



**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 Manfro</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>Cinthy 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

SUCCESSÃO 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

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

MOBILIDADE E DESENVOLVIMENTO: ANÁLISE DA CONSTRUÇÃO DA MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE ARACAJU

Syslayne Carlos da Silva Costa

Universidade Tiradentes, Arquitetura e Urbanismo
Aracaju – Sergipe

Tony Santos da Silva

Universidade Tiradentes, Arquitetura e Urbanismo
Aracaju – Sergipe

Rooseman de Oliveira Silva

Universidade Tiradentes, Arquitetura e Urbanismo
Aracaju – Sergipe

RESUMO: Desde muito tempo as cidades se firmaram como referência para a vida humana. Todas as relações dentro deste espaço de convivência repercutem na qualidade de vida de milhares de pessoas. Nesse contexto a mobilidade urbana se destaca por dar condições aos cidadãos para usufruir dos bens e serviços, o que é direito de todos. Esta compreensão sobre o conceito de mobilidade urbana permite uma leitura do processo de crescimento das cidades. De forma local permite uma análise do processo de consolidação da cidade de Aracaju. Por meio da análise de dados relacionados a circulação de veículos, em bairros centrais deste município, é possível entender como a ocupação do solo está profundamente ligada a real forma de desenvolvimento. A partir da leitura da percepção do cidadão sobre mobilidade pode-se buscar propostas de transformação, para a realidade complexa que marca hoje os

grandes centros urbanos no tocante ao direito de “ir e vir”. Assim, é possível criar um contexto urbano com acesso igualitário e sustentável a toda a população.

PALAVRAS-CHAVE: Cidade. Mobilidade. Aracaju. Desenvolvimento.

MOBILITY AND DEVELOPMENT: ANALYSIS OF THE CONSTRUCTION OF URBAN MOBILITY IN THE CITY OF ARACAJU

ABSTRACT: Since a long time cities have signed themselves as a reference for human life. All the relationships within this space of coexistence have repercussions on the quality of life of thousands of people. In this context, urban mobility stands out because it gives citizens the conditions to enjoy the goods and services, which is the right of all. This understanding of the concept of urban mobility allows a reading of the process of growth of cities. It locally allows an analysis of the consolidation process of the city of Aracaju. By means of the analysis of data related to vehicle circulation, in central districts of this municipality, it is possible to understand how the occupation of the soil is deeply linked to the real form of development. From reading of the perception citizen's about mobility, one can look for proposals of transformation, for the complex reality that today marks the great urban centers in the touching to righth “come and go”. Thus, it is possible to create an urban context

with egalitarian and sustainable access to entire population.

KEYWORDS: City. Mobility. Aracaju. Development.

1 | INTRODUÇÃO

No processo atual de transformação social o fortalecimento da vida urbana é algo perceptível e muito eloquente. O espaço urbano é o real horizonte consolidado da vida social na contemporaneidade. Porém esta afirmação exige também a compreensão de que estes espaços, além de um simples crescimento, necessitam de um desenvolvimento completo de suas dimensões e relações, como por exemplo, o direito a uma habitação de qualidade e o direito a mobilidade dentro do contexto urbano.

A não contemplação destes aspectos de concreto desenvolvimento perante o crescente fenômeno de urbanização em solo brasileiro, ao enfrentar uma população em acelerado adensamento gerou impactos significativos para a configuração das cidades neste país. A falta deste planejamento acabou por comprometer a mobilidade urbana com consequência clara, visto que, este conceito deve ser trabalhado conjuntamente com as políticas públicas de transporte e uso e ocupação do solo para um melhor desenvolvimento das cidades.

No município de Aracaju estas características relacionadas a dificuldade na gestão dos espaços urbanos são igualmente aplicáveis. O crescimento desordenado do espaço urbano associado à falta de planejamento e comprometimento com o uso e a ocupação do solo, geram impactos contundentes na forma como se vive a cidade, como também com os deslocamentos seja de pessoas ou cargas. A implantação de condomínios, empreendimentos, e a opção por transportes individuais nos últimos quinze anos levaram à paralisia do trânsito, gerando grandes congestionamentos com desperdício de tempo e dinheiro.

É importante observar essas mudanças na ocupação do solo, aspecto comprometido por novos loteamentos, em áreas distantes do centro, e que acarretaram em deslocamentos diários da população aos locais de trabalho, gerando a necessidade de investimentos contínuos na infraestrutura do sistema viário para ligar os novos bairros às áreas centrais.

Essa pesquisa visa apresentar uma abordagem sobre a questão da mobilidade, como necessidade fundamental de todo indivíduo no espaço urbano, princípio aplicado ao contexto específico da cidade de Aracaju. Relacionar a questão da mobilidade com as práticas habitacionais nesta cidade e as consequências desta expansão do tecido urbano, muitas vezes esta ação sendo desprovida de planejamento, perante a necessidade de locomoção adequada para o indivíduo que habita a cidade.

Dividido em quatro partes, este artigo aborda em seu primeiro tópico questões gerais sobre mobilidade e as implicações desta para a vida social nos centros urbanos

com base em pesquisa bibliográfica; o segundo tópico aborda a identidade da cidade de Aracaju, seu histórico de crescimento e a forma como a temática da mobilidade acompanha este processo; no terceiro tópico apresenta-se o objeto específico deste trabalho, os bairros centrais (São José, Centro, 13 de julho, Jardins, Jabotiana, Luzia e Grageru) analisados em seu histórico, as transformações recentes no perfil urbanístico e as consequências para o trânsito identificadas através do levantamento de edificações recentes, a aplicação de questionários, a contagem de veículos; por fim, o quarto tópico apresenta impressões e análises a partir das respostas dos cidadãos moradores destes bairros sobre a questão do trânsito na atualidade.

2 | CIDADE E MOBILIDADE: CONSIDERAÇÕES GERAIS

O conceito de desenvolvimento urbano, de uma cidade ou região, deve ser compreendido para além da simples expansão territorial e demográfica. O concreto desenvolvimento urbanístico engloba dimensões essenciais, como por exemplo: educação, saúde, oportunidades de emprego, lazer e moradia. (MCIDADES, 2005)

Para que todos estes elementos relacionados ao desenvolvimento integral do espaço urbano possam interagir, uma mobilidade urbana eficiente é essencial para a relação da população com a cidade. (MCIDADES, 2005)

“Isso significa que a mobilidade urbana é mais do que o que chamamos de transporte urbano, ou seja, mais do que o conjunto de serviços e meios de deslocamento de pessoas e bens. É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade.” (MCIDADES, 2005, p. 03)

Pensar a mobilidade urbana através de uma análise apenas dos problemas de transporte e circulação de veículos, não expressa a real natureza da questão. Se na lógica atual os automóveis são privilegiados em detrimento às pessoas, é necessário um pensamento diferenciado sobre a mobilidade, que possa garantir uma organização social possibilitando o acesso dos benefícios da cidade a todos e de forma igualitária. (MCIDADES, 2005)

As cidades crescem ao ritmo de interesses políticos e econômicos, mas nem sempre se desenvolvem de forma correta e saudável. O crescimento demográfico é uma realidade e ao mesmo tempo um desafio para os grandes centros urbanos. O surgimento de bairros, conjuntos habitacionais e condomínios se faz inevitável diante da necessidade de moradia para uma população sempre mais numerosa. Porém, a questão pertinente, em relação a essa problemática, gira em torno da implantação destas moradias em regiões sempre mais distantes da vida urbana. (MCIDADES, 2005)

Segundo o Ministério das Cidades (2005, p. 02):

“Nos últimos anos, o Brasil tem assistido a uma degradação dos serviços de transporte coletivo, aumentos de tarifas, surgimento de transporte informal, crescimento dos congestionamentos de trânsito e da poluição do ar. Isso tem gerado impactos negativos na vida cotidiana das pessoas que, a cada dia, se vêem em maiores dificuldades de deslocamento nas cidades.”

Esta política de segregação contradiz o princípio de desenvolvimento almejado para o cenário urbano, mesmo nas diretrizes do Ministério das cidades, que propõem o incentivo a uma vitalidade urbana mais igualitária que se manifeste também através da mobilidade:

“Uma política de mobilidade, que respeite princípios universais e de benefício à maioria da população, tem seus resultados traduzidos em um maior dinamismo urbano, numa maior e melhor circulação de pessoas, bens e mercadorias, valorizando a característica principal do urbano que é ser um espaço de congregação e cruzamento de diferenças, da criação do novo num ambiente dinâmico e público”. (MCIDADES, 2004, p. 14)

Esta visão, que possibilita a todos, acessos facilitados aos recursos da cidade, se configura como o verdadeiro índice de desenvolvimento urbano e deve orientar o modo de ocupar a cidade. Assim, a falta de atenção ao desenvolvimento urbano pode excluir as classes mais frágeis da sociedade:

“A ideia de mobilidade é centrada nas pessoas que transitam e requer que seja possibilitada a todos a satisfação individual e coletiva de atingir os destinos desejados, as necessidades e prazeres cotidianos. Passa-se agora a valorizar, no desenvolvimento urbano, as demandas de mobilidade peculiares dos usuários em geral e particularmente as necessidades dos usuários mais frágeis do sistema, como as crianças, as pessoas com deficiência e os idosos.” (BERGMAN; RABI, 2005, p. 11)

Não é possível pensar as grandes linhas da mobilidade moderna sem levar em consideração a temática da sustentabilidade. Pensar a locomoção em contexto de qualidade de vida requer a indicação das possibilidades e alternativas não motorizadas e, portanto, não poluentes ou ao menos o incentivo ao uso do transporte coletivo benéfico ao cidadão e ao conjunto urbano:

“A Mobilidade Urbana Sustentável pode ser definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável.” (MCIDADES, p. 14, 2004)

3 | A CIDADE DE ARACAJU E OS DESAFIOS DA MOBILIDADE

A cidade de Aracaju, nascida em 1855, consolidada como centro administrativo

da província, foi projetada por Sebastião Basílio Pirro em formato de tabuleiro de xadrez. Seguindo as regras estabelecidas desde a implantação inicial do projeto, levando em consideração a topografia favorável. Todavia a crescente migração para a nova capital, deu início a uma expansão desordenada para áreas periféricas, que divergente do núcleo original não seguiu as regras estabelecidas pelo projeto de Pirro ou do código de posturas. (FRANÇA, 1999)

Acidade, que inicialmente cresce no eixo Aracaju - São Cristóvão, com ocupações habitadas por população não abastada, logo em seguida passa a crescer em direção a Oeste. Este evento dá início a ramificação da cidade, longe da malha viária e da estrutura do núcleo original.

Dentro de um contexto urbano de poucas quadras habitadas, a cidade de Aracaju era facilmente servida pelo deslocamento por tração animal. Com o passar do tempo, depois da chegada dos bondes e posteriormente os bondes elétricos, a cidade vai se expandindo em novos bairros, porém sempre no ritmo das possibilidades de deslocamento.

A partir de 1970, a construção civil aquece o mercado imobiliário da cidade, a sempre crescente procura por moradia na capital, além do crescimento horizontal e o surgimento de novos bairros e conjuntos, como por exemplo: Lourival Batista, Médico I, Costa e Silva, entre outros, dá início ao processo de verticalização. (CAMPOS, 2006)

“A crise vivenciada na Mobilidade em Aracaju tem raízes em um descompasso do planejamento urbano e a estruturação das operações de transporte que são planejadas de acordo com a infraestrutura viária adequada para sua circulação. A especulação imobiliária e o desuso dos instrumentos de controle de ocupação do solo urbano são elementos que vêm causando uma desintegração da malha urbana, causando na operação dos transportes um índice de passageiro por quilômetro muito baixa (vazios urbanos) provocando um alto custo operacional ao sistema. Toda essa desarticulação vem ocasionando uma evasão dos usuários do transporte coletivo para o transporte individual, uma tendência também em outras cidades no país.” (PDDU, p. 10-11, 2015)

Este processo de transformação urbana (que tende a se intensificar na década de 1990 e no início dos anos 2000) alarga os limites da cidade, criando novos eixos habitacionais e também de circulação ao mesmo tempo em que vai adensando muitas áreas já existentes.

Juntamente ao crescimento não planejado da cidade e o aumento da população, vem os problemas de mobilidade, já que o carro passa a ser sonho de consumo de grande parte dos Aracajuanos. (VASCONCELOS, 2014). Todavia a cidade não tem estrutura para comportar a frota de veículos que começa a surgir, e que segundo o DENATRAN, em 2017 atingiu 296 mil e em 2018 ultrapassou 307 mil veículos.

“O crescimento número de automóveis na cidade e a ineficiência do transporte coletivo local estimularam o governo a abrir grandes avenidas e a duplicar as já existentes. Nesse sentido, a prefeitura de Aracaju aterrou bairros, loteou grandes

O crescente número de veículos tem causado diversos transtornos para a mobilidade de Aracaju, uma cidade que não está preparada em sua estrutura viária para receber de maneira confortável esse contingente de veículos. Diante dessa constatação, o que se pode observar são congestionamentos e outros problemas relacionados ao número de automóveis em circulação. Algo que se percebe em toda a cidade, porém nas áreas centrais, que foram objeto de estudo dessa pesquisa, estas problemáticas se apresentam de maneira mais contundente.

A falta de conhecimento real dos problemas relacionados a mobilidade na cidade de Aracaju e por consequência as decisões derivantes desta lacuna, poderão ocasionar em um arco de tempo relativamente curto, o colapso do sistema viário.

Este fenômeno da superpopulação de automóveis diante de uma malha viária limitada, tão corriqueiro na atualidade de outros centros urbanos como: São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador, poderá facilmente se firmar como algo real, mesmo em uma cidade de proporções menores como Aracaju. Exatamente por contemplar tais circunstâncias, apresenta-se como necessidade básica uma série de estudos e aprofundamentos sobre a temática da mobilidade nesta capital.

O compromisso com o verdadeiro desenvolvimento da cidade de Aracaju, passa inevitavelmente pelo aprofundamento de temas como: a relação do cidadão com os atuais modais de circulação no espaço urbano; as políticas que regem o transporte público e os impactos para a vida do cidadão; a compreensão sobre o crescimento dos bairros e disponibilidade de serviços essenciais nestas regiões mais distantes do centro, entre outros temas que são indispensáveis como referencial teórico para a elaboração de um plano de mobilidade que possa evitar, o mesmo que se repete não somente em contexto brasileiro, mas em muitas metrópoles do mundo.

4 | MOBILIDADE NO CONTEXTO DAS ZONAS CENTRAIS

Dentro desta visão urbanística sobre a situação atual da mobilidade na cidade de Aracaju, as avenidas objetos de estudo desta pesquisa foram: Avenida Pres. Tancredo Neves e Avenida Farmacêutica Cezartina Régis (Jabotiana), Avenida Augusto Franco (Ponto Novo), Avenida Nestor Sampaio e Avenida Adélia Franco (Luzia), Avenida Deputado Pedro Valadares, Avenida Jornalista Santos Santana e Avenida Jorge Amado (Jardins), Avenida Hermes Fontes (Suíssa), Avenida Acrísio Cruz e Beira Mar (Treze de Julho), Rua Itabaiana e Rua Guilhermino Rezende, (São José), Avenida Barão de Maruim e Avenida Ivo do Prado (Centro).

Com o crescimento da cidade, essas avenidas vêm sofrendo sobrecarga, e nos últimos anos isso foi intensificado devido à crescente verticalização nessas regiões (FRANÇA, 1999). Os bairros: Jabotiana, Luzia, Grageru, Jardins, Treze de julho,

São José e Centro sofreram transformações na mobilidade urbana. O aumento do comércio e da verticalização, nestas regiões, deixou ainda mais evidente a falta de estrutura que as vias oferecem.

Observou-se que um terreno que antes abrigava uma residência unifamiliar, passa a abrigar uma edificação multifamiliar ou comercial, este adensamento demográfico acaba trazendo consigo um aumento na quantidade de veículos. Além disso, os grandes vazios urbanos passaram a ser ocupados por diversos condomínios, implantação que ocorre sem planejamento, sem previsão de vias de escoamento ou até mesmo atenção básica às regras da acessibilidade como: calçadas e passeios adequados para os pedestres.

Nota-se que as necessidades da população e da cidade em si, não são em muitos casos colocadas em primeiro plano, gerando assim grandes espaços sem a infraestrutura mínima para comunidade inclusive no campo da mobilidade.

As Avenidas Pres. Tancredo Neves e Farmacêutica Cezartina Régis, por exemplo, sofreram grandes transformações ao longo dos últimos cinco anos. Como via que margeia o perímetro e como via principal, respectivamente, do bairro Jabotiana, ambas sentiram profundamente as transformações que ocorreram no bairro, que até 2005 possuía ocupação basicamente horizontal, e após 2010 não parou de expandir através do processo de verticalização.

Observou-se através desta pesquisa, que entre 2010 e 2016 foram edificadas aproximadamente 30 empreendimentos imobiliários (condomínios) na região. Com o aumento da população, conseqüentemente ocorreu o aumento de automóveis no bairro, que possui apenas algumas poucas vias de entrada e saída. A região próxima à faculdade Pio Décimo por exemplo, não possui via interna de ligação com os outros conjuntos do bairro, o tornando fragmentado mesmo dentro de seu perímetro.

Os gráficos 1 e 2 referentes a essas avenidas, exemplificam a situação atual do trânsito. A avenida Pres. Tancredo Neves demonstrou algumas contradições, como é possível notar no gráfico 1, o contingente de veículos sentido D.I.A é substancialmente maior que o sentido HUSE, todavia o congestionamento enfrentado pelos veículos, no sentido HUSE, passa a ideia que esse sentido possui muito mais veículos transitando.

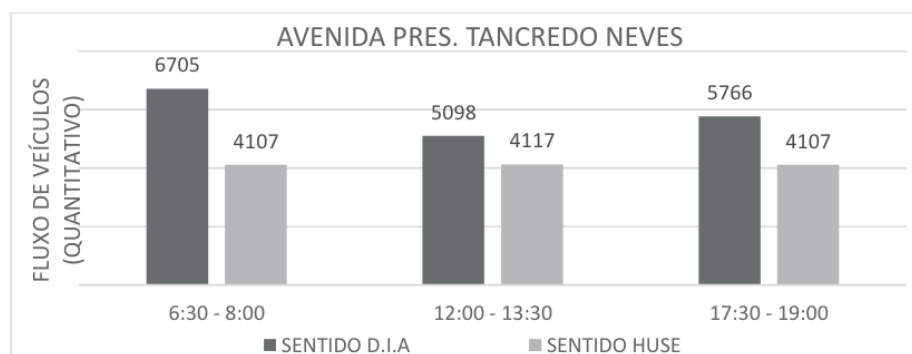


Gráfico 1

Fonte: Levantamento realizado durante a pesquisa (2017)

Já na Avenida Farmacêutica Cezartina Régis, que antes sofria com congestionamentos pela crescente demanda de veículos no bairro. após uma pequena intervenção na saída do bairro próximo ao Departamento Estadual de Trânsito de Sergipe (DETRAN), houve alteração nesse quadro, melhorando o trânsito nas duas avenidas. No gráfico 2, é possível notar um certo equilíbrio no contingente de veículos nos horários da tarde e noite, contudo no horário da manhã, nota-se um contingente destoante entre os dois sentidos.

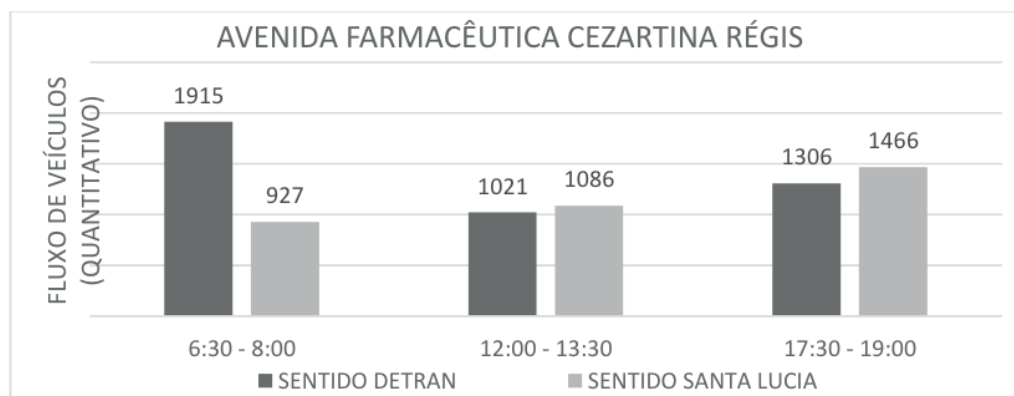


Gráfico 2

Fonte: Levantamento realizado durante a pesquisa (2017)

O bairro Luzia em seu histórico tem perfil habitacional mesclado entre residências unifamiliares e condomínios mais antigos com edificações de 4 pavimentos que estabeleciam uma quantidade de veículos condizente com a malha viária existente na região.

No gráfico 3, a Avenida Nestor Sampaio apresenta o trânsito de maneira equilibrada nos horários observados, no entanto, possui ligação com duas grandes avenidas que recebem veículos de diversos bairros, tornando esta avenida um eixo de ligação entre duas grandes avenidas.

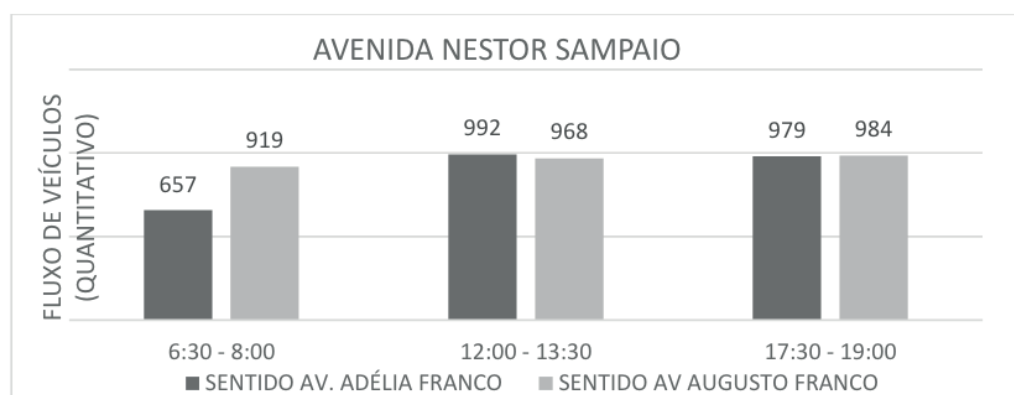


Gráfico 3

Fonte: Levantamento realizado durante a pesquisa (2017)

A grande mudança nas características da região constata-se mais recentemente,

pelo surgimento de inúmeros condomínios verticalizados. Foram edificadas nos últimos seis anos aproximadamente 14 edificações na Alameda das Árvores e recentemente na Estrada do Luzia (ambas as ocupações com média de 12 pavimentos), adensando a população, como também sobrecarregando o sistema viário da Estrada do Luzia, e o eixo composto pela Avenida Nestor Sampaio que interliga, gráfico 4 e 5, as Avenida Augusto Franco e a Avenida Adélia Franco.

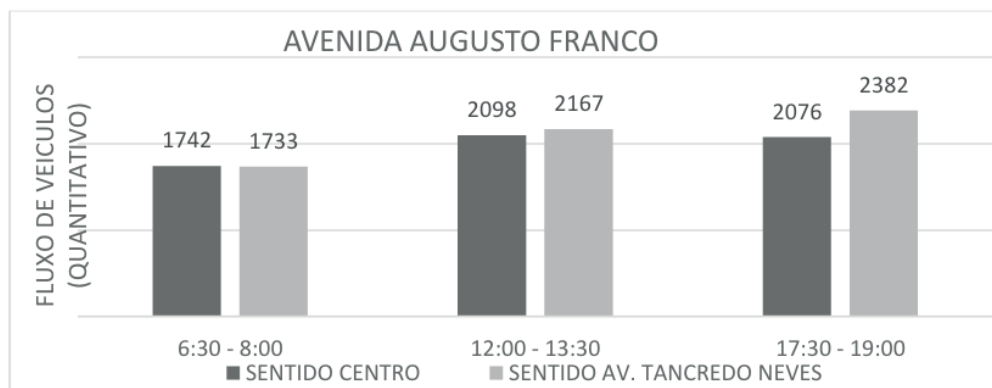


Gráfico 4

Fonte: Levantamento realizado durante a pesquisa (2017)

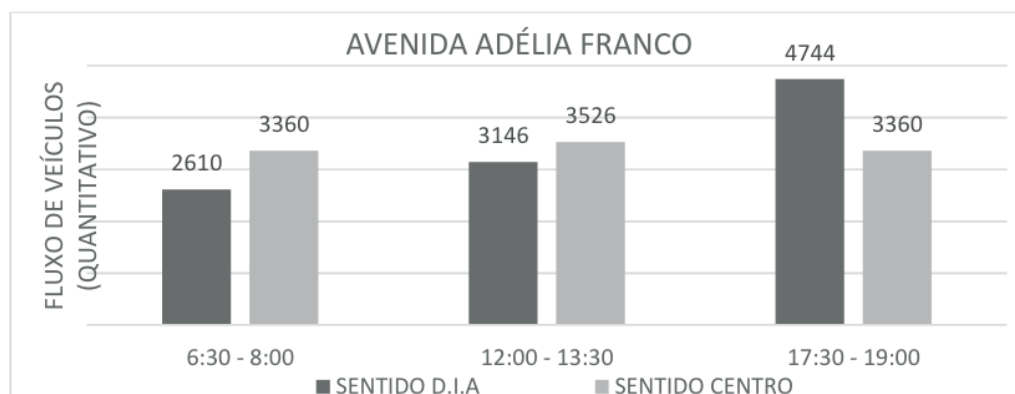


Gráfico 5

Fonte: Levantamento realizado durante a pesquisa (2017)

O bairro Jardins, nasce em meados da década de 1990, através de uma proposta da empresa Norcon, em proporcionar um local de boa moradia, planejado e com infraestrutura eficiente. Todavia, isso ocorreria não apenas através da criação de habitações de alto padrão, mas, principalmente, através de um empreendimento que unisse compras, lazer e entretenimento como o shopping center. (SILVA, 2003)

O crescimento do bairro Jardins permanece impulsionado, apesar de permanecer com inúmeros terrenos vazios, a especulação imobiliária na região é uma das mais altas da cidade. Nos últimos cinco anos, por exemplo, foram edificadas, em terrenos vazios ou substituindo residências, aproximadamente 20 empreendimentos imobiliários, além dos estabelecimentos comerciais como, Mcdonald's, Pão de Açúcar,

entre outros.

As grandes avenidas em sua maioria passaram a ser ocupadas com estabelecimentos comerciais ou condomínios, a exemplo das avenidas, Av. Pedro Valadares (gráfico 6), Av. Jorge Amado (gráfico 7) e Av. Jornalista Santos Santana (gráfico 8). Esse crescimento contribui para um grande trânsito de veículos nessas Avenidas, mas estas ainda permanecem com boa fluidez. A avenida Jorge Amado por exemplo, possui boa infraestrutura, no entanto bloqueada por um condomínio, ela por vezes não se torna opção para os motoristas arcajuanos.

É possível notar através dos gráficos 6, 7 e 8, que essas avenidas possuem um fluxo de veículos considerável, em termos de quantidade. Contudo, durante a observação “in loco”, foi possível notar que não ocorre grandes congestionamentos, a exceção das paradas em semáforos e das alças de retorno.

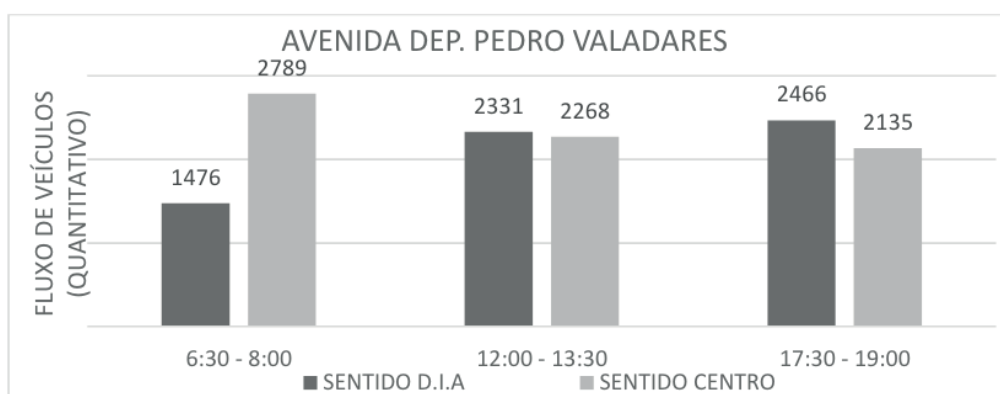


Gráfico 6

Fonte: Levantamento realizado durante a pesquisa (2017)

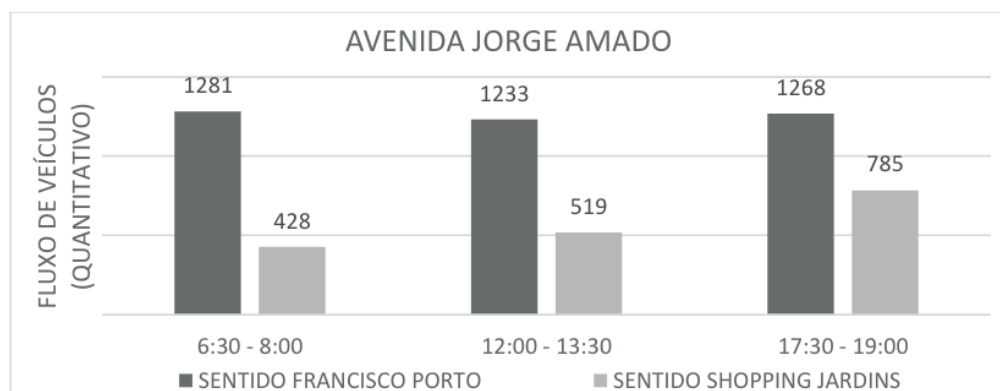


Gráfico 7

Fonte: Levantamento realizado durante a pesquisa (2017)



Gráfico 8

Fonte: Levantamento realizado durante a pesquisa (2017)

O Bairro Grageru, hoje o miolo entre as avenidas Hermes Fontes/ Adélia Franco e Ministro Geraldo Azevedo e Dep. Pedro Valadares, possui ocupação, de certa maneira, equilibrada entre residências, condomínios e serviços como: escolas particulares renomadas, hotel, supermercado e banco.

Por estar tão próximo ao bairro Jardins, e dessas grandes avenidas, a oferta de serviços é ampla e eficiente. Mas isso também influencia a mobilidade, não só do bairro como dessas avenidas do entorno.

Os gráficos 9 e 10, demonstram a grande fração de veículos existente nas avenidas Hermes Fontes e Adélia Franco (respectivamente), ambas apresentam congestionamentos na sua extensão, mas estes ocorrem especialmente nas paradas de semáforos. Por receber fluxo de outros bairros e possuir ligação com outras avenidas importantes, existem uma quantidade considerável de paradas.

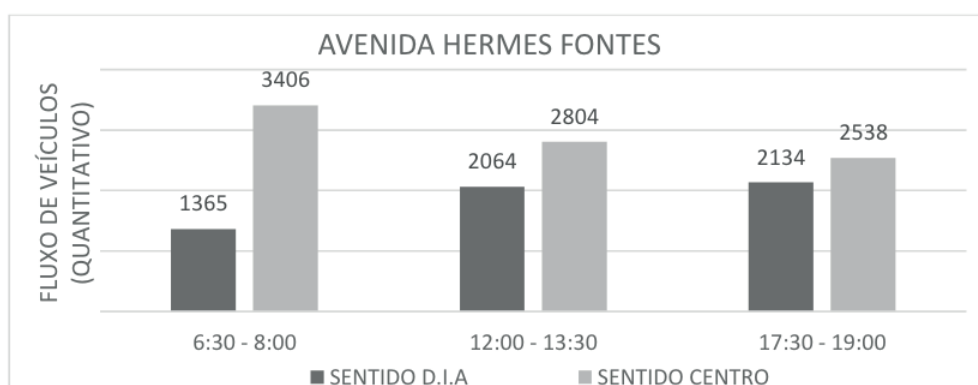


Gráfico 9

Fonte: Levantamento realizado durante a pesquisa (2017)

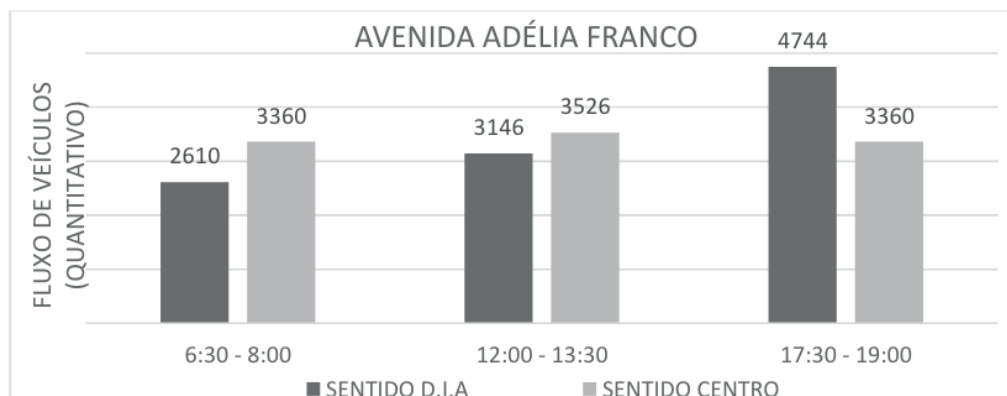


Gráfico 10

Fonte: Levantamento realizado durante a pesquisa (2017)

O bairro Treze de julho originalmente colônia de pescadores, torna-se objeto de interesse urbano para uma parte rica da população que por meio de aterramento edificam casarios nobres na região a partir de 1931. Por décadas esta população local não gerou impactos significativos no fluxo automotivo da cidade de Aracaju.

As ruas consideradas por décadas satisfatórias para os padrões habitacionais do bairro, vem afetadas radicalmente por um processo de mudança. Foi afetada pela verticalização, como também pelo perfil comercial consolidado últimos dez anos. Trazendo assim uma alta afluência de veículos para os inúmeros escritórios, restaurantes e estabelecimentos comerciais ali instalados.

Todavia nos últimos cinco anos, não houve grandes transformações pelo crescimento habitacional, pois foram edificados, apenas, dois empreendimentos multifamiliares. No entanto, o novo perfil de ocupação acaba impactando negativamente no fluxo das grandes avenidas que compõem o bairro como, por exemplo, a Av. Beira Mar e a Acrísio que Cruz, gráficos 11 e 12, responsáveis pelo deslocamento destes veículos em direção ao Norte e ao Sul da cidade.

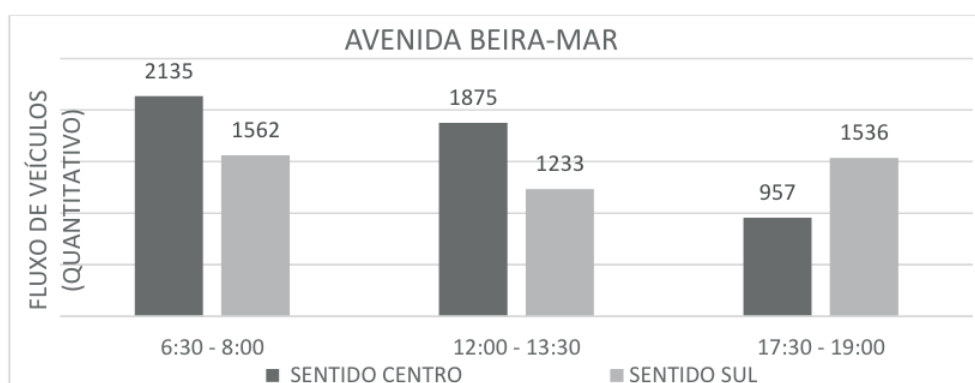


Gráfico 11

Fonte: Levantamento realizado durante a pesquisa (2017)

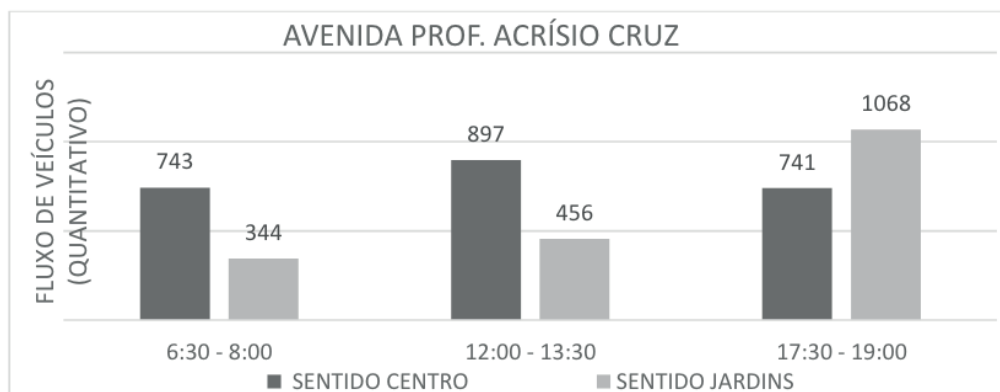


Gráfico 12

Fonte: Levantamento realizado durante a pesquisa (2017)

Os bairros Centro e São José, possuem um histórico importante relacionado ao surgimento da cidade, principalmente tratando-se de casarões da classe mais abastada. Contudo, o primeiro, nos últimos quinze anos, vem se tornando cada vez mais comercial que residencial, e o segundo entrou nesse processo de comercialização nos últimos dez anos, se tornando quase que uma extensão do bairro Centro. O bairro São José, abriga hoje diversas clínicas, hospitais, escolas, e outros serviços oferecido a população.

Observou-se que ao contrário dos outros bairros, estes não cresceram em termos de verticalização residencial, mas sim um processo de transformação onde residências foram convertidas em comércios, clínicas e estacionamento. Por possuir essa extensa gama de serviços, constata-se que ambos os bairros possuem um grande fluxo de veículos visitantes.

Nas ruas Itabaiana e Guilhermino Rezende, por exemplo, ocorreram mais obstruções do fluxo do que a fluidez dentro do padrão de outras vias estudadas. Notou-se que os congestionamentos são intensos, exatamente por causa da recepção de veículos de outras vias. No gráfico 13, é possível comparar o fluxo no sentido centro, pela rua de Itabaiana, e no sentido Jardins pela rua Guilhermino Rezende. Essa comparação contribui para uma noção mais clara sobre o fluxo das duas ruas paralelas, em direções opostas.

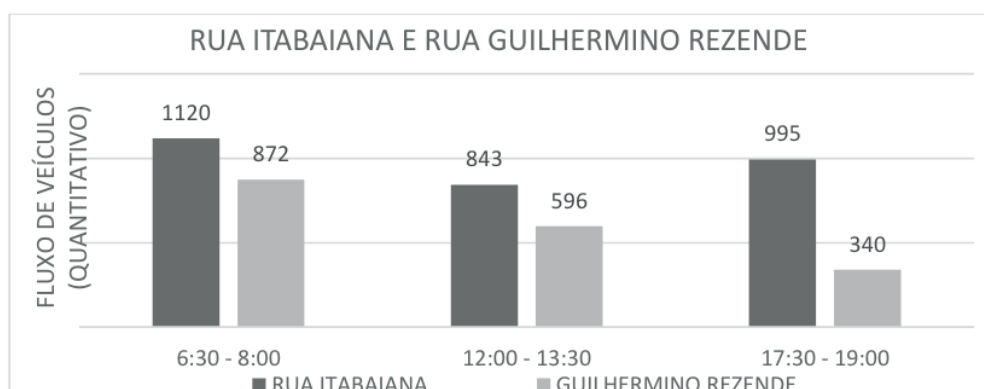


Gráfico 13

Fonte: Levantamento realizado durante a pesquisa (2017)

Já no bairro Centro, as grandes avenidas Barão de Maruim e Ivo do Prado (Rua da Frente), gráficos 14 e 15, possibilitam boa fluidez no trânsito dos veículos, a exceção das paradas em semáforos. Fatores climáticos ou mesmo pequenos acidentes, podem acarretar facilmente lentidão ou mesmo congestionamentos na circulação destas avenidas. Este fluxo intenso de veículos se alterna, em relação ao sentido, dependendo do horário (ida ou retorno do trabalho ou escolas).

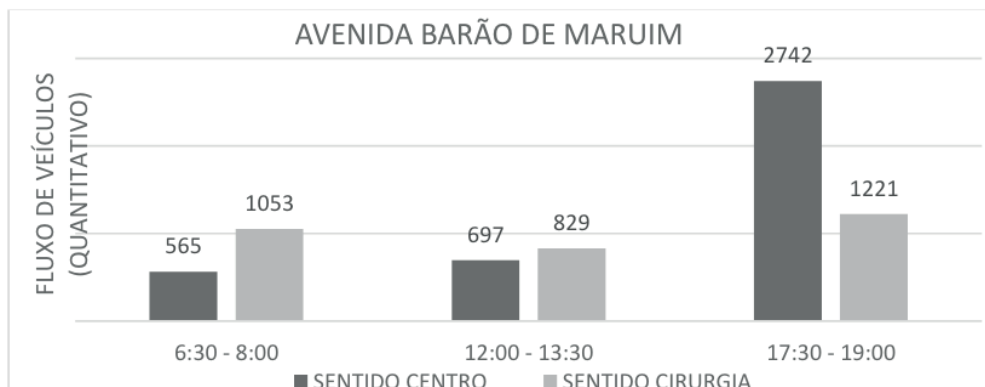


Gráfico 14

Fonte: Levantamento realizado durante a pesquisa (2017)

Por ser atualmente umas das poucas opções de escoamento eficiente de veículos em direção a “Grande Aracaju” (conceito que compreende os conjuntos habitacionais de N. Sra. do Socorro) percebe-se que a avenida Ivo do Prado (gráfico 15), no início e no final do dia, um reforço na quantidade de veículos e nos constantes congestionamentos. Além dos veículos que diariamente se deslocam ao Centro e ao São José por questões de trabalho, comércio ou saúde, existe o fluxo daqueles que devem passar pelas avenidas principais do Centro, indo ou vindo para o município vizinho.

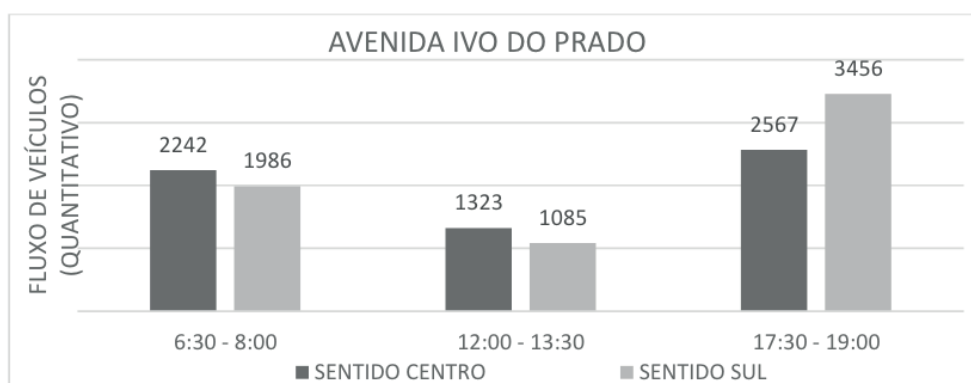


Gráfico 15

Fonte: Levantamento realizado durante a pesquisa (2017)

5 | ANÁLISE DA PERCEÇÃO DOS ARACAJUANOS A CERCA DA MOBILIDADE URBANA

Interpelados sobre os temas relacionados à pesquisa sobre mobilidade, a primeira percepção gerada é o significativo distanciamento que o cidadão tem em relação às questões urbanas. A percepção da cidade, a reflexão sobre as mudanças no contexto urbano e a interpretação dos fatos e suas consequências, estão profundamente ligados à forma como o cidadão se insere na vida social e questões relacionadas à “casa comum” na qual se habita.

Na pesquisa realizada, com a amostra de 600 pessoas, percebe-se a dificuldade do cidadão em identificar construções que de algum modo dificultem a circulação, ou mesmo o real impacto destes para a mobilidade urbana. Percebe-se o problema, porém falta o hábito necessário para interpretar a situação ou mesmo para sugerir alternativas.

A dificuldade em assumir as causas sociais, o desinteresse ou apatia (percebido diante dos obstáculos relacionados à participação e adesão na pesquisa) colocam as grandes problemáticas sobre a cidade em situação de dificuldade. Como indica o gráfico 16, que mede o índice de conhecimento sobre o Plano de mobilidade Urbana:

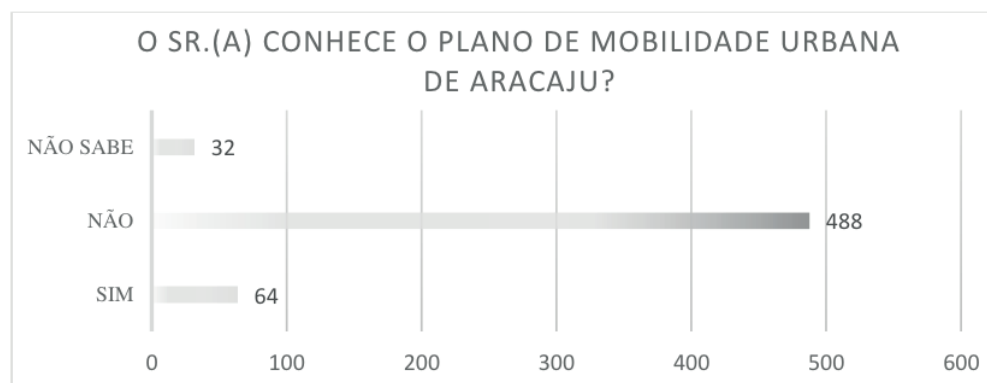


Gráfico 16

Fonte: Levantamento realizado, por meio de questionários, durante a pesquisa (2017)

Entretanto, os maiores questionamentos estão relacionados ao impacto pessoal: a própria moradia, o próprio meio de locomoção, as próprias dificuldades sociais, porém muitas vezes sem a devida consciência na qual, as relações sócias e suas dificuldades tocam a todos e por todos são influenciadas.

A questão da mobilidade urbana, objeto deste trabalho científico, é sentida por todos como obstáculo à qualidade de vida almejada, em todos os centros urbanos, porém ao mesmo tempo percebe-se que esta constatação passa pelo crivo da análise distanciada do problema. São sempre os veículos alheios a causar o congestionamento, a ocupar a vaga de estacionamento e obstruir a circulação dos pedestres.

Em quase totalidade dos entrevistados observou-se a crítica ao trânsito em seu

bairro e não região como um todo. Todas as grandes avenidas foram avaliadas neste perfil de sobrecarga de veículos, congestionamentos e desconforto em relação aos deslocamentos. Como indica o gráfico 17:



Gráfico 17

Fonte: Levantamento realizado, por meio de questionários, durante a pesquisa (2017)

Outra afirmação, diante da percepção do entrevistado, está no desejo por uma situação mais favorável em benefício da supressão dos engarrafamentos, estresse ou níveis de poluição, mas desde que não seja necessário o sacrifício do próprio estilo de vida. Fica explícita esta conclusão pelo gráfico 18, sobre os tipos de transporte mais usados:

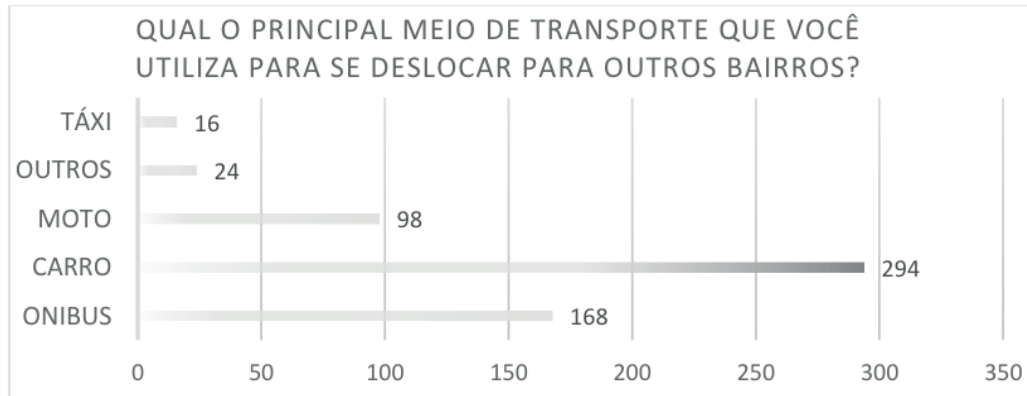


Gráfico 18

Fonte: Levantamento realizado, por meio de questionários, durante a pesquisa (2017)

O transporte coletivo recebe alto nível de desaprovação pela classe mais simples da população (levando em consideração a péssima qualidade do serviço e a falta de segurança) e tratado com negativismo por parte da classe alta e mesmo entre a classe mais simples o desejo pela aquisição de um veículo particular se faz questão de primeira ordem.

O desejo profundo por soluções na questão da vida urbana e da mobilidade de modo muito particular, levam alguns grupos a uma idealização de cidade, porém que esbarra na falta de compromisso e difidência diante das respostas do poder público.

Na grande maioria dos casos, a análise do fluxo de veículos nas grandes avenidas é negativa. Compreende-se a saturação da malha viária (principalmente nos horários de pico, relacionados a ida e retorno ao trabalho, escola, etc.), porém as exigências pessoais impossibilitam outro estilo de vida. Obstina-se a “sobrevivência” em um trânsito caótico. Nota-se a preocupação com os compromissos decorrentes da vida urbana, em grande falta de empatia com os outros milhares de cidadãos que também são impulsionados pelo mesmo fluxo de necessidades tão comuns nos grandes centros urbanos, não sendo Aracaju uma exceção.

As transformações no espaço habitado desloca o cidadão para longe do centro comercial e dos focos empregatícios. Por diversos fatores (segurança, especulação imobiliária, necessidade ou mesmo status) o cidadão aracajuano se deslocou para regiões mais distantes, ou profundamente adensadas (como no caso dos condomínios fechados). A falta de vitalidade destas novas áreas obriga ao deslocamento por meio de veículos até mesmo para questões simples da vida quotidiana.

No caso das ciclovias, estas são entendidas como fundamentais para a mobilidade urbana, mas segundo o parecer dos entrevistados, elas não estão interligadas corretamente e nem sempre apresentam a qualidade e segurança adequadas para atender a população. Como indica o gráfico 19.

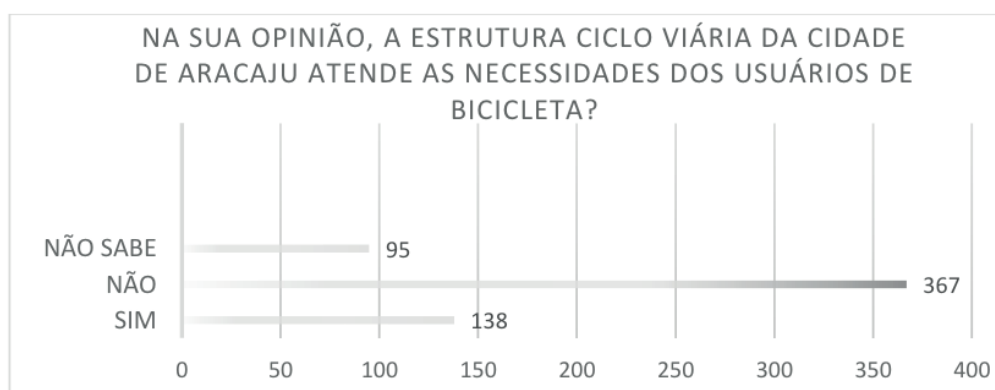


Gráfico 19

Fonte: Levantamento realizado, por meio de questionários, durante a pesquisa (2017)

Diante disso os espaços públicos destinados aos ciclistas, foi avaliado pela população como relativamente bom, porém ainda insuficiente. Diante da grande parcela de usuários deste tipo de transporte, que se deslocam por necessidade indo ao trabalho ou outro tipo de tarefa.

6 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade de Aracaju, como a maioria dos centros urbanos cresce em ritmo acelerado e o crescimento demográfico exige novas propostas habitacionais. Neste processo ocorre a exploração de novas áreas e maneiras diferenciadas de ocupar o

solo.

Observa-se que o crescimento da cidade e a mobilidade urbana estão profundamente interligados, de modo que, tratar um destes elementos separadamente causa graves problemas para o desenvolvimento das cidades.

No contexto do município de Aracaju, o crescimento se deu de maneira ordenada pelo traçado inicial, sendo direcionado posteriormente pelas possibilidades oferecidas de transporte urbano. Contudo, com o passar do tempo e através das transformações no perfil habitacional (com ênfase aos conjuntos habitacionais) e econômico, surge o processo inverso onde a mobilidade é forçada a seguir os padrões de ocupação espalhados da cidade.

Como resultado da pesquisa, é possível concluir que os novos padrões de ocupação afetaram de modo especial o perfil das zonas centrais, tradicionalmente reconhecidas por suas habitações unifamiliares. Estas áreas acabaram tendo que enfrentar a transformação para o perfil comercial ou em muitos casos o adensamento causado por uma intensa verticalização e todas as consequências disto para a circulação, como por exemplo, a falta de infraestrutura para oferecer acessibilidade aos espaços públicos ou mesmo a dificuldade de locomoção gerada pela ineficiência do sistema de transporte público.

Diante dessas transformações observa-se que mesmo a população não conhecendo o Plano de Mobilidade Urbana, a percepção negativa a respeito de como a cidade está se desenvolvendo em relação mobilidade é quase unânime.

Ao fim de uma reflexão atenta dos padrões de mobilidade na cidade de Aracaju permanece o anseio que opções mais contundentes sejam tomadas na maneira de ocupar o solo, como também, para as mudanças necessárias na gestão do transporte urbano, visando a qualidade de vida almejada para todos os cidadãos.

REFERÊNCIAS

BERGMAN, Lia; RABI, Nidia Inês Albessa (Org). **Mobilidade e política urbana: subsídio para uma gestão integrada**. Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2005.

CAMPOS, Antonio C. **A construção da cidade segregada: o papel do estado na urbanização de Aracaju**. In: ARAÚJO, Hélio Mário de. (Org.). **O Ambiente Urbano: Visões Geográficas de Aracaju**. São Cristóvão: Departamento de Geografia da UFS: 2006.

_____.DENATRAN. Departamento Nacional de Trânsito. **Frota Nacional**.

FRANÇA, Vera Lúcia Alves. **Aracaju: Estado e Metropolização**. São Cristóvão: EDUFS, 1999.

_____.MCIDADES, Cadernos. **Política nacional de mobilidade urbana sustentável**. Brasília: Ministério das Cidades, 2004.

_____.MCIDADES. **Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano**. Brasília: Ministério das Cidades, 2005.

_____.PDDU. 2015 **Capítulo IX - Mobilidade Urbana**. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Aracaju.

SILVA, Rooseman de Oliveira. **Formas de uso e apropriação do espaço urbano - O caso do Bairro de Jardins em Aracaju-Se**. 2003. 220f. Recife: Dissertação de Mestrado. UFPE.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Políticas de Transporte no Brasil: A Construção da Mobilidade Excludente**. São Paulo: Manole, 2014.

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