



Mobilidade e Turismo: Construindo um Mapa Conceitual

Eline Tosta¹
Jaciél Gustavo Kunz²

Universidade Federal de Rio Grande (FURG). Discente, Docente.

Resumo: O tema “mobilidade turística”, cujo debate ainda é incipiente no Brasil, transcende a ideia do deslocamento tendo o turismo como finalidade. Para sua compreensão, são necessárias abordagens de estudos das áreas da Geografia, Sociologia, Antropologia e do Turismo. O objetivo deste trabalho é propor um mapa conceitual a fim de discutir as principais contribuições de estudos sobre o tema “mobilidades” sob a perspectiva do Turismo. A pesquisa realizada é de caráter bibliográfico, realizada por meio da técnica da revisão de literatura. A partir deste estudo, foi possível verificar a relação de interdependência entre o Turismo e as mobilidades e a sua relevância na pesquisa e estudo para a área das Ciências Sociais.

Palavras-chave: Turismo; Mobilidade; Mapa Conceitual.

Abstract: The topic “tourist mobilities”, which discussion is still insufficient in Brazil, goes beyond the idea of displacement that has the tourism as a goal. To comprehend them are necessary approaches from studies in Geography, Sociology, Anthropology and Tourism. This paper aims to propose a conceptual map to discuss the main contributions from studies about the topic “mobilities”, from the tourist perspective. The research done has bibliographic features, reached through literature review technique. From this study, it was possible to identify the interdependency relation among Tourism and mobilities and also their relevance in study and perspective to Social Sciences area.

Keywords: Tourism; Mobility; Conceptual Map.

¹ Acadêmica do Curso de Bacharelado em Turismo Binacional (FURG). Bolsista do Projeto de Pesquisa “Mobilidade turística na fronteira Chuí-Brasil/Chuy-Uruguai”. eline.tosta@furg.br

² Graduado em Turismo pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS) e Mestre em Turismo pela Universidade Caxias do Sul (UCS). Docente no Curso de Turismo Binacional da Universidade Federal de Rio Grande (FURG). Coordenador do Projeto de Pesquisa “Mobilidade turística na fronteira Chuí-Brasil/Chuy-Uruguai”. jaciolkunz@furg.br



1. Introdução

O deslocamento humano se deu por necessidades variadas. Desde a pré-história o homem se desloca em busca da caça, frutas, água e também fugindo de condições climáticas adversas. A invenção da roda pelos sumérios contribuiu com o desenvolvimento dos transportes, possibilitando ao homem viajar e transportar produtos simultaneamente (REJOWSKI, 2002).

A partir do desenvolvimento de técnicas e habilidades, o homem passou a deslocar-se com a finalidade de comercialização (OMT, 2003). Rejowski (2002) ressalta também o deslocamento, por parte de algumas antigas civilizações, com finalidade de domínio de territórios. Ainda na dinastia egípcia destacavam-se as viagens com fins de comércio e de recreação. Na Antiguidade Clássica, os gregos e romanos se destacaram pela organização das viagens e dos meios de transporte, assim como pelo gosto de deslocar-se para conhecer novos lugares (REJOWSKI, 2002; OMT, 2003).

Na Idade Média, as viagens tinham como motivo a defesa de lugares sagrados e as peregrinações cristãs motivadas pela Igreja Católica. Na Idade Moderna, o Renascimento, através do *Grand Tour*, estimulou as classes abastadas a realizar viagens culturais pela Europa. Somente nos séculos XVIII e XIX ocorreu o surgimento, o desenvolvimento, e a consolidação do turismo, devido aos impulsos provocados pela Revolução Industrial. Destacam-se nesse período o desenvolvimento do transporte ferroviário, da navegação a vapor aliado às transformações sociais como o aumento do tempo livre e popularização das viagens e estruturação das empresas turísticas (REJOWSKI, 2002).

Entretanto, foi somente no século XX que o deslocamento tendo o turismo como finalidade passou a ser um fenômeno de massa (OMT, 2003; REJOWSKI, 2002). As questões sociais, como férias remuneradas, desejo de evasão para lugares próximos a natureza, aumento do poder aquisitivo e questões econômicas, como diminuição do preço do petróleo, foram os principais estímulos nesse processo. Além disso, a modernização da comunicação e dos meios de transporte revolucionou e ampliou as possibilidades de viagens, que passaram a serem mais cômodas e rápidas. Segundo a Organização Mundial do Turismo (OMT) (2003, p.23) “foi uma combinação de desejo, mobilidade, acessibilidade e dinheiro que possibilitou o turismo de massa”.

Para Beni (2011), a retomada e a expansão do capitalismo após a Segunda Guerra Mundial foi responsável pela intensificação da globalização, que, segundo ele, é resultante de fatores como o aumento das comercializações internacionais, incorporação de novas tecnologias, integração das empresas de turismo, difusão do consumo e flexibilização do trabalho, incluindo o setor do turístico.

Apesar de existirem outras motivações para o deslocamento humano – guerras; migração; mudanças climáticas; perseguição étnica, religiosa ou política, entre outros - o turismo também pode ser compreendido como fator de movimento voluntário, apesar de sazonal e temporário, motivado por questões sociais e econômicas, interferindo é interferido pela globalização.



O objetivo deste trabalho é propor um mapa conceitual sobre a mobilidade sob a perspectiva do Turismo, a fim de discutir as principais contribuições de estudos sobre o tema. A presente pesquisa pode ser caracterizada quanto ao objetivo como exploratória. Quanto aos procedimentos técnicos é entendida como bibliográfica e quanto à abordagem, caracteriza-se como qualitativa.

Com o intuito de propor um instrumento de aprendizagem sobre o tema de mobilidades, o mapa conceitual foi elaborado a partir de um levantamento bibliográfico de obras de autores de áreas como Turismo, Geografia, Sociologia e Antropologia, utilizando o *software CmapTools*.

2. Globalização e mobilidade

Milton Santos (2000) defende que a globalização é o ápice do processo de internacionalização promovido pelo sistema capitalista. Esta internacionalização contribuiu para a desterritorialização, na qual o território de um país torna-se um espaço nacional da economia internacional (SANTOS; SILVEIRA, 2010). A economia internacional inclui também a atividade turística, que passou a abranger de modo global os serviços e os produtos turísticos, e alterou as escalas de distância, favorecendo, assim, o deslocamento com finalidade turística.

Para Beni (2011, p.29), “a globalização provocou uma maior disponibilização e acessibilidade em amplitude mundial dos produtos, das instalações e dos serviços turísticos”. O mesmo autor (2007, p.80), também destaca que

a hipermobilidade humana deu ao mundo uma nova fisionomia [...] A revolução industrial, a explosão demográfica, o surgimento de potentes meios de comunicação de massa [...] e o meios de transportes modernos, especialmente o avião e o automóvel, desencadearam uma grande mobilidade que rompeu fronteiras antes intransponíveis.

Desta forma o setor de turismo e sua teia de telecomunicações, informações e transportes diversificou-se e espalhando-se por várias regiões do planeta, influenciando e influenciado pela aceleração da globalização, possibilitada, entre outros fatores, pelo crescimento constante, gradual e consistente do turismo internacional (COOPER; HALL; TRIGO, 2011; BENI, 2011).

Conforme ressalta Milton Santos (1993), o espaço se globaliza, mas não se torna mundial. Todos os lugares são mundiais mas não há um espaço mundial. Na verdade, são as pessoas que se globalizam. Em sua colocação, o autor destaca o movimento das pessoas em relação ao movimento de bens e informação a nível global. Porém, conforme Bauman (1999), tal movimento acontece mesmo a maioria das pessoas estando fisicamente paradas. Apesar disso, o sentimento de permanecer em um lugar específico é intrigante e constantemente



somos instigados a desafiar os limites quase anulados graças a globalização e tecnologias facilitadores do deslocamento e da comunicação.

Sendo assim, a mobilidade, deixa de ser algo necessário e passar a ser algo desejável, devido sua relevância em termos de interação social (URRY, 2002; LARSEN; URRY & AXHAUSEN, 2007) e também de inserção na economia capitalista globalizada (FERNANDES & CORIOLANO, 2010).

O avanço da tecnologia em transportes diminuiu os custos e o tempo das viagens e funcionou como um “encolhedor de distâncias”. Contribuiu com a redução de obstáculos e restrições geográficas, o que possibilitou a expansão das escalas espaciais e aumentou a velocidade das viagens (COOPER; HALL; TRIGO, 2011, p.132; ASCHER, 2005), proporcionando, assim, maior mobilidade.

Segundo Lèvy (1999, p.1), a mobilidade é uma “relação social ligada à mudança de lugar”. Cocco (2011, p.614), por sua vez, aborda a mobilidade como sendo “um atributo da coisa ou pessoa que é móvel, que possui a faculdade de se deslocar diferencialmente segundo as capacidades materiais que dispõe”, ou seja, segundo as condições e meios disponíveis, assim como afirmam Coriolano e Fernandes (2012, p.1), ao defenderem o conceito de mobilidade como “facilidade para se mover, para ser movido”.

Entretanto, no atual processo histórico, tecnológico e globalizado, destaca-se também a importância da mobilidade virtual, que, além disso, reforça “o valor do que não pode ser experimentado eletrônica e digitalmente” (ALLIS, 2010, p.259), a exemplo do patrimônio, da arquitetura e das características gerais do destino. Portanto, a mobilidade vai além dos aspectos físicos e ultrapassa a conceituação tradicional de mobilidade.

Bauman (2001, p.16), afirma que

quando a distância percorrida numa unidade de tempo passou a depender da tecnologia, de meios artificiais de transporte, todos os limites à velocidade do movimento, existentes ou herdados, poderiam em princípio, ser transgredidos. Apenas o céu (ou, como acabou sendo depois, a velocidade da luz) era agora o limite, e a modernidade era um esforço contínuo, rápido e irrefreável para alcançá-lo.

Nesta concepção de ultrapassar limites, aliando a tecnologia às mudanças sociais, surgiram novas maneiras de deslocamento. Ascher (2005) afirma que a “tecnologia de informação e comunicação geram mais possibilidades de movimentação que as substituem” (2005, p.14), o que possibilita um outro tipo de mobilidade, a virtual. Esse novo tipo de mobilidade, que expande as possibilidades de movimento, também reforça valores no sentido de contribuir com informações prévias e confiáveis como, por exemplo, de meios de transporte, acessibilidade e imagens panorâmicas do destino.

Portanto, pode-se afirmar que o avanço da tecnologia em comunicação e transportes, intensificados a partir da globalização, contribuiu com a noção de tempo e espaço contraído e, conseqüentemente, o desenvolvimento da mobilidade.



3. Mobilidade e Acessibilidade

Para existir a mobilidade é necessário que haja acessibilidade, ou seja, a “facilidade em atingir os destinos desejados” (COCCO, 2011). Para que a acessibilidade possibilite a mobilidade, são necessários investimentos em recursos de infraestrutura como, por exemplo, transporte público, estruturas de transporte e espaços de circulação para o desenvolvimento das atividades humanas. Quanto maior a disponibilidade desses recursos, a interligação destes e a acessibilidade em transporte (rápido e eficiente), maior será a mobilidade das pessoas, informações e bens (ALLIS, 2010; LOHMANN, 2013).

Para Cocco (2011), a acessibilidade pode ser contabilizada a partir de números (tempo e valor). Os transportes, definidos como “ato, efeito ou operação de transportar”, são grandes influenciadores no valor e tempo do deslocamento, de um lugar para outro. Além disso, são fundamentais também às interações socioespaciais dos grupos humanos que constroem o espaço e devem ser planejados para que não haja sobrecarga do sistema, o que prejudicaria, assim, a comunidade local e os turistas (COCCO, 2011; LOHMANN, 2013). Entretanto, conforme destacam Hobson e Uysal (1992 apud PAGE, 2008), o que se nota é que a infraestrutura de apoio não tem sido capaz de acompanhar o desenvolvimento do turismo, gerando, assim, o congestionamento, um dos maiores empecilho do novo milênio.

Sob o aspecto material, Milton Santos e Maria Laura Silveira (2010) abordam as diferenciações territoriais, entre elas os espaços da rapidez e da lentidão. Os primeiros seriam aqueles dotados de maior número de vias, veículos e transporte público, ou seja, com maior acessibilidade e mobilidade. Os autores destacam o espaço da rapidez como sendo também, do ponto de vista social, “aquele onde é maior a vida de relações, fruto da sua atividade econômica e sociocultural, ou então zonas de passagem, respondendo a necessidade de uma circulação mais longínqua” (SANTOS; SILVEIRA, 2010, p.263).

Pode-se afirmar que a construção do espaço também necessita de planejamento socioespacial. Duarte, Libard e Sánchez (2007, p.17) afirmam que “a formação das cidades se dá pela estruturação de caminhos e convivência social”. Nela existem espaços de sociabilidade cotidianas, como as calçadas, que são ignoradas em favor de projetos rodoviários como grandes avenidas e vias expressas, o que impõe barreiras que reduzem a integração social (ALLIS, 2010).

Portanto, viabilizar boas condições de mobilidade sem considerar as relações cotidianas locais seria menosprezar a sociabilidade em favorecimento da circulação, gerando, assim, uma situação de desequilíbrio onde os interesses econômicos seriam priorizados em detrimento dos espaços coletivos e públicos, caracterizando-se assim, como um retrocesso social.

Além disso, quase sempre a acessibilidade e, conseqüentemente, a mobilidade estão atreladas à capacidade de pagamento, contribuindo com a exclusividade de uma minoria. Conforme Steven Flusty (1994 apud BAUMAN, 1999, p.28), “os tradicionais espaços públicos são cada vez mais suplantados por espaços de produção privada (embora muitas vezes com subsídios públicos), de propriedade e administração privadas, para reunião pública,



isto é, espaços de consumo”. Desta forma, considera-se o acesso à mobilidade um reflexo de contrastes sociais, em que os com maior poder aquisitivo tem maior acessibilidade.

Augé (2010, p.100) afirma que pensar a mobilidade sem concebê-la no tempo significa estar “preso na armadilha de uma aceleração que o entorpece e paralisa”. O autor (2010) defende que pensar a mobilidade é também “aprender e repensar o tempo” para, conscientemente, acompanhar o progresso. Para isso, são necessárias pesquisas que abordem o tema mobilidade e contextualize ao mundo contemporâneo e contribua com o planejamento da acessibilidade nas cidades.

4. Mobilidade e Turismo

A relação entre mobilidade e turismo se caracteriza por ser interdependente. Para Coriolano e Fernandes (2012, p.2), “sem mobilidade não há turismo” pois o turismo supõe deslocamento, mudança de lugar, movimento. Bauman (1999), por sua vez, afirma que na atual contexto global o “estado de repouso”, da imobilidade, não faz sentido, pois a Indústria atual é focada para a produção de atrações e tentações que estimula o consumismo descontrolado, e necessidade de constante mobilidade.

No mundo que habitamos, a distância não parece importar muito. Às vezes parece que só existe para ser anulada, como se o espaço não passasse de um convite contínuo a ser desrespeitado, refutado, negado. O espaço deixou de ser um obstáculo – basta uma fração de segundo para conquistá-lo (Bauman, 1999, p.85).

O mito de aldeia global e do encurtamento das distâncias contribuiu para a difusão da noção de tempo e espaço contraídos, onde as pessoas se movem porque se atraem pelo mundo globalizado e o vê ao seu alcance e, a partir disso, alimentam sonhos e desejos de desfrutá-lo (SANTOS, 2000; BAUMAN, 1999).

Entretanto, é importante destacar que a mobilidade possui componentes sociais, culturais e psicológicos, podendo oferecer repercussões tanto positivas quanto negativas. Para isso, Coriolano & Fernandes (2012, p.6) afirmam que

o turismo está relacionado às mobilidades temporárias, em que ocorre turistificação em muitos lugares onde se assiste ao desenvolvimento da mobilidade turística que implica em fluxos humanos, culturais, técnicos e financeiros. O turismo não se limita aos deslocamentos, pois os fluxos turísticos evidenciam transformações espaciais e no comportamento das sociedades. Os deslocamentos turísticos têm impacto significativo nas economias locais, nas paisagens, em especial nos polos emissores e receptores das mobilidades turísticas.

Sendo assim, pode-se afirmar que o turista pode adquirir boas ou más experiências no percurso de sua viagem. Entretanto, também pode gerar impactos ao destino quando não planejado, e pode facilitar o turismo massivo, que, por conseqüência, contribui com a



degradação ambiental e impactos sociais. A mobilidade, por sua vez, pode ser comprometida devido aos fluxos gerados pelo turismo, e, desta forma, ameaçar a fluidez da circulação de residentes, produtos e outros.

Silveira (2011, p.582), aborda a circulação como “ato ou efeito de circular, de movimento contínuo, de curso, de marcha e refere-se a um circuito que está relacionado à noção de integração”. Entretanto, “a circulação depende dos fluxos, “produtos do movimento de circulação de bens, informação e de pessoas”, que, por sua vez, dependem da fluidez ou da viscosidade dos espaços de deslocamento” (AREDES, 2011, p.592). A criação de condições para a maior circulação dos homens, dos produtos, do dinheiro e da informação, sobretudo, é uma das características do presente período histórico (SANTOS; SILVEIRA, 2010). Augé (2010, p.100), defende que “redefinir a política de circulação dos homens tornou-se uma urgência no momento em que o caráter aproximativo dos diversos ‘modelos de integração’ [territorial ou regional] é revelado pela evolução do contexto global”.

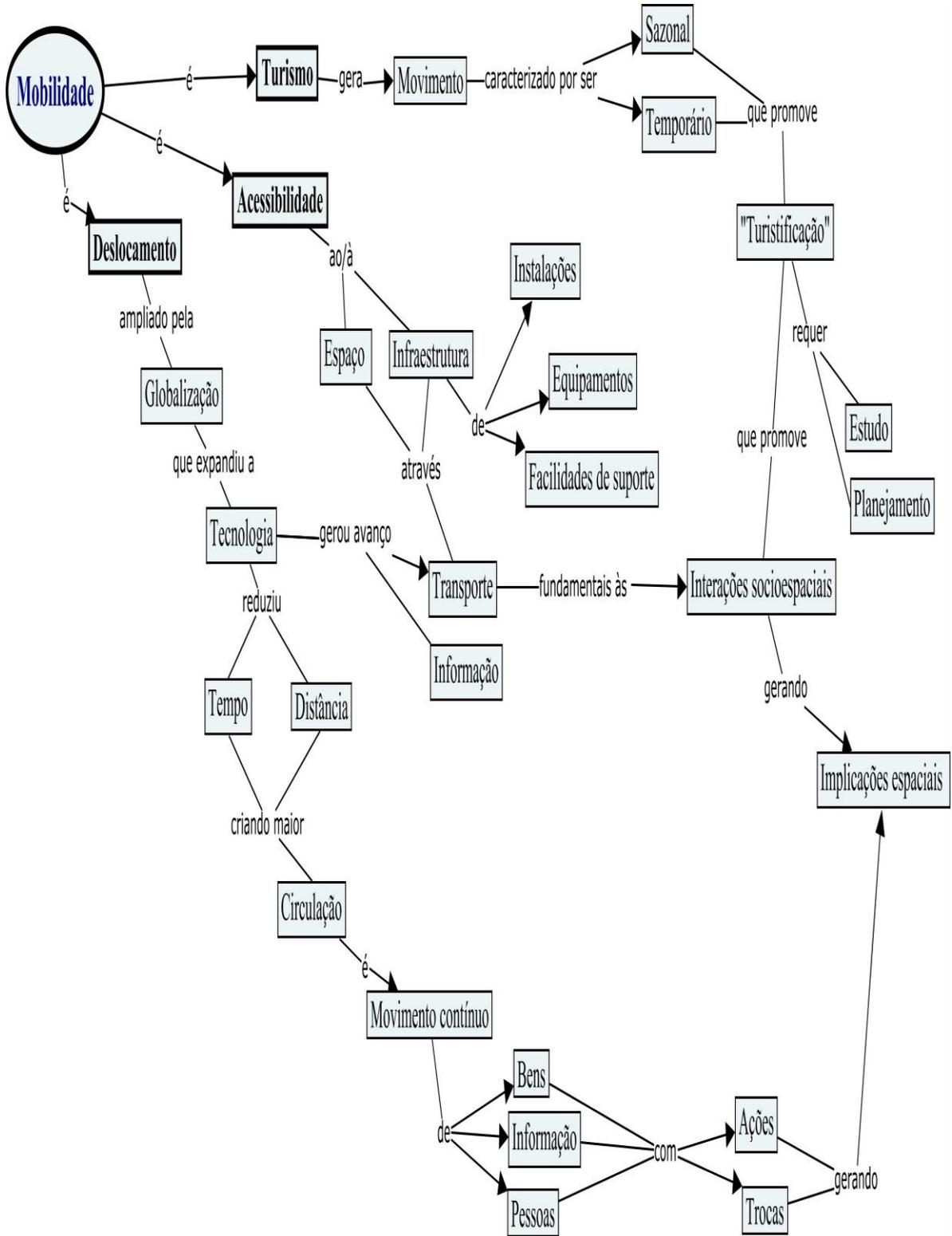
Associado a isso, conforme afirmam Hannam, Butler e Paris (2014, p.173), “a abordagem das mobilidades turísticas é útil para compreender a importância da pesquisa em Turismo no mundo contemporâneo” (tradução nossa). Os autores também defendem que a abordagem das mobilidades na pesquisa em Turismo, colocaria o turismo no centro das Ciências Sociais. Entretanto, o que se verifica é que o tema “mobilidade turística” se encontra na periferia da pesquisa em Turismo, que, por sua vez, é incipiente na área do conhecimento das Ciências Sociais.

No presente trabalho, foi elaborado um mapa conceitual com o propósito de representar graficamente conceitos relacionados ao tema mobilidade, sob a perspectiva do Turismo. Mapas Conceituais, na concepção de Silva (2014), são “estruturas esquemáticas que representam conjuntos de ideias e conceitos dispostos em uma espécie de rede de proposições, de modo a apresentar mais claramente a exposição do conhecimento e organizá-lo segundo a compreensão cognitiva do seu idealizador”. Também pode ser considerado uma ferramenta gráfica que tem a finalidade de contribuir ao processo de aprendizagem e/ou ensino através da facilitação, da ordenação e da sequenciação hierarquizada dos conteúdos (SILVA, 2014).

Considera-se relevante propor um mapa conceitual a respeito da mobilidade turística devido ao fato de o tema ainda ser pouco estudado e difundido no Brasil, apesar de o Turismo e as mobilidades serem interdependentes.



Figura 1: Mapa Conceitual – Mobilidade



Fonte: Elaboração própria dos autores (2014)



5. Considerações Finais

A mundialização do espaço e globalização das pessoas vai ao encontro da necessidade humana de movimento, mesmo que este não signifique deslocando. A mobilidade passa então a ser demandada pela sociedade contemporânea, que dispõe da tecnologia e meios de transportes para satisfazer a necessidade de movimento e consumo. Porém, tal necessidade contribuiu para que a mobilidade se transformasse numa ferramenta de poder e dominação devido à capacidade de pagamento que, por sua vez, colabora com a exclusividade de acesso aos meios de locomoção e à velocidade de transporte. Desta forma, considera-se a mobilidade como um fator social e sua discussão se faz necessária e enriquecedora para a área das Ciências Sociais.

Por se tratar de um tema contemporâneo e transdisciplinar, sua abordagem torna-se mais complexa. Por este motivo, optou-se elaborar um mapa conceitual como ferramenta de aprendizagem, que busca facilitar a compreensão através da exposição de teorias fundamentais à compreensão da mobilidade e sua relação com o turismo. Desta forma, tornou-se possível a ordenação e sequenciação hierarquizada dos conceitos associados ao tema e suas conexões.

Entretanto, o estudo da mobilidade turística é comprometido pela limitação de obras disponibilizadas no Brasil e pela falta de tradução bibliográfica, sobretudo, da língua inglesa para a portuguesa. Desta forma, para a abordagem do tema, são necessárias pesquisas em clássicos de obras, disponíveis no Brasil e em português, de autores da área da Geografia, Sociologia, Antropologia, e Turismo - entre eles destacam-se: Milton Santos, Zygmunt Bauman e Marc Augé – e a tradução das principais publicações sobre mobilidade turística de autores como John Urry, Kevin Hannam, Gareth Butler, Cody Morris Paris, Erik Cohen, Scott Cohen, entre outros.

Portanto, o tema de pesquisa a respeito da “mobilidade turística” destaca-se por sua contemporaneidade, transdisciplinaridade e abrangência, possibilitando ser focada em diferentes espaços. Sendo assim, é considerada relevante não apenas para a área do Turismo, como também para a área das Ciências Sociais.

Referências

ALLIS, Thiago. Experiências de mobilidade turística no espaço público urbano. In: PANOSSO, Alexandre Netto; GAETA, Cecília (Org.). **Turismo de experiência**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2010. p. 255-274.

AREDES, Airton. Verbetes. In: SILVEIRA, Mário Rogério (Org.). **Circulação, Transporte e Logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 592.



ASCHER, François. Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos. *Arq Uc*, Santiago do Chile, v. 1, n. 60, p.11-16, jul. 2005. Disponível em: <<http://www.scielo.cl/pdf/arc/n60/art02.pdf>>. Acesso em: 15 ago. 2014.

AUGÉ, Marc. **Por uma antropologia da mobilidade**. Maceió: Edufal: Unesp, 2010. Tradução de Bruno César, Rachel Rocha de Almeida Barros.

BAUMAN, Zygmund. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Zahar, 2001. Tradução de Plínio Dentzien.

_____. Turistas e vagabundos. In: BAUMAN, Zygmunt. **Globalização: as consequências humanas**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999. Cap. 4. p. 85-110. Tradução de: Marcus Penchel.

BENI, Mário Calos. **Globalização do turismo: megatendências do setor e a realidade brasileira**. 3. ed. São Paulo: Aleph, 2011.

_____. **Análise estrutural do turismo**. 12ª Ed. São Paulo: Senac SP, 2007.

COCCO, Rodrigo Giraldi. Verbetes. In: SILVEIRA, Mário Rogério (Org.). **Circulação, Transportes e Logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 613-614.

COOPER, Chris; HALL, Michel; TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. **Turismo Contemporâneo**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011. Coleção Eduardo Sanovicz de Turismo.

CORIOLANO, L. N., & FERNANDES, L. M. Migração temporária e mobilidade sazonal no turismo. In: SEMINÁRIO DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO - ANPTUR, 9., 2012, São Paulo. *Anais...* São Paulo: Universidade do Anhembi Morumbi/UAM, 2012. 12 p.

DUARTE, Fábio; LIBARDI, Rafaela; SÁNCHEZ, Karina. **Introdução à mobilidade urbana**. Curitiba: Jaruá, 2007.

GRINOVER, Lucio. Hospitalidade urbana: mobilidade e acessibilidade. In: SEMINÁRIO DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO – ANPTUR, 6., 2009, São Paulo. *Anais...* São Paulo: Universidade do Anhembi Morumbi/UAM, 2009, 8 p.

HANNAM, Kevin; BUTLER, Gareth; PARIS, Cody Morris. Developments and key issues in tourism mobilities. *Annals of Tourism Research*, v. 44, n. 1, p.171-185, jan. 2014.

LARSEN, Jonas; URRY, John; AXHAUSEN, Kay. Networks and tourism: mobile social life. *Annals of Tourism Research*, v. 34, n. 1, p.244-262, jan. 2007.

OMT. **Turismo Internacional: Uma Perspectiva Global**. 2. ed. Porto Alegre: Bookmann, 2003.

REJOWSKI, Mirian (Org.). **Turismo no Percurso do Tempo**. 2. ed. São Paulo: Aleph, 2002



PAGE, Stephen. **Transporte e Turismo: Perspectivas Globais**. 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2008.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. O território brasileiro: do passado ao presente. In: _____. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI**. 13. ed. Rio de Janeiro: Record, 2010. p. 249-258.

_____. **Por uma outra globalização: Do pensamento único à consciência universal**. 4. ed. Record, Rio de Janeiro, 2000.

SILVA, André Luis Silva da. **Mapas Conceituais no Processo de Ensino-Aprendizagem: aspectos práticos**. Disponível em: <<http://www.infoescola.com/pedagogia/mapas-conceituais-no-processo-de-ensino-aprendizagem-aspectos-praticos/>>. Acesso em: 16 jul. 2014.

SILVEIRA, Márcio Rogério. Verbetes. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). **Circulação, Transporte e Logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 582-583.

URRY, John. Mobility and proximity. **Sociology**, vol. 36, n. 2, p.255-274, mai. 2002.