



ESTUDO BIBLIOMÉTRICO SOBRE A PRODUÇÃO CIENTÍFICA DO TEMA MOBILIDADE URBANA EM GEOGRAFIA

GABRIEL AUGUSTO DA SILVA CHAVES – UFU – Uberlândia – Minas Gerais - Brasil

gabrielgeo.chaves@gmail.com

MAURO CRISTIANO DE PAULA – UFU – Uberlândia – Minas Gerais - Brasil

maurouftm03@gmail.com

RESUMO:

Este trabalho tem por objetivo fazer um estudo bibliométrico sobre as teses e dissertações produzidas nas várias instituições e programas de pós-graduação do Brasil sobre a temática da Mobilidade Urbana. A metodologia adotada baseou-se em uma busca virtual no Catálogo de Teses e Dissertações da CAPES sobre os trabalhos acadêmicos que abordam o tema em questão e que foram exclusivamente desenvolvidos em programas de pós-graduação de geografia. Após a pesquisa os dados foram tabulados e organizados em gráficos e tabelas que são apresentadas ao longo do texto. Os resultados indicam que os estudos sobre Mobilidade Urbana só ganharam relevância após 2012, quando foi promulgada a lei 12.587 que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Fica demonstrado ainda que cidades da região sudeste são as preferidas dos pesquisadores para desenvolverem seus estudos. Além disso, as instituições de ensino superior que mais desenvolvem trabalhos com o tema são a UFU, a UFMT e a USP, nessa ordem. A pesquisa ainda nos permitiu verificar que a quase totalidade dos trabalhos aqui catalogados foram desenvolvidas por instituições públicas, sejam federais ou estaduais.

Palavras-Chave: Mobilidade Urbana, Bibliometria, Produção Acadêmica.

ESTUDIO BIBLIOMÉTRICO SOBRE LA PRODUCCIÓN CIENTÍFICA DEL TEMA MOVILIDAD URBANA EN GEOGRAFIA

RESUMEN:

Este artículo tiene por objetivo hacer un breve estudio bibliométrico sobre las tesis y disertaciones producidas en las varias instituciones y programas de postgrado de Brasil sobre la temática de la Movilidad Urbana. La metodología adoptada se basó en una pesquisa virtual en el Catálogo de Tesis y Disertaciones de la CAPES sobre los trabajos académicos que abordan el tema estudiado y que se desarrolló exclusivamente en programas de postgrado de geografía. Después de la busca virtual, los datos fueron tabulados y organizados en gráficos y tablas que son presentadas a lo largo del texto. Los resultados indican que los estudios sobre Movilidad Urbana sólo ganaron relevancia después de 2012, cuando se promulgó la ley 12.587 que trata de la Política Nacional de Movilidad Urbana. Está claro que ciudades de la región sudeste son las preferidas de los investigadores para desarrollar sus estudios. Además, las universidades que más desarrollan trabajos con el tema son la UFU, UFMT y USP. La investigación nos permitió verificar que la casi totalidad de los trabajos aquí catalogados fueron desarrollados por instituciones públicas, sean federales o estatales.

Palabras clave: Movilidad Urbana, Bibliometría, Producción Académica.

INTRODUÇÃO

Segundo dados publicados pelo relatório “Perspectivas da Urbanização Mundial”, produzido pela Divisão das Nações Unidas para população do Departamento dos Assuntos Econômicos e Sociais (DESA), há, atualmente, cerca de 54% da população mundial vivendo em cidades (ONU, 2018). Tal percentual chegará a 66% em 2050 segundo o mesmo relatório. No Brasil, esse percentual de população vivendo em cidades é ainda maior, superando os 85% segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE).

Assim, as cidades consolidam-se cada vez mais como *locus* da vida humana, materializando em si todos os embates, anseios, benefícios e dificuldades da vida em sociedade, exigindo do poder público a elaboração e aplicação de medidas que organizem e dinamizem a vida dos cidadãos. Além disso, o espaço urbano torna-se, a qualquer tempo, a materialização, entre outras coisas, das desigualdades presentes na sociedade que o gerou. Tal realidade implica uma série de problemas urbanos que podem se manifestar com maior ou menor intensidade de acordo com as realidades históricas, econômicas e culturais de cada lugar. São comuns nos espaços urbanos a ocorrência de problemas ligados à violência, pobreza, favelização, trânsito, transportes, mobilidade, poluição, desemprego, informalidade, mendicância, segregação, entre outros.

Dos problemas supracitados, elegemos a Mobilidade Urbana como foco principal deste estudo bibliométrico. Segundo Araújo (2006), Estudo Bibliométrico ou simplesmente Bibliometria pode ser definido como sendo uma técnica quantitativa e estatística que tem como finalidade aferir os índices de produção e disseminação do conhecimento científico. Pode ser útil para se conhecer qual o histórico e tendências de pesquisas científicas em relação à determinados temas, balizando a elaboração de novos estudos.

Neste estudo bibliométrico, conforme já mencionado anteriormente, definiu-se como objeto de estudo a temática da Mobilidade Urbana, pois se trata de um tema de grande relevância para a compreensão do meio urbano e sua dinâmica espacial e social, além de ser um assunto relacionado aos temas dos projetos de pós-graduação (mestrado) destes autores.

Os estudos sobre Mobilidade Urbana no Brasil passam, necessariamente, por uma reflexão acerca do planejamento e da gestão territorial urbana, os quais são contextualizados dentro de uma realidade marcada por uma significativa concentração de riqueza e poder, combinadas com desigualdades socioterritoriais e extrema pobreza.

Sabe-se que a ausência do planejamento urbano associado a um constante aumento da frota veicular nas ruas das cidades brasileiras compõe uma combinação extremamente maléfica para a circulação no meio urbano, ocasionando com frequência degradação da qualidade de vida de seus cidadãos, seja em virtude do excesso de poluição, seja em razão da piora da eficiência do trânsito e dos transportes.

Verificaremos no decorrer desse breve texto como tem sido a abordagem dessa temática no âmbito do meio acadêmico, observando as tendências dos estudos e se de alguma maneira a lei federal 12.587, que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana, exerce influência nas pesquisas científicas do tema.

Além desta introdução, o presente artigo está estruturado em quatro (4) sessões: a primeira trata dos procedimentos metodológicos tendo como objeto a realização de um estudo bibliométrico; a segunda sessão versa sobre a fundamentação teórica do tema Mobilidade Urbana no Brasil; na terceira sessão são apresentados os dados bibliométricos quantitativos das teses e dissertações catalogadas; na quarta e última sessão procurou-se estabelecer algumas considerações acerca dos trabalhos investigados de modo a identificar as contribuições da ciência geográfica frente ao temário da Mobilidade Urbana no Brasil.

METODOLOGIA

As investigações baseadas em estudos bibliométricos utilizam critérios de “natureza quantitativa e/ou qualitativa no trato com os dados obtidos da leitura e análise da produção científica catalogada dentro dos critérios de busca pré-definidos” (HAYASHI et alli., 2018). Assim, um estudo bibliométrico possui caráter de pesquisa documental com uma estrutura exploratória, descritiva e explicativa, já que exige uma prévia seleção de material bibliográfico (dissertações e teses, por exemplo) a ser pesquisado, na qual faz-se a “análise da produção científica de um país, uma vez que seus indicadores podem retratar o comportamento e desenvolvimento de uma área do conhecimento” (ARAÚJO et al., 2011, p. 52).

Além da definição do tema e do tipo de produção bibliográfica a ser pesquisada, é necessário também a escolha de uma base de dados para a realização das buscas. Como base de dados bibliográficos para redação do presente artigo, optou-se pelo Catálogo de Teses e Dissertações da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Este catálogo reúne dados desde 1987 e possui como referência a Portaria nº 013 de 15 de fevereiro de 2006 do Ministério da Educação, possibilitando a divulgação digital das teses e

dissertações produzidas pelos programas de doutorado e mestrado reconhecidos em todo o país. O catálogo é alimentado pelos arquivos completos de teses e dissertações que são informados diretamente à Capes pelos programas de pós-graduação e que também são responsáveis por assegurarem a veracidade dos dados. Ao acessar o sítio eletrônico do Catálogo da Capes, o usuário pode realizar buscas por autor, título e/ou palavras-chaves. É possível ainda, após a busca geral, refinar os resultados por ano de produção, tipo (mestrado ou doutorado), orientador, banca, área de conhecimento, programa de pós-graduação, instituição, entre outros.

O termo de busca utilizado nessa pesquisa, realizada entre os dias 21 e 25 de janeiro de 2019, foi: “Mobilidade Urbana”. O resultado da busca geral identificou mais de mil trabalhos entre todas as áreas do conhecimento e programas de pós-graduação do país. No entanto, foi adotado como critério de refinamento o item “Área de Conhecimento: Geografia”, o que reduziu os resultados finais de busca para 71 trabalhos acadêmicos. Tal critério de refinamento se fez necessário para que nesse estudo fossem considerados apenas trabalhos desenvolvidos no âmbito da Geografia, haja visto que esses autores são todos pós-graduandos nessa área, e o objetivo do trabalho, conforme já mencionado anteriormente, é verificar os atuais padrões e possíveis tendências dos estudos ligados à Mobilidade Urbana dentro do viés geográfico.

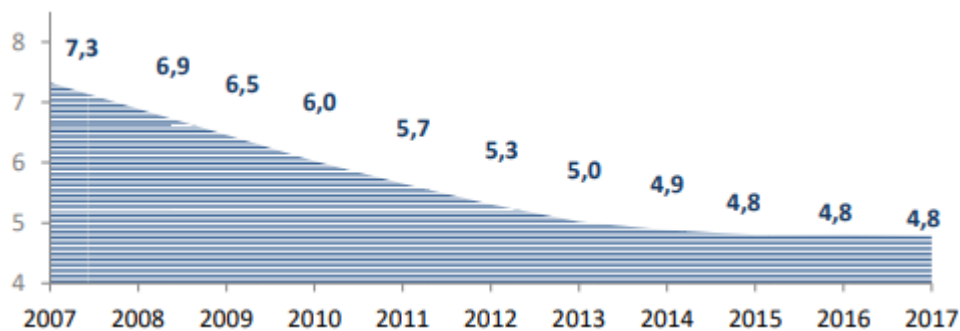
Estes critérios aqui delimitados têm a função de nortear a pesquisa e definir os dados que serão apresentados. Para a obtenção dos resultados finais, além da aplicação dos referidos critérios, os dados foram registrados manualmente e posteriormente decompostos em quadros, tabelas e gráficos com a manipulação dos programas *word* e *excel*, quantificando-os para o apuramento dos dados e posterior análise quantitativa.

MOBILIDADE URBANA NO BRASIL

O Brasil está entre os países com maior número de veículos circulando por suas ruas e avenidas, sendo a maioria deles de uso particular. Segundo relatório divulgado em 2018 pelo Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (SINDIPEÇAS, 2018), o Brasil possuía até 2017, 43,4 milhões de autoveículos circulantes, entre automóveis, utilitários leves, caminhões e ônibus. Sobre a relação entre população residente e a frota de autoveículos, foi registrado em 2017 um número de 4,8 pessoas por veículo. No gráfico 1 é possível notar a constante piora em relação a esse indicador, já que

quanto menor a relação habitante por veículo, maior passa a ser o número de automóveis circulando pelas ruas e avenidas do país.

Gráfico 1 - Habitante por veículo no Brasil.



Fonte: SINDIPEÇAS, 2018. Organizado pelos autores (2019).

Em relação à distribuição da frota veicular pelo país, o mesmo relatório aponta que apenas 3 estados, São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, concentram mais da metade do contingente total, com 36,82%, 10,36% e 8,98%, respectivamente, do percentual total de veículos no Brasil. Os estados com os menores percentuais são os do norte e nordeste.

Com o intuito de criar mecanismos legais que viabilizassem uma melhora nesses indicadores, foi promulgada em janeiro de 2012, depois de vários anos de debates, a Lei Federal nº 12.587 (BRASIL, 2012), que passou a regulamentar a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU. De acordo com a lei, em seu artigo 4º, item II, a Mobilidade Urbana é considerada como sendo a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”. Além disso, afirma ter por objetivo:

[...] contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. (BRASIL, 2012, art. 3º)

Em seu artigo 5º, a mesma lei fundamenta nove princípios, entre os quais: a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte coletivo; gestão democrática do planejamento e avaliação da PNMU; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros, entre outros. A lei estabelecia ainda que municípios com mais de 20 mil habitantes deveriam elaborar um plano de Mobilidade Urbana em até três anos, a partir de sua promulgação, de modo integrado ao plano diretor previsto pelo Estatuto das Cidades, sob pena de não receberem recursos federais destinados à Mobilidade Urbana. É sabido, no entanto, que

passados mais de seis anos da promulgação da referida lei, pouco ou nada disso foi viabilizado para a vida cotidiana dos brasileiros.

Claro fica, portanto, que o modelo político vigente assumido para a gestão da produção e reprodução do espaço urbano tem sido alvo de debates entre diversos autores em razão dos conflitantes interesses envolvendo os diferentes setores populacionais e suas distintas formas de locomoção nas cidades, englobando desde os que fazem uso do transporte particular e individual, até aqueles que utilizam os transportes públicos coletivos.

Os pesquisadores Resende e Ferreira (2009) observam as “diferentes e conflitantes formas de apropriação” da circulação no espaço urbano. Segundo os autores

A infraestrutura urbana, viária e os diversos modais de transporte não atendem as necessidades de circulação da população de forma democrática. No processo de periferização e expansão do espaço urbano, surgiram os bairros nobres e os de população de baixa renda. Os moradores destes bairros têm em comum as longas distâncias a serem percorridas e a necessidade de utilizarem o transporte motorizado para realizar as atividades diárias da vida moderna. Contudo as condições para trafegar pelo espaço urbano são desiguais. (RESENDE; FERREIRA, 2009, p. 260).

Assim, as diferentes formas de circulação no espaço urbano exigem, para cada qual, infraestruturas viárias distintas que atendam as especificidades dos diferentes usos de modais pelos cidadãos, quais sejam as tradicionais vias com distintas características conforme localização, fluxo, ciclovias adequadas, calçadas seguras aos pedestres, sinalização e adequações gerais com rampas para cadeirantes e piso tátil às pessoas portadoras de baixa ou zero visão, etc. São estes os pressupostos de uma acessibilidade universal, todavia, geradora de conflitos, uma vez que o espaço coletivo é alvo de interesses particulares e ou individuais.

A desigualdade na circulação urbana é concreta ao se observar a destinação de recursos públicos cujos tomadores de decisões privilegiam alguns setores e/ou classe social da cidade em detrimento de outros setores e grupos populacionais. Nessa linha de raciocínio, os autores supracitados ainda asseveram que

As pessoas que residem em bairros elitizados elegem o automóvel para circular, como forma de encurtar as distâncias a ganhar tempo. Isso só é possível porque o poder público disponibiliza recursos para criar uma malha viária priorizando o automóvel particular e proporcionando condições eficientes de fluidez. Já nos bairros em que a população possui menor poder aquisitivo, há uma intensa dependência do transporte público, o que contribui para onerar o salário dos trabalhadores. (RESENDE; FERREIRA, 2009, p. 260).

A citação dos referidos autores denuncia as falhas do poder público frente aos já mencionados princípios da Mobilidade Urbana referenciados no artigo 5º da PNMU.

Questão igualmente denunciada por Santos (2014) ao situar os pobres na “cidade corporativa”. O autor esclarece e questiona

Como morar na periferia é, na maioria das cidades brasileiras, o destino dos pobres, eles estão condenados a não dispor de serviços sociais ou a utilizá-los precariamente, ainda que pagando por eles preços extorsivos. É o mesmo que se dá com os transportes. Caros e ruins. Ruins e demorados. Como conciliar o direito à vida e as viagens cotidianas entre casa e trabalho, que tomam horas e horas? A mobilidade das pessoas é um direito ou um prêmio, uma prerrogativa permanente ou uma *benesse*¹ ocasional? (SANTOS, 2014, p. 63).

Nota-se concretamente a lógica corporativista e mercadológica das cidades brasileiras na colocação do geógrafo. O questionamento retórico de Santos permite chegarmos à conclusão de que, apesar de ser um direito assegurado legalmente a todo cidadão, a oferta de transporte público coletivo só é garantida quando os setores empresariais e o poder público assim julgarem interessante. O autor ainda complementa

[...] como há linhas de ônibus rentáveis e outras não, a própria existência dos transportes coletivos dependem de arranjos nem sempre bem-sucedidos, e nem sempre claros, entre o poder público e as concessionárias. Aliás, com o estímulo dos meios de transportes individuais, as políticas públicas praticamente determinam a instalação de um sistema que impede o florescimento dos transportes coletivos. Enquanto isso o planejamento urbano convencional trabalha a partir das mesmas falsas premissas e fica dando voltas em torno de si mesmo, sem encontrar uma saída que seja interessante para a população. (SANTOS, 2014, p. 63).

É clarividente o descompromisso dos grupos empresariais hegemônicos com o interesse coletivo. Se no tempo derradeiro das análises de Santos nem o meio técnico voltado ao “melhoramento” do transporte coletivo², nem a PNMU estavam presentes, é legado do autor um conjunto de primados conceituais que nos autoriza e nos instiga a refletir e repensar o planejamento urbano bem como a Mobilidade Urbana, sobretudo nos dias atuais.

Esta pesquisa bibliométrica ainda busca evidenciar a importância de se pensar e desenvolver trabalhos no âmbito dos planos de Mobilidade Urbana sob o olhar geográfico, cujo objeto de análise abarca a totalidade do espaço das cidades. Assim dito, passemos à análise e comentários dos trabalhos acadêmicos que foram catalogados.

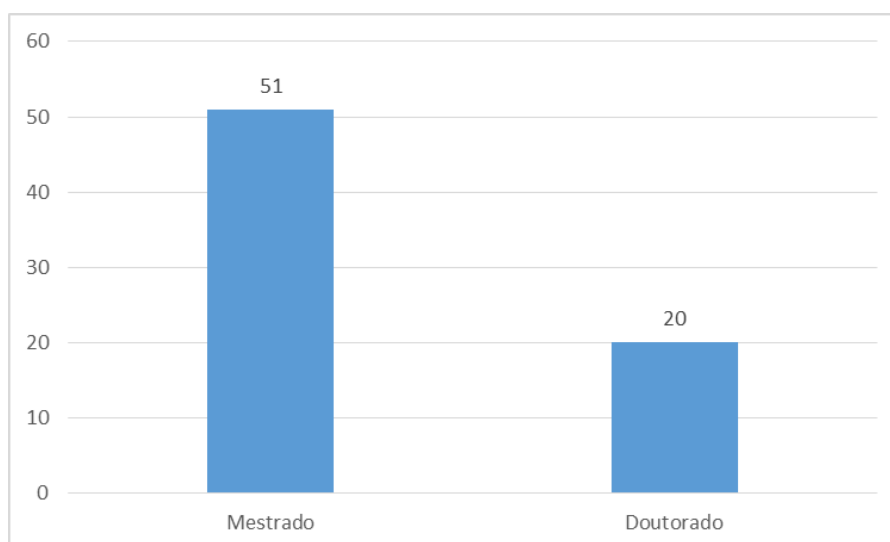
¹ Grifo do autor.

² Evidentemente não seria prudente afirmar que houve melhorias no transporte coletivo nos dias atuais. O que se pretende registrar são as transformações socioespaciais recorrentes nas grandes e médias cidades, tanto no Brasil quanto no mundo, ainda que de forma pulverizada, porém, sem se desvincular das mesmas prerrogativas que priorizam interesses mercadológicos.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Foram catalogados 71 trabalhos acadêmicos sobre a temática da “Mobilidade Urbana”. Destes, 51 referem-se a dissertações de mestrado e 20 a teses de doutorado conforme expresso na Figura 1.

Figura 1 – Pesquisas sobre Mobilidade Urbana.



Fonte: Fonte: Catálogo de Teses e Dissertações da Capes, 2018. Elaborado pelos autores.

Das 20 teses de doutorado, 7 trabalhos (35%) não tiveram como foco principal uma cidade específica, ou seja, trataram do tema da Mobilidade Urbana de maneira mais geral. As cidades mais estudadas em nível de doutorado, com dois trabalhos cada, foram Goiânia e Rio de Janeiro, ambas capitais de estado. No total, 11 diferentes cidades foram estudadas no doutorado, e desse total, 7 eram capitais de estado.

Em relação às 51 dissertações de mestrado, 6 trabalhos (11,8%) não elegeram nenhuma cidade para servir de referência para o estudo. Nesse nível, a cidade mais estudada foi Cuiabá, capital do Mato Grosso, com 7 dissertações. Em seguida aparece a cidade mineira de Uberlândia, que não é capital de estado, com 4 dissertações. Além disso, no nível mestrado, foram estudadas 26 diferentes cidades, sendo que destas, duas foram cidades estrangeiras, Guadalajara, no México, e Cajicá, na Colômbia. Das 24 cidades brasileiras restantes, 10 eram capitais.

Quando analisamos os números sem fazermos distinção entre mestrado e doutorado, chegamos a um total de 29 diferentes cidades brasileiras estudadas, sendo 13 capitais, e 16 cidades do interior. Isso demonstra o importante peso que as capitais exercem, não apenas em termos demográfico, político, e econômico, mas também como referência para os estudos acadêmicos. Importante lembrar que o Brasil possui um total de 5.570 municípios, cada um com suas cidades sede. Desse total, apenas 26 cidades são capitais de estado, o que corresponde a um percentual inferior a 0,5% do total de cidades. Ainda assim, quase metade dos trabalhos identificados tomaram como referências capitais de estado, o que certamente se explica em virtude de serem todas grandes cidades, e que inevitavelmente apresentam significativos problemas ligados à mobilidade urbana.

Na Tabela 1 é possível conferir a lista completa de todas as cidades estudadas nos trabalhos catalogados, bem como a quantidade de teses e dissertações em cada uma delas. Note, por exemplo, que a cidade de Cuiabá, apesar de ser a que mais vezes foi identificada nos trabalhos registrados, com 7 aparições, não foi estudada em nenhuma tese, apenas em dissertações. Uberlândia, cidade de residência e estudo destes autores, localizada no interior de Minas Gerais, foi identificada em 5 trabalhos, sendo 4 dissertações e 1 tese, o que demonstra sua relevância em relação à temática.

Tabela 1 – Lista das Cidades Estudadas nas Teses e Dissertações Catalogadas.

| Cidades Estudadas | Mestrado | Doutorado | TOTAL |
|--------------------------|-----------------|------------------|--------------|
| Cuiabá – MT | 7 | 0 | 7 |
| Uberlândia – MG | 4 | 1 | 5 |
| Rio de Janeiro – RJ | 2 | 2 | 4 |
| Fortaleza – CE | 2 | 1 | 3 |
| Ituiutaba – MG | 3 | 0 | 3 |
| Manaus – AM | 2 | 1 | 3 |
| Maringá – PR | 2 | 1 | 3 |
| São Paulo – SP | 3 | 0 | 3 |
| Boa Vista – RR | 2 | 0 | 2 |
| Goiânia – GO | 0 | 2 | 2 |
| Teresina – PI | 1 | 1 | 2 |
| Vitória – ES | 2 | 0 | 2 |
| Aracaju – SE | 1 | 0 | 1 |
| Araguaína – TO | 0 | 1 | 1 |
| Belo Horizonte – MG | 0 | 1 | 1 |
| Campina Grande -PB | 1 | 0 | 1 |
| Crato – CE | 0 | 1 | 1 |

| | | | |
|--------------------------|----|----|----|
| Dourados – MS | 1 | 0 | 1 |
| Feira de Santana -BA | 1 | 0 | 1 |
| Florianópolis – SC | 0 | 1 | 1 |
| Guarapuava – SP | 1 | 0 | 1 |
| Jataí – GO | 1 | 0 | 1 |
| Londrina – PR | 1 | 0 | 1 |
| Montes Claros – MG | 1 | 0 | 1 |
| Niterói – RJ | 1 | 0 | 1 |
| Porto Velho – RO | 1 | 0 | 1 |
| Rio Claro – SP | 1 | 0 | 1 |
| Rondonópolis – MT | 1 | 0 | 1 |
| Sobral – CE | 1 | 0 | 1 |
| Cajicá (COL) | 1 | 0 | 1 |
| Guadalajara (MEX) | 1 | 0 | 1 |
| Geral* | 6 | 7 | 13 |
| TOTAL | 51 | 20 | 71 |

*pesquisas que não tiveram uma cidade específica como objeto de estudo.
 Fonte: Catálogo de Teses e Dissertações da Capes, 2019. Elaborado pelos autores.

Já na tabela 2 observamos a distribuição das cidades estudadas por regiões do país. Nela percebe-se que a maioria das cidades analisadas nos estudos sobre Mobilidade Urbana estão concentradas no sudeste, com 22 trabalhos, seguido por centro-oeste, nordeste, norte e sul. Fica claro, portanto, uma preferência dos pesquisadores por analisarem cidades do sudeste, onde também estão localizados os principais centros universitários do país. Na mesma tabela é possível, ainda, comparar o número de trabalhos acadêmicos elaborados por regiões com o número de municípios existentes em cada uma dessas áreas. Apesar de o sudeste ter sido a região com o maior número de trabalhos catalogados, é o nordeste que possui o maior número de municípios. Chama a atenção o reduzido número de trabalhos com foco em cidades sulistas, apenas 5, mesmo com essa região sendo a terceira maior em número de municípios no país.

Tabela 2 – Número de Trabalhos e Municípios por regiões do Brasil.

| REGIÕES | TRABALHOS | Nº DE MUNICÍPIOS |
|--------------|-----------|------------------|
| SUDESTE | 22 | 1668 |
| CENTRO-OESTE | 13 | 466 |
| NORDESTE | 10 | 1794 |
| NORTE | 6 | 450 |
| SUL | 5 | 1191 |
| OUTROS* | *15 | ----- |

| | | |
|--------------|-----------|-------------|
| TOTAL | 71 | 5569 |
|--------------|-----------|-------------|

*reúne os trabalhos que não tiveram como foco uma cidade específica ou estudaram cidades estrangeiras.

Fonte: Catálogo de Teses e Dissertações da Capes, 2019 e IBGE, 2019. Elaborado pelos autores.

Na Tabela 3 é possível observar a distribuição das pesquisas tendo como referência as unidades da federação. Percebe-se que Minas Gerais foi o estado com maior número de trabalhos, sendo que de todas as pesquisas, 5 tiveram como foco de análise, conforme já mencionado anteriormente, a cidade de Uberlândia, e outras 3 pesquisas focaram em Ituiutaba, onde funciona um dos câmpus da Universidade Federal de Uberlândia. Ou seja, 80% das pesquisas sobre Mobilidade Urbana catalogadas no estado mineiro foram desenvolvidas pela Universidade Federal de Uberlândia em seus diferentes câmpus. Dos outros dois trabalhos desenvolvidos em Minas Gerais, apenas um teve como foco a capital do estado, Belo Horizonte. Além disso, chama atenção a ausência, nesta pesquisa, de estudos desenvolvidos pelos programas de pós-graduação em Geografia com a temática da Mobilidade Urbana tendo como foco Brasília e suas *idades satélites*³, onde quase 3 milhões de pessoas convivem com as dificuldades impostas pelo grande crescimento demográfico e os consequentes problemas ligados à circulação urbana.

Além disso, é possível notar também que a região sudeste foi a única em que todos os estados foram contemplados por um ou mais trabalhos. Nas demais regiões brasileiras, uma ou mais unidades da federação não foram contabilizadas nas teses ou dissertações aqui quantificadas.

Tabela 3 – Número de Trabalhos por Unidades da Federação

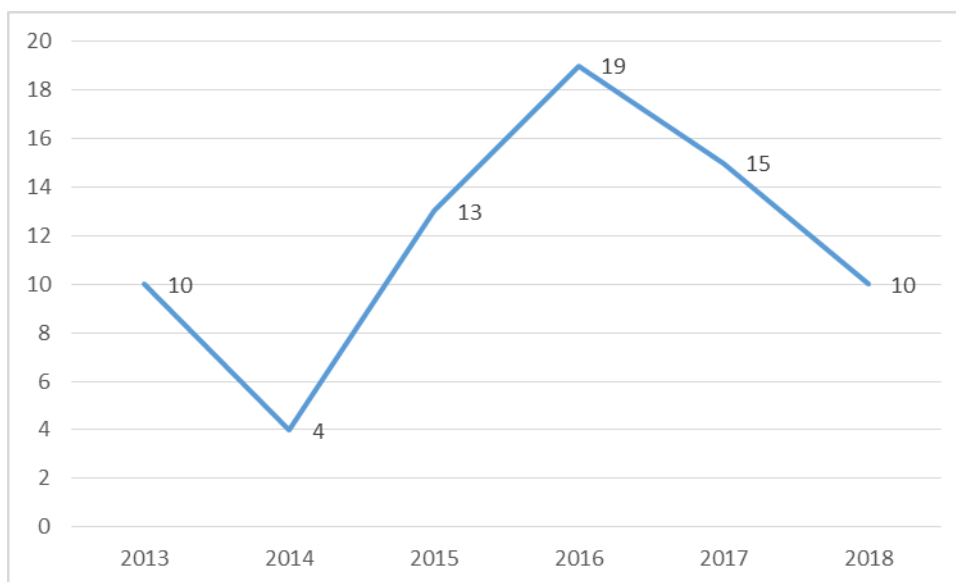
| | | | | | |
|----------------|----|----------------|---|------------------|-----------|
| Minas Gerais | 10 | Espírito Santo | 2 | Amapá | 0 |
| Mato Grosso | 8 | Paraíba | 1 | Distrito Federal | 0 |
| Rio de Janeiro | 5 | Tocantins | 1 | Maranhão | 0 |
| Ceará | 5 | Bahia | 1 | Pará | 0 |
| São Paulo | 5 | Rondônia | 1 | Pernambuco | 0 |
| Paraná | 4 | Santa Catarina | 1 | Rio G. do Norte | 0 |
| Goiás | 3 | Mato G. do Sul | 1 | Rio G. do Sul | 0 |
| Amazonas | 3 | Sergipe | 1 | Outros | 15 |
| Piauí | 2 | Acre | 0 | TOTAL | 71 |
| Roraima | 2 | Alagoas | 0 | | |

Fonte: Catálogo de Teses e Dissertações da Capes, 2019. Elaborado pelos autores.

³ Cidades Satélites é um termo informal que faz referência aos diferentes núcleos urbanos que se formaram em torno de Brasília a partir da ocupação pela população trabalhadora de baixa renda que não tinha condições de morar no plano piloto da capital, dando origem à grandes áreas sem infraestrutura adequada. Atualmente o governo do Distrito Federal está tentando suprir as deficiências dessas áreas com a instalação de linhas de transportes coletivo e demais obras de infraestrutura.

A figura 2 indica o número de trabalhos acadêmicos produzidos em cada ano. Perceba que todos os trabalhos catalogados são posteriores à 2012, ou seja, foram elaborados a partir da promulgação da Lei da Mobilidade Urbana (Lei n. 12.587). Isso nos leva a concluir que a referida lei serviu de estímulo para que os pesquisadores da geografia se debruçassem sobre a temática em questão. No mesmo gráfico é possível perceber ainda uma tendência de queda do número de pesquisas na área após o pico de 19 trabalhos em 2016. Isso possivelmente reflete uma perda de interesse dos pesquisadores pelo tema após um pequeno período de destaque da temática que se verificou nos primeiros anos imediatamente seguintes à aprovação da lei.

Figura 2 – Número de produções acadêmica por ano.



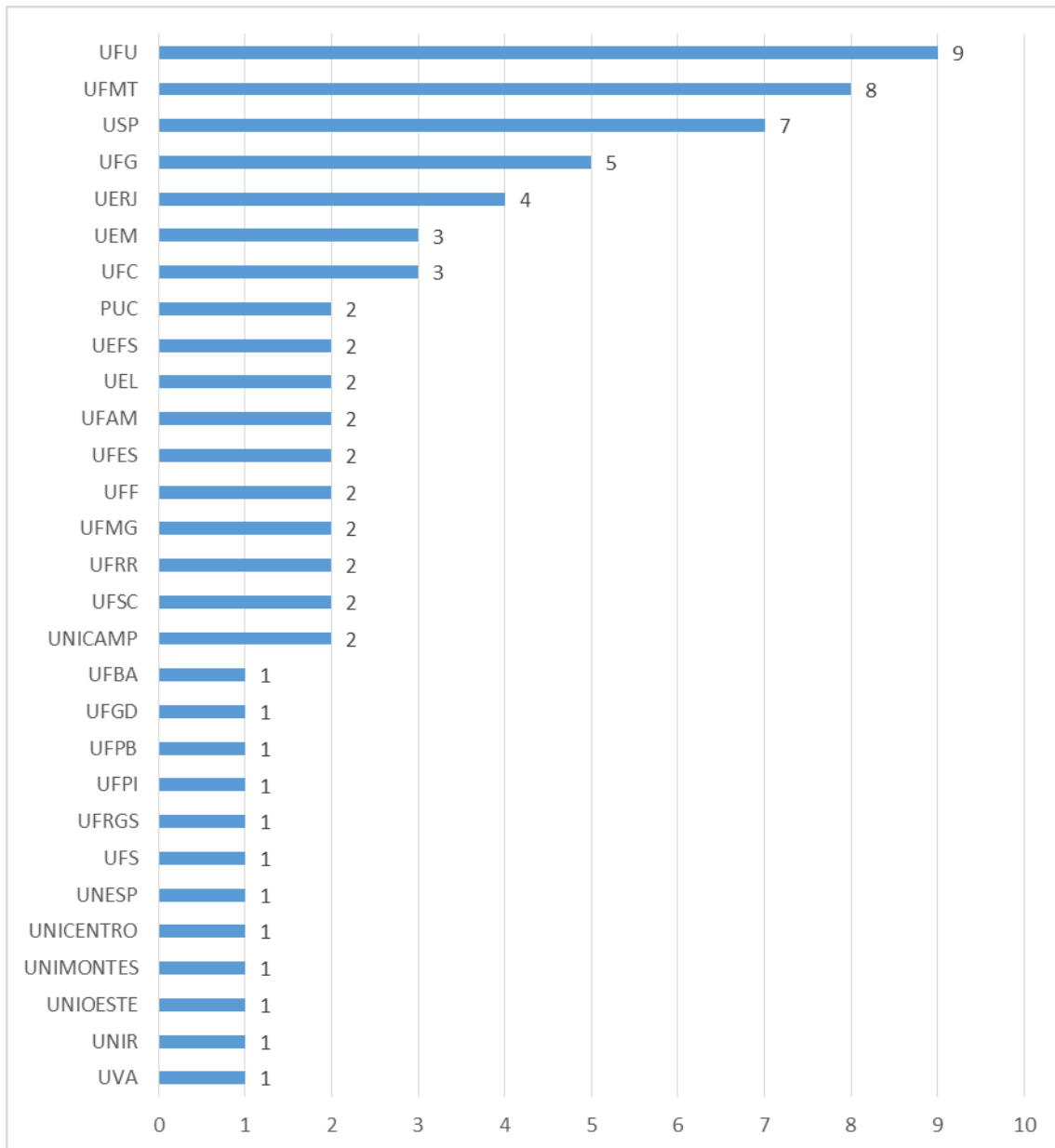
Fonte: Catálogo de Teses e Dissertações da Capes, 2019. Elaborado pelos autores.

Já na figura 3, identificamos as instituições de ensino de pós-graduação onde foram desenvolvidas as teses e dissertações catalogadas. Em primeiro lugar, com 9 pesquisas desenvolvidas, aparece a Universidade Federal de Uberlândia, onde estes autores cursam pós-graduação em Geografia. Na sequência aparece a Universidade Federal de Mato Grosso, com 8 trabalhos, e em terceiro, a Universidade de São Paulo.

No total, identificamos 29 diferentes instituições de ensino superior que foram responsáveis por orientarem as pesquisas de mestrado e doutorado aqui catalogadas. Destas instituições, 28 são públicas, e apenas uma privada. A instituição privada identificada foi a

Pontifícia Universidade Católica – PUC, que desenvolveu duas dissertações de mestrado em dois de seus vários câmpus, sendo um trabalho na PUC São Paulo e outro na PUC Rio de Janeiro.

Figura 3 – Quantidade de trabalhos acadêmicos por instituição de ensino superior.



Fonte: Catálogo de Teses e Dissertações da Capes, 2019. Elaborado pelos autores.

Além disso, verificamos também que das 28 instituições públicas registradas nesta pesquisa, 17 são federais e 11 são estaduais. Tais números demonstram não apenas a grande importância das universidades públicas, principalmente federais, no desenvolvimento de pesquisas científicas, mas também a pouca relevância, pelo menos dentro da temática em

questão, das instituições privadas quando o assunto é pesquisa de pós-graduação *stricto sensu*, como são o mestrado e o doutorado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir deste estudo bibliométrico, pode-se concluir que a temática da Mobilidade Urbana ocupa posição de destaque nas produções acadêmicas de alguns programas de Pós-Graduação pelo país, com destaque para a Universidade Federal de Uberlândia.

Ficou claro ainda, a importância atribuída às universidades federais frente a um cenário de imprescindível relevância para se pensar a gestão integrada das cidades a partir de um planejamento com a participação dos cidadãos e que vislumbre a construção de políticas públicas de viés sustentável e inclusivo. Inegável também a necessidade de se respeitar as diretrizes das legislações vigentes, sobretudo o que foi definido pela PNMU, que por sua vez busca atender aos princípios da Constituição Federal de 1988, garantindo o cumprimento das funções sociais da cidade e o bem-estar de seus cidadãos.

Acreditamos que a participação de pesquisadores geógrafos neste debate, sob a cosmovisão espaço-analítica, constitui-se em imprescindível contribuição para a efetivação dos princípios que balizam a inclusão de todos os cidadãos, independentemente das diferenças sociais, ao espaço urbano, garantindo não apenas a circulação, mas por consequência, o uso e a experimentação da cidade.

Realistas, contudo, também somos, ao nos depararmos com situações nas quais os profissionais da geografia são frequentemente excluídos das discussões sobre o planejamento e gestão urbana, tornando por vezes as ações do poder público submissas a interesses meramente técnicos e mercadológicos, desfazendo-se do olhar crítico-social, muito presente nas análises feitas pelas ciências humanas, e não tanto pelas ciências exatas, como as engenharias. Daí a importância do desenvolvimento de estudos interdisciplinares.

Espera-se então, que com esse texto, possamos minimamente contribuir para que o leitor reconheça no tema sua significativa relevância para se planejar e vivenciar as cidades, ampliando não apenas as discussões acadêmicas, mas também as ações práticas que sejam capazes de tornar a vida urbana mais agradável, inclusiva e justa.

REFERÊNCIAS

- ARAÚJO, Carlos Alberto. Bibliometria: evolução histórica e questões atuais. **Em Questão**, 12(1), 11-32. Disponível em: <<https://seer.ufrgs.br/EmQuestao/article/.%20view/16/5->>. Acesso em: 15 nov. 2018.
- ARAÚJO, Ronaldo Ferreira e ALVARENGA, Lidia. Enc. Bibli: **R. Eletr. Bibliotecon. Ci. Inf.**, Florianópolis, n. 16, p. 51-70, 2011.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1998**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 15 fev. 2019.
- BRASIL. **Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em: 10 fev. 2019.
- CAPES. Como funciona o banco de teses. Disponível em: <<http://www.capes.gov.br/%20acessoainformacao/perguntas-frequentes/periodicos/3571-como-funciona-o-banco-de-teses>>. Acesso em: 30 jan. 2019.
- HAYASHI, Maria Criatina; MAROLDI, Alexandre Masson; CAMARGO, Juliana Ravaschio; GODÓI, Fábio dos Santos; HAYASHI, Carlos Roberto; Gênero nos Estudos Bibliométricos Apresentados nos ENANCIBs (1994-2016). **Revista ACB: Biblioteconomia em Santa Catarina**, Florianópolis, v. 23, n. 1, p. 54-68, dez./mar., 2018.
- IBGE. **Taxa de urbanização**. Disponível em: <<https://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=POP122>>. Acesso em: 15 jan. 2019.
- ONU. Disponível em: <<https://www.unric.org/pt/actualidade/31537-relatorio-da-onu-mostra-populacao-mundial-cada-vez-mais-urbanizada-mais-de-metade-vive-em-zonas-urbanizadas-ao-que-se-podem-juntar-25-mil-milhoes-em-2050>>. Acesso em: 10 nov. 2018.
- RESENDE, Luiza de; FERREIRA, William Rodrigues. Mobilidade Urbana: diferentes visões de apropriação do espaço. In: RAMIRES, Julio Cesar de Lima; PESSOA, Vera Lúcia Salazar. (Organizadores). **Geografia e pesquisa qualitativa: nas trilhas da investigação**. Uberlândia: Assis, 2009, p. 253 – 278.
- SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. 7º ed. São Paulo: Edusp, 2014.
- SINDIPEÇAS. **Relatório da Frota Circulante 2018** (pdf). Disponível em: <<https://www.sindipecas.org.br/area-atuacao/?co=s&a=frota-circulante>>. Acesso em: 10 fev. 2019.
- GABRIEL AUGUSTO DA SILVA CHAVES** – Licenciado e Bacharel em Geografia pela UFU. Especialista em Gestão Ambiental. É mestrando em Geografia. Atua como professor do ensino básico, técnico e tecnológico do Instituto Federal de Minas Gerais, campus Bambuí.

MAURO CRISTIANO DE PAULA – Graduado em Tecnologia e Desenvolvimento Social pelo IFTM. Licenciado em Geografia pela UFTM. É mestrando em Geografia pela UFU. Atua como professor da rede estadual de ensino de Minas Gerais.

Recebido para publicação em 12 de Mai/Set de 2019.

Aceito para publicação 11 em Julho de 2019.

Publicado 14 de Julho de 2019.