

**LUCIANA PAVOWSKI FRANCO SILVESTRE
(ORGANIZADORA)**

**INVESTIGAÇÃO
CIENTÍFICA NAS
CIÊNCIAS SOCIAIS
APLICADAS**

Atena
Editora
Ano 2019

Luciana Pavowski Franco Silvestre
(Organizadora)

Investigação Científica nas Ciências Sociais Aplicadas

Atena Editora
2019

2019 by Atena Editora
Copyright © Atena Editora
Copyright do Texto © 2019 Os Autores
Copyright da Edição © 2019 Atena Editora
Editora Chefe: Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira
Diagramação: Geraldo Alves
Edição de Arte: Lorena Prestes
Revisão: Os Autores



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição Creative Commons. Atribuição 4.0 Internacional (CC BY 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores. Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Conselho Editorial

Ciências Humanas e Sociais Aplicadas

Profª Drª Adriana Demite Stephani – Universidade Federal do Tocantins
Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Mato Grosso
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Faria – Universidade Estácio de Sá
Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima
Prof. Dr. Fabiano Tadeu Grazioli – Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie di Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Profª Drª Keyla Christina Almeida Portela – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Mato Grosso
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Universidade Federal do Maranhão
Profª Drª Miranilde Oliveira Neves – Instituto de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Sandra Regina Gardacho Pietrobon – Universidade Estadual do Centro-Oeste
Profª Drª Sheila Marta Carregosa Rocha – Universidade do Estado da Bahia
Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Ciências Agrárias e Multidisciplinar

Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Alexandre Igor Azevedo Pereira – Instituto Federal Goiano
Profª Drª Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Darllan Collins da Cunha e Silva – Universidade Estadual Paulista
Profª Drª Diocléa Almeida Seabra Silva – Universidade Federal Rural da Amazônia
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Profª Drª Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Júlio César Ribeiro – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas

Ciências Biológicas e da Saúde

Prof. Dr. Benedito Rodrigues da Silva Neto – Universidade Federal de Goiás
Prof. Dr. Edson da Silva – Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri
Profª Drª Elane Schwinden Prudêncio – Universidade Federal de Santa Catarina
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. José Max Barbosa de Oliveira Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Profª Drª Magnólia de Araújo Campos – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande

Ciências Exatas e da Terra e Engenharias

Prof. Dr. Adélio Alcino Sampaio Castro Machado – Universidade do Porto
Prof. Dr. Alexandre Leite dos Santos Silva – Universidade Federal do Piauí
Profª Drª Carmen Lúcia Voigt – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fabrício Menezes Ramos – Instituto Federal do Pará
Prof. Dr. Juliano Carlo Rufino de Freitas – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Neiva Maria de Almeida – Universidade Federal da Paraíba
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)	
162	<p>Investigação científica nas ciências sociais aplicadas 1 [recurso eletrônico] / Organizadora Luciana Pavowski Franco Silvestre. – Ponta Grossa, PR: Atena Editora, 2019. – (Investigação Científica nas Ciências Sociais Aplicadas; v. 1)</p> <p>Formato: PDF Requisitos de sistemas: Adobe Acrobat Reader Modo de acesso: World Wide Web Inclui bibliografia ISBN 978-85-7247-688-1 DOI 10.22533/at.ed.881190710</p> <p>1. Ciências sociais. 2. Investigação científica. 3. Pesquisa social. I. Silvestre, Luciana Pavowski Franco. II. Série.</p> <p style="text-align: right;">CDD 300.72</p>
Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422	

Atena Editora
Ponta Grossa – Paraná - Brasil
www.atenaeditora.com.br
contato@atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

O e-book “Investigação Científica nas Ciências Sociais Aplicadas” publicado pela editora Atena, apresenta 40 pesquisas realizadas com temáticas que contribuem para conhecermos um pouco mais sobre a sociedade em que vivemos, bem como, sobre os desafios e estratégias relacionadas a esta.

Os artigos foram organizados em sete seções, além de dois artigos que trazem temas gerais para o debate. As seções estão divididas conforme segue: Desenvolvimento Urbano; Desenvolvimento Organizacional; Meio Ambiente e Economia; Políticas Públicas; Formação Profissional: Ensino, pesquisa e extensão; O feminino e as diferentes interfaces com as relações de gênero e Relações sociais: representações e reflexões;

O e-book apresenta caráter interdisciplinar e as publicações fundamentam o debate sobre temas que são centrais para a sociedade contemporânea. Possibilitam reconhecer e dar visibilidade às relações estabelecidas com os temas propostos e os aspectos econômicos, enquanto categoria central para se pensar nos desafios e estratégias postos para a vida em uma sociedade capitalista.

Destaca-se a seção que trata do tema “Formação Profissional”, em que são apresentados seis pesquisas voltadas para o reconhecimento da importância e contribuição do ensino, pesquisa e extensão para o desenvolvimento regional e prestação de serviços à população.

Os artigos e seções mantêm articulação entre si e contribuem para a divulgação e visibilidade de pesquisas que se voltam para o reconhecimento das estratégias e necessidades postas para vida em sociedade no atual contexto social, econômico e político.

Dra. Luciana Pavowski Franco Silvestre

SUMÁRIO

I. DESENVOLVIMENTO URBANO

CAPÍTULO 1	1
MOBILIDADE E DESENVOLVIMENTO: ANÁLISE DA CONSTRUÇÃO DA MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE ARACAJU	
<i>Syslayne Carlos da Silva Costa</i>	
<i>Tony Santos da Silva</i>	
<i>Rooseman de Oliveira Silva</i>	
DOI 10.22533/at.ed.8811907101	
CAPÍTULO 2	20
MORADA LUDOVICENSE: TRADIÇÃO E ADAPTAÇÃO	
<i>Lena Carolina Andrade Fernandes Ribeiro Brandão</i>	
DOI 10.22533/at.ed.8811907102	
CAPÍTULO 3	32
A ABORDAGEM HISTÓRICO-GEOGRÁFICA COMO INSTRUMENTO DE AVALIAÇÃO E DELIMITAÇÃO DE MACROZONEAMENTOS URBANOS: UM ESTUDO DE CASO EM PONTA NEGRA/ NATAL – RN	
<i>Fabício Lira Barbosa</i>	
DOI 10.22533/at.ed.8811907103	
CAPÍTULO 4	47
A METROPOLIZAÇÃO NO SÉCULO XXI: UMA ANÁLISE A PARTIR DAS CENTRALIDADES DA BAIXADA FLUMINENSE	
<i>Tatiana Cotta Gonçalves Pereira</i>	
<i>Raul Rosa de Oliveira Junior</i>	
DOI 10.22533/at.ed.8811907104	
CAPÍTULO 5	59
A VIDA PÚBLICA: A DINÂMICA CONTEMPORÂNEA E A EXPERIÊNCIA NO DIÁLOGO ENTRE CORPO, ARQUITETURA E PROJETO	
<i>Maria Isabel Villac</i>	
<i>Danielle Alves Lessio</i>	
DOI 10.22533/at.ed.8811907105	
CAPÍTULO 6	70
CENTRALIDADES NA PROVÍNCIA FLUMINENSE: GEOGRAFIA HISTÓRICA, CIDADE E REGIÃO	
<i>Valter Luiz de Macedo</i>	
DOI 10.22533/at.ed.8811907106	
CAPÍTULO 7	81
EDUCAÇÃO NA MOBILIDADE URBANA: CÓDIGOS DE CONVIVÊNCIA E ORDENAMENTO NA CIDADE	
<i>Poliana de Souza Borges França</i>	
DOI 10.22533/at.ed.8811907107	

CAPÍTULO 8	90
ESTUDOS FEMINISTAS SOBRE A QUESTÃO URBANA: ABORDAGENS E CRÍTICAS	
<i>Carolina Alvim de Oliveira Freitas</i>	
DOI 10.22533/at.ed.8811907108	
CAPÍTULO 9	110
EMANCIPAÇÕES DISTRITAIS MINEIRAS, DESENVOLVIMENTO HUMANO E EQUIDADE DISTRIBUTIVA: EM BUSCA DE INDICADORES DE SUSTENTABILIDADE	
<i>Marcos Antônio Nunes</i>	
<i>Ricardo Alexandrino Garcia</i>	
DOI 10.22533/at.ed.8811907109	
CAPÍTULO 10	126
COLIVING: ENSAIO SOBRE MORADIA COMPARTILHADA E COLABORATIVA	
<i>Denise Vianna Nunes</i>	
<i>Larissa Tavares Vieira</i>	
DOI 10.22533/at.ed.88119071010	

II. DESENVOLVIMENTO ORGANIZACIONAL

CAPÍTULO 11	139
EMPRESAS FAMILIARES, A SUCESSÃO E A PREVENÇÃO DE CONFLITOS ENTRE SÓCIOS: UM ESTUDO EM UMA EMPRESA COMERCIAL DO SEGMENTO DE SUPRIMENTOS INDUSTRIAIS	
<i>Maura Martins Ferreira Pan</i>	
<i>Leossania Manfroi</i>	
<i>Elton Zeni</i>	
<i>Iselda Pereira</i>	
DOI 10.22533/at.ed.88119071011	
CAPÍTULO 12	151
DIAGNÓSTICO DE GESTÃO EMPRESARIAL: UM ESTUDO COMERCIAL E SOCIETÁRIO EM UMA EMPRESA DO SEGMENTO METAL MECÂNICO	
<i>Ariel Simonini</i>	
<i>Guilherme Camargo</i>	
<i>Guilherme Wagner Valber</i>	
<i>Willian Piana Vivian</i>	
<i>Lademir José Cremonini</i>	
DOI 10.22533/at.ed.88119071012	
CAPÍTULO 13	168
A APLICABILIDADE DA GESTÃO DE CUSTO COMO INSTRUMENTO DE TOMADA DE DECISÃO NO PROCESSO PRODUTIVO DE UMA INDÚSTRIA CERAMISTA	
<i>Jamille Carla Oliveira Araújo</i>	
<i>Cinthyia Satomi Yamada</i>	
<i>Eziquiel Pinheiro Gabriel</i>	
<i>Maria Leidiane Santos</i>	
<i>Leidian Moura da Silva</i>	
DOI 10.22533/at.ed.88119071013	

CAPÍTULO 14 188

BENEFÍCIOS DA UTILIZAÇÃO DO VEÍCULO TIPO RODOTREM NO TRANSPORTE DE CARGAS: ESTUDO DE CASO EM UMA INDÚSTRIA DE EMBALAGENS CARTONADAS

Eloi Bürkner Junior

Mayara Cristina Ghedini da Silva

DOI 10.22533/at.ed.88119071014

CAPÍTULO 15 204

SUCESSÃO FAMILIAR EM EMPRESAS DE CERÂMICA DA REGIÃO SUL DE SANTA CATARINA

Claudio Alvim Zanini Pinter

Luiz Antonio Duarte de Sousa

DOI 10.22533/at.ed.88119071015

CAPÍTULO 16 222

PLANO DE NEGÓCIOS PARA UMA EMPRESA COMERCIAL DO RAMO DE MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO

Alekcia Mara Casarotto

Danielle Tosetto de Oliveira

Hevandrus de Carlon Wallerius

Anderson Aquiles Viana Leite

Alecsander Bertolla

DOI 10.22533/at.ed.88119071016

CAPÍTULO 17 237

A UTILIZAÇÃO DE VANT EM LEVANTAMENTOS CADASTRAIS PARA FINS DE ATUALIZAÇÃO DO CADASTRO IMOBILIÁRIO: ESTUDO DE CASO NO MUNICÍPIO DE PAU DOS FERROS/RN

Maria Carina Maia Bezerra

Pedro David Rodrigues Lima

Augusto César Chaves Cavalcante

Almir Mariano de Sousa Junior

DOI 10.22533/at.ed.88119071017

III. MEIO AMBIENTE E ECONOMIA

CAPÍTULO 18 248

ANÁLISE DE ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE DE MATA CILIAR DO RIO GAVIÃO: UM AFLUENTE DO RIO DE CONTAS

Larissa Lima Barros

Paulo Sérgio Monteiro Mascarenhas

Camila da Silva Sotero

DOI 10.22533/at.ed.88119071018

CAPÍTULO 19 254

ASFALTO CONVENCIONAL OU PERMEÁVEL? VIABILIDADE TÉCNICA NA PREVENÇÃO DE ENCHENTES

Rodrigo Azevedo Gonçalves Pires

Jane da Cunha Calado

Wilson Levy Braga da Silva Neto

Bruna Brandini Carrilho

Rafael Golin Galvão

DOI 10.22533/at.ed.88119071019

CAPÍTULO 20 266

CONFLITUALIDADE E CONFLITOS MINERÁRIOS EM JACOBINA – BA:
RESISTÊNCIAS E ENFRENTAMENTOS DAS COMUNIDADES DO ENTORNO DA
MINERADORA

Juliana Freitas Guedes Rêgo

Gilca Garcia de Oliveira

DOI 10.22533/at.ed.88119071020

CAPÍTULO 21 282

EFFECTOS SOCIALES DE LAS CONDICIONES LABORALES DEL SECTOR
PALMICULTOR EN EL MUNICIPIO DE MANI (CASANARE-COLOMBIA)

Wilker Herney Cruz Medina

Cristian Orlando Avila Quiñones

Elva Nelly Rojas Araque

María Crisalia Gallo Araque

Nilton Marques de Oliveira

Lina María Grajales Agudelo

DOI 10.22533/at.ed.88119071021

SOBRE A ORGANIZADORA..... 291

ÍNDICE REMISSIVO 292

EDUCAÇÃO NA MOBILIDADE URBANA: CÓDIGOS DE CONVIVÊNCIA E ORDENAMENTO NA CIDADE

Poliana de Souza Borges França

Universidade Federal Fluminense, Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo
Niterói, RJ

RESUMO: O sistema de mobilidade é notoriamente um dos temas de maior relevância dentro do planejamento urbano. Apesar dele conceitualmente interligar diversos aspectos da cidade, o sistema de transporte ainda direciona e norteia o comportamento da população. Deve-se entender porém, que o sistema está atrelado não só a técnica e ao desenvolvimento projetual de vias e estruturas urbanas, mas ao usuário como um elemento fundamental pra eficiência do sistema. Educar e ensinar a população então passa a ser uma ação essencial, não só como meio de informação normativa mas também como desenvolvimento de um senso moral e comportamental, criando códigos de convivência essenciais para o bem estar urbano.

PALAVRAS-CHAVE: mobilidade urbana, educação no trânsito, ensino

EDUCATION IN URBAN MOBILITY CODES OF COEXISTENCE AND ORDERING IN THE CITY

ABSTRACT: The mobility system is notoriously

one of the most important issues within urban planning. Despite it interconnect some aspects of cities, the transportation system directs and guides of the population behavior. However, It should to understand the system is linked not only to technique and to the development of urban roads and structures, but to user like a fundamental element of the efficiency of the system. To educate and to teach population becomes an essential action, not only like means of information, but also like a development of moral and behavioral sense, with the construction of codes of coexistence essential for urban well-being.

KEYWORDS: urban mobility, traffic education, teaching

1 | INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana vai muito além de condições de transporte, ela deve englobar um sistema de planejamento territorial coeso, onde se interliga a proposta de uso do solo, distribuição de infraestrutura e circulação de pessoas e mercadorias. O sistema de mobilidade se torna um mecanismo orientador de planejamento, marcando os eixos de maior fluxo que devem ser adensados, interligando centralidades, tornando as distâncias mais curtas e as cidades mais diversificadas.

A mobilidade, portanto, em suas diversas modalidades e complementariedades envolve questões sociais, econômicas e ambientais, tornando-se parte do cotidiano de cada indivíduo que circula pela cidade, trabalha, estuda ou utiliza os serviços nela disponíveis.

Para tornar possível o funcionamento do sistema de mobilidade urbana, entretanto é fundamental além da infraestrutura física, o ordenamento e compreensão de seus usuários. Para isso existem regras e códigos urbanos implícitos e explícitos que devem ser compreendidos pelos indivíduos que circulam pela cidade e aprimorados pelas entidades reguladoras. O entendimento e posteriormente o comportamento dos usuários urbanos são rebatidos em boas práticas de cidade, onde os diferentes modais se complementam e não competem por espaço e função na cidade.

O tema de estudo do artigo será tratar os códigos sociais na cidade como pontos centrais de um ordenamento de funções e espacialização de um sistema de comunicação eficiente, capaz de promover qualidade de vida e equidade urbana.

Para tal é importante entender que como parte do sistema de mobilidade está como integrante a comunicação e informação, que remete também ao tema da educação. Esse tema atrela tanto a formação do profissional de transporte como a população que utiliza seus serviços.

O objetivo do artigo será tratar o tema no segundo grupo de pessoas, no que tange a educação como parte integrante fundamental para o desenvolvimento do sistema de mobilidade urbana, atuando como forma de prevenção de acidentes, eficiência no uso dos transportes e ordenamento urbano enquanto infraestrutura física e inter-relações entre os usuários de diferentes modais.

Um modelo ideal de mobilidade deve considerar os diversos indivíduos inseridos no ambiente urbano, seja sua classe, gênero ou cultura. A partir desse conceito a mobilidade urbana passa a ser entendida como instrumento de equidade social, promovendo o direito de ir e vir de qualquer cidadão e o acesso e apropriação a qualquer ambiente público.

Assim também deve ser considerado o ordenamento hierárquico urbano, onde se estabelece como prioridade o pedestre, a bicicleta, o transporte coletivo e por fim o individual. A partir dessa conceituação se torna possível pensar em sustentabilidade na mobilidade, pois o sistema é qualificado como ambientalmente equilibrado (com menos emissão de gases poluentes, uso de combustíveis, etc), socialmente inclusivo e economicamente viável.

Para essa prática de cidade é essencial que sejam criadas normas e códigos de convivência. Sua aprendizagem hoje no Brasil é realizada em função das experiências seguidas pelo indivíduo enquanto circula e utiliza o meio urbano. Isso se traduz na qualidade da vivência urbana, onde as nossas atitudes refletem as sensações de segurança, orientação, conforto, entre outras obtidas na cidade.

A prática urbana, portanto, depende não só de experiências de vida, mas deve ser entendida como prática educativa. No Brasil a educação de trânsito ainda é pouco

aplicada, enquanto em lugares como EUA e Europa ela já se configura como prática pedagógica nas escolas (VILLELA, 2006).

O planejamento da mobilidade deve prezar a integração do território como um todo, caracterizada por um arranjo urbano complexo capaz de promover ligações alternativas para cada trajeto. O estímulo pela diversidade de atividades deve garantir o fácil acesso a serviço, o uso misto e as fachadas ativas, capazes de tornar a cidade mais agradável e segura, estimulando o uso das calçadas. Mas como os usuários se comportam ou deveriam se comportar nesse ambiente? O que vale munir o meio urbano de infraestrutura e qualidade de serviços se o pedestre não se coloca como protagonista nas relações cotidianas?

No Brasil de maneira geral a mobilidade urbana tem se tornado uma problemática constante nas cidades, o sistema mal regulado e desorganizado se torna uma realidade perversa para uma parcela da população. O sistema de transporte brasileiro, o qual é construído sob uma hierarquia de usos que coloca o pedestre no topo da pirâmide é o mesmo que prioriza o automóvel quando promove manutenção das vias melhor do que nas calçadas, ou quando se preocupa em sinalizar o tráfego de veículos e esquece os mecanismos projetuais para facilitar as travessias.

É preciso pensar na mobilidade como um recurso do Estado para prover direito à cidade a toda população. Entendendo-se assim como o direito de ir e vir, circulando livremente por todo e qualquer espaço da cidade. Para que isso se torne possível é imprescindível uma política educativa que promova cidadania e garanta a apropriação e acesso de todos a espaços públicos e equipamentos e serviços.

2 | EDUCAÇÃO PARA O SISTEMA DE MOBILIDADE

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) prevê no capítulo VI, políticas de educação no trânsito, a partir de programas de comunicação e advertência e do ensino para crianças nas escolas públicas.

A proposta do código é criar um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito, treinamento de professores, criação de corpos técnicos para levantamento e análise de dados estatísticos e a elaboração de planos de redução de acidentes.

Apesar de todos os esforços, essa abordagem ainda não conseguiu ser colocada em prática nas escolas (VILLELA, 2006). O que pode ser explicado pela falta de incentivo do governo, pois nunca foi investido em treinamento para os professores, que acabam aplicando os com conceitos de trânsito de maneira independente, com um plano de aula baseado na proposta programática de cada escola.

Entretanto, no que mostra o código, a educação no trânsito passou a ser direito da população, atrelando o seu ensino a formação básica de cidadania. Para JUNQUEIRA (2003, p.165) a educação no trânsito vai além do tradicional, onde é

ensinado o comportamento do pedestre e o motorista no arranjo urbano:

A educação para os participantes da circulação ultrapassa os limites e recortes artificiais apresentados pelo trânsito. Aspectos ambientais em sentido amplo e de convivência social devem ser incorporados para alargar o campo de discussão no qual se situa a questão da mobilidade e do consumo/produção do espaço e do tempo urbanos.

Para o autor, o pedestre é o *“ator majoritário da cena cotidiana”*(pág. 159), porém é colocado como figurante, ficando à disposição dos interesses no tráfego de automóveis. Isso torna o sistema predisposto a acidentes de trânsito. Apesar de ainda não existirem estatísticas confiáveis, o trânsito brasileiro é considerado um dos que mais matam no mundo.

Segundo o DATASUS, em novembro de 2018 a Região Metropolitana do Rio de Janeiro teve mais de 4,7 milhões de mortes no Sistema único de Saúde (SUS) em todas as categorias, sendo 729.652 relacionadas ao Trânsito. Esse número representa a segunda maior causa de mortes no Sistema Único de Saúde na região.

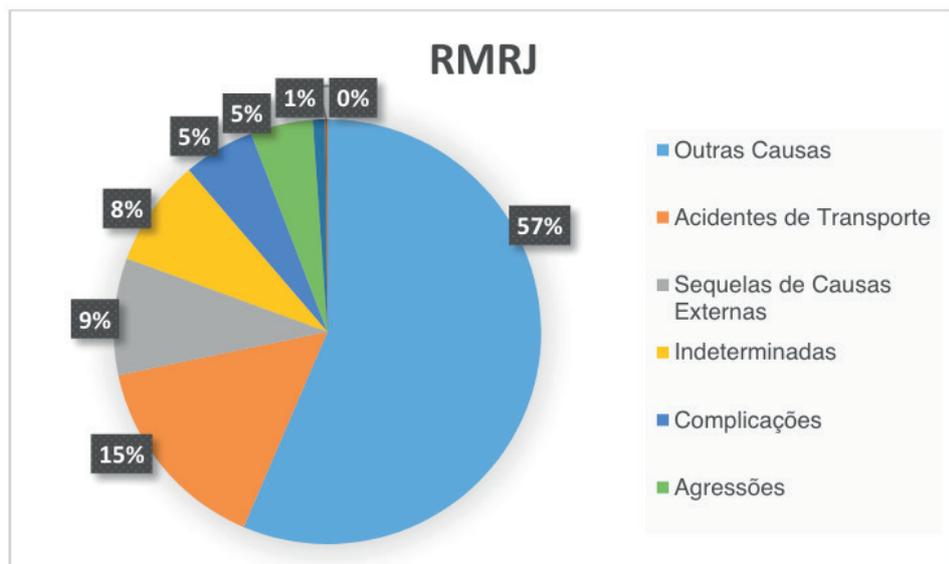


Figura 1: Causas de Mortalidade na RMRJ em NOV/2018

Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados do Sistema de Informações Hospitalares/ Datasus

Em 2009 a Organização das Nações Unidas (ONU), durante o Congresso de Moscou decretou a década de Ação pela Redução de Acidentes de Trânsito o período de 2011 à 2020. Em função disso o governo brasileiro elaborou uma proposta para redução de acidentes e segurança viária no país.

A proposta do Brasil cita a necessidade no direcionamento de recursos, os quais já são definidos pelo CTB desde 1997. Segundo o relatório, o total de recursos disponíveis para os órgãos executivo de trânsito chega a R\$ 6 bilhões anuais. Dentre as finalidades estão as ações de engenharia, fiscalização e educação de trânsito. O efetivo direcionamento de recursos representa um gesto útil para o aprimoramento do sistema e conseqüentemente na redução de acidentes.

No campo das ações de educação da proposta estão ações pontuais e programas aliados a entidades não governamentais que promovam respeito às regras de trânsito, às pessoas e ao meio ambiente. Além de promover uma implementação como prática pedagógica cotidiana nas escolas do ensino Infantil, fundamental, técnico e até na graduação.

Compreender e respeitar o outro dentro no arranjo urbano é fundamental para que haja equilíbrio e segurança nas ruas. Rocha, Martin e Galvão (2001) abordam as relações de poder que existem no espaço viário. Segundo os autores, supõe-se que os motoristas com maior poder aquisitivo estão mais dispostos a cometer infrações. Isso significa que dentro das relações pessoais na cidade a aquisição do carro ou melhor, o status que ele produz, gera a sensação de poder sobre os pedestres e a noção de que o carro tem o domínio absoluto.

Nessa situação, portanto o ato de burlar normas de trânsito está muito mais ligado ao sentido comportamental do que propriamente no acesso a informação de normas de trânsito. A educação se coloca nessa situação no sentido de promover o sentimento altruísta e o respeito ao próximo, fazendo-se entender que o elemento vital para funcionamento da cidade se baseio no direito coletivo, não em interesses individuais (Kvietinski, 2009)

A partir disso o principal código social estimulado no sistema de mobilidade urbana deve ser o protagonismo do pedestre. Em um cenário onde figura a relação trânsito/pessoas, o cidadão a pé se caracteriza como mais frágil e deve ser priorizado e protegido. Além disso, apesar de todo aumento do uso de automóveis, mesmo nos principais centros urbanos, o caminhar ainda é o modal mais comum entre todas as classes sociais.

O espaço do pedestre é reconhecidamente a calçada, porém os meios de travessia ainda precisam ser aprimorados e respeitados. A maior parte das cidades brasileiras ainda não possuem espaços para caminhar adequados e seguros. A sinalização muitas vezes não existe de maneira correta, colocando o pedestre refém do sistema de circulação de veículos. Para remediar esse sistema, o motorista precisa respeitar o direito do pedestre a travessia, mesmo quando não existem elementos de sinalização.

Para Rocha, Martin e Galvão (2001) as ações no trânsito envolvem questões implícitas além do descrito no Código de Trânsito Brasileiro: *“paralelamente a esse rigor, regras informais estabelecem a conduta dos motoristas, tendo em vista as questões sociais que ocorrem à sua volta”* (pág.392).

As regras informais representam as atitudes que viraram estigmas seguidos pelos motoristas principalmente, como ultrapassar o sinal vermelho com o argumento que parar em determinados locais pode ser perigoso, ou emitir sinais como o piscar do farol para o veículo da frente permitir a ultrapassagem. Da mesma forma na vivência do pedestre essas regras também existem, como atravessar fora dos locais de travessias ou se permitir caminhar pela via do carro quando a calçada está ocupada

ou é inadequada.

Apesar de todo aparato legal já existente, além de instrumentos fiscalizadores, no Brasil as propostas para educação no trânsito e diminuição de acidentes não tem tido grandes avanços. As políticas de combate a infrações têm como característica a criação de projetos pontuais e isolados, se tornando imperceptível para a população.

Além disso, os recursos não são devidamente aplicados: 10% do valor arrecadado destinado à Previdência Social, do Prêmio do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores (DPVAT) deveria ser aplicado exclusivamente em programas destinados à prevenção de acidentes (Art. 78 do CTB). Ainda, segundo o CTB, 5% do valor das multas de trânsito deveria ser depositada numa conta do Fundo Nacional de Segurança e Educação para o Trânsito (FUNSET) para políticas de segurança e educação de Trânsito (Art. 132 do CTB).

O direcionamento de recursos é uma questão vital em termos de viabilização de uma política efetiva de combate a acidentes, a educação no trânsito se coloca nesse ponto não como disciplina didática nas escolas, mas como fonte de comunicação e informação normativa.

Vale ressaltar que o levantamento de dados ainda é deficitário e não demonstra a verdadeira quantidade de mortes vítimas de trânsito, uma vez que só são computadas as vítimas que morrem no local, sem considerar as mortes após internação graças aos ferimentos do acidente. Entretanto, mesmo subdimensionado, os índices representam uma quantidade de vítimas além do que seria aceitável no sistema.

3 | EFICIÊNCIA DO SISTEMA DE MOBILIDADE: AGENDA PROPOSITIVA

Para que um sistema de circulação funcione é importante que haja eficiência em toda malha viária, desde as vias locais de interior de bairro até as grandes rodovias, além é claro, das suas conexões.

Para se chegar a determinado ponto da cidade é comum que haja conexões ao longo do trajeto, cabe ao usuário do transporte público decidir os modais a serem utilizados. As cadeias de viagens são formadas a partir dessas combinações que se caracterizam por estratégias individuais, entre transportes motorizados e não motorizados, entre transporte individual e coletivo, ou entre os modais coletivos que estão à disposição da população. A cidade, portanto, que não fornece opções de conexões aos seus usuários deixa de produzir equidade e um ambiente urbano acessível.

O funcionamento do sistema de mobilidade urbana é caracterizado por reações em cadeia, onde pequenas alterações ao longo do arranjo urbano influenciam gradativamente seu entorno. Logo, o comportamento de seus usuários é decisivo em termos de eficiência do sistema de toda cidade. Pequenas ações individuais podem gerar grandes transtornos no seu desdobramento, como por exemplo um avanço

de sinal vermelho, que gera uma colisão e conseqüentemente gera um grande congestionamento no período em que os veículos permanecem na via. Esse ato é agravado se acontece em um horário de grande fluxo, ocasionando atrasos em todas as atividades que dependem de deslocamentos e influenciando inclusive na economia da cidade.

A boa conduta no trânsito deve ser ensinada, mas também pode ser orientada a partir de estratégias de projetos urbanos. O ordenamento do espaço público é capaz de restringir infrações ou estimulá-las, cabe ao planejador ou gestor perceber esse fato através de observações pontuais e macro escalares.

O sistema como um todo, quando favorece a caminhada e o uso do transporte público também se torna mais seguro. Da mesma forma quando as vias intra-urbanas possuem velocidade máxima reduzida. Elas se tornam mais atrativas aos ciclistas e a travessia de pedestre é feita de maneira mais confortável, mesmo com a ausência de semáforos. Da mesma maneira que o movimento contrário também é verdadeiro, onde a boa conduta no trânsito auxilia no ordenamento urbano.

O ordenamento viário além de projetado ele deve ser executado da maneira correta, onde a manutenção e qualidade de obra influencia na circulação de usuários de transportes e pedestres. O papel do poder público está obviamente em prover condições viárias decentes e melhorias nas condições do passeio público.

A educação e acesso a informação em conjunto com o uso correto de tecnologia formam os elementos ideais para eficiência do sistema urbano. O acesso ao uso de aplicativos para aluguel de bicicletas e que forneçam o itinerário de ônibus, ou ainda quando ligado ao controle e gestão do trânsito por exemplo, otimiza a infraestrutura da cidade, ajuda a organizar o fluxo de pessoas e veículos nas ruas.

O acesso à tecnologia e o seu uso de maneira adequada também é função da política de educação no trânsito. O indivíduo dessa forma é capaz de programar melhor sua rotina na cidade, tornando-se autônomo no uso do direito de ir e vir mesmo utilizando o transporte coletivo.

Na matéria do Jornal da USP “Urbanização sustentável e fiscalização são saída para diminuir acidentes de trânsito”, o professor de psicologia José Aparecido da Silva defende o uso de punições mais incisivas no ato das infrações, além de beneficiar os bons condutores. Para ele deveria existir um benefício para os motoristas que cometem poucas infrações através de estímulos financeiros, como desconto no Imposto sobre Propriedade de Veículo Automotor (IPVA), e taxas maiores para condutores com muitas multas ou infrações graves.

Dessa maneira seria possível beneficiar ou punir de maneira contínua o comportamento dos condutores no trânsito. A punição através da área financeira é mais eficaz, porém é uma política que deve ser aplicada de maneira quase que instantânea, fazendo o motorista refletir sobre sua rotina sobre a direção do automóvel.

Como proposição para um longo horizonte de tempo, sendo um alcance de escala territorial regional e federal está a educação no trânsito de fato aplicada no

ensino básico escolar. O ensino das normas deve ser ampliado para o aspecto moral e comportamental, promovendo noções de cidadania e convívio social.

Assim como o ensino já é aplicado em outros países, no Brasil ele deveria ser colocado como disciplina obrigatória no currículo escolar, tocando ações que envolvem o respeito ao próximo e ao meio ambiente. Além dos aspectos teóricos, o ensino da condução de veículos também deveria ser reconhecidamente um papel da escola. A partir do acesso a habilitação disponibiliza-se ao jovem amplas oportunidades, como na área profissional. O saber conduzir um veículo já faz parte da vivência na cidade, ajuda a formar o cidadão, fazendo-o entender o funcionamento do trânsito mesmo como pedestre.

4 | CONCLUSÃO

A mobilidade urbana hoje é reconhecidamente um critério de planejamento e gestão territorial. A ideia é tratar o tema como ferramenta capaz de combinar os diferentes elementos para ordenamento urbano, tornando as cidades mais eficientes e sua população com maior qualidade de vida.

Entretanto o arranjo urbano e o seu desdobramento na qualidade de vida vão além de questões projetuais ou de provimento de infraestrutura urbana. O comportamento dos usuários da cidade influencia de maneira direta nas condições urbanas, que envolvem a viabilidade de um cenário ideal, onde os trajetos são executados com rapidez e conforto, a partir do caminhar ou do uso do transporte coletivo eficiente.

Para que isso seja possível é fundamental não só a aplicação de um ensino de normas e regras de trânsito, mas que envolva questões de senso de moralidade e convívio social. Afinal a cidade é movida pelo coletivo, o que significa que o interesse individual deve ser colocado em segundo plano.

A educação no trânsito deve ser aplicada, portanto como um elemento de comunicação da legislação vigente e também uma normatização dos códigos sociais de convivência, dando oportunidade para as gentilezas cotidianas e o bom relacionamento entre usuários dos diferentes modais.

A educação no trânsito ou a falta dele, também traz consequências diretas na saúde pública, onde hoje existem altíssimos índices no número de mortes por acidentes de trânsito. Isso reflete nos gastos públicos, que em 2014 chegou ao valor de R\$12,3 bilhões apenas nos acidentes nas rodovias federais, de acordo com pesquisa realizada pelo Instituto de Pesquisa e Economia Aplicada (Ipea).

As relações e trocas operadas entre pessoas no ambiente urbano, entende-se este como o sistema de vias e seus espaços públicos que o complementam, afetam o desenvolvimento socioeconômico da cidade. Fazendo-se entender que o comportamento dos usuários do transporte são um fator decisivo para a eficiência urbana.

REFERÊNCIAS

BRASIL (1997). **Código de Trânsito Brasileiro**. Lei nº 9.503, de 23/9/1997, que instituiu o CTB.

BRASIL. Resolução ONU n.2, de 20 de jan. de 2009. Proposta do Brasil para Redução de Acidentes e Segurança Viária. **Década de Ação pela Segurança no Trânsito - 2011 - 2020** . [S.l.], p. 1-39, jan. 2009. Disponível em: <<https://www.nossasaopaulo.org.br/portal/arquivos/DECADA-2011-2020-PropostaBRASIL.pdf>>. Acesso em: 23 jan. 2019.

DATASUS. **Morbidade hospitalar do SUS por causas externas** – Brasil. Disponível em: < <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?sih/cnv/firj.def> >. Acesso em 23/01/19

JUNQUEIRA, E. **A circulação de pedestres. Revista dos Transportes Públicos** – ANTP. São Paulo, Ano 25, n.100, p. 159-166, 3º trim., 2003.

KVIETINSKI, Egon. Educação: solução para o trânsito. In: MARIUZA, Clair Ana; GARCIA, Luiz Fernando (Org.). **TRÂNSITO E MOBILIDADE HUMANA: Psicologia, Educação e Cidadania** . 1. ed. Porto Alegre: [s.n.], 2009. cap. 8, p. 79-101. v. 1. Disponível em: <http://www.crprs.org.br/upload/files_publications/arquivo52.pdf>. Acesso em: 24 jan. 2019.

ROCHA, J. B. A; MARTIN, W. L. B; GALVÃO, O. F. **Relação entre valores e o comportamento de motoristas no trânsito**. Temas em Psicologia, v. 19, nº 2, p. 391-403, 2011.

VILLELA, Patricia Almeida. **A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO COMO ESTRATÉGIA PARA UMA NOVA MOBILIDADE URBANA** . 2006. 153 p. Dissertação (Mestrado)- Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2006.1

Urbanização sustentável e fiscalização são saída para diminuir acidentes de trânsito. Disponível em <https://jornal.usp.br/atualidades/urbanizacao-sustentavel-e-fiscalizacao-sao-saida-para-diminuir-acidentes-de-transito/>. Acesso em 24/01/19.

SOBRE A ORGANIZADORA

Luciana Pavowski Franco Silvestre - Possui graduação em Serviço Social pela Universidade Estadual de Ponta Grossa (2003), pós-graduação em Administração Pública pela Faculdade Padre João Bagozzi (2008) é Mestre em Ciências Sociais Aplicadas pela Universidade Estadual de Ponta Grossa (2013), Doutora em Ciências Sociais Aplicadas pela UEPG. Assistente Social da Secretaria de Estado da Família e Desenvolvimento Social - Governo do Estado do Paraná, atualmente é chefe do Escritório Regional de Ponta Grossa da Secretaria de estado da Família e Desenvolvimento Social, membro da comissão regional de enfrentamento às violências contra crianças e adolescentes de Ponta Grossa. Atuando principalmente nos seguintes temas: criança e adolescente, medidas socioeducativas, serviços socioassistenciais, rede de proteção e política pública de assistência social.

ÍNDICE REMISSIVO

A

Adaptação 20, 21, 23, 24, 25, 29, 93
Aracaju 1, 2, 3, 4, 5, 6, 12, 14, 17, 18, 19
Arquitetura luso-brasileira 24, 31

B

Baixada fluminense 53

C

Centralidade urbana 47, 56, 58
Cidade 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 44, 45, 49, 51, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 85, 86, 87, 88, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 101, 102, 103, 106, 109, 126, 127, 130, 135, 136, 137, 191, 226, 229, 231, 238, 246, 255, 271, 277
Coliving 126, 127, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138
Contabilidade de custo 169, 171
Corpo 35, 59, 60, 61, 64, 67, 68, 128, 161, 213, 262, 263

D

Desenvolvimento 1, 2, 3, 4, 6, 18, 19, 21, 22, 30, 33, 34, 36, 53, 58, 81, 82, 88, 101, 105, 110, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 141, 142, 146, 149, 152, 154, 160, 163, 168, 176, 187, 192, 207, 210, 214, 221, 226, 239, 248, 249, 267, 268, 280, 281, 282
Desenvolvimento municipal 110, 117

E

Educação no trânsito 81, 83, 86, 87, 88
Emancipações distritais 110, 111, 117, 124
Empreendedor 222, 224
Ensino 26, 81, 83, 85, 88, 216
Espaço urbano 2, 3, 4, 6, 35, 45, 58, 91, 93, 94, 105
Evolução tipológica 20, 22, 26, 27
Experiência 59, 60, 61, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 92, 93, 94, 95, 96, 98, 101, 102, 103, 129, 130, 149, 158, 187, 194, 218, 219

G

Geografia histórica 70, 72, 79
Gestão empresarial societária 151
Gestão familiar 142, 212

H

Holding empresarial 151, 161

I

Indústria cerâmica 168, 169, 170, 172, 184, 187, 205, 214

M

Materiais de construção 222, 223, 224, 226, 227, 229, 234, 235

Metropolização 18, 47, 48, 53, 57, 58, 124

Millennials 126, 127, 128, 131, 133, 136, 137

Mobilidade 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 11, 15, 16, 17, 18, 19, 54, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 88, 89, 123, 130, 135

Mobilidade urbana 1, 2, 3, 7, 15, 17, 18, 81, 82, 83, 85, 86, 88, 89

Modos de habitar 126, 128, 133, 134, 136

Morada 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30

Moradia colaborativa 126

Moradia compartilhada 126, 129, 133, 134

Municípios mineiros 110, 112, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 123, 124

P

Planejamento 2, 5, 7, 27, 35, 49, 50, 51, 52, 76, 80, 81, 83, 88, 91, 93, 94, 95, 106, 108, 124, 140, 144, 147, 149, 153, 158, 161, 162, 163, 165, 170, 171, 190, 193, 197, 198, 202, 204, 208, 209, 210, 212, 213, 220, 222, 224, 225, 226, 227, 228, 230, 237, 238, 239, 240, 254, 255, 264, 281

Ponto de equilíbrio 168, 169, 175, 176, 178, 179, 180, 181, 183, 184, 185

Processo sucessório 151, 204, 205, 210, 211, 217, 220, 221

Projeto de arquitetura e cidade 59

Província do Rio de Janeiro 70, 74, 80, 293

Província fluminense 70, 71, 73, 78, 79, 80

S

Segmento metal mecânico 151, 152, 153, 154, 158, 159, 165

Sociedade anônima 151, 157, 164, 165, 216

Sucessão societária 151, 153

T

Tradição 20, 21, 23, 25, 26, 29, 74

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-7247-688-1



9 788572 476881