surrealistas de Amirah Gazel*. 2023.

FUÃO, Fernando. @ CAPITAL. *PIXO - Revista de Arquitetura, Cidade e Contemporaneidade*, v. 6, n. 20, 18 nov. 2021.

GORELIK, Adrián. A produção da cidade latino-americana . *Tempo Social, São Paulo, Brasil, v. 17, n. 1, p. 111–133, 2005. DOI: 10.1590/S0103-20702005000100005. Disponível em: https://revistas.usp.br/ts/article/view/12456. Acesso em: 5 fev. 2026.*

HAYLES, N. Katherine. Hyper and Deep Attention: The Generational Divide in Cognitive Modes. In: *Profession*. New York: Modern Language Association, 2007. p. 187-199.

HEIDEGGER, Martin. *Construir, Habitar, Pensar (Bauen, Wohnen, Denken)*. Tradução de Marcia Sá Cavalcante Schuback. *In:* Vorträge und Aufsätze. Pfullingen: G. Neske, 1954. p. 139-156. Disponível em: https://filosofiaepatrimonio.wordpress.com/wp-content/uploads/2017/03/martin-heidegger-construir-habitar-pensar.pdf. Acesso em: 6 fev. 2026.

HEIDEGGER, Martin. *Ser e Tempo*. Tradução de Fausto Castilho. Campinas: Editora da Unicamp; Petrópolis: Vozes, 2012.

ILLICH, I. *Energia e Equidade*. Lisboa: Sá da Costa, 1975.

LE CORBUSIER. *Planejamento Urbano*. São Paulo: Perspectiva, 2017.

LE CORBUSIER. Carta de Atenas. Tradução de Décio de Almeida Prado. São Paulo: Editora Hucitec / EDUSP, 1993.

LEFEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade*. Tradução de Rubens Eduardo Frias. 5. ed. São Paulo: Centauro Editora, 2008.

MARTINS, Leda Maria. Performances do tempo espiralar: poéticas do corpo-tela. Rio de Janeiro: Cobogó, 2021.

MAICOÑO, Soraya. *El sueño del sonido*. 2023. Disponível em: https://reunionreunion.com/El-Sueno-del-Sonido. Acesso em: 27 jan. 2026.

MONTAGNA, Aline Corrêa. *Pelotas em Forma: embelezamento, modernidade e segregação nas primeiras décadas do século XX*. 2019. 245 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

ROCHA, Eduardo; SANTOS,Taís Beltrame**.** *Verbolário da caminhografia urbana*. Pelotas: Editora Caseira, 2024.

SANTOS, Milton. O elogio da lentidão. *Folha de S.Paulo*, São Paulo, 11 mar. 2001. Disponível em: https://www1.folha.uol.com.br/fsp/mais/fs1103200109.htm Acesso em: 8 nov. 2024.

SANTOS, Milton. *Por uma Outra Globalização: do Pensamento Único à Consciência Universal*. 6. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Milton. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional.* 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SANTOS, Taís Beltrame dos. *Seres lentos e vida urbana: temporalidades dissonantes no espaço público*. 2021. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2021.

SILVA, Danielle Souza da. *Da cidade tradicional à cidade-jardim: modernidade em Pelotas na primeira metade do século XX*. 2017. 102 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2017.

TRIVINHO, Eugênio R. *A Dromocracia Cibercultural: lógica da vida humana na civilização mediática avançada.* São Paulo: Paulus, 2007.

VIRILIO, Paul. *Estética da desaparição*. Tradução de Paulo Neves. Rio de Janeiro: Contraponto, 1993.

VIRILIO, Paul. *O espaço crítico.* Tradução de Paulo Roberto Pires.. Rio de Janeiro: Editora 34, 2014.

VIRILIO, Paul. *Velocidade e Política*. Tradução de Celia Eduardo e Emílio Moraes. São Paulo: Estúdio Nobel, 1996.