

# RITMO E MOBILIDADE COTIDIANOS NA EXPERIÊNCIA DA METRÓPOLE

Gabrielle Mesquita Alves Rosas<sup>1</sup>  
Daniel Joseph Hogan<sup>2</sup>

## Resumo

A mobilidade é fator estruturante da rotina na metrópole contemporânea. Ela permite conectar espaços e orquestra os balés-dos-lugares, seus ritmos e direções. Ao pensarmos no estilo de vida metropolitano percebemos que com o espraiamento das cidades e dos espaços de vida, a mobilidade se torna mais do que simplesmente o fluxo de A para B, ela está presente na própria forma de ver e interpretar o mundo. Viver a metrópole é estar em contato com diferentes ritmos, é sentir as várias formas de locomoção convivendo no dia-a-dia. O tipo de acesso à mobilidade induz e reflete sobre os modos e formas de viver a metrópole. Se para apreender o espaço em que vive, o homem precisa de vivência e experiência nele, o processo de se locomover constantemente se torna uma forma de apreender o meio vivido. E se cada deslocamento se dá num contexto específico e nosso conhecimento se constrói a partir das diversas experiências do mundo, as diferentes experiências da mobilidade a constroem enquanto fenômeno.

**Palavras-chave:** mobilidade, experiência, metrópole, modo de vida.

## Introdução

A mobilidade marca a modernidade não somente pela inovação e evolução das tecnologias de comunicação e transporte, mas também pelas novas possibilidades abertas por estes meios. Com a tendência à dissolução de barreiras e fronteiras vividos atualmente, a mobilidade ganha ainda mais destaque, já que cada vez mais o nosso cotidiano é estruturado por ela. Quando nos utilizamos de meios como a Internet, o celular ou mesmo o carro (que por sua flexibilidade parece ser uma opção melhor que os meios de transporte públicos) para tentar dar conta de todos os compromissos e atividades básicas como trabalho, estudo, compras, lazer, amigos, família e etc. estamos tentando integrar nossa rotina fragmentada, nos adequando a um novo ritmo que está gerando novos modos de vida de características mais fluidas e com necessidades mais imediatas daqueles que vivenciamos até agora, na fase sólida da modernidade (BAUMAN, 2007).

Este é o mundo das redes que traz muitas facilidades mas que, por sua própria forma, não é capaz de cobrir o espaço em sua totalidade; da mesma maneira que é eficaz em conectar algumas áreas, pode desconectar outras. Se por um lado essas redes oferecem grande aumento de velocidade de alcance entre seus vários nós e suas respectivas áreas de influência, por outro elas limitam a mobilidade interna das áreas desconectadas. Não só por estas estarem desligadas da teia, mas também por terem seus próprios meios de conexão deslegitimados frente aos mais velozes ligados em rede.

Durante este período de transição, em meio à mescla do antigo que ainda permanece e do novo que não se implantou totalmente, percebemos essas mudanças e alguns sentimentos como incerteza e insegurança que se apresentam de forma generalizada fazem parte deste processo. O acesso total, parcial ou a falta de acesso a estas redes possibilitam diversas experiências da mobilidade e conformam, assim, vários tempos que partilham um mesmo espaço. É essa contraposição entre “móvel” e “estático” que sentimos em nosso dia-a-dia.

---

1 Bolsista PIBIC/CNPq do Núcleo de Estudos de População (NEPO/UNICAMP)

2 Professor de Demografia e pesquisador dos Núcleos de Estudos de População (Nepo) e de Estudos e Pesquisas Ambientais (Nepam).

Quando estamos numa metrópole entramos em contato com estes diferentes ritmos, com várias formas de locomoção convivendo juntas e os vários itinerários percorridos nela são a base de nossa experiência ambiental (MARANDOLA JR., 2008).

Uma antiga imagem poderia fazer-nos achar que a mobilidade é somente característica das cidades, em oposição ao rural que seria o lugar do imobilismo (BIANCHI, 1983). Mas, essa é uma das marcas que também vão sendo diluídas, com a delimitação rural-urbano perdendo seu sentido junto à rápida expansão metropolitana observada mundialmente. Se antes os processos e problemas ligados ao aumento da circulação de pessoas estavam restritos a grandes centros urbanos e às metrópoles, hoje eles se expandem para aglomerações de médio e pequeno porte, trazendo preocupações a respeito da sustentabilidade dos padrões de mobilidade atualmente estabelecidos (SILVA JR., 2006). Este crescimento se impõe e, já que ligeiro, é sustentado por novas formas de mobilidade.

A mobilidade enquanto movimentação que mantém as pessoas conectadas aos diferentes lugares de seu espaço de vida (para além do fluxo de A para B) está presente nas diferentes formas de ver e interpretar o mundo (MARANDOLA JR., 2008).

Para pensar em algumas dessas formas de olhar, abordaremos a mobilidade dentro do contexto da metrópole. Seleccionamos alguns conceitos sobre mobilidade e suas várias formas a fim de entender melhor a mobilidade e suas conexões com o estilo de vida metropolitano.

### **Mobilidade Metropolitana**

Mobilidade como um termo polissêmico pode indicar uma gama de formas de se movimentar assim como de formas de comunicação. Sua característica principal está ligada à possibilidade de mover, à certa volubilidade, à capacidade de se modificar ou de variar de estado e também à comunicabilidade (VICENTIM, 2008). A mobilidade pode ser o poder que nos permite comunicação e movimento, que possibilita expansão no espaço, que requer qualidade de conexão. Pode ser a possibilidade de participar de diversas atividades em diversos lugares (COSTA, 2008). E, mais do que isso, a mobilidade depende também do que é imóvel para dar-lhe sustentação.

A mobilidade é termo chave dos processos de “alisamento” do espaço e “fluidificação” dos deslocamentos. Em tempos de “urgência”, do “tudo para agora”, onde não encontramos lugares e nem tempos pré-determinados para a realização de atividades que antes tinham caráter mais fixo (NICOLACI-DA-COSTA, 2004) nos apoiamos na mobilidade para integramos as diversas atividades da vida.

Novas condições de mobilidade podem ser observadas a partir dos anos 1950 com a difusão do carro, o crescimento da industrialização e a intensificação das migrações campo-cidade. O processo de globalização traz novos arranjos socioespaciais que modificam e ao mesmo tempo se baseiam na mobilidade (CADAVAL e GOMIDE, 2002).

Apesar dos avanços tecnológicos e das novas possibilidades de conexão virtual, a mobilidade física ainda é bastante requisitada e atualmente, devido às inovações tecnológicas, ganha outros modos de ser realizada. A utilização do celular, por exemplo, acompanha-se da necessidade locomoção física, afinal se não fosse necessária a locomoção de um lugar para outro não necessitaríamos de telefones móveis para nos acompanhar em diferentes itinerários.

A desconcentração das atividades industriais e a concentração de serviços especializados nas metrópoles foram fatores estimulantes de movimentos migratórios, especialmente os de tipo urbano-urbano. A expansão metropolitana gerada dentro deste contexto produz a necessidade de deslocamento para garantir melhores condições de moradia, trabalho ou estudo, já que os serviços encontram-se espalhados por grande extensão territorial. O antigo padrão pendular vai sendo modificado para um modelo em forma de rede, no qual o trajeto casa-trabalho se transforma em algo como casa-trabalho-estudo-lazer (CADAVAL e GOMIDE, 2002). E para esta movimentação não direcional, que nem sempre tem um padrão diário característico do pendular, estar conectado às redes de mobilidade é vital. Assim a necessidade por disponibilidade de tecnologias de comunicação e transporte é criada pelo desejo de estar conectado e pelas novas características sociais contemporâneas. Várias são as formas que podem ser usadas para manter-se conectado,

atualmente em destaque estão aquelas que permitem não só o acesso virtual como a mobilidade física, tais como celulares e computadores sem fio (KELLERMAN, 2006). O cotidiano contemporâneo abriga essas transformações e a vivência no espaço urbano pode ser traduzida pelas diversas formas da mobilidade.

### *Várias formas de mobilidade*

Atualmente podemos pensar em quatro significados recorrentes para a palavra mobilidade: um relacionado à acessibilidade (adaptações aos meios que possibilitam a mobilidade), outro relacionado à mobilidade urbana e a sustentabilidade dos padrões de circulação na cidade, outro ainda relacionado à mobilidade virtual (tais como as realizadas através de telefones móveis ou fixos, internet e outras tecnologias de comunicabilidade) e mais uma relacionada à mobilidade social (que envolve migrações, mudanças de econômicas e ocupacionais).

### **Acessibilidade em relação à mobilidade ou a mobilidade como possibilidade:**

- O termo mobilidade é muito utilizado para falar de acessibilidade para pessoas com deficiência física (ou mobilidade reduzida), para a venda de produtos que capazes de adequar o acesso dessas pessoas aos meios de transporte e comunicação para possibilitar acesso igualitário destas pessoas às redes. Porém, não nos restringindo às essas pessoas, podemos pensar a acessibilidade como qualquer estratégia que nos habilite ao uso de meios que permitem maior capacidade de locomoção. A importância dessas estratégias fica expressa nos debates sobre como a facilidade de acesso aos meios de transporte favorece ainda mais a descentralização e expansão urbana, aumentando ainda mais os problemas relacionados à sustentabilidade da circulação urbana, (PETERSON, 1996) e a de que a facilidade de acesso a estes meios é garantia de resolução de tais problemas. Como forma de adaptação que possibilita mobilidade, a acessibilidade é questão chave na metrópole e deve ser levada em consideração por seus administradores. A mobilidade pensada dentro deste contexto é então uma forma de “preencher” os espaços vazios já que tenta dar acesso ao todo por todos.

### **Mobilidade como circulação:**

- Como circulação, a mobilidade encontra correspondência nas questões sobre mobilidade urbana. Muito se fala sobre as condições dessa mobilidade e sobre a sustentabilidade do atual padrão de circulação, baseado em grande parte no transporte individual e em meios motorizados. E este é um dos grandes problemas do planejamento urbano, pensar nas escolhas que podem prover formas de circulação que sejam “mais limpas”, mais integradoras e sirvam a todos (e não somente a alguns setores como se vê em cidades como São Paulo ou Campinas). O debate sobre sustentabilidade dos meios de circulação urbanos envolve temas como o aquecimento global por causa do excesso de gás carbônico liberado na atmosfera devido a grande quantidades de veículos automotores, o replanejamento da estrutura urbana que tende à descentralização (que aumentam a circulação), a preocupação em repensar em alternativas para evitar o colapso da estrutura rodoviária e, dentro do tema da sustentabilidade, a escolha de alternativas que, a curto prazo, ajude a melhorar índices de poluição e trânsito, como o uso de veículos sem motor ou com combustíveis alternativos. Pensar a mobilidade assim é ater-se a um aspecto apenas, o da circulação coletiva.

### **Mobilidade virtual:**

Refere-se à mobilidade no espaço virtual (ou ciberespaço). O estilo *mobile*, característico dos celulares de nova geração (que permitem funções além das ligações, pois mantém os usuários conectados não somente à rede de telefonia como também ao “universo” Internet, além de conectá-

los às redes de rádio e televisão bem como ao “mundo” dos jogos eletrônicos que também podem ser usados como forma de comunicação *online* já que pode ser jogado com outros usuários e de diversas partes do globo tão rapidamente quanto se estivesse partilhando o mesmo espaço territorial), traduz bem o estilo de vida que emerge contemporaneamente. Este estilo *mobile* caracteriza uma imersão quase total no ciberespaço devido às diversas formas de conexão (VICENTIM, 2008). Porém, a mobilidade virtual não é só este estágio avançado da capacidade de se comunicar e acessar o espaço virtual, o telefone fixo ou móvel, o carro, o computador de mesa também são. A mobilidade virtual é qualquer forma de “ajuda” da tecnologia pra o ser humano se mover. Na verdade o estilo *mobile* é uma junção de vários meios de acesso virtual.

- O espaço virtual pode não corresponder ao territorial, porém, muitas vezes coincide e, às vezes, as exigências de rapidez e velocidade da vida contemporânea se comparam ao tipo de mobilidade permitida no ciberespaço. A mobilidade virtual é a expressão do desejo de transpor barreiras por propor a instantaneidade de encontros e rapidez de comunicação.

### **Mobilidade social:**

- Outra forma da mobilidade que é também conceito muito empregado na análise social. Sob esta perspectiva, a mobilidade é o conjunto deslocamentos da população em um dado contexto específico, que se dá de forma periódica e possuem padrões reconhecidos. A mobilidade social é pensada como qualquer mudança na posição social de indivíduos e envolve fenômenos de ascensão social, mudanças de situação de trabalho, transferências de domicílio, mudanças de cidadania ou migrações (BIANCHI, 1983). A mobilidade neste contexto, trata de movimentos verticais e horizontais da população.

Estas várias formas da mobilidade se encontram em um ponto: na movimentação diária, nos ritmos do cotidiano metropolitano. A metrópole possui várias oportunidades de negócios, de estudos, de variedade de lazer, de novidades, de junção do diferente, por isso, atrai muitos tipos de pessoas e por motivos diferenciados. A busca por essas oportunidades gera uma movimentação intensa, uma mistura de vários itinerários que se encontram.

A idéia de *place-ballet* (SEAMON, 1980) nos ajuda a pensar esses movimentos de procura. Segundo David Seamon, o conjunto de nossos padrões de comportamento organizados numa rotina diária caracteriza o que ele chama de rotinas têmporo-espaciais (*time space routines*). A integração de várias rotinas têmporo-espaciais cria uma dinâmica espacial denominada balé-do-lugar (*place-ballet*). Pensando o vai-e-vem, que é uma imagem tão comum da metrópole, como diferentes rotinas que se encontram num mesmo espaço, estes diferentes movimentos ganham certa unidade formando o balé-do-lugar. Assim como as diversas formas da mobilidade ganham significado ao unirem-se criando o balé-do-lugar, “os lugares, pela preferência ou pela obrigação, desenham os movimentos” (BALBIM, 2003, p.176).

Investigar essas rotinas que compõe o lugar é central para aprofundar os sentidos da mobilidade na experiência metropolitana. Como são individuais, é necessário pensar em termos de mobilidades pessoais, focando a percepção e as variáveis nos modos de vida (compostos por escolhas e constrangimentos) para podermos avançar na compreensão do papel do lugar na delimitação destes ritmos e rotinas e seus rebatimentos na espacialidade da mobilidade e da própria metrópole.

### *Mobilidade Pessoal na Metrópole*

O simples movimento de andar é uma forma da mobilidade, a mobilidade pessoal. Ela pode ser ajudada por tecnologias que facilitam o movimento (bicicletas, motos e carros), assim como pode incluir também a mobilidade virtual, mas ela é caracterizada sobretudo por possibilitar a liberdade do mover-se, oferecendo amplas escolhas para saciar a vontade de se comunicar e se movimentar, fortalecendo a sensação de liquidez e fluidez do espaço.

Personal Mobilities constitute self-propelled movements, which include, first, the

natural corporeal (physical) non- technological self-moving, more simply know as walking, and obviously those physical mobilities extended by technologies (driving automobiles and bicycling and motorcycling). Personal mobilities further include virtual mobilities through fixed and mobile telephones and the Internet. Self-propelled mobilities exclude, by their very nature, the use of public transportation and communications, in which movements are mediated through comparisons between automobiles, on the one hand, and buses and trains, on the other, as well as between telephones versus telegraph and postal services, have been made, and some will be made later on. (KELLERMAN, 2006, p. 2).

Na sociedade contemporânea, adaptamos os espaços em favor de novas necessidades, “[...]as citizens of the millennium, we have accepted the idea of a fluid identity as a condition of our times and hold a high regard for personal reinvention [...] we are becoming increasingly creative in how we adapt space” (BUSCH, 1999, p. 22).

O espaço é adaptado através das mudanças tecnológicas e estas foram capazes de ressignificar o conceito de mobilidade. Quando a possibilidade de mandar mensagens pela Internet substitui a necessidade de se locomover até o local para onde foram enviados os dados, por exemplo, estamos falando em um novo tipo de mobilidade.

A combinação de tecnologias cria novos padrões de comportamento nos dando a sensação de “estar em vários lugares ao mesmo tempo” no espaço virtual, e acabam influenciando a “importação” desta sensação ao espaço não-virtual do nosso cotidiano. A pressa, a exigência da velocidade, ter a possibilidade de andar de carro, viajar e ao mesmo tempo continuar tendo contato com os lugares de onde partimos, bem como com outros que não fazem parte da rota (através do uso de celulares e computadores) reforçam este sentimento de ubiqüidade por agregarem mais de uma forma de mobilidade e, por serem inovações que se generalizam atualmente, marcam profundamente o estilo de vida na metrópole contemporânea.

### **Mudanças no modo de vida metropolitano**

A tecnologia faz parte do imaginário da metrópole. Segundo Meyer (2000), a novidade e o novo são características que nos remetem ao metropolitano. Os impulsos renovadores seriam processos cumulativos de cultura, seriam uma exigência de eficiência que se torna mais forte quando influenciados pelos desejos atuais de velocidade e rapidez. Logo, “viver nessas áreas é um ser e estar específico, fundado numa dada espacialidade, que é substancialmente diferente de outras formas urbanas” (MARANDOLA JR., 2008, p.3).

Ainda segundo Meyer (2000), o par “fragmentação” e “dispersão” são características centrais da metrópole contemporânea. A reestruturação da metrópole gerada pelas mudanças tecnológicas e a constante remoção de barreiras físicas são tendências de rompimento com continuidades urbanas tradicionais (fragmentação) e como resposta os núcleos de atividades se difundem insulados (difusão).

Como resultado, temos uma multiplicidade de escolhas para a nossa rotina diária, porém de maneira espalhada no espaço. Tentamos uni-las para facilitar o cotidiano, como forma de reintegrar e dar unidade a nossa vida, mas esta composição não obedece a uma racionalização simplista que busca o ótimo econômico ou temporal. Ao contrário do quadro anterior, quando tendências modernas nos davam certezas mais definitivas e planejamentos de longo prazo, hoje, apesar da maior liberdade de escolha, estamos mais incertos (até mesmo pela maior variedade de escolhas). Saber onde morar, o que queremos estudar e onde, escolher lugares para se divertir, tornaram-se escolhas mais complexas (PIRES, 2007).

Todas essas decisões são influenciadas pela mobilidade, a partir do momento em que pensar nela nos dá base para saber se preferimos nos locomover para um lado ou para outro, se preferimos morar perto do trabalho ou ao lado de um parque ecológico (MARANDOLA JR., 2008).

A mobilidade é desta forma o ingrediente que une o cotidiano e, como esta escolha não é para todos, pode significar que o acesso à mobilidade seja um diferencial positivo dentro da vida metropolitana.

As múltiplas escolhas induzem uma sucessão de atividades diárias, de rotinas tempôro-espaciais, sendo responsáveis também pelos diversos ritmos observados no cotidiano.

## Ritmo

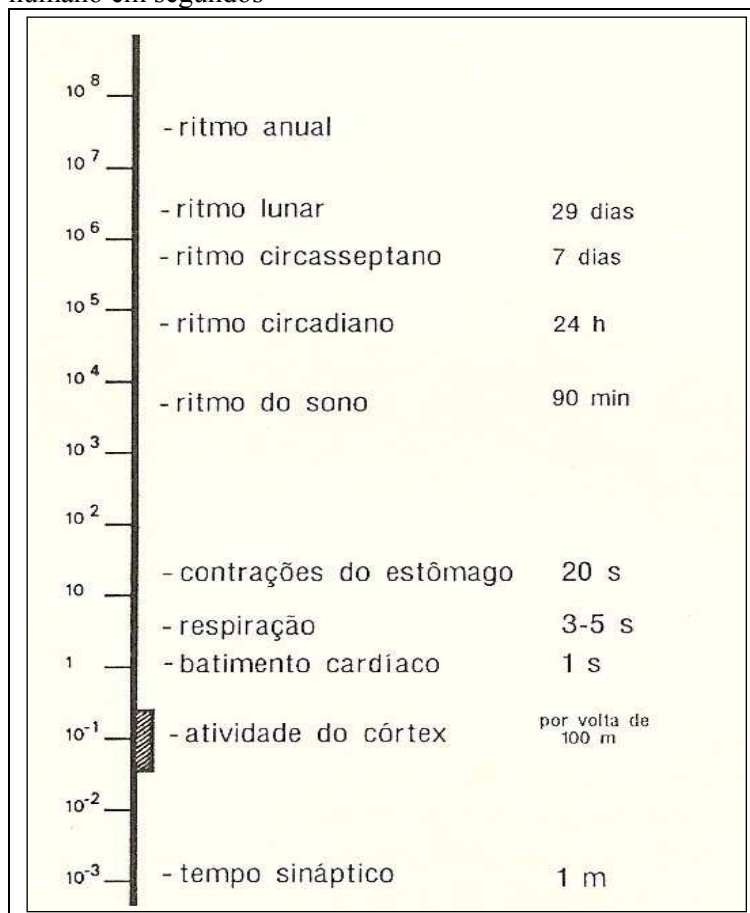
Ritmo é uma palavra derivada do latim *rhythmu* com origem no grego *rhythmos*. Dentre as várias definições que encontramos para esta palavra percebemos em todas elas que os termos *sequência*, *sucessão*, *repetição regular e periódica* são a chave de seu entendimento. Em uma das definições, temos que ritmo trata de

[...]sequência harmônica de um fenômeno artístico, uma atividade, uma obra, etc., no espaço e/ou no tempo [...] sucessão de situações ou atividades que constituem um conjunto fluente e homogêneo no tempo, ainda que não se processem com regularidade. ex. ritmo frenético da vida moderna. (HOUAISS e VILLAR, "Ritmo", 2001, p. 2463).

Monteiro (2001) lembra que os gregos pensavam em termos de dois tipos de tempo: Kronos, o tempo medido, e Kairós, o tempo vivido. Ritmo está associado a uma ordem estabelecida pelo tempo-Kronos associado ao sentido de Rhen (fluir), que gera o substantivo Rhythmos, uma ordem do movimento. Assim, ritmo é uma alternância de elementos contrastantes baseado em dois elementos: movimento e contraste, de onde deriva a periodicidade. É por isso que ritmo freqüentemente é associado à figura de uma onda que é regular e irregular ao mesmo tempo, mantendo ciclos ascendentes de repetição de um padrão.

Faz parte da natureza humana ser regida por um número bastante grande de ritmos, entre os quais podemos ver na Figura 01. No entanto, na sociedade contemporânea, tanto a variedade de ritmos quanto sua intensidade aumentaram de forma significativa, ajudando a construir a sensação de frenesi e de aceleração que vivemos cotidianamente.

Figura 01 – Escala logarítmica a que está submetido o corpo humano em segundos



O ritmo diário é ditado por uma sucessão de movimentos no espaço. Na metrópole, os movimentos são marcados pela sazonalidade, já que em diferentes momentos (manhã, tarde ou noite, frio ou calor, férias ou período de atividades, fim da semana ou outros dias da semana, etc.) se dão de maneira diferenciada, e pelo ambiente (diferentes lugares). Mas, voltando ao balé-do-lugar, onde essas variações se encontram dando unidade aos movimentos diários, os vários lugares (e seus respectivos “balés”) possuem seus ritmos próprios, fato que influenciará na percepção que cada um tem do espaço em que vive (assim como influenciará também a percepção que terá de outros que entrar em contato, já que terá como base o ritmo do lugar que vive cotidianamente). A possibilidade de extensão do movimento para outros lugares fora do seu espaço de vida (diferente dos cotidianamente vividos), implica em experimentar diferentes ritmos. O fato de se ter acesso a um tipo de mobilidade que seja mais lenta perante a outras que possibilitem o mesmo tipo de conexão, cria formas específicas de olhar para os lugares, e por causa disto, o tratamento dado ao lugar será específico deste tipo de olhar e contrastará com a percepção e tratamento, dado ao mesmo lugar, por outros que possuem outros tipos de acesso à mobilidade. Entendemos então, que estas diferenças de acesso a mobilidade, e assim como os diferentes tempos que configuram essa diferença de acesso, fazem parte da experiência na metrópole, especialmente contemporaneamente, quando as possibilidades do mover-se foram ampliadas e, de certa forma, ganharam maior grau de liberdade.

### **Experiência na Metrópole**

As diferentes percepções individuais, por terem base o mesmo espaço, criam diferentes visões sobre os lugares porém guardam traços de similaridade. Essa estrutura de cotidiano “movimentado” pela diversidade de possibilidades da mobilidade faz parte da experiência da metrópole. As várias formas de acesso à mobilidade criam vários olhares sobre os lugares mas, entre essa variedade de olhares, é possível perceber também que velocidade não é única, não é sempre a mesma do ritmo individual. Percebemos então que a metrópole possui vários ritmos, que é esta é uma de suas marcas, similaridade que torna a experiência individual da mobilidade ser também coletiva. Fisicamente, suas várias formas cortam e recortam nosso ambiente, aproximando ou distanciando o contato com os vários lugares. Enquanto que virtualmente, elas intensificam ou enfraquecem as ligações com os mesmos. Estes são fatores que influenciam diretamente o posicionamento que temos em relação ao ambiente. As várias experiências da mobilidade compõem o espaço metropolitano enquanto fenômeno, e sendo assim, exigem um maior esforço de reflexão. Ao olharmos de longe, a metrópole que aparenta um vai-e-vem descontínuo é a mesma dos lugares estruturados por rotinas têmporo-espaciais. Tentar traçar os itinerários que conformam os diferentes ritmos seria uma forma de refletir sobre as dinâmicas que regem a rotina metropolitana.

### **Referências**

BALBIM, Renato N. **Práticas Espaciais e Informatização do Espaço da Circulação**: mobilidade cotidiana em São Paulo. 2003. Tese (Doutorado em Geografia (Geografia Humana) - Universidade de São Paulo.

BAUMAN, Zygmunt. **Tempos líquidos**. (trad. Carlos A. Medeiros) Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2007. 119p.

BERGÉ, Pierre; POMEAU, Yves; DUBOIS-GANCE, Monique. **Dos ritmos ao caos**. (trad. Roberto L. Ferreira). São Paulo: Ed. UNESP, 1996. 301p.

BIANCHI, Ana Maria. **Mobilidade, estratégia de sobrevivência**. São Paulo: IPE, 1983.

BUSCH, Akiko. **Geography of Home**: writings on where we live. Nova Iorque: Princeton

Architectural, 1999.

CADAVAL, Maurício E.G.; GOMIDE, A. Mobilidade Urbana em Regiões Metropolitanas. In:FONSECA, Rinaldo B.; DAVANZO, Aurea M. Q. e NEGREIROS, Rovenia M. C. (orgs.) **Livro verde: desafios para a gestão da Região Metropolitana de Campinas**. Campinas: Unicamp. IE, 2002. p.177-194.

COSTA, Marcela S. **Índice de Mobilidade Urbana Sustentável**. 2008. p. Tese (Doutorado em Engenharia Urbana) - Universidade Federal de São Carlos, São Carlos.

HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles, s. v. “Ritmo”, **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

KELLERMAN, Aharon. **Personal Mobilities**. London: Routledge, 2006.

MARANDOLA JR, Eduardo. **Habitar em risco: mobilidade e vulnerabilidade na experiência metropolitana**. 2008. 278p. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

MEYER, Regina M. P. **Atributos da metrópole moderna**. São Paulo em Perspectiva. São Paulo, v. 14, n.4, Outubro de 2000.

MONTEIRO, Carlos A.F. De tempos e ritmos: entre o cronológico e o meteorológico para a compreensão geográfica dos climas. **Geografia**, Rio Claro, v.26, n.3, 2001.

NICOLACI-DA-COSTA, Ana Maria. **A passagem interna da modernidade para a pós-modernidade**. Psicologia: ciência e profissão, mar. 2004, vol.24, no.1, p.82-93.

PETERSON, Paul E.The Urban Reality. In: FAINSTEIN, Susan; CAMPBELL, Scott. **Readings in Urban Theory**. Oxford: Blackwell, 1996.

PIRES, Maria C.S. **Morar na metrópole: expansão urbana e mercado imobiliário na Região Metropolitana de Campinas**. 2007. 178p. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

SEAMON, David. Body-subject, time-space routines, and place-ballets. In: BUTTIMER, Anne e SEAMON, David (orgs.). **The Human Experience of Space and Place**. Nova Iorque: St. Martin's Press, 1980. 148-165.

SILVA JR., Silvio B. **Rodovias em áreas urbanizadas e seus impactos, na percepção dos pedestres**. 2006. 93 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) – Universidade Federal de São Carlos, São Carlos.

VICENTIM, Diego J. **A mobilidade como artigo de consumo: Apontamento sobre as relações com o aparelho celular**. 2008. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.