

RGE

Revista  
de Gestão  
e Estratégia

ISSN: 2674-6743

Vol. 2 | Nº. 1 | Ano 2020

**autor1**

*Rhodriogo Giovanni L. da Silva*  
rhodrigolivatino@gmail.com

**autor2**

Paulo Rogério

**autor3**

*Rubbens Bastos*  
rubenstcbastos@gmail.com

## ASPECTOS A SEREM GERENCIADOS NA MOBILIDADE DE PESSOAS:

*Um levantamento bibliométrico focado em  
mobilidade urbana, gestão, acessibilidade, centros  
urbanos e PNE: (pessoas com necessidades  
especiais)*

---

### RESUMO

O objetivo deste artigo é mostrar um levantamento bibliométrico sobre mobilidade urbana, Gestão e pessoas com necessidades especiais nos centros urbanos como na cidade de São Paulo, apresentando dados no período de 2014 a 2019 através do site Spell e Capes acessando, artigos para embasar o assunto e retratar as palavras chaves através de tabelas e gráficos destacado em análise de resultados.

**Palavras-chave:** Mobilidade urbana, Gestão, Acessibilidade, Centros Urbanos,PNE.

---

### ABSTRACT

The aim of this article is to show a bibliometric survey on urban mobility, management and people with special needs in urban centers such as São Paulo, presenting data from 2014 to 2019 through the Spell and Ca-pes website, accessing articles based on subject, and portray the Keywords through tables and charts highlighted in results analysis.

**Keywords:** Urban Mobility, Management, Accessibility, Urban Centers, PNE.

#### Correspondência/Contato

Faculdade de Tecnologia de Assis - FATEC

Av. Dom Antônio, 2100  
CEP 19806-900  
Fone (18) 3324-1607  
rgecontato.fatecassis@fatec.sp.gov.br  
<http://fatecassis.edu.br>

#### Editores responsáveis

Taciana Maria Lemes de Luccas  
[taciana.luccas@fatec.sp.gov.br](mailto:taciana.luccas@fatec.sp.gov.br)

Rafael Oliva  
[rafael.oliva@fatec.sp.gov.br](mailto:rafael.oliva@fatec.sp.gov.br)

## 1 INTRODUÇÃO

Com o aumento populacional a questão da mobilidade sustentável vem ganhando importância de forma intensa para a sociedade. A indústria automotiva, um dos principais agentes desse processo, desempenha papel fundamental para viabilizá-la (Banister, 2008). Contudo, mesmo sendo tradicionalmente um segmento líder em inovações, ainda se posiciona de forma tímida em relação aos desafios emergentes para o tema, vivenciados especialmente nos grandes centros urbanos.

Com o crescimento acelerado das cidades e a preocupação cada vez maior em democratizar o espaço urbano, busca-se oferecer serviços mais acessíveis e com melhor qualidade para a heterogeneidade populacional e, neste sentido, o transporte público mostra sua importância, sendo realizado na maior parte das vezes, por meio de ônibus, trens e metrô. Mas nem sempre essas necessidades são atendidas para a segurança no uso de transportes públicos em corredores de ônibus, em avenidas na cidade de São Paulo, principalmente para pessoas com necessidades especiais, que são as que mais sofrem nessa região por falta de acessibilidade.

A falta de planejamento no processo de desenvolvimento das cidades brasileiras nas últimas décadas acarretou graves problemas, em especial para os cidadãos. Ainda que fosse possível construir mais ruas e avenidas, pontes, viadutos e túneis, mesmo que não faltassem recursos para as obras atendendo, ao mesmo tempo às necessidades de deslocamento de pedestres e condutores de veículos, ainda assim teríamos que organizar a circulação das pessoas nas cidades.

## 2 DESENVOLVIMENTO

### 2.1 Gestão

Para melhorar os resultados, de modo geral, os gestores tomam decisões que possam, de alguma maneira, atingir os objetivos e metas traçadas anteriormente, bem como visam serem mais assertivos em relação aos retornos almejados (FERREIRA, 2016). Os gestores, por meio de estudo e planejamento, tem como prioridade melhorar a qualidade dos recursos para que os problemas sejam superados e solucionados, atendendo de forma satisfatória às necessidades apresentadas.

Neste sentido, a empresa deve direcionar-se na busca incessante de maior competitividade, estar focada de modo sistêmico, pois segundo o autor, o processo de gestão deve englobar a necessidade de mudança e flexibilização, a redução de desperdícios, o contexto regional e global, o latente aumento da concorrência, a política de preços praticados, o valor e potencial dos clientes e também manter níveis elevados de excelência em seu negócio (FERREIRA, 2016). As empresas visam a melhoria constante de seus processos produtivos, buscando o aprimoramento dos processos e produtos, visando atender aos clientes e suas necessidades.

Sobre o processo de gestão descrito por Bernardi (2007, Costa (2016 afirma que o cenário atual está cada vez mais desafiador, novas práticas de gestão empresarial tem se apresentado e que, para sobreviver em ambiente tão competitivo, a empresa deve lançar-se a estratégias que lhes ajudem a atingir níveis mais elevados de produtividade e excelência, verticalizando todas as etapas. Deve-se criar, desenvolver e manter parceiros estratégicos neste processo. Com isso, as empresas enfrentam desafios diários, fazendo com que as elas tenham planos de ação capazes de atender o mercado atual, estejam coordenando as etapas de execução e finalização, com baixos índices de erros.

Padoveze (2012) acrescenta que o modelo de gestão é materializado na empresa dentro de um processo sistêmico que possibilita a ordenação de sua gestão para o processo de tomada de decisão em todos os planos empresariais. Dentre as diversas decisões de gestão está a forma de como as pessoas vão se deslocar na cidade. A escolha do modo de deslocamento, em geral, se baseia na disponibilidade orçamentária, na distância a ser percorrida e no tempo que será despendido (BORGES, 2015).

O deslocamento das pessoas nas cidades tem restrições quanto à localização, à disponibilidade de tempo, aos recursos despendidos no processo para que o seu deslocamento dentro da cidade seja o mais adequado e satisfatório possível.

## 2.2 Mobilidade Urbana

A mobilidade urbana configura como um dos principais aspectos determinantes do nível de desenvolvimento de uma cidade. Da mesma forma que estas são dinâmicas, os deslocamentos, ao longo dos tempos, apresentam configurações com funções distintas e com características conceituais em constante evolução. O processo evolutivo conceitual da mobilidade contempla desde o simples fato de se locomover e segue metamorfoseando, em conformidade com as relações que os indivíduos estabelecem no tempo e no espaço. Deste modo, a mobilidade se transfigura à medida que aumentam quantidade e qualidade de deslocamentos, agregando os motivos propulsores da locomoção, bem como os modos de transporte a serem utilizados para esses deslocamentos e seus impactos sobre as cidades, sobre a população e sobre o meio ambiente. (BORGES, 2015).

Na esfera da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº12.587, de 03 janeiro de 2012, capítulo I, art. 4º, inciso II), mobilidade urbana significa a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”. Similarmente, a mobilidade urbana representa “um atributo associado às cidades; que corresponde à facilidade de deslocamento de pessoas e bens na área urbana” (BRASIL, 2012a, p.17).

O trânsito é uma disputa pelo espaço físico que reflete uma disputa pelo tempo e pelo acesso aos equipamentos urbanos. É negociação permanente, coletiva e conflituosa do espaço, pois no trânsito surgem conflitos de interesse de um grupo social contra outro. Sob o ponto de vista ideológico, a posição que as pessoas se atribuem e ocupam na sociedade vai condicionar sua disputa pelo espaço através da eleição e uso de determinados meios de transporte.

Essa disputa pelo espaço gera o conflito físico, acarretando negociação espacial pautada pelo poder real ou imaginário de cada ator social envolvido (VASCONCELOS, 1985). “Esse poder imaginário estaria relacionado ao valor simbólico de potência atribuído aos veículos, segundo o qual quanto maior e mais rápido o veículo, maior sua supremacia numa disputa e maior o status simbólico inerente” (ROSANA, 2011).

Segundo Vasconcellos (2011), a partir da década de 1960 houve um crescimento urbano intenso no Brasil e muitas cidades passaram a apresentar sistemas de mobilidade de baixa qualidade e de alto custo, contribuindo negativamente para a vida das pessoas e para a sociedade em termos econômicos e ambientais. Mudanças estruturais como a queda no uso de transporte público e o aumento no uso do automóvel tiveram enormes consequências nos gastos dos usuários, no consumo de energia e na geração de externalidades negativas.

Os congestionamentos estão cada vez mais frequentes e intensos, principalmente nas regiões metropolitanas. Grande parcela da população gasta um tempo considerável nos deslocamentos diários, muitas vezes superior a três horas, impedindo o exercício pleno da cidadania e restringindo sua participação familiar, comunitária, sindical e

política. Também a comunidade perde, diariamente, milhões de horas, que poderiam ser destinadas a outras atividades mais nobres e produtivas, sem contar o desperdício de combustível e os custos econômicos decorrentes. (PORTUGAL, 1991).

Saldiva (2010) questiona as externalidades decorrentes da baixa qualidade de mobilidade urbana e seu impacto na saúde humana. Entre os principais desdobramentos negativos foram destacadas as doenças que refletem na saúde mental; a violência urbana; a tensão do trânsito e os congestionamentos que causam estresse, enquanto a saúde física tem a audição prejudicada pelo ruído constante.

O tema da mobilidade urbana será trabalhado dentro de um enfoque diferenciado, pois transcende a visão linear predominante nos primórdios dos estudos do tema para uma visão sistêmica, que busca um novo paradigma e leva a um pensamento complexo e integrado a diversos fatores. Segundo Terán (2013, p. 4), “começa uma transfiguração cognitiva no estudo dos processos urbanos; passa-se do ponto de vista multi fragmentado e reducionista para uma tendência de integração em sistemas complexos, vivenciando-se assim uma realidade em constante transformação”.

Além disso, vários fatores justificam a importância crescente das ações sustentáveis nas empresas, a começar pela necessidade de adaptação às crenças sociais: as pessoas acreditam que as grandes corporações devem ser responsáveis por seus *stakeholders*, constituindo-se este um importante elemento na reputação de uma organização (BRAMMER, 2011).

Entre as formas alternativas de mobilidade urbana, a substituição do transporte privado pelo público está no centro deste debate. No entanto, mesmo em países economicamente desenvolvidos e com bons sistemas de transporte público, eficientes e confortáveis, parte importante dos usuários apontou preferência por carros privados.

### 2.3 PNE (PCD)

A acessibilidade oferecida aos deficientes é regida por lei, que através do Decreto nº 5.296 de 02 de dezembro de 2004, regulamenta a lei nº 10.048, de 08 de novembro de 2000, prioriza o atendimento aos deficientes e aos idosos com idade igual ou superior a 60 anos, às lactentes e às pessoas acompanhadas por crianças de colo, e a lei 10.098 de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (ALPERSTEDT, 2018).

No Brasil, a primeira Norma Técnica, NBR 9050, surgiu em 1994 com o título: “Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificações, espaço mobiliário e equipamentos Urbanos”. Em sua revisão, realizada em 2004, o título foi alterado para “Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos”, seguindo uma evolução conceitual mundial da acessibilidade como recurso para qualquer pessoa, não somente para a pessoa com deficiência (FROTA, 2013).

As discussões em torno da inclusão das pessoas com mobilidade reduzida no Brasil têm sido objeto de muitos estudos e polêmicas. O direito à acessibilidade em todas as suas instâncias vem sendo adquirido ao longo dos anos. A Constituição Brasileira de 1988 que já trata da inserção de pessoas com deficiência no mercado de trabalho pode ser um exemplo disso. A Lei nº 13.146 (2015), conhecida como Estatuto da Pessoa com Deficiência, também busca garantir a inclusão das pessoas com mobilidade reduzida. Entretanto, apesar da existência de tratados, convenções e

leis que garantem o acesso aos espaços públicos e empresas, essa adequação se apresenta, na maioria das vezes, muito aquém do ideal.

No setor público, por exemplo, embora ocorram ações pontuais em prédios públicos e calçadas, estes frequentemente se encontram fora do padrão estabelecido pela lei. O mesmo ocorre nos transportes, nos quais também se encontram inúmeros problemas, uma vez que o acesso aos ônibus é inadequado, na maior parte dos casos (ALPERSTEDT, 2018).

## 2.4 Centros Urbanos

Com a criação do Ministério das Cidades, Conselho de Cidades, em 2003, houve preocupação em minimizar as desigualdades sociais, buscando tornar as cidades espaços mais humanizados aumentando o acesso da população a moradia, saneamento e transporte. O art. 21, inciso XX da Constituição Federal de 1988 trata da competência da União em instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano e o Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) é um instrumento da política de desenvolvimento urbano, tratado no inciso XX dos artigos 21 e 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território dos municípios.

## 2.5 Acessibilidade

Acessibilidade é a qualidade do que é acessível, ou seja, é aquilo que é atingível, que tem acesso fácil. Para que se tenha acessibilidade de qualidade toda pessoa com deficiência e/ou mobilidade reduzida deve ter possibilidade e condições de, com segurança e autonomia, utilizar espaços e mobiliários urbanos, de edificações, de transportes e de sistemas de comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso privado ou coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, como especificado na primeira Norma Técnica pertinente à acessibilidade, criada em 1985 (ABNT NBR 9050).

## 3 METODOLOGIA BIBLIOMÉTRICA

Este artigo está focado no levantamento de dados com análises de pesquisa bibliográfica e bibliométrica, uma vez que nosso trabalho se constituirá através de leitura de artigos, revistas científicas, e trabalhos de autores que debatem a temática pesquisada. Foram utilizadas tabelas e gráficos comparativos para demonstrar a quantidade de autores e artigos pesquisados com referência às palavras chave.

Para Marconi e Lakatos (2001), a pesquisa bibliográfica é o levantamento de toda bibliografia já publicada sobre determinado tema em livros e revistas, entre outros. De acordo com Guedes e Borschiver (2005) a bibliometria possui várias leis e princípios com métodos matemáticos e estatísticos, que estabelecem diretrizes de busca e classificação na pesquisa científica sobre Ciência da Informação.

Levando em conta na bibliometria o número de autores por artigo destacados em tabelas comparativas entre os sites Spell e Capes/Mec será realizada a demonstração através de gráficos para analisar a diferença quantitativa entre artigos e autores dos dois sites.

### 3.1 Formatação de quadros, tabelas e figuras

Buscando apresentar dados referente às Palavras-Chave do artigo, os dados das tabelas foram feitos com base no site *spell-scientific periodicals electronic library* e no site Capes/Mec com artigos e periódicas publicados no período de setembro de 2014 a setembro de 2019. Foi realizado um comparativo objetivo entre as duas fontes, para evidenciar a diferença de dados entre as duas, como quantidade de autores por artigo, quantidade total de artigos e autores por periódicas por cada palavra chave utilizando-se um gráfico demonstrativo.

Assim, torna-se possível observar os detalhes e chegar a conclusões sobre o assunto, podendo destacar os principais assuntos e palavras chaves com mais ou menos predominância, pois todas as palavras chave abordadas neste artigo são importantes para a mobilidade urbana.

Tabela 01 – Número artigos por Palavra-Chave.  
Base de dados: SPELL

<b>Mobilidade</b>	12
<b>Centros Urbanos</b>	2
<b>Gestão</b>	97
<b>Acessibilidade</b>	13
<b>PNE</b>	-

Os dados apresentados acima nos mostram grande predominância no tema Gestão, demonstrando grande interesse nesse assunto, enquanto no tema PNE não foi encontrado nenhum assunto relevante. Foi observado que os Centros Urbanos possuem poucos autores (2) e os artigos Mobilidade e Acessibilidade apresentaram resultados muito próximos.

Base de dados: CAPES/MEC

<b>Mobilidade</b>	78
<b>Centros Urbanos</b>	44
<b>Gestão</b>	244
<b>Acessibilidade</b>	79
<b>PNE</b>	94

Os dados apresentados acima nos mostram uma grande predominância no tema Gestão, demonstrando grande interesse nesse assunto.

Tabela 02 – Número autores por artigo  
Base de dados: SPELL Palavra-chave: (Mobilidade)

<b>Nº de Autores</b>	<b>Quantidade de artigos</b>	<b>%</b>
Um autor	5	31,25
Dois autores	6	37,5
Três autores	5	31,25
Total	16	100

Os dados apresentados quando o tema é Mobilidade mostra uma concentração de 3 autores discutindo esse assunto (31,25%), enquanto outros 2 autores discorrem sobre o assunto de uma forma semelhante (37,5%).

Base de dados: CAPES/MEC Palavra-chave: (Mobilidade)

<b>Nº de Autores</b>	<b>Quantidade de artigos</b>	<b>%</b>
Um autor	3	9,37
Dois autores	20	62,5
Três autores	2	6,25
Quatro autores	4	12,5
Cinco autores	3	9,37
Total	32	100

Os dados apresentados quando o tema é Mobilidade nos mostra uma concentração de 2 autores discutindo o assunto (62,5%).

Tabela 03 – Palavra-chave (**Centros Urbanos**)

Base de dados: SPELL

Nº de Autores	Quantidade de artigos	%
Um autor	2	18,18
Dois autores	5	45,45
Três autores	4	36,36
Total	11	100

A tabela de Centros Urbanos apresenta dados concentrados 2 e 3 autores (81,81%) demonstrando alto interesse no assunto. Os dados apresentam uma análise considerável sobre esse tema, apesar do número de autores não ser relevante.

Base de dados: CAPES/MEC

Nº de Autores	Quantidade de artigos	%
Um autor	4	10,26
Dois autores	25	64,10
Três autores	2	5,12
Quatro autores	5	12,82
Cinco autores	3	7,69
Total	39	100

A tabela de Centros Urbanos apresenta dados concentrados 2 autores (64,10%) demonstrando alto interesse nesse assunto. Os dados apresentam uma análise considerável sobre esse tema.

Tabela 04 – Palavra-chave (**Gestão**)

Base de dados: SPELL

Nº de Autores	Quantidade de artigos	%
Um autor	2	3,07
Dois autores	27	41,53
Três autores	15	23,07
Quatro autores	21	21
Total	65	100

A tabela de Gestão demonstra interesse de grande por parte dos autores, com exceção de 3,07%, onde se tem uma quantidade expressivas de artigos publicados (85,6%), mostrando a preocupação com o tema.

Base de dados: CAPES/MEC

Nº de Autores	Quantidade de artigos	%
Um autor	3	6,98
Dois autores	27	62,79
Três autores	4	9,30
Quatro autores	3	6,98
Cinco autores	6	13,95
Total	43	100

A tabela de Gestão apresenta interesse grande por parte dos autores, com exceção de 6,98%, onde se tem uma quantidade expressivas de artigos publicados (62,79%), mostrando a preocupação com o tema.

Tabela 05 – Palavra-chave (**Acessibilidade**)

Base de dados: SPELL

Nº de Autores	Quantidade de artigos	%
Um autor	2	15,38
Dois autores	5	38,46
Três autores	6	46,15
Total	13	100

A tabela acima mostra uma concentração de artigos de 5 autores (84,61%) citando o tema Acessibilidade, apesar de não haver um número expressivo de publicações, mesmo o tema ser de relevância quando se busca uma maneira atender melhor as pessoas.

Base de dados: CAPES/MEC

Nº de Autores	Quantidade de artigos	%
Um autor	5	9,80
Dois autores	30	58,82
Três autores	6	11,76
Quatro autores	10	19,60
Total	51	100

A tabela acima mostra uma concentração de artigos de 4 autores (58,82%) citando o tema Acessibilidade, apesar de não haver um número expressivo de publicações, mesmo o tema ser de relevância quando se busca uma maneira atender melhor as pessoas.

Tabela 06 – Palavra-chave (PNE)

Base de dados: CAPES/MEC

Nº de Autores	Quantidade de artigos	%
Um autor	5	10,86
Dois autores	27	58,69
Três autores	6	13,04
Quatro autores	8	17,39
Total	46	100

A tabela acima mostra concentração em 2 autores no assunto com 58,69%.

Tabela 07 – Autores com mais de um artigo publicado

Base de dados: SPELL (Mobilidade)

Alexandre Hochmann Béhar	2
Lindomar Pinto Silva	2
Luciana Costa Freitas Dias	3
Camila Scherdien	2
Total	9

Base de dados: CAPES/MEC (Mobilidade)

Alberto Naok Miyazaki	10
Pedro Doneux Santos	9
Guilherme Do Val Sella	8
Fernanda Chiarion Sassi	5
Total	32

Base de dados: SPELL (Centros Urbanos)

Denis Alcides Rezende	2
Felipe Esteves	2
Marcus Amatucci	3
Total	7

Base de dados: CAPES/MEC (Centros Urbanos)

Alberto Del Álamo Alonso	3
Raquel Leirós Rodríguez	3
Carlos Brotons	2
María Jesús Arias Gómez	2
Total	10

Base de dados: SPELL (**Gestão**)

Dusan Schreiber	10
José Roberto Pereira	10
Fabrizio Ziviani	9
Airton Cardoso Cançado	8
total	37

Base de dados: CAPES/MEC (**Gestão**)

Dusan Schreiber	33
Leonardo Ensslin	27
Geysler Rogis Flor Bertolini	19
Fabricio Ziviani	16
Clandia Maffini Gomes	14
Total	109

Base de dados: SPELL (**Acessibilidade**)

Alex de Souza Vieira	2
Andressa Bregalda Belan	2
Carlos Augusto Alperstedt Neto	4
Carlos Roberto de Rolt	3
Total	11

Base de dados: CAPES/MEC (**Acessibilidade**)

Luiz Felipe Pinto	6
Vera Lucia Luiza	6
Susana Silva	5
Kaisy Pereira Martins	4
Suely Deysny de Matos Celino	3
Total	24

Base de dados: CAPES/MEC (**PNE**)

Martha Cristina Nunes Moreira	7
Josué Mastrodi	5
Sandra Teixeira de Araújo Pacheco	5
Suely Ferrei Deslandes	4
Deborah Carvalho Malta	3
Total	24

## Tabela 08 – Número de autores por periódico

Base de dados: SPELL (**Mobilidade**)

Periódicos	Quantidade de autores
Revista de Gestão e Secretariado	3
Revista de Administração, Sociedade e Inovação	2
Revista Alcance	3
Total	8

Base de dados: CAPES/MEC (**Mobilidade**)

Periódicos	Quantidade de autores
Ambiente Construído	6
Educação e Pesquisa	8
Fisioterapia e Pesquisa	14
REMHU: Revista Interdisciplinar da Mobilidade Humana	151
Revista Brasileira de Estudos de População	7
Total	186

Base de dados: SPELL (**Centros Urbanos**)

Periódicos	Quantidade de autores
Gestão e Conexões	2
Total	2

## Base de dados: CAPES/MEC (Centros Urbanos)

Periódicos	Quantidade de autores
Atencion Primaria	20
Bitácora Urbano-Territorial	120
Direito da Cidade	115
Estoa	29
Revista de Arquitectura	32
Total	316

## Base de dados: SPELL (Gestão)

Periódicos	Quantidade de autores
NAVUS - Revista de Gestão e Tecnologia	6
Cadernos EBAPE.BR	5
Revista de Administração da UFSM	4
Administração Pública e Gestão Social (3)	3
Contextus - Revista Contemporânea de Economia e Gestão	2
Total	20

## Base de dados: CAPES/MEC (Gestão)

Periódicos	Quantidade de autores
Cadernos EBAPE.BR	98
Engenharia Sanitária e Ambiental	68
Gestão & Produção	357
Revista de Gestão e Projetos	122
Revista Foco	46
Total	691

## Base de dados: SPELL (Acessibilidade)

Periódicos	Quantidade de autores
Marketing & Tourism Review	2
Revista Gestão e tecnologia	3
Marketing & Tourism Revie	5
Total	20

## Base de dados: CAPES/MEC (Acessibilidade)

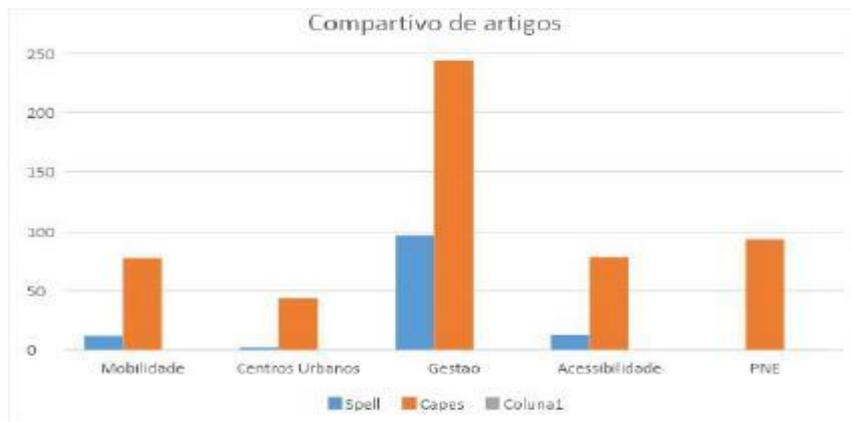
Periódicos	Quantidade de autores
Ciência e Saúde Coletiva	161
Em Questão	39
Revista Brasileira de Educação Especial	8
Revista CEFAC	26
Interface - Comunicação, Saúde, Educação	33
Total	267

## Base de dados: CAPES/MEC (PNE)

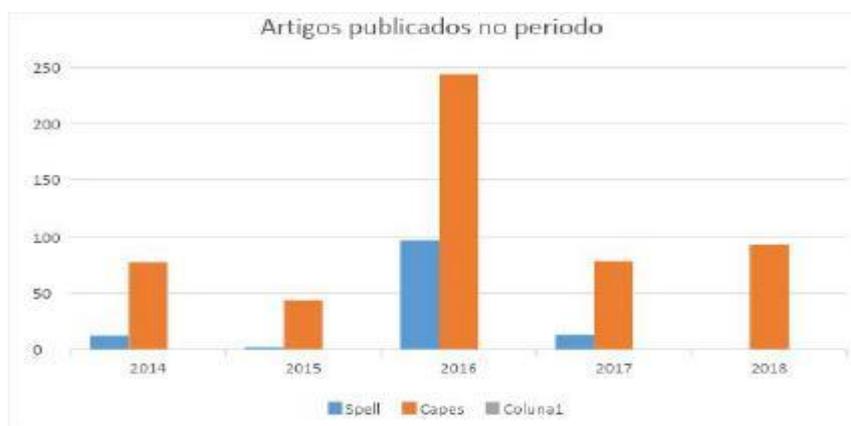
Periódicos	Quantidade de autores
Acta Scientiarum. Education	13
Direito da Cidade	39
Quaestio Iuris	35
Conpedi Law Review	12
Revista Direito e Práxis	24
Total	123

Os autores mais prolíficos estão demonstrados no quadro acima, onde para efeitos de análise, foram desta-cados a quantidade de trabalhos que eles publicaram. No banco de dados elaborado para este trabalho.

### 3.2 Comparação dos Dados Analisados Spell e Capes



No gráfico mostrado acima, foi observado que a Spell teve uma maior concentração de artigos publicados.



No gráfico acima a Spell tem uma maior publicação de artigos nos anos citados.

## 4 CONCLUSÃO

Visto que com o estudo de levantamento de dados através de tabelas e gráficos adquiridos na pesquisa, a palavra chave com mais destaque é Gestão e com menos informação é Centros Urbanos e PNE, porem o assunto focado em pessoas com necessidades especiais é extremamente importante e não foram encontrados autores e artigos focado nesse tema, pois muitas regiões de São Paulo carecem dessa necessidade.

Os dados apresentados quanto ao tema Mobilidade nos mostra uma concentração de 02 autores discutindo esse assunto (62,5%) no sitio Spell e no sitio capes temos a mesma quantidade. Ou seja, é um tema mais abrangente e importante, porque se estuda mobilidade no mundo inteiro, para que se tenha uma acessibilidade universal nos centros Urbanos que também está interligado com este tema.

No caso de acessibilidade que é a qualidade do que é acessível, ou seja, é aquilo que é atingível, que tem acesso fácil.

Para que se tenha acessibilidade de qualidade toda pessoa com deficiência e/ou mobilidade reduzida devem ter possibilidade e condições com segurança e autonomia, de utilizar espaços mobiliários, urbanos, de edificações, de transportes e de sistemas de comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, como outros serviços e instalações

abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, algo que fica bem especificado na primeira Norma Técnica pertinente a acessibilidade criada em 1985 intitulada ABNT NBR 9050 - Adequação das edificações, equipamentos e mobiliário urbano à pessoa portadora de deficiência.

Como é demonstrado nos dados adquiridos nos sites Spell e Capes a quantidade de autores que abordam acessibilidade também é bem expressiva com cerca de 92% no Total somando os dois.

## REFERÊNCIAS

- ALPERSTEDT NETO, C. A.; ROLT, C. R.; ALPERSTEDT, G. D. Acessibilidade e Tecnologia na Construção da Cidade Inteligente. *Revista de Administração Contemporânea*, v. 22, n. 2, p. 291-310, 2018
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9050: Acessibilidade a Edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2015.
- BANISTER, D. The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, n. 2, v. 15, p. 73-80, 2008.
- BERNARDI, Luiz Antônio. Manual de Empreendedorismo e Gestão. Editora Atlas, São Paulo, 2007.
- BORGES, Adriane Tavares, MOBILIDADE URBANA: OS CORREDORES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS. Goiânia, 2015.
- BRAMMER, S.; PAVELIN, S. Building a Good Reputation. *European Management Journal*, n. 6, v. 22, p. 704-713, 2004.
- BRASIL. Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L10098.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L10098.htm)>. Acesso em: 21 agosto. 2019.
- COSTA, Nelson Pereira da. Gestão de Restaurante: Uma abordagem do Investimento até a análise do resultado. Rio de Janeiro: Ciência Moderna, 2015.
- DUHÉ, S. Good management, sound finances, and social responsibility: Two decades of U.S. corporate insider perspectives on reputation and the bottom line. *Public Relations Review*, n. 1, v. 35, p. 77-78, 2009.
- FERREIRA, Alexandre Oliveira, Gestão de micro e pequenas empresas na perspectiva da teoria da contingência: um estudo em restaurantes da Região Metropolitana de Campinas – RMC, Campinas – SP, 2016. FROTA, T. ACESSIBILIDADE: Arquitetura Acessível. 2013. Disponível em: <<https://thaisfrota.wordpress.com/>>. Acesso em: 15 out. 2018.
- LAMÔNICA, Dionísia Aparecida Cusin; LAMÔNICA, Dionísia Aparecida Cusin; ARAÚJO-FILHO, Pedro; et al. Acessibilidade em ambiente universitário: identificação de barreiras arquitetônicas no campus da USP de Bauru. *Revista Brasileira de Educação Especial*, Marília, v. 14, 2008.
- MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. Metodologia do Trabalho Científico: Procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica, projeto e relatório e publicações e trabalhos científicos. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2001.
- MITRA, R. Framing the corporate responsibility-reputation linkage: The case of Tata Motors in India. *Public Relations Review*, n. 4, v. 37, p. 392-398, 2011.
- ROSANA, Melo de Araújo Marley; Jonathan Melo de Oliveira; Maísa Santos de Jesus; Nelma Rezende de Sá; Párbata Araújo Côrtes dos Santos; Thiago Cavalcante Lima Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida *Psicol. Soc.* vol.23 no.3 Florianópolis Sept./Dec. 2011
- OLIVEIRA, Silvio Luiz de. Tratado de Metodologia Científica: projetos de pesquisas, TGI, TCC, Monografias, Dissertações e Teses. São Paulo: Pioneira, 1999.
- PADOVEZE, Clóvis Luís; Controladoria Estratégica e Operacional. São Paulo: Editora Atlas 2012.
- PORTUGAL, L. S.; SANTOS, M. P. S. Trânsito urbano: a violência e o seu contexto político. *Revista de Administração Pública*, v. 25, n. 3, p. 185-197, 1991.
- Prefeitura de São Paulo. Corredor viário Marques de São Vicente: mobilidade, fruição e qualidade socioambiental. Prefeitura de São Paulo, 2015.) Saldiva, P. (2010). Meio ambiente e saúde: o desafio das metrópoles. Ex-Libris.
- RODRIGUES, Auro de Jesus. Metodologia Científica: complexo e essencial para a vida do universitário. São Paulo: Avercamp, 2006.
- TERÁN, J. A. (2014). Mobilidade Urbana. Disponível em: [http://www.antp.org.br/\\_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/10/07/A43BE49C-2C57-4041-A76B-512970CB24FC.pdf](http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/10/07/A43BE49C-2C57-4041-A76B-512970CB24FC.pdf). Acessado em: 28 mar. 2015.
- VASCONCELLOS, E. A. D., Carvalho, C. H. R. D., & Pereira, R. H. M. (2011). Transporte e mobilidade urbana. Brasília, DF: CEPAL. Escritório no Brasil/IPEA, 2011. (Textos para Discussão CEPAL-IPEA, Vol. 34).