

**Título do capítulo**

CAPÍTULO 1  
MOBILIDADE: UMA ABORDAGEM SISTÊMICA

**Autores (as)**

Renato Balbim

**DOI**

-

**Título do livro**

**CIDADE E MOVIMENTO: MOBILIDADES E INTERAÇÕES  
NO DESENVOLVIMENTO URBANO**

**Organizadores (as)**

Renato Balbim  
Cleandro Krause  
Clarisse Cunha Linke

**Volume**

-

**Série**

-

**Cidade**

Brasília

**Editora**

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea)  
Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP Brasil)

**Ano**

2016

**Edição**

-

**ISBN**

978-85-7811-284-4

**DOI**

-

© Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – ipea 2016

As publicações do Ipea estão disponíveis para *download* gratuito nos formatos PDF (todas) e EPUB (livros e periódicos). Acesse: <http://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes>

As opiniões emitidas nesta publicação são de exclusiva e inteira responsabilidade dos autores, não exprimindo, necessariamente, o ponto de vista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada ou do Ministério da Economia.

É permitida a reprodução deste texto e dos dados nele contidos, desde que citada a fonte. Reproduções para fins comerciais são proibidas.

## MOBILIDADE: UMA ABORDAGEM SISTÊMICA

Renato Balbim<sup>1</sup>

### 1 INTRODUÇÃO

A noção de mobilidade – um termo polissêmico, como se intentará deixar claro – ainda é comumente confundida com outros conceitos e ideias, como os de circulação, acessibilidade, trânsito ou transporte. Seu uso nas ciências em geral é, entretanto, mais recente que os demais termos, e seu surgimento não aconteceu em substituição a nenhum dos demais.

A noção de mobilidade surgiu para jogar luz sobre novas transformações sociais, que se tornaram mais relevantes com o aprofundamento da divisão social do trabalho nos últimos séculos.

O conceito de mobilidade adquire formas e presta-se a usos e explicações diversas. Da mobilidade cotidiana, passa-se às mobilidades social, residencial e do trabalho, ou, mais recentemente, à mobilidade simbólica. Também são formas de mobilidade as migrações – bem como a mobilidade pendular, do turismo e do lazer –, até chegar-se ao nomadismo ou ao imobilismo.

Todas as formas de mobilidade estão ligadas à divisão social e territorial do trabalho e aos modos de produção, que configuram o espaço – tanto social quanto territorial, em suas múltiplas escalas –, o que implica ao homem moderno o aprofundamento da vida de relações, inclusive com os objetos, que também se multiplicam e se tornam portáteis. Há, no movimento histórico, a emergência e a predominância do movimentar-se como um dos principais elementos de definição dos indivíduos e das sociedades.

O lugar da permanência, da casa, do trabalho, da produção etc. perde relativamente em capacidade explicativa e organizadora das relações, e isso se dá em função da importância relativa que a mobilidade assume na atualidade, ao ponto de – sem mesmo haver o deslocamento físico – poder estar-se simultaneamente e instantaneamente em diversos lugares. Ou seja, os próprios lugares passam a

---

1. Técnico de planejamento e pesquisa da Diretoria de Estudos e Políticas Regionais, Urbanas e Ambientais (Dirur) do Ipea e pesquisador pós-doutor na Universidade da Califórnia – Irvine.

definir-se não apenas por suas características intrínsecas, mas também pela condição de mobilidade das pessoas que os ocupam e das redes que elas acessam e movimentam a partir desse ponto.

Com base nesses elementos, que serão pormenorizados mais à frente, intenta-se aqui demonstrar a tese de que a mobilidade – nas diversas formas que o conceito assume – se dá de maneira sistêmica, com um ou outro tipo de mobilidade que determina e define condições para o exercício de todas as demais, tanto na escala dos indivíduos e de suas estratégias de deslocamento, quanto na da sociedade, do seu cotidiano.

A ideia ensaística deste texto é de ilustrar cada uma das principais formas de mobilidade, para, em seguida, revelar – também de maneira ensaística, e se utilizando de alguns fatos exemplares – como cada uma dessas formas se relaciona sistemicamente, ao possibilitar, impedir, estimular e transformar o conteúdo e o significado de todas as outras. Nesta publicação, com total propriedade, podem ser encontradas análises empíricas que corroboram com as hipóteses, as teses e os ensaios aqui presentes.

Além dessa discussão de base mais teórica e metodológica, aponta-se a relevância do estudo e do trabalho prático, que consideram a complexidade das políticas urbanas, sociais e econômicas de maneira integrada, para que seja possível efetivo processo de transformação, configuração e organização do sistema de mobilidade.

Antes, entretanto, é importante revelar – ainda que rapidamente – quais foram os principais caminhos trilhados no conhecimento até a mobilidade tornar-se um dos fundamentais conceitos do urbanismo moderno. Para tanto, propõe-se uma pequena abordagem preliminar acerca do termo circulação, de seu surgimento e de seu desenvolvimento como circulação urbana, até o nascimento do urbanismo moderno, que tem em sua base a ideia de mobilidade.

## **2 A MOBILIDADE NO URBANISMO MODERNO**

Parece ter sido em 1628 que, pela primeira vez, foi utilizada a noção de circulação, naquele momento, em referência ao movimento exclusivo do sangue no corpo. A aplicação dessa noção de maneira mais complexa – de forma conjunta com a respiração – teve de esperar por Lavoisier no século XVIII, que foi quem tratou pela primeira vez do “sistema de circulação”.

Foi a partir da generalização dos paradigmas da circulação, sobretudo das teorias do aerismo, durante o século XIX, que se passou também a conhecer várias e profundas alterações primeiramente nas cidades europeias; principalmente com o higienismo, a engenharia civil e o planejamento público.

Naquele momento, o contrário da insalubridade é o próprio movimento. O pensamento aerista pregava a ventilação como fonte de purificação, o que deu surgimento às primeiras recomendações urbanísticas de alargamento de vias, direção, continuidade e até mesmo perspectiva. A partir disso, a saúde do homem passou a ser vista como dependente do ambiente e de suas condições, de salubridade.

A ideia de circulação só foi usada em referência aos deslocamentos dos homens depois dessas revoluções científicas ligadas, em grande medida, ao surgimento da medicina moderna e social, ocupada com a desinfecção urbana, o atendimento de trabalhadores e pobres em geral, a regulamentação dos espaços de moradia, a aeração de centros urbanos, além do controle higiênico em prisões, hospitais e lugares públicos.

Na economia, a ideia de circulação também foi utilizada a partir do final do século XVII, quando a noção de valor monetário predominou sobre a ideia das trocas. A partir de todas essas inovações – aqui apenas citadas –, a circulação de bens, de pessoas, do ar, da água etc. começou a ser vista como benéfica em si, o que gerou economia, melhorias ambientais e de saúde, oportunidades e diversidades cultural e social, em certa medida.

Foi a partir da capacidade de um engenheiro, jurista e economista – convertido em urbanista e político – que as ideias de circulação ganham expressão de conjunto e passam a compor suas próprias preocupações em torno da mobilidade, conceito fundamental do urbanismo moderno, ou do urbanismo como ciência, criado por Ildefonso Cerdà (1979), com o Plano de Extensão de Barcelona de 1868 e, em seguida, com sua Teoria Geral da Urbanização.

A mobilidade – ou, já à época, a ideia da vida de relações, constituída pela estruturação urbana de vias e intervias<sup>2</sup> – fez do plano urbano de Cerdà (1968) o primeiro exemplo efetivo de uma cidade cientificamente planejada para o conjunto dos movimentos. Apenas para que fique claro, até aquele momento, as cidades, evidentemente, também eram projetadas com vistas a permitir deslocamentos, mas estes eram de outra ordem, de maneira geral de proximidade, além dos deslocamentos extramuros.

Não se podia falar em urbanismo como ciência, mas sim como arte, baseada no pensamento clássico, a partir do qual o traçado viário estava subjugado às determinações arquitetônicas, não sendo pensado funcionalmente para assegurar e potencializar as diversas formas de circulação urbana.

---

2. As intervias no plano de Cerdà constituem-se do espaço de circulação interna às manzanas (quarteirões edificados em bloco) e de áreas públicas, por onde a circulação recriaria a escala rural no interior da cidade moderna; escala esta que valoriza o encontro e a troca interpessoal.

As vias irrompiam seguindo práticas religiosas, sociais, culturais, políticas e simbólicas. O Renascimento abriu vias e praças na cidade e valorizou seus monumentos, a política e o poder. Florença é ícone dessa arte desde seu início, no século XVII. O Barroco italiano, por sua vez, de maneira geral, não rompeu com as práticas e seguiu as mesmas linhas e os mesmos preceitos artísticos do urbanismo renascentista, tendo como referências primeiras os símbolos e a arquitetura cristã, como se verifica claramente no projeto de Sisto V para Roma e na abertura das vias processionais. O Barroco francês tem seu ícone urbano em Versailles, cidade imperial de Louis XIV, para a qual convergiam todos os caminhos.

E, ainda no final do século XIX, a provável mais culturalmente importante cidade do mundo à época, Viena, presenciou um forte embate de ideais urbanos entre o modernista Otto Wagner – responsável pelo projeto de remodelação da Ringstrasse, no qual os prédios refletiam e facilitavam o movimento – e o pensador Camillo Sitte – ainda ligado à monumentalidade da cidade e de suas formas como determinante do urbanismo como arte.<sup>3</sup>

A batalha ganha em Viena pelo urbanismo do movimento coroou, no final do século XIX, a revolução do sistema de transporte, bem como o aprofundamento da divisão social do trabalho e a completa funcionalização de tempos e lugares. Esses novos espaços com funções exclusivas passariam a ser conectados, o que geraria novas mobilidades e imobilidades, muitas destas previstas, antevistas e analisadas por Cerdà no Plano de Extensão de Barcelona.

A importância da mobilidade para a cidade moderna e o modo de vida urbano foi também brilhantemente tratada pelo geógrafo Max Sorre, nos anos 1950. Para esse autor, existe uma clara diferença entre o mundo rural e o urbano, e esta reside na força criadora da circulação, que estaria vinculada à existência das cidades e ao seu desenvolvimento histórico.

Para Sorre (1984, p.116), “participar de uma vida de relações extensas cria esta atmosfera para a qual foram criadas as palavras ‘civilidade’ e ‘urbanidade’”. Para os olhos de um geógrafo, diz o autor, a cidade não é um acidente da paisagem, “seus traços fisionômicos são a expressão concreta e durável do gênero de vida urbano, dominado pela atividade da circulação, oposto aos gêneros de vida rurais”.

Gênero de vida – para aqueles não iniciados à terminologia geográfica – é a combinação de técnicas empregadas em determinado lugar, por determinada sociedade organizada, para assegurar sua reprodução. Os elementos do gênero de vida de cada grupo estabelecem um equilíbrio que assegura a coesão interna do grupo, garantindo, ao mesmo passo, sua própria perenidade, que é uma das características essenciais dos gêneros de vida.

---

3. Sobre esses temas, ver Schorske (1988) ou, ainda, Mumford (1998).

Ou seja, Sorre (1955) quis dizer que a circulação, o movimento, é a característica que imprime não apenas os traços e os traçados essenciais das cidades modernas, mas também suas características e suas relações sociais, como igualmente fala a Carta de Atenas (Le Corbusier, 1968).<sup>4</sup> Sorre segue adiante e conclui que o movimento é a característica que dá coesão à vida urbana, a essa maneira de viver que nos faz identificar-se, em certa medida, com qualquer outra pessoa que também more em uma cidade. O conjunto das possibilidades e dos constrangimentos que resultam nos movimentos de pessoas, coisas, ideias e valores – inclusive simbólicos – na cidade constitui a mobilidade urbana e reflete a urbanidade de cada um dos lugares.

### 3 MAS O QUE É AFINAL MOBILIDADE?

O conceito de mobilidade nasce da influência da mecânica clássica, na qual os fluxos seguem a lógica de atração proporcional às massas e inversamente proporcional às distâncias. Nas ciências sociais, a vocação do conceito foi, desde sempre, ligar o tráfego à sociedade que o faz a cada dia mais intenso.

Deve-se ter claro, entretanto, que a noção de mobilidade supera a ideia de deslocamento físico, pois traz para a análise suas causas e consequências – ou seja, a mobilidade não se resume a uma ação. Em vez de separar o ato de deslocamento dos diversos comportamentos individuais e de grupo – presentes tanto no cotidiano quanto no tempo histórico –, o conceito de mobilidade tenta integrar a ação de deslocar, quer seja uma ação física, virtual ou simbólica, às condições e às posições dos indivíduos e da sociedade.

Em parte, a mobilidade está relacionada às determinações individuais: vontades ou motivações, esperanças, limitações, imposições etc. Mas sua lógica apenas se explica através da análise conjunta dessas determinações no que concerne às possibilidades reais e virtuais apresentadas pela sociedade, e também em função do lugar de vida onde esta se concretiza. Ou seja, levando-se em conta a organização do espaço, as condições econômicas, sociais e políticas, os modos de vida, o contexto simbólico, as características de acessibilidade e o desenvolvimento científico e tecnológico.

De maneira extremamente sintética, mobilidade – nas ciências sociais – designaria o conjunto de motivações, possibilidades e constrangimentos que influem tanto na projeção, quanto na realização dos deslocamentos de pessoas, bens e ideias, além, evidentemente, dos movimentos em si, mas essa é só a expressão da mobilidade.

Uma pessoa pode, por exemplo, considerar que tem baixa ou pouca mobilidade, ainda que seu índice de mobilidade – ou seja, o número de deslocamento por dia –, seja relativamente alto. Essa sensação pode resultar da constância e da

---

4. Para acessar a Carta de Atenas, ver o site disponível em: <[www.portal.iphan.gov.br/uploadds/cartadeatenas.pdf](http://www.portal.iphan.gov.br/uploadds/cartadeatenas.pdf)>.

repetição dos seus deslocamentos, que, em vez de libertar essa pessoa, a encerram. Ou poderia ser o resultado de baixa renda, que impõe ao sujeito um padrão de deslocamento cotidiano e uma apreensão reduzida do espaço da cidade, o que inviabiliza inclusive sua expectativa de ascensão ou mobilidade social, que – caso se concretizasse – geraria mobilidade residencial, nova condição de urbanidade, novas estratégias de deslocamento etc. E é essa a característica que se quer aqui ressaltar, o conceito de mobilidade, além de polissêmico, é sistêmico.

#### 4 MOBILIDADE SISTÊMICA

Para que se tornem mais coerentes essa variedade de condições da mobilidade e seu caráter sistêmico, é relevante depararmo-nos com as diversas acepções dadas ao conceito. Max Sorre (1955), por exemplo, fala da existência de “mobilidade essencial”, traduzida pela pressão contínua exercida sobre os limites do ecúmeno para fazê-lo coincidir com a terra habitável.

Mas o que significa isso? A mobilidade essencial refere-se à vontade presente no ser humano de deslocar-se, de conhecer novos mundos, de explorar. Ecúmeno é o termo aplicado para referir-se ao mundo habitado, transformado pela ação humana. Ou seja, a mobilidade essencial é aquela que explica a vontade do homem de expandir as fronteiras do mundo. Sem essa mobilidade essencial, pergunta o autor, como explicar a mescla de tipos que caracteriza as regiões da terra? Essa mesma mobilidade essencial continua impulsionando o homem, inclusive para fora da terra, para que o ecúmeno seja enfim transponível.

Isaac Joseph (1984), por sua vez, aponta a existência de três mobilidades de base. A primeira responde à característica própria do homem de ser um ser capaz de locomoção, que realiza encontros e experiências de copresença. A segunda mobilidade refere-se ao lugar específico do *habitat* urbano, fruto de relação particular entre a mobilidade social e a residencial; é o que poderia chamar-se de mobilidade cotidiana. A terceira mobilidade é aquela que George Simmel (2004, p. 465-467) denomina de mobilidade sem deslocamento, em referência à versatilidade do habitante da cidade em viver – por exemplo, o passar da moda como modo de vida –, movendo-se, transmutando-se, sem que haja mudanças de um lugar para outro; todos movimentos intensificados pela velocidade do dinheiro.

Consequentemente, as transformações da moda, tão abrangentes quanto velozes, aparecem como um movimento independente, uma força objetiva e autônoma que segue seus próprios rumos independentemente do indivíduo (Simmel, 2004, p. 465, tradução nossa).<sup>5</sup>

5. “Consequently, the spreading of fashion, both in breadth as well as speed, appears to be an independent movement, an objective and autonomous force which follows its own course independently of the individual” (Simmel, 2004, p. 465).

No dicionário crítico de geografia editado por Brunet, Ferras e Théry (1993), a mobilidade é definida como uma forma de movimento que se exprime pela mudança de posição (geográfica ou social). Segundo os autores, existem vários tipos de mobilidade. A mobilidade social é vista através das classes sociais; na verdade, classes de renda ou apenas indicações exteriores de renda. Esta é invocada apenas como ascensão, sendo mais ou menos difícil conforme a sociedade em questão. A mobilidade profissional é traduzida por mudança de ocupação e tem relações estreitas com a precedente. Já a mobilidade do trabalho é, comumente, uma medida do tempo passado em média pelo trabalhador em uma mesma empresa, o que pode ser melhor entendido como um comportamento do mercado de trabalho, não sendo fato intrínseco ou condição do ser humano, como o é a escolha profissional e as implicações que decorrem desta para o conjunto de condições que afetam as demais formas de mobilidade.

Às duas efetivas formas de mobilidade intrínsecas ao ser, a mobilidade social e a profissional, somam-se a mobilidade essencial e a simbólica. Acrescentam-se aqui quatro formas de mobilidade social que ocorrem se prescindindo do deslocamento físico, mas que estão intrinsecamente relacionadas com aquilo que poderíamos chamar de mobilidades espaciais ou geográficas, ou que implicam mudança de lugar.

Por sua vez, as formas de mobilidades geográficas podem ser sistematizadas através de matriz articulada em volta das dimensões temporal e espacial do movimento, sendo que a dimensão temporal se divide em: *i*) movimento recorrente, com intenção de retorno em um curto espaço de tempo (movimento circular de ida e volta), ou ao contrário; e *ii*) movimento não recorrente, quando há ausência de intenção de retorno breve (movimento linear).

Por sua vez, a dimensão espacial também se divide em dois tipos e se trata: *i*) dos deslocamentos internos ao lugar de vida; e *ii*) da dimensão espacial dos deslocamentos para além do lugar de vida, para outras cidades, países etc.

Como resultado, têm-se quatro tipos de mobilidade geográfica. São estes: mobilidade cotidiana (movimentos interno e cíclico); mobilidade residencial (movimentos interno e linear); o turismo, tanto de lazer quanto de negócios, ou até mesmo os deslocamentos para trabalhos sazonais (movimentos externo e cíclico); e as migrações (movimentos externo e linear).

QUADRO 1  
Mobilidades geográficas

| Movimento                 | Recorrente<br>Tempo de retorno breve | Não recorrente<br>Tempo longo ou sem retorno |
|---------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------------|
| Interno ao espaço de vida | Mobilidade cotidiana                 | Mobilidade residencial                       |
| Externo ao espaço de vida | Turismo (lazer e trabalho)           | Migrações                                    |

Elaboração do autor.

Para além desses quatro tipos, haveria ainda que se considerar o sedentarismo ou imobilismo e o nomadismo, formas radicais de mobilidade espacial que não serão aqui tratadas. Há, entretanto, de reforçar-se – e nesta publicação outros autores fazem isso com grande propriedade – a importância de considerar o relativo imobilismo como forma específica de apreensão da mobilidade.

Cada um dos tipos de mobilidade tem ligações fortes entre si, o que leva à ideia de que os fluxos e os vetores das diferentes mobilidades não são isolados uns dos outros, mas estabelecem relações de causalidade, complementaridade, substituição, incompatibilidade etc.

## 5 MOBILIDADES GEOGRÁFICAS E TEMPORALIDADES SOCIAIS

A cada um dos quatro tipos de mobilidade geográfica correspondem temporalidades sociais específicas. Por exemplo, temporalidades curtas e diárias, ritmos sociais da vida cotidiana, dizem respeito à mobilidade cotidiana. É um tempo recorrente, repetitivo, que implica retorno cotidiano à origem. Sua repetição forja hábitos ao longo do tempo da vida e conforma práticas espaciais, mecanismos de reprodução no cotidiano.

As práticas espaciais formam tanto o conjunto dos deslocamentos diários, quanto as estratégias forjadas para a concretização destes; estas estão organizadas segundo os orçamentos espaço-temporais que elaboramos para definir nossos planejamentos frente ao conjunto de possibilidades e restrições. Esse conjunto formaria o objeto de estudo, análise ou apreensão da mobilidade cotidiana.

Muitos são os autores que tratam da mobilidade cotidiana como mobilidade urbana. Entretanto, esse termo não garante precisão quanto ao fato retratado. Como dito antes, o gênero de vida analisado aqui é o gênero de vida urbano, e todas as formas de mobilidade aqui tratadas são, ao fim e ao cabo, também urbanas. Nesse sentido, há de fazer-se a correta distinção, inclusive para garantir a mais acurada precisão e desenvolvimento do conhecimento, de que o conceito de cotidiano *per se* traz um longo debate nas ciências humanas (Balbim, 1999);<sup>6</sup> portanto, empresta diversas acepções e concepções acerca, nesse caso, da mobilidade.

Quanto às viagens de turismo para lazer ou econômico, trata-se, na maior parte dos casos, de temporalidades também breves, mas que excedem um dia, acontecem para fora do espaço de vida, e têm previsão clara de retorno. Esse tempo também pode ser considerado como recorrente, uma vez que, dado o retorno de uma viagem, a cada novo deslocamento, superpor-se-á às condições permanentes de vida o acúmulo de novas experiências.

---

6. A título de introdução no debate, ver Bermain (1987), De Certeau (1996), Di Meo (1991), Harvey (1993), Lefebvre (1968; 1981), entre outros autores.

A mobilidade residencial, por sua vez, tem temporalidade ligada ao percurso de vida de uma pessoa. A partir da mudança do local de residência, são transformadas todas as condições preexistentes, uma vez que nos definimos em grande parte pela nossa relação com os objetos que dispomos, diferentes em função do nosso lugar de permanência, o bairro, a rua etc. Esta é, portanto, definitiva, pois redefine as condições e a história de vida da pessoa.<sup>7</sup>

A mobilidade residencial pode ser medida diretamente através do acompanhamento do mercado imobiliário e pode, também, ser imputada de maneiras diversas, uma destas é por meio da geografia eleitoral. Na cidade de São Paulo, por exemplo, há sequência histórica do mapa eleitoral na capital, que traz um centro rico votando mais à direita, rodeado por uma periferia pobre com comportamentos eleitorais mais à esquerda.

Essa geografia eleitoral, retratada durante décadas, possibilita inferir que há baixa mobilidade residencial e, também, social na cidade, formando os chamados *redutos eleitorais*. Seria possível dizer, seguindo Pierre Bourdieu,<sup>8</sup> que este é um exemplo de “espaço social reificado” no espaço físico – ou seja, verifica-se um “efeito de naturalização”, uma vez que as realidades sociais têm “inscrição durável” no espaço físico, sendo suas transformações “difíceis e custosas” (Bourdieu, 1997).

Essa baixa mobilidade decorre de diversos fatores que combinados fixam as pessoas aos lugares, a determinados modos de transporte e, também, a trajetos fixos na cidade. Ao limitar suas possibilidades, há o reforço das precariedades, o que determina, sobretudo aos mais pobres, espaços exclusivos da cidade. A mobilidade tomada de maneira sistêmica diminui como um todo em função da estrutura urbana, no caso de São Paulo, das condições macroeconômicas e sociais brasileiras, da segregação socioespacial, da estruturação do setor imobiliário e de habitação etc.

A migração, por sua vez, é um tipo de mobilidade que marca profundamente a identidade do sujeito, e sua temporalidade está ligada ao conjunto amplo dos aspectos da vida. Esta é também definitiva e independente de possível retorno. Os migrantes, comumente, têm suas possibilidades e expectativas de vida limitadas em seu novo contexto de vida, sendo que muito frequentemente criam áreas

---

7. Entre diversos autores que trabalharam a importância do lugar de permanência para a edificação do modo de vida, das práticas espaciais, poder-se-ia citar em particular Lefebvre (1968; 1981). Vale também recuperar as contribuições de Abraham Moles (1983) para a psicogeografia; em particular, suas referências sobre as camadas que envolvem e completam o sujeito da ação na medida de suas práticas. A prática é estabelecida em relação ao ponto de enraizamento do sujeito, seu lugar de permanência. Moles cita as seguintes camadas a serem consideradas: a pele, ou a roupa como segunda pele; a esfera dos gestos, dos movimentos livres; o quarto, como barreira visual com o mundo exterior; a casa, como barreira legal reconhecida pela sociedade; o quarteirão ou a rua, como lugar de referência próxima; o centro, como lugar de referência longínqua; a região, como conjunto de lugares que se possa ir e voltar em pouco tempo; a nação, entidade recente e frágil, na qual se exercem leis e línguas; e o mundo.

8. Sobre isso nos chama atenção Cleandro Krause. Agradeço a leitura apurada do amigo, companheiro de pesquisa e de organização desta publicação, que, mais que revelar erros, ensina novos caminhos e novas interpretações, bem como alerta para tais. Revelo ainda que as falhas subsistentes se devem exclusivamente aos limites deste autor.

específicas das cidades para estar em sua comunidade, como os bairros orientais em diversas cidades do ocidente. Nessa situação, as demais formas de mobilidade estão intimamente determinadas pela condição migrante dessa população.

Existem pois várias definições e acepções acerca do termo mobilidade. Essas derivações, como visto, estão relacionadas – de uma forma ou outra – à duração do deslocamento, ao lugar de permanência que o deslocamento implica (origens e destinos) e aos recursos econômicos, técnicos e simbólicos colocados em uso para a efetivação do movimento, seja físico e/ou social. A temporalidade de cada forma de mobilidade constitui tanto o sujeito, sua história, como o espaço, sobretudo se o entendermos – como define Milton Santos – como sendo uma “acumulação desigual de tempos”.

## 6 MOBILIDADE COMO SISTEMA E A CIDADE

As relações existentes entre cada tipo de mobilidade permitem levantar a hipótese de que os deslocamentos, dos mais diversos tipos, efetivam-se em um imbricado sistema, o que implica uma forma de mobilidade a outra, mutuamente no cotidiano e, também, ao longo da trajetória de vida dos sujeitos e na história e nas condições presentes dos lugares.

Ou seja, cada prática de deslocamento e forma de mobilidade (cotidiana, por meio de migrações e turismo, residencial etc.) tem sua projeção e sua efetivação balizadas pelas necessidades, pelas complementaridades, pelas imposições, pelos acessos e pelos impedimentos relacionados com todas as demais formas de mobilidade – quer seja geográfica ou social –, na escala individual ou da sociedade.

Consideremos que a história aqui tratada se desenrola em quadro único, que é o espaço geográfico. Além disso, essa mesma história dos movimentos é também a história de cada indivíduo. A ligação entre sua história de movimentos individuais e a dos movimentos no espaço geográfico dá-se através daquilo que outro geógrafo, Peter Hägerstrand, chamou de “trilhas espaço-temporais”.

As trilhas espaço-temporais são os roteiros que vamos escrevendo ao longo de nossas vidas. A partir dessas trilhas, dos “caminhos empregados”, de objetos e ações associados, dos lugares vividos, efetuam-se diferentes aptidões individuais para a mobilidade; característica do ser humano, sobretudo em nossa contemporaneidade.

Tomando-se a mobilidade cotidiana a partir de um indivíduo ou uma família, por exemplo, devem ser levadas em conta – para sua completa compreensão – a formação e a história de vida do sujeito da ação, suas trilhas espaço-temporais, inclusive seus valores e os valores presentes na formação socioespacial a qual está inserido. Não se pode ainda olvidar da sua aptidão física, das condições de seu local

de residência, dos meios e modos de circulação disponíveis, acessíveis e escolhidos, além dos próprios desejos e vontades.

A construção de um quadro a partir desse conjunto amplo de fatores resultaria na imagem da condição de mobilidade desse indivíduo e, ao mesmo tempo, traria paisagem única do seu lugar de vivência. A construção de um quadro a partir dessa complexidade e para o conjunto da sociedade daria como resultado paisagístico a própria cidade.

A característica sistêmica das formas de mobilidade – além de dar-se em cada sujeito que cotidianamente elabora e implementa suas estratégias espaço-temporais – reside principalmente no fato de que todas as formas de mobilidade partem de um mesmo lugar, a origem do movimento, aquele que é o lugar de permanência.

Quer seja o turismo, a mobilidade cotidiana, as migrações, a mobilidade residencial, a mobilidade social etc., todas essas formas possuem um mesmo ponto de origem do movimento, um mesmo lugar que é tanto físico, quanto social e simbólico. Assim, a análise das condições próprias do lugar do indivíduo, da família, do grupo social – ou o lugar visto como uma cidade ou as regiões de uma metrópole – trará um sem-número de elementos para qualificar a mobilidade cotidiana, a residencial, a social, a do trabalho e todas as demais aqui citadas.

Além disso, a mobilidade – essa condição humana por excelência – é uma prática de inserção social, uma essência do modo de vida praticado pelas pessoas e condição dos lugares. A partir da mobilidade, há a inserção no mercado de trabalho, na vida social, em uma esfera cultural ou religiosa etc. Sua realização apenas acontece no que concerne a um espaço, social, que lhe confere sentido e estrutura.

A mobilidade cotidiana, por exemplo, não prescinde de suas relações com outras formas de mobilidade, além de estar claramente associada às demais formas de mobilidade espacial, em função das próprias condicionantes relacionadas à estrutura do espaço de ação colocado em prática.

Nesse sentido, parecem existir ao menos duas possibilidades de demonstração clara da associação entre a mobilidade espacial e a social. A primeira considera que todo o movimento no espaço físico implica trilhar ou superar um espaço social. Sabe-se, por exemplo, que a mobilidade obrigada, que é a mobilidade cotidiana normalmente ligada ao trabalho, que utiliza um modo específico de transporte – em horários e trajetos específicos –, traduz uma posição social também específica. Dessa forma, mudar o modo de transporte do coletivo para o individual, por exemplo, não apenas traria transformações nas características espaciais da mobilidade, mas também seria em si um deslocamento de posição social, uma mudança na mobilidade social, que, na maior parte dos lugares, seria vista como ascensão social.

A segunda possibilidade considera que a mobilidade social – tal como definida na sociologia clássica, a partir da posição socioprofissional e de classe e de sua evolução temporal, em contexto desigual de urbanidade e distribuição de equipamentos e serviços –, além da valorização diferencial dos espaços, implicaria também uma alteração das condições geográficas de mobilidade.

Nesse caso, havendo mudança social – melhoria das condições de renda, por exemplo –, esta pode implicar mobilidade residencial, ou a simples transformação das condições da mobilidade cotidiana, como mudança no modo de transporte, ou as obrigações e a agenda diária, o que significaria novos percursos, podendo acionar outras regiões da cidade e estruturar, enfim, toda uma nova cesta de condicionantes para o exercício das formas de mobilidade espacial.

Retomemos essa questão. Se a mobilidade espacial não fosse associada, acoplada à mobilidade social, seria tão válido quanto o é falar-se em desigualdades, fragmentação ou segregação socioespacial, para explicar as diferentes realidades de um mesmo lugar? Lembremos que a mobilidade cotidiana – assim como a mobilidade residencial, o turismo e as migrações – expressa alguma forma de mobilidade social, pois revela um certo “capital simbólico” associado ao modo de transporte empregado ou aos lugares visitados – o interior do estado ou o exterior do país, por exemplo.

O que se vem tentando afirmar é que as estratégias de mobilidade que sustentam a projeção da prática de deslocamento implicam reciprocamente todas as demais estratégias, assim como suas efetivações.

## 7 MOBILIDADE E POLÍTICAS PÚBLICAS

A importância do uso e da prática da noção de mobilidade sistêmica é fundamental para as políticas públicas urbanas. Primeiro, porque define mobilidade como uma forma síntese de política, inclusive urbana. Segundo, em razão de deixar de pensar o urbanismo apenas a partir de seus fixos e dar o necessário valor aos fluxos urbanos de toda ordem. Terceiro, e principalmente, porque permite pensar nos necessários novos instrumentos que poderão transformar padrões urbanísticos socialmente injustificáveis, como a precariedade do *habitat* e a segregação socioespacial.

Diversos podem ser os exemplos de políticas melhor adaptadas à realidade e às necessidades, a partir de tal concepção. Tomemos o debate entre cidades que compõem a periferia metropolitana e a metrópole ou cidade-sede em si.

Para além de investir exclusivamente em sistemas de transporte, criando-se acessos ao centro urbano – portanto, qualificando-se e multiplicando-se as condições de exercício da mobilidade cotidiana, para todos –, poder-se-ia investir em novas centralidades em todas as partes e, assim, chegar até mesmo a uma política de redução da mobilidade cotidiana; em particular, da pendular.

Tal ação, sem nenhuma dúvida, atingiria fortemente a mobilidade social, em função, por exemplo, da diminuição no custo do transporte associado ao maior acesso a postos de trabalho, lazer e educação, o que resultaria em ganhos reais na renda das famílias, bem como via requalificação do espaço e revalorização do mercado imobiliário e suas consequências, positivas e negativas.

Pode-se refletir também, a título de exemplo, sobre o mercado de aluguel de residências nas cidades brasileiras. Sabe-se que, desde o início da segunda metade do século XX, o mercado de aluguel vem perdendo força como forma de acesso a habitação. Foi institucionalmente contraposto a essa maneira de morar o conhecido “mito da casa própria”. Mas o que significa levar cada vez mais pessoas a buscarem casas próprias?

Primeiro, há o comprometimento relevante dos orçamentos familiares para aceder a propriedade fundiária; economias essas que poderiam ser gastas de outras formas, inclusive com a melhoria de outros aspectos da vida.

Segundo, pessoas tornam-se invariavelmente menos móveis no contexto urbano, a partir da fixação a longo prazo de seu lugar de permanência. Com a casa própria como busca generalizada, a origem de parcela importante dos deslocamentos não se transforma, e há grande chance que mudem os destinos ao longo da trajetória de vida. Assim, a mobilidade cotidiana transformar-se-á, mas outras formas de mobilidade podem ficar comprometidas.

Ademais, e pensando-se no contexto geral da mobilidade de uma cidade, em conjuntura em que o mercado de trabalho se torna cada vez mais flexível – por exemplo, se os pontos de origem dos deslocamentos dos trabalhadores se tornam de difícil alteração –, qualquer mudança na localização das firmas ou do modo de produção sobrecarregará as infraestruturas de transporte, chamadas, com enorme custo coletivo, a ser funcionais à flexibilidade dos destinos, a partir da rigidez da origem.

Com um mercado de aluguel exíguo, caro e de difícil acesso, os indivíduos perdem em mobilidade residencial, muitas vezes onerando seus orçamentos familiares e a cidade como um todo, em função das deseconomias. Uma política de aluguel social – como a utilizada em países como França, Estados Unidos e Alemanha – permite e estimula que os indivíduos residam mais próximos ao seu lugar de trabalho. Ou que, durante suas trajetórias de vida, da vida produtiva até a aposentadoria, também mudem de endereço para áreas mais condizentes na cidade com seu estágio no ciclo natural da vida.

Dessa feita, revelam-se aqui alguns exemplos e princípios que contribuem para que urbanistas e planejadores passem a considerar a mobilidade como uma das principais condições para a compreensão das cidades no mundo atual e abandonem uma visão obsoleta da cidade, a partir da qual a explicação parte e chega aos pontos de permanência, ao lugar de habitação, ou de trabalho e consumo, vislumbrando

a simples distribuição dos objetos como explicação das cidades e do urbanismo. Ou, ainda, abra mão de compreender os fluxos que animam e transformam a configuração dos objetos, ainda que preservem suas formas.

## 8 TRANSFORMAÇÕES RECENTES NA MOBILIDADE COTIDIANA

Tendo-se em conta a preocupação com a prática de planejamento e gestão urbanas, para além exclusivamente das teorizações que podem fundamentar novas pesquisas científicas, intenta-se aqui também apontar, por fim, algumas transformações recentes na mobilidade cotidiana, fruto de mudanças em outros aspectos da vida e da sociedade, o que reforça, portanto, o caráter sistêmico do conceito.

Para Raffestin, a mobilidade comportaria duas faces: a circulação (transferência de seres e bens) e a comunicação (transferência de informação). Em todo o transporte, há circulação e comunicação, simultaneamente. Porém, diz o autor, “se é verdade que até a época contemporânea a rede de circulação e a rede de comunicação formavam uma só coisa, ou quase, a tecnologia moderna acabou por dissociá-las” (Raffestin, 1993, p. 201).

As comunicações tornaram-se simultâneas e instantâneas, superpondo-se e antecipando-se à própria circulação. A partir dessa perspectiva, Raffestin (1993) trabalha com a ideia de que toda a estratégia integra a mobilidade e, por consequência, elabora uma função entre comunicação e circulação. Esta última é visível pelos fluxos de homens e infraestruturas que supõem. A circulação imprime sua ordem e é – até certo ponto – a própria imagem do poder, segundo as preocupações do autor.

Considerando-se – como o faz Foucault – que o ideal do poder é ver sem ser visto, pode-se compreender o motivo segundo o qual a comunicação adquiriu tamanha importância na sociedade contemporânea, segundo (Raffestin, 1993, p. 202) “ela pode se dissimular”. Estaria, pois, na comunicação a verdadeira fonte do poder, em detrimento da circulação, que organizou o mundo em períodos passados.

Essa é atualmente a grande transformação da mobilidade cotidiana, esta é controlada a partir de processo comunicacional e informacional, exercido na atualidade de maneira informática. A comunicação e a informação ocupam o centro do espaço da organização e do controle, inclusive urbanos. Porém, não é por estar na “periferia” que a circulação perca importância; esta testemunha a eficácia da comunicação e da informação e, afinal, é expressão de seus fins, em grande parte em nossa sociedade ligados ao consumo.<sup>9</sup>

9. Acerca da metáfora aqui sugerida, que se utiliza da ideia do modelo de centro e periferia, nos parece que esta pode até mesmo estar retratada na configuração do espaço. Como exemplo, pode-se sugerir o momento em que a circulação de bens comandava a organização da vida social, e os portos e os centros comerciais mundiais formavam efetivamente o centro de controle, inclusive na escala mundial. Superpõem-se então os centros financeiros, a circulação da imaterialidade financeira, para chegar hoje a uma nova superposição, por vezes inclusive reocupando antigas áreas portuárias, para a instalação das empresas ligadas às novas tecnologias da comunicação e da informação (NTICs).

De qualquer forma, circulação e comunicação não estão desarticuladas e tampouco são excludentes no cotidiano. Ao contrário, tomando-se o exemplo do desenvolvimento da telefonia; primeiramente, pensou-se que essa nova forma de contato iria reduzir a necessidade de deslocamento de pessoas, que seria substituída por contatos a distância. A generalização do sistema induziu, e do sistema de telefonia móvel também, o aumento de contatos face a face. De fato, diz Ascher (1998), a possibilidade de entrar em comunicação, contatar interlocutores ou conservar contatos através do telefone estimulou tanto o desenvolvimento de relações econômicas entre empresas, quanto os contatos e as atividades comuns entre particulares.

Ascher, desde a década de 1990, sugere que o uso do tempo “economizado”, na substituição dos deslocamentos por contatos através das telecomunicações, esteja sendo utilizado em novos deslocamentos que respondem a outras motivações. “Como se existisse uma mobilidade de base, incompreensível (...)” (Ascher, 1998, p. 311). Ou seja, uma das transformações no contexto da mobilidade cotidiana é seu reforço, impulsionado pelas novas tecnologias da comunicação, que expandem o universo da “vida de relações”.

Uma visão geral das transformações na esfera cotidiana da mobilidade nas últimas décadas poderia ser resumida da seguinte forma: a mobilidade cotidiana é cada vez maior e múltipla – portanto, menos previsível; entretanto, é cada vez mais regulada, controlada e organizada.

Essa formulação parece ser verdadeira na maior parte dos lugares mundo afora, e sua lógica de transformação está intimamente ligada à sociedade do consumo e às transformações dos modos de produção em cada lugar. Além disso, existem também as revoluções nas técnicas de transporte, as transformações da urbanização (desconcentração e periferização) e do mercado de trabalho – inclusive com a maior inserção das mulheres –, a redução da jornada de trabalho e o trabalho à distância; enfim, uma profunda multiplicação e dessincronização do tempo social, em agendas cada vez mais múltiplas e complexas, as quais se realizam no entorno das inovações da comunicação e da informação, que – como já citado – transformam o conjunto das relações humanas. Todos esses fatores multiplicam, pois, as oportunidades de vida na cidade e densificam a mobilidade cotidiana ao menos daqueles que têm o direito à cidade.

Entretanto – e de maneira inclusive dialética –, nota-se que o desenvolvimento da informação e da comunicação que cria e adensa oportunidades também permite a maior regulação e organização dos deslocamentos cotidianos. A decisão, de onde ir e por quais meios e caminhos, muitas vezes, não reside mais em cada um dos sujeitos da ação individualmente, mas sim em seus dispositivos informacionais, que – simultaneamente, instantaneamente e interconectados às mesmas

bases dinâmicas de informação sobre o cotidiano e a configuração do espaço da cidade – acabam por controlarem e organizarem, ou ao menos têm a capacidade para tanto, o conjunto de movimentos.

Voltando-se a um passado recente, não se pode esquecer, sobretudo no atual contexto que cidades buscam retomar padrões mais humanos de convívio urbano, que a maior transformação recente na mobilidade cotidiana está ligada à velocidade de deslocamento. Durante o século XX, passou-se da velocidade do pedestre, de 4 km/h a 6 km/h, para uma velocidade média de 50 km/h a 60 km/h. Essa verdadeira mutação foi responsável por profundas representações do espaço de vida, e transformou completamente a configuração deste.

Nos países que conheceram a urbanização anterior à grande difusão do automóvel, a cidade ainda é pensada a partir do conjunto contíguo, da densidade e da aglomeração. Muitos ainda defendem essas características como intrínsecas à noção de urbanidade e esquecem que essa é uma visão localizada e datada do fato urbano. Quais são as outras formas de qualificar e difundir a urbanidade a partir do contexto de hiper mobilidade? Retomando-se Sorre (1955), que associa urbanidade à circulação – ou seja, com a vida de relações –, seria enfim o automóvel o fim da ideia de cidade? Infelizmente, parece que essa não pode ser uma afirmação feita de maneira simples ou apressada, ou buscando-se apenas reforçar as críticas aos inúmeros aspectos negativos que tem o automóvel para o coletivo.

A evolução das técnicas de deslocamento fez com que não houvesse mais necessidade de concentrar atividades e serviços em apenas um lugar. O urbanismo, as cidades, seus habitantes e as empresas passaram da lógica da proximidade física para a da proximidade temporal. O automóvel passa então a gerir seu próprio modelo de cidade. O crescimento urbano é citado por alguns autores como fruto de abundância fundiária criada pela métrica automobilística, relacionada à vontade de certos atores sociais de aproveitar-se das oportunidades que lhes são oferecidas e a uma abstenção do poder público em arbitrar entre a lógica de apropriação individual e a do uso coletivo do espaço.

As transformações na mobilidade impõem novas visões acerca da cidade, que não tomem a densidade e a continuidade como essenciais para as interações. Questões como a segregação, por exemplo, não dizem mais respeito somente a certos imóveis, áreas ou bairros. Com a aceleração da velocidade de deslocamento, a segregação materializa-se em cidades privadas, condomínios fechados, guetos pobres e ricos claramente separados no extenso espaço das cidades.

As transformações na mobilidade tomam o sentido da individualização, característico de nossa época e da sociedade contemporânea. Assim, cada vez mais, as “mobilidades secundárias” (Ascher, 1998) – ligadas ao lazer e às compras –, desenhavam o contorno da sociedade, que passa de uma problemática de equipamentos

coletivos para uma de equipamentos individuais. A tecnologia que permite aos *smartphones* localizar em nosso entorno equipamentos e serviços adaptados a cada uma das vontades acaba por precisar ainda mais essa cidade individual, que, por fim, como não haveria de deixar de ser, se coletiviza na copresença, quem sabe entre indivíduos que compartilham de maior identidade coletiva e com o lugar sugerido pelo buscador da *web*.

Mudanças em aspectos que, à primeira vista, não têm relação direta com a mobilidade também podem ocasionar transformações nas práticas de deslocamento. Para alguns,<sup>10</sup> existiria todo um campo a ser pensado na sociologia sobre a mobilidade amorosa, a mobilidade amical, cultural etc. Em certos países, por exemplo, os trajetos de deslocamento para encontros sociais são um dos temas levados a cabo no planejamento da reurbanização de favelas. Muitos passam a interessar-se pelas transformações no grupo familiar e pelas mudanças na mobilidade e na intensidade de deslocamentos. Há de considerar-se também – entre as transformações na mobilidade cotidiana – o novo papel que a criança exerce hoje na sociedade, que passa a ter uma agenda complexa, com relativa autonomia da agenda dos pais, inclusive em função da transformação na comunicação

Todas essas mudanças são transformações que acontecem no modo de vida e na vida de relações como um todo, e, como a mobilidade cotidiana é a mediação na construção das redes de sociabilidade, qualquer alteração na vida de relações tem seu rebatimento nos deslocamentos cotidianos.

O fato é que passamos de uma mobilidade fordiana, na qual a maior parcela dos deslocamentos acontecia em frações de tempo claramente definidas na jornada de trabalho, para um modelo mais flexível, no qual diversos deslocamentos seguem ritmos, horários e modos específicos.

Isso não significa que os movimentos pendulares deixaram de existir, mas estes perdem participação na totalidade dos deslocamentos, em razão de diversos fatores ligados a questões de ordem técnica, social, econômica, cultural, normativa etc.

Entre os processos de transformação da mobilidade cotidiana, está o fato de que os deslocamentos não são mais interpretados somente como um meio de chegar até o destino, ou até mesmo como tempo perdido entre duas situações produtivas. Novamente, comunicação e informação transformaram por completo o tempo do deslocamento. Pode-se falar atualmente em contextos espaço-temporais de atividades múltiplas, com qualidades específicas. O “tempo perdido”, querem muitos, poderia ser recuperado com o consumo, sobretudo através dos *smartphones*.

---

10. Ver, como referência ao tema, Obadia (1997) ou, ainda, Wiel (1999). Ver também Vergely (1993).

Seguindo essa vontade comercial, os meios de circulação – e as pessoas – passaram cada vez mais a ser e estar equipados com objetos técnicos, que, até pouco tempo, eram próprios ao lugar de residência ou ao escritório. O telefone é um ícone, com acesso à internet e sua infinidade de serviços. Há, ainda, uma infinidade de penduricalhos que prometem fazer das longas viagens e dos congestionamentos um momento com certo prazer e distração. Ao mesmo tempo que o indivíduo equipa seu veículo de uma forma íntima, ele o integra e conecta como um ponto em uma rede aberta ao mundo. Essa multiplicidade de pontos móveis conectados permite maior imbricação de lugares sociais e cria um conjunto denso de temporalidades.

As transformações no contexto da mobilidade e sua evidente relação com o consumo fizeram surgir também novas profissões. O *geomarketing*, por exemplo, é uma ferramenta técnica, um sistema de informações georreferenciadas (SIG), que trata da localização e caracterização dos consumidores, além da circulação dos produtos. O tratamento das informações pelo especialista em *geomarketing* tem como objetivos possibilitar ao empresário uma visão clara da evolução de sua rede técnica e sua rede de distribuição, definir a exata localização dos investimentos, centralizar e tratar informações, bem como criar dados e ferramentas para a melhor comunicação com o consumidor no lugar em que ele se encontra. Os dados que formam a base de um SIG utilizado com a finalidade de *marketing* visam localizar os lugares de permanência do público-alvo, as características de sua mobilidade e do seu consumo.

Esse mundo hipermóvel instituído pela informação ainda não é, entretanto, o mundo de todos os homens. A mobilidade intensificada e flexível daqueles que vivem no novo mercado, com todas as suas exigências, contrasta com a relativa imobilidade de uma maioria de desempregados ou empregados em setores tradicionais dos circuitos da economia.

Ainda assim, até mesmo em setores tradicionais e de pouca qualificação – como empregados domésticos e serviços de reparo e limpeza em geral –, o celular revelou-se rapidamente uma ferramenta essencial do trabalho. Conectado, o trabalhador ganhou flexibilidade, aumentam suas possibilidades de relações, sua agenda se intensificou e, ao final, e em tese – ou seja, desconsideradas as especificidades de certas cidades, aumenta sua mobilidade.

É dessa maneira que a vida cotidiana passa a ser cada vez mais organizada segundo a mobilidade das pessoas – no conjunto da cidade – e a intensificação da vida de relações, inclusive entre lugares e objetos técnicos. O cotidiano passa a ser cada vez mais pautado, agendado, controlado e, enfim, determinado por um tempo passível de ser minuciosamente parcelado, em um espaço finamente esquadrinhado.

## REFERÊNCIAS

- ASCHER, F. **La République contre la ville**: essai sur l'avenir de la France urbaine. La Tour-d'Aigues: Éditions de l'Aube, 1998.
- BALBIM, R. Informatização do cotidiano e práticas espaciais. **Experimental**, São Paulo, ano 3, n. 6, 1999.
- BERMAIN, M. **Tudo que é sólido se desmancha no ar**. A aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.
- BOURDIEU, P. **O poder simbólico**. Lisboa: Difel, 1989.
- . Efeitos de lugar. In: BOURDIEU, P. (Org.). **Miséria do mundo**. Petrópolis: Vozes, 1997.
- BRUNET, R.; FERRAS, R.; THÉRY, H. **Les mots de la géographie**. Dictionnaire critique. Paris: La documentation Française, 1993.
- CERDÀ, I. Teoria general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona. Barcelona: Vincens Vives, 1968. t. 1.
- . **La théorie générale de l'urbanisation**. Paris: Éditions du Seuil, 1979.
- DE CERTEAU, M. **A invenção do cotidiano**. Petrópolis: Vozes, 1996.
- DI MÉO, G. **L'homme, la société, l'espace**. Paris: Anthropos, 1991.
- HARVEY, D. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1993.
- JOSEPH, I. **El transeunte y el espacio urbano**. Buenos Aires: Gedisa, 1988.
- LE CORBUSIER. **La charte d'Athènes**. Paris: Éditions de Minuit, 1957.
- LEFEBVRE, H. **La vie quotidienne dans le monde moderne**. Paris: Gallimard, 1968.
- . **Critique de la vie quotidienne, III**: De la modernité au modernisme (pour une métaphilosophie du quotidien). Paris: L'Arche Éditeur, 1981.
- MOLES, A. Vers une psycho-géographie. In: BAILLY, A.; FERRAS, R.; PUMAIN, D. **Encyclopédie de géographie**: la géographie dans le monde. Genève: Economica, 1983. v. 3.
- MUMFORD, L. **A cidade na história**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- OBADIA, A. (Coord.) **Entreprendre la ville: nouvelles temporalités, nouveaux services**. In: COLLOQUE DE CERISY. Paris, 1997.
- RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Editora Ática, 1993.

SCHORSKE, C. E. **Viena fin-de-siècle**: política e cultura. São Paulo: Cia das Letras/Ed. Unicamp, 1988.

SIMMEL, G. **The philosophy of money**. New York: Routledge, 2004.

SORRE, M. La notion de genre de vie et son évolution. *In*: **Les fondements de la géographie humaine**. Tradução de Januário Francisco Megale. São Paulo: Ática, 1984.

\_\_\_\_\_. **Les migrations des peuples**. Essai sur la mobilité géographique. Paris: Flammarion, 1955.

VERGELY, B. L'homme de la mobilité: autour de la pensée de Gilles Deleuze. **Les Annales de la Recherche Urbaine**: mobilités, Paris, n. 59-60, p. 196-202, 1993.

WIEL, M. Mobilité, interactions sociales et dynamiques territoriales. **Urbanisme**, hors-série, Paris, n.12, p. 54-56, 1999.

#### BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR

BALBIM, R. **Práticas espaciais e informatização do espaço da circulação**: mobilidade cotidiana em São Paulo. 2003. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

CASTILLO, R.; TOLEDO JUNIOR, R.; ANDRADE, J. Três dimensões da solidariedade em geografia. **Experimental**, São Paulo, ano 2, n. 3, p. 69-99, set. 1997.

DURKHEIM, E. **Da divisão do trabalho social**. São Paulo: Martins Fontes, 2010.

HELLER, A. **O cotidiano e a história**. São Paulo: Paz e Terra, 1992.