

Denise Pereira
Maristela Carneiro
(Organizadoras)

Investigação Científica nas Ciências Sociais Aplicadas 4



Denise Pereira
Maristela Carneiro
(Organizadoras)

Investigação Científica nas Ciências Sociais Aplicadas 4



2019 by Atena Editora
Copyright © Atena Editora
Copyright do Texto © 2019 Os Autores
Copyright da Edição © 2019 Atena Editora
Editora Chefe: Prof^a Dr^a 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

Prof^a Dr^a 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 Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof^a Dr^a Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Farias – 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
Prof^a Dr^a Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof^a Dr^a Keyla Christina Almeida Portela – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Mato Grosso
Prof^a Dr^a Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof^a Dr^a Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Universidade Federal do Maranhão
Prof^a Dr^a Miranilde Oliveira Neves – Instituto de Educação, Ciência e Tecnologia do Pará
Prof^a Dr^a Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof^a Dr^a Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof^a Dr^a Sandra Regina Gardacho Pietrobon – Universidade Estadual do Centro-Oeste
Prof^a Dr^a 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
Prof^a Dr^a Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Ciências Agrárias e Multidisciplinar

Prof. Dr. Alexandre Igor Azevedo Pereira – Instituto Federal Goiano
Prof. Dr. Antonio Pasqualetto – Pontifícia Universidade Católica de Goiás
Prof^a Dr^a Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Prof^a Dr^a Diocléa Almeida Seabra Silva – Universidade Federal Rural da Amazônia
Prof. Dr. Écio Souza Diniz – Universidade Federal de Viçosa
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof^a Dr^a 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
Prof^a Dr^a 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 4 [recurso eletrônico] / Organizadoras Denise Pereira, Maristela Carneiro. – Ponta Grossa, PR: Atena Editora, 2019. – (Investigação Científica nas Ciências Sociais Aplicadas; v. 4)</p> <p>Formato: PDF Requisitos de sistemas: Adobe Acrobat Reader Modo de acesso: World Wide Web Inclui bibliografia ISBN 978-65-81740-35-1 DOI 10.22533/at.ed.991192312</p> <p>1. Ciências sociais. 2. Investigação científica. 3. Pesquisa social. I. Pereira, Denise. II. Carneiro, Maristela. III. 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

Os pensadores que realizaram as primeiras investidas efetivas no campo dos estudos sociológicos em fins do século retrasado, nomes como Marx e Durkheim, ocuparam-se de pintar com uma paleta científica paisagens até então dominadas pelas cores planas e pouco variadas do senso comum, do pensamento religioso e de uma ampla cadeia de preconceitos. Para estes pensadores, o desafio era desenvolver regras gerais e algo semelhante a uma física para uma matéria prima aparentemente tão amorfa e envolta em tabus quanto o complexo emaranhado de relações estabelecidas no seio das aglomerações humanas.

A afirmação de que, em relação a outros campos de conhecimento, as Ciências Sociais são jovens, já se converteu em uma máxima confortável, demasiado utilizada. Por um lado, é certo que o interesse por observar os fenômenos sociais à luz do método científico se articulou concretamente entre os séculos XIX e XX, mas estes fenômenos já haviam sido estudados, ainda que em menor escala, mediados por outros filtros.

Talvez em razão disso, as Ciências Sociais se debatam, na economia simbólica do cotidiano, com lutas ainda mais ferozes que outros saberes mais estabelecidos. Há quem questione a forma do planeta, o nível de participação humana no aquecimento global ou a efetividade das vacinas, especialmente nos dias em que vivemos, quando a negação da validade do conhecimento de ordem científica cresce a olhos vistos. Entretanto, a rejeição em relação aos conhecimentos que a Física, a Geografia e a Biologia têm a oferecer ainda é pequena em comparação àqueles que emanam das Ciências Sociais e de sua área irmã, as Humanidades.

São realmente muitos os tabus envoltos na vida em sociedade, dado o volume de tópicos fundamentais à vida em sociedade que são considerados por vezes imperscrutáveis. A religião. O gênero. As dinâmicas de classes. As relações econômicas como um todo. O significado de determinados papéis sociais enquanto lugares de prestígio ou de repulsa. Tudo isso concerne às Ciências Sociais. Tudo isso é problemático, subjetivo e indiscutível para quem vê a realidade através das lentes de preconceitos que sequer compreende como surgiram e funcionam. Cabe, deste modo, aos estudos aqui apresentados, a tarefa de cometer esse delito social, discutindo o indiscutível.

Boa leitura!

Denise Pereira
Maristela Carneiro

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
EDUCAÇÃO AMBIENTAL E O TRABALHO INTERDISCIPLINAR NAS ESCOLAS DE EDUCAÇÃO BÁSICA: UM DESAFIO A SER SUPERADO	
Erotilde Mendes Ribeiro	
DOI 10.22533/at.ed.9911923121	
CAPÍTULO 2	15
CURRÍCULO INTERCULTURAL, INSERÇÃO SOCIAL E PRÁTICAS DE INCLUSÃO: PERCEPÇÃO DO DOCENTE INDÍGENA SOBRE O ATENDIMENTO EDUCACIONAL ESPECIALIZADO (AEE)	
Catarina Janira Padilha Leila Soares de Souza Perussolo	
DOI 10.22533/at.ed.9911923122	
CAPÍTULO 3	28
A NECESSIDADE DO ESTUDO DO EMPREENDEDORISMO NO ENSINO MÉDIO	
Jordana Franke Guerreiro Diogo Daniel Marques Drum Malu Napp dos Santos	
DOI 10.22533/at.ed.9911923123	
CAPÍTULO 4	41
CONTRIBUIÇÕES DO USO DA METODOLOGIA ATIVA DE ENSINO-APRENDIZAGEM <i>CHALLENGE BASED LEARNING</i> NO CURSO TÉCNICO EM MANUTENÇÃO AUTOMOTIVA	
Bruno Silva Costa Queila Pahim da Silva	
DOI 10.22533/at.ed.9911923124	
CAPÍTULO 5	54
EXTENSÃO UNIVERSITÁRIA VIA RÁDIO E REDES SOCIAIS COMO FOMENTADORA DE DIVULGAÇÃO CIENTÍFICA	
Jéssica Alves da Motta Danielle Rosa Nascimento Ana Júlia Teixeira Senna Sarmiento Barata	
DOI 10.22533/at.ed.9911923125	
CAPÍTULO 6	62
O USO DA PESQUISA-AÇÃO NA AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO DAS EMPRESAS INCUBADAS EM UMA INCUBADORA DE BASE TECNOLÓGICA DO SUL DO BRASIL	
Émerson Oliveira Rizzatti Roseclair Lacerda Barroso Sebastião Ailton da Rosa Cerqueira-Adão	
DOI 10.22533/at.ed.9911923126	

CAPÍTULO 7	83
SISTEMA TUTOR INTELIGENTE PARA AUXILIAR CRIANÇAS EM PROBLEMAS COM OPERAÇÕES ARITMÉTICAS DE ADIÇÃO	
Danilo Rodrigo Cavalcante Bandeira Diego Silveira Costa do Nascimento Anne Magaly de Paula Canuto	
DOI 10.22533/at.ed.9911923127	
CAPÍTULO 8	94
UNIVERSIDADES CORPORATIVAS: UMA REFLEXÃO SOB A ÓTICA DA TEORIA DA APRENDIZAGEM ORGANIZACIONAL	
Gislaine Dias Ana Cláudia de Oliveira Ré	
DOI 10.22533/at.ed.9911923128	
CAPÍTULO 9	105
ESTUDO ESTÉTICO SOBRE O CÔMICO E A IDEIA DO VAZIO	
Claryssa Suemi Oyama	
DOI 10.22533/at.ed.9911923129	
CAPÍTULO 10	117
BASE DE DADOS ELABORADA NUMA PLATAFORMA S.I.G. E DIRECIONADA PARA APLICAÇÕES EM “SMART CAMPUS”	
Fernando Rodrigues Lima Marcos Vinícius Silva Maia Santos Maria Lívia Real de Almeida Raphael Corrêa de Souza Coelho	
DOI 10.22533/at.ed.99119231210	
CAPÍTULO 11	133
CONTRIBUIÇÕES DO BISPO JOSÉ JOAQUIM DA CUNHA DE AZEREDO COUTINHO (1743-1821) AO PENSAMENTO ECONÔMICO NO BRASIL	
Rosalina Lima Izepão	
DOI 10.22533/at.ed.99119231211	
CAPÍTULO 12	146
CENTRO HISTÓRICO DE ARACAJU: LUGAR DE PERTENCIMENTO DO POVO ARACAJUANO	
Itala Margareth Ranyol Aben-Athar Aline Andrade Santos Lício Valério Lima Vieira	
DOI 10.22533/at.ed.99119231212	
CAPÍTULO 13	158
ESPAÇO TURÍSTICO DO CENTRO HISTÓRICO DE PENEDO-AL: BERÇO DA CULTURA ALAGOANA	
Aline Andrade Santos Itala Margareth Ranyol Aben-Athar Lício Valério Lima Vieira	
DOI 10.22533/at.ed.99119231213	

CAPÍTULO 14	171
MODELO DE FLUXOS MÚLTIPLOS: ATORES E FATORES INFLUENTES DA POLÍTICA PÚBLICA DE TURISMO DA BELÉM AMAZÔNICA	
Vânia Lúcia Quadros Nascimento Felipe da Silva Gonçalves Helena Doris de Almeida Barbosa Diana Priscila Sá Alberto	
DOI 10.22533/at.ed.99119231214	
CAPÍTULO 15	184
O LAZER E O TURISMO DE SAÚDE: A EXPERIÊNCIA NA CASA RONALD MCDONALD – BELÉM/PA	
Helena Doris de Almeida Barbosa Vinícius Silva Caldas Maria do Socorro Maciel Castro Daiany Clay Flexa Santos	
DOI 10.22533/at.ed.99119231215	
CAPÍTULO 16	196
PLANEJAMENTO MUNICIPAL E TURISMO: A EXPERIÊNCIA DO MUNICÍPIO DE BARCARENA (PA)	
Evelyn Cristina Castro Barros Vânia Lúcia Quadros Nascimento	
DOI 10.22533/at.ed.99119231216	
CAPÍTULO 17	209
CULTURA E VIDA: O SUICÍDIO INDÍGENA EM MUNICÍPIOS DE FRONTEIRA DO ESTADO DO AMAZONAS	
Izaura Rodrigues Nascimento José Vicente de Souza Aguiar	
DOI 10.22533/at.ed.99119231217	
CAPÍTULO 18	222
EMPREENDEDORISMO, INDÚSTRIA CRIATIVA E ECONOMIA CRIATIVA: UMA EVOLUÇÃO CONCEITUAL	
Audemir Leuzinger de Queiroz Celia Lima Paradela	
DOI 10.22533/at.ed.99119231218	
CAPÍTULO 19	237
ANÁLISE DOS FATORES CRÍTICOS DE SUCESSO EM INCUBADORAS INSTALADAS NO RIO GRANDE DO SUL	
Émerson Oliveira Rizzatti Vitor Rodrigues Almada Émerson Oliveira Rizzatti Thiago Eliandro de Oliveira Gomes Daniel Gomes Mesquita Debora Nayar Hoff	
DOI 10.22533/at.ed.99119231219	

CAPÍTULO 20	247
REVISÃO SISTEMÁTICA SOBRE AS COMPETÊNCIAS COMPORTAMENTAIS DO EMPREENDEDOR	
Thiago Eliandro de Oliveira Gomes	
Émerson Oliveira Rizzatti	
Vitor Rodrigues Almada	
Darlen de Oliveira Almirão	
DOI 10.22533/at.ed.99119231220	
CAPÍTULO 21	259
PARQUES TECNOLÓGICOS: AMBIENTES DE INOVAÇÃO	
Carlos Henrique Lucena	
DOI 10.22533/at.ed.99119231221	
CAPÍTULO 22	271
TRANSPORTE ALTERNATIVO NO RIO DE JANEIRO: UMA ESTRATÉGIA DE CONTORNAMENTO TERRITORIAL	
Leonardo Oliveira Muniz da Silva	
Giovani Manso Ávila	
DOI 10.22533/at.ed.99119231222	
CAPÍTULO 23	284
VIABILIDAD SOCIAL Y ECONÓMICA DE LA REACTIVACIÓN DEL SERVICIO FERROVIARIO ROSARIO-CAÑADA DE GÓMEZ (ARG)	
Leonel Raúl Swistoniuk	
DOI 10.22533/at.ed.99119231223	
CAPÍTULO 24	296
A OPERAÇÃO LAVA JATO E OS ESCÂNDALOS MUDIÁTICOS LAVA JATO AND MEDIA SCANDALS	
Rafael D'Oliveira	
DOI 10.22533/at.ed.99119231224	
CAPÍTULO 25	314
IMPACTO DAS MÍDIAS SOCIAIS NO FORTALECIMENTO DO CRIME ORGANIZADO	
Maxwell Marques Mesquita	
Guilherme José Sette Júnior	
Lilian Barbosa Vieira	
DOI 10.22533/at.ed.99119231225	
CAPÍTULO 26	325
O LO-FI E A PRODUÇÃO DE SIGNOS EM UMA SOCIEDADE EM REDE	
Lucas Peluffo dos Santos Portilho	
César André Luiz Beras	
DOI 10.22533/at.ed.99119231226	

CAPÍTULO 27	333
O SACRIFÍCIO E A PERDA COMO FATORES RELEVANTES NA CONSTRUÇÃO DA NARRATIVA NOS JOGOS DIGITAIS: UM OUTRO OLHAR À JORNADA DO HERÓI	
Júlio César da Silva Ferreira	
DOI 10.22533/at.ed.99119231227	
CAPÍTULO 28	346
MEDIAÇÃO E APROPRIAÇÃO DO TEXTO LITERÁRIO: PARA UMA COMPREENSÃO ALÉM DOS ELEMENTOS EXPLÍCITOS DO TEXTO	
Ellen Valotta Elias Borges	
Mariana Rodrigues Gomes de Mello	
Lucilene Cordeiro da Silva Messias	
DOI 10.22533/at.ed.99119231228	
SOBRE AS ORGANIZADORAS	360
ÍNDICE REMISSIVO	361

TRANSPORTE ALTERNATIVO NO RIO DE JANEIRO: UMA ESTRATÉGIA DE CONTORNAMENTO TERRITORIAL

Data de aceite: 19/11/2019

Leonardo Oliveira Muniz da Silva

UFRJ, Programa de Engenharia Urbana

Rio de Janeiro - RJ.

Giovani Manso Ávila

UFRJ, Programa de Engenharia Urbana

Rio de Janeiro - RJ.

RESUMO: Este artigo objetiva demonstrar como o transporte alternativo operado por mototáxi pode ser considerado, além de um mecanismo de mobilidade, uma estratégia de “contornamento territorial”, no caso das comunidades da cidade do Rio de Janeiro. A metodologia baseia-se na fundamentação teórica sobre a “cidade contemporânea i-mobilizada” e na aplicação de entrevistas não estruturadas a usuários dos mototáxis e vans e aos mototaxistas no/do bairro Bangu, na zona oeste da cidade do Rio de Janeiro. Os resultados apontam para denominadores comuns entre o fenômeno atual e sua “primeira onda”, na década de 1990, no Estado do Ceará, mas com um novo aspecto, agora ligado à superação da dialética mobilidade-imobilidade causada pelas medidas de contenção das “forças de segurança” na cidade. Conclui-se que os mototáxis, assim, fazem-se fundamentais tanto para a integração entre áreas formais e

informais, como para a preservação da vida dos moradores de territórios segregados.

PALAVRAS-CHAVE: Cidade i-mobilizada. Contornamento territorial. Mototáxi.

ALTERNATIVE TRANSPORTATION IN RIO DE JANEIRO: A STRATEGY OF TERRITORIAL “*CONTOURNEMENT*”

ABSTRACT: This article aims to demonstrate how the alternative transport operated by moto taxis can be considered, besides a mobility mechanism, a strategy of territorial “*contournement*”, in the case of the communities of the city of Rio de Janeiro. The methodology is based on the theoretical grounding on the “i-mobilized contemporary city” and on the application of unstructured interviews to motorcycle and taxi users and (motorcycle) taxi drivers in the Bangu neighborhood, in the west zone of Rio de Janeiro. The results point to common denominators between the current phenomenon and its “first wave”, in the 1990s, in the state of Ceará, but with a new aspect, now linked to the overcoming of the mobility-immobility dialectic caused by the containment measures of the “security forces” in the city. It concludes that moto taxis are thus fundamental both for the integration between formal and informal areas, as well as for the preservation of the lives of residents of segregated territories.

KEYWORDS: I-mobilized city. Territorial “*contournement*”. Moto taxi.

1 | INTRODUÇÃO

Na cidade do Rio de Janeiro, ainda que não exclusivamente, uma tática ou estratégia adotada pelas polícias para a execução de medidas tidas como de segurança, em repressão à criminalidade violenta, é a chamada contenção, ou fechamento, territorial (HAESBAERT, 2012). Praticada sob diversas formas, como veremos, seu objetivo central é imobilizar um determinado recorte espacial, tido como sendo, momentaneamente ou não, da criminalidade associada ao narcotráfico de varejo, para que haja rendições e apreensões de pessoas e produtos, segundo as polícias, relacionados a esta atividade em uma escala micro local.

Com “micro ações”, as operações policiais passam a ser rotineiras, buscando um desgaste das quadrilhas, o que, por outro lado, enclausura uma população, normalmente de baixa renda, cotidianamente, através da projeção “temporário-permanente” da imobilização para o controle do território. Neste contexto, o presente artigo busca, como objetivo específico, notar e investigar as iniciativas de contornamento das populações mais afetadas pelas contenções e risco à morte violenta para que se amplie o debate das possibilidades de saída e trânsito transterritoriais. Sua relevância reside no novo modo de ver o transporte alternativo (ou complementar) urbano - ligado à proteção dos usuários de transporte público em escala macro - que dá vida à cidade a partir dos movimentos pendulares e do aproveitamento de espaços públicos para lazer, onde os veículos “fazem ponto”.

Como base conceitual, será explorado o trabalho de COELHO (1997), que identifica, em seu contexto originário (Cratêus e Sobral, Ceará, Nordeste brasileiro, 1995), o uso de mototáxis para solução de problemas similares de mobilidade: busca de recursos que dão funcionalidade às cidades de porte médio com necessidades de circulação para garantia de trabalho. Porém, em termos de segurança, trata apenas daquela de tráfego (vulnerabilidade a acidentes), pois sua motivação foi a notação de deficiência no sistema rodoviário de transportes e de eficiência das iniciativas populares para suprimir engarrafamentos e maiores gastos financeiros com circulação.

Buscou-se, por este fator, investigar o uso de mototáxis, e também vans, nos dias atuais, porém, em uma metrópole nacional com grandes problemas de segurança pública, devido à nova “onda” ou “boom” desta modalidade de transporte para o então chamado “contornamento territorial”.

O presente estudo embasar-se-á, assim, nos autores supracitados e em um estudo primário de percepção dos usuários para confirmar, ou não, a seguinte hipótese:

o transporte alternativo ou complementar do Rio de Janeiro, nas áreas segregadas e de violência urbana e institucional, configura uma estratégia de contornamento territorial das populações integrando os fragmentos da cidade e dando forma a seu organicismo e sistema-total, além de proteção às suas vidas.

Com base nisto, espera-se incentivar uma ampliação dos campos da pesquisa e da política urbana no pensar mobilidade, transportes e redes de serviços e infraestruturas das cidades em sentido integrado - no presente caso, com a segurança. Além de promover um debate que permite explorar novas formas ou iniciativas inclusive auto administradas para a garantia de direito à cidade.

2 | CONTENÇÕES TEMPORÁRIA, PERMANENTE, SIMBÓLICA E “HISTÓRICA”

Como já mencionado, a contenção é uma forma de cerceamento da circulação como tática de controle do território (HAESBAERT, 2012). Depois de dois anos de levantamento diário de informações sobre os fechamentos territoriais por parte do grupo de pesquisas coordenado pelo geógrafo Rogério Haesbaert (Prof. Dr. da Universidade Federal Fluminense), foi elaborada uma tipologia de fechamentos devido à diferenciação percebida de intensidades da dialética mobilidade-imobilidade por motivos de violência urbana, coerção ou autoproteção (op. cit.). Assim, o autor constata três diferentes estratégias de contenção territorial, no Rio de Janeiro: a temporária (i), a permanente (ii) e a simbólica (iii); e, acrescentamos, pode-se falar em um quarto tipo: a contenção histórica (iv).

(i) “Reconhece-se, por exemplo, que uma das estratégias mais comuns (ou táticas, dependendo da projeção da ação, tanto em termos de concepção quanto de desdobramentos) é a que envolve o fechamento de vias de grande circulação, desde ruas, rodovias, até mesmo, algumas vezes, ferrovias (os ‘trens de subúrbio’, no caso do Rio de Janeiro) (op. cit.). Um caso emblemático pode ser verificado na Figura 1. Trata-se da Avenida Brasil, uma via de grande circulação casa-trabalho-casa, o dinamismo diário que alimenta a vida urbana (utilitarista) tendo o transporte urbano coletivo como central para o deslocamento de pessoas, trabalho e capital, paralisada por tanques do exército em missão “pacificadora” no conjunto de favelas da Maré.



Figura 1. Militares fecham a Avenida Brasil durante tiroteio.

Fonte: UOL (shorturl.at/lpADH).

Como sugere o título da matéria, trata-se de um fechamento temporário, “durante o tiroteio”, mas que, “de qualquer forma, pela simples verificação da intensidade no número de ocorrências já demonstra que aquilo que poderia ser visto simplesmente como ocasional ou temporário, acaba por se tornar ‘permanente’, no sentido da ‘normalidade’ de sua recorrência” (HAESBAERT, 2012). E o Complexo da Maré continua como exemplo (Figura 2): “forças de segurança” ocupam locais fixos para permanência, no caso, por prazo indeterminado, dependente do estágio de “pacificação” e neutralização do poder de fogo alcançados (UOL, 2014). Bem se exemplifica, assim, a contenção “temporário-permanente”.

(ii) Em termos de contenção permanente (definitiva), as estruturas são outras: muro-barragem e muro-duto, ambas legitimadas a partir de um discurso ecológico maquiado, evidenciado por uma série de pesquisas, como em CANÇADO (2009), REDE et al. (2009) e CAMARGO (2012) - ver Figuras 3 e 4.

Na Figura 3, discursa-se o “ecolimite” para proteção da área ambiental vizinha à favela do Santa Marta (Botafogo, Zona Sul do Rio de Janeiro), enquanto, na Figura 4, é isolada uma via expressa, da favela da Maré utilizando-se o discurso da poluição sonora.



Figura 2. Exército estende ocupação na Maré.



Figura 3. O muro da discórdia.

Fonte: ANF (<http://www.anf.org.br/o-muro-da-discordia/>).



Figura 4. Barreiras acústicas.

Fonte: INDAC (shorturl.at/doR08).

Cumprе notar, aqui, que as favelas são os exemplos marcantes, pois, historicamente, consolidaram-se como espaços estigmatizados da criminalidade (CAMPOS, 2005), o que se usa discursivamente para legitimar a repressão (FERRAZ, 2012) e, portanto, a contenção. Isto vem a somar ainda com a invisibilização da favela tanto na escala “do sensível” (do sentido humano da visão) quanto na escala simbólica (da favela em termos de vivência, produção cultural, entre outros significados).

(iii) A terceira estratégia de contenção identificada dialoga com essa invisibilização que é também de informação sobre as áreas segregadas (HAESBAERT,

2012). Pela/para invisibilização, as políticas públicas são direcionadas às áreas já assistidas - em algum sentido - pelo poder público, sendo ressaltadas pelas mídias hegemônicas e, assim, projetos de urbanização coercitiva empurram a periferia mais à periferia (há uma hiperperiferização), como no caso das remoções compulsórias que chegaram a realocar famílias em espaços de distância superior a 20 km de suas moradias de origem (SOUZA, 2015). GROSTEIN (2001) pode, com isto, confirmar em escala local o padrão dual e insustentável da urbanização brasileira, para o qual chama atenção explicitamente:

De um lado, a cidade formal, que concentra os investimentos públicos e, de outro, seu contraponto absoluto, a cidade informal, que cresce exponencialmente na ilegalidade urbana, sem atributos de urbanidade, exacerbando as diferenças socioambientais (GROSTEIN, 2001).

(iv) Deste mesmo processo ou padrão advém a “contenção histórica” que crescemos. Enquanto a contenção simbólica se refere à assistência seletiva do poder público e ao suporte midiático para estas seleções, aqui se é voltada à construção histórica das favelas e áreas informais das cidades, desde a escolha de seu “sítio natural” até a configuração de seus modos de habitar. Portanto, considera-se as seguintes características usuais: topografia acidentada, vielas sem pavimentação ou com pavimentação precária, baixa cobertura de espaços livres e menos cobertura de espaços de circulação, e acessibilidade restrita também em termos de “fechamento comunitário”, em um sentido de autoproteção. Com isto, o poder público e as mídias hegemônicas ampliam a contenção simbólica se utilizando de discursos naturalizantes (da segregação física entre cidade formal e informal devido ao ambiente natural onde as favelas se instalam) e de ordem moral (da manutenção da segregação devido às formas irregulares de ocupação). Ou seja, há, ainda, uma transferência de responsabilidade à população segregada que, final e criativamente, produz seus contornamentos.

3 | CONTORNAMENTO TERRITORIAL

Para suprir a desassistência do poder público contornando as contenções, constrangimentos e barragens, e, de maneira geral, a imobilização (ou seja, para suprir as necessidades de integração com o tecido sociopolítico-urbano), as populações de espaços segregados “desenvolvem uma habilidade especial em ‘transitar entre fronteiras’ (do legal e do ilegal, do ‘deter-se’ e do ‘avançar’...) [...] ‘contornando’ dois grandes riscos, o da morte violenta e o de ficar subordinado à caridade ou ao assistencialismo alheio” (TELLES, 2007). Assim define-se o que já foi tocado ao longo do item anterior: a “contraface indissociável da contenção”, o contornamento,

“a capacidade de reterritorialização múltipla, ou seja, de construção de uma multi ou mesmo transterritorialidade, referida ao trânsito constante entre territórios”, “o ‘viver no limite’ que caracteriza a vida dos mais precarizados - ao mesmo tempo manifestação de sua fragilidade e de sua força” (HAESBAERT, 2012). Ou, em outras palavras: a ultrapassagem das contenções para exercício da cidadania, do direito à mobilidade (ir e vir), através de mecanismos criativos e insurgentes de transportes, como podem-se demonstrar os mototáxis no Rio de Janeiro, que serão finalmente contextualizados e em escala nacional.

4 | AS ONDAS DOS MOTOTÁXIS NO BRASIL

Neste “viver no limite”, importa-se para as favelas cariocas contidas e potencializa-se o mercado dos mototáxis, um transporte rápido que possibilita a ultrapassagem de barreiras que os automóveis, por exemplo, não alcançam (COELHO, 1997). Ele surge no Brasil, na Região Nordeste, da precariedade dos sistemas de transporte coletivo sentida pela população que considerava o mototáxi um meio de transporte extremamente econômico, rápido e capaz de superar as dificuldades dos engarrafamentos (op. cit.).

4.1 A primeira onda: onda cearense

Com base no estudo do fenômeno dos mototáxis Modesto Siebra Coelho, a primeira utilização de motocicletas para o transporte urbano no Brasil se iniciou no Estado do Ceará, mais precisamente nas cidades de Cratêus e Sobral, em 1995, a partir da união necessidade-potencial criativo de um microempreendedor ex- funcionário de banco (op. cit.). As cidades mencionadas e todas aquelas que rapidamente seguiram a tendência tem em comum o porte de cidade média e a necessidade de transportes coletivos que, segundo o autor, eram poucos e, em alguns casos, inexistentes. Por este motivo, as ruas eram tomadas de veículos particulares e o congestionamento passou a fazer parte do cotidiano destas cidades (op. cit.).

Foram melhorias sentidas pela população com o uso dos mototáxis: fluidez de tráfego (descongestionamento e rapidez) e barateamento de custos nos deslocamentos casa-trabalho-casa; geração de empregos (desde os microempreendedores com suas empresas de mototáxis até os próprios moto taxistas - saída interessante para a população de baixa renda frente a uma crise econômica que rondava o país); quebra de preconceitos como “uma mocinha de família não devia ‘pegar carona’” e “motociclistas são rabos de burro ou playboys”; algum grau de aventura; e, de modo geral, melhoria das condições de vida e repercussões

positivas sobre o ambiente e circulação urbanos (op. cit.).

Porém, também havia problemas e conflitos sobre este novo meio. Estes podem ser resumidos ao apelo à regulamentação e ao seu embate. Como desfavoráveis ao mercado de mototáxi, havia os taxistas tradicionais e, “jogando pesado”, os empresários do transporte rodoviário (op. cit.). Os argumentos giravam entorno de um discurso jurídico-legal e de segurança. Como estamos tratando de uma “ciência dos transportes”, porém, este discurso não se pode tomar como referência. Apontar que “a constituição de 88 [(BRASIL, 1988)], no artigo 175, diz que incumbe ao poder público [...] a prestação do serviço público” e “o Código Nacional de Trânsito, no artigo 182, proíbe expressamente o transporte remunerado de passageiros em veículos particulares” possui caráter apenas normativo. Leis e normas, via de regra, são propostas, alteradas, revogadas, etc., a partir de forças políticas que - infelizmente - independem de avaliações de rigor acadêmico.

Sobre a questão da segurança, argumenta-se o risco que correm os usuários e os próprios mototaxistas, expostos devido à falta de proteção das motocicletas, e a vulnerabilidade destas frente ao trânsito junto a carros e ônibus. COELHO (1997), inclusive, sugere a criação de “motovias” exclusivas para o veículo.

4.2 A segunda onda: onda fluminense

Adicionalmente às motivações da Onda Cearense e, mais precisamente, no Rio de Janeiro, os mototaxis surgiram da necessidade de ultrapassar barreiras intencionais e/ou características da formação de territórios informais.

No caso das favelas cariocas, em sua maioria, em termos de sítio urbano, a permeabilidade é baixa e a densidade populacional é altíssima devido à falta de espaços abertos, o que impede a circulação de carros e ônibus. A topografia é, geralmente, acidentada e as ocupações se estendem ao longo de encostas irregulares. O fator econômico fecha a caracterização tendo em vista a precariedade das condições de vida aos quais estão expostos os habitantes, então, baixo assalariados. E, como já abordado no presente texto, há desassistência do poder público nestas localidades, exceto pelo “Estado de Polícia” (FERRAZ, 2012).

Deve-se compreender, neste momento, para o espaço estigmatizado como sendo espaço da violência, em vista, novamente, de sua baixa permeabilidade ou acessibilidade, que algumas formas de ilegalidades têm aí a oportunidade de se instalar. O conceito de contenção territorial é, assim, promovido por medidas de segurança, pela dialética “natural” imobilidade-mobilidade e por práticas de contenção das minorias controladoras do território quando em situações de crise (isto será explorado adiante). Mas as favelas detêm um potencial criativo de reagir às contenções: a minoria controladora do território contorna as intervenções policiais

através das redes regionais e internacionais de narcotráfico (ou seja, a partir, na realidade, de escalas maiores dominadas pelos atores criminosos de colarinho branco) e, sua maioria, trabalhadora pobre urbana, através das iniciativas como o uso de mototáxis, tendo como outro aspecto comum com a Primeira Onda o não mencionado uso de motocicletas para pequenas entregas. No Rio de Janeiro, um exemplo deste transporte tem como carga bujões de gás e sacos de areia e cimento para ampliação dos assentamentos precários, o que se observou durante as atividades de campo para entrevistas informais.

As favelas podem ser compreendidas como cidades informais contidas/imobilizadas. A Figura 2 já demonstra isto. Para exemplificar esta tese se utilizando de outra parte da cidade, de um subúrbio mais longínquo em relação ao Centro da cidade, os pontos de mototáxi localizados na Rua Iriguaçu e na Avenida Ministro Ary Franco, ambas no centro comercial do bairro Bangu, na Zona Oeste do Rio, atendem especificamente as comunidades pertencentes ao conjunto de favelas da Vila Aliança, nas quais, segundo relatos extraídos de moradores, quase diariamente há retaliações por parte dos narcotraficantes em relação à circulação da população, a qual tem sido utilizada como “escudo contra as invasões (policiais) da comunidade”. O interessante do exemplo da Vila Aliança é que ela não se encaixa no estereótipo de favela carioca de topografia acidentada e constituída apenas por vielas de baixa acessibilidade. Ela possui uma praça que funciona de terminal rodoviário legal, com itinerários, inclusive, via Centro. Ainda assim, segundo os moradores, confirmando a tese, hoje, parcialmente, limitada, de COELHO (1997), os mototáxis suprem a insuficiência do transporte público rodoviário, sendo localizados seus pontos nas esquinas da avenida principal (Av. Augusto Figueiredo) com cada viela interiorizante das comunidades, sendo fundamental para a integração aos centros e sub-centros de trabalho e a pontos de acessibilidade como as estações ferroviárias da cidade.

A limitação dos motos táxis expostos pela população é a dificuldade de se locomover com grande volume de bolsas ou sacolas de compras, o que pode implicar em algum risco. Um uso notório de mototáxi na região diz respeito à ida e volta a um supermercado localizado na Avenida Ministro Ary Franco, justificando a posição de um dos pontos analisados. Ainda assim, muitos usuários optam pela moto táxi, mesmo com grande volume de bolsas, porque “é rapidinho. A gente nem sente e já chegou”.

Apointa-se assim uma nova diferença entre as ondas cearense e fluminense, alterando aquela tese defendida por COELHO (1997), não por ineficácia de suas análises, mas por tratar-se de outro contexto espaço-temporal, e que indica ao uso do transporte “alternativo” (na verdade, melhor entendido como “transporte complementar”, em vista do funcionamento como linha alimentadora dos transportes de massa) sua função de contornamento territorial a contenções “naturais” e de

insegurança (em contorno ao contornamento-contenção do tráfico de drogas), interligando as cidades informal e formal para a “vida líquida” do urbano moderno BAUMAN (2005). A analogia é aqui feita para a vida dos moradores de favelas, que, como mencionado, buscam o contornamento da morte violenta - a sobrevivência no contexto da violência urbana.

Com base na leitura completa de COELHO (1997), o transporte alternativo pode ser entendido como mecanismo de deslocamento cujas possibilidades de uso suprem necessidades não contempladas pelas modalidades hegemônicas de transporte, seja por insuficiência de atendimento destes ou por preferência do usuário, cabendo aí o termo “alternativo”. A ideia de “transporte complementar” é aqui adotada por conta da dependência desta população imobilizada de ligar-se às redes de circulação mais densas. O uso das aspas em “alternativo” se justifica nisto, mas pode ser deixado de lado por se tratar de uma discussão semântica que não influenciaria nos resultados da presente pesquisa, pois se questiona o termo e não seu conteúdo, que já foi apresentado. Em relação à provocação, “alternativo” deixa de receber aspas porque o mototáxi, como já concluído parcialmente, é um meio de transporte complementar *alternativo à contenção territorial*.

5 | NARCOTRÁFICO E (I)MOBILIZAÇÃO INTRAURBANA: TERRITÓRIOS (DES)CONTIDOS

Segundo depoimento de moradores da Vila Aliança, a sucessão de operações policiais ocorridas desde dezembro de 2014 até junho de 2015 (uma das mais longas articulações policiais da história local), tem feito, mais do que nunca, os traficantes utilizarem da população como escudo em um movimento dialético de contornamento-contenção. A população, em alguns casos, é ordenada de que saia de suas casas para que a Polícia Militar (PM) não entre nas favelas realizando disparos de arma de fogo ou, inclusive, acerte um popular, o que traz implicações como necessidade de prestação de socorro e atenção da mídia às operações e com repercussão negativa para a PM. Mas a medida mais violenta é o uso de mulheres e crianças, em sua maioria, sofrendo disparos de armas de fogo pelos narcotraficantes, nas pernas ou pés, abandonadas nas ruas, ou seja, interrompendo temporariamente a passagem de viaturas e policiais a pé que, novamente, tem o dever de prestar atendimento de socorro às vítimas. Numa leitura objetiva: a polícia é “contida do lado de fora”, a população é contida e o tráfico contornado, ainda que seu território informal seja “naturalmente” contido, no sentido já exposto da baixa acessibilidade devido à alta densidade urbana, vielas não pavimentadas de ordem não-planejada e um cinturão de insegurança em defesa dos negócios ilícitos.

As operações policiais têm sido frequentes na Vila Aliança, o que faz com que traficantes de drogas de varejo usualmente fechem vias ateando fogo em pneus e bloqueando os acessos não só às favelas como, desta vez (Figura 5), também ao centro comercial de Bangu via viaduto.



Figura 5. Bandidos fecham Vila Aliança com barricadas.

Fonte: Jornal O Dia (shorturl.at/pBOVW).

Apesar desta limitação, alguns mototaxistas do centro comercial se colocaram em posição de voz ativa por serem colegas daqueles que operam dentro do conjunto de favelas. Todos são moradores das localidades a que servem. Foi relatado que, dado o horário inicial das operações, quando os moradores e moto taxistas ainda veem alguma possibilidade de trânsito para contornamento, a recorrência ao serviço aumenta exponencialmente, o que também é aplicado para as vans e Kombis.

Desta forma, os motos táxis, as vans e Kombis, todos vistos como transporte alternativo e/ou complementar, configuram-se como meios alternativos à contenção territorial de populares.

6 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

Dialogando diretamente com o que apresenta HAESBAERT (2012), que menciona uma “contenção dialética” (não neste termo) criada por traficantes de drogas de varejo em áreas faveladas ou comunidades carentes, o transporte urbano alternativo, em sua maioria, irregular e informal, se consolida como medida criativa de “saída transterritorial às contenções”, integrando as cidades formal e informal, seja por trabalho e/ou consumo, nutrindo a vida urbana e liquidando, ainda que não em condições ideais, dificuldades de circulação e acessibilidade enfrentadas nas áreas caracterizadas. A caracterização particular das favelas da Vila Aliança, composta, em parte considerável, por ruas largas, pavimentadas e em terreno de baixada, possibilita a extrapolação da tese aqui defendida para os espaços segregados independentes de sua tipologia de contenção. Mais do que os aspectos físicos, *há*

uma variada construção narrativa de negação à favela que a contém.

O transporte por vans e mototáxis, assim, consolida-se, em especial, como um “transporte alternativo às contenções”. Isto significa: o transporte alternativo e/ou complementar urbano desempenha um papel de contornamento de populares principalmente à morte violenta. Contorna, ainda, a desassistência estatal a partir de iniciativas próprias e rompe com barreiras discursivas ligadas à *insegurança* que inibiriam sua circulação. Há rapidez na chegada ou na saída de casa e promoção de proteção sentida.

Um ponto a ser explorado ainda é o possível controle *não-consentido* do tráfico sobre os mototaxistas - não por ter sido colocado pelos taxistas tradicionais, que sugeriram relações de comércio. É cotidiana a presença de homens com armas de fogo nos pontos moto taxistas localizados no mesmo conjunto de favelas conhecido como Vila Aliança. Fato já *reconhecido* com as atividades das vans aponta para este não-consentimento (UOL, 2012). Por este motivo, a investigação de uma possível desintegração dos serviços, causada pelo controle coercitivo e violento aos condutores, definindo-se locais que podem ou não ser atendidos e como, deve ser realizada, a partir de uma abordagem etnográfica, não apenas pela justificativa da imobilização, como, também, fundamentalmente, pela proteção dos próprios moto taxistas. Isto incrementaria análises mais aprofundadas das possibilidades e desejos sobre a regulamentação universal dos transportes em foco, sugestão para pesquisas futuras.

REFERÊNCIAS

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade líquida**. Rio de Janeiro: Zahar Ed., 2000.

_____. **Vida líquida**. Rio de Janeiro: Zahar Ed., 2005.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado, 1988.

CAMARGO, Jean Carlos Gomes. **Ecolimites ou sócio-limites? Da “preservação ambiental” à segregação sócio-espacial**. Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles [online], 2012. Disponível em: <<http://observatoriodasmetrolopes.net.br/wp/ecolimites-ou-socio-limites/>>. Acesso em: 23 ago. 2019, às 16:08.

CAMPOS, Andreilino de Oliveira. **Do quilombo à favela: a produção do “espaço criminalizado” no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 2005.

CANÇADO, Wellington. O muro: “ecolimites” e as favelas do Rio de Janeiro. **Minha Cidade (vitruvius) [online]**, vol. 106, n. 1, 2009. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/09.106/1854>>. Acesso em: 23 ago. 2019, às 16:10.

COELHO, Modesto Siebra. **A nova onda do transporte urbano: o mototáxi**. Sobral: Universidade Estadual Vale do Acaraú, 1997. (Novos Tempos, 2).

FERRAZ, Sonia Maria Taddei. Desordem/Ordem na cidade, políticas de segurança e violência. In: Ana Clara Torres Ribeiro; Tamara Tania Cohen Egler; Fernanda Sánchez. (Orgs.). **Política governamental e ação social no espaço**. Rio de Janeiro: Letra Capital/ANPUR, 2012, 167-74.

GROSTEIN, Marta Dora. Metrópole e Expansão Urbana: a persistência de processos insustentáveis. **São Paulo em Perspectiva**, vol.15, n.1, pp. 13-19, 2001. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0102-88392001000100003>>. Acesso em: 23 ago. 2019, às 16:12.

HAESBAERT, Rogério. Cidade "i-mobilizada": contenção e contornamento como estratégias territoriais de controle. In: Jorge Luiz Barbosa; Ester Limonad. (Orgs.). **Ordenamento territorial e ambiental**. Niterói: Editora da UFF, 2012, p. 73-94. (Coleção Espaço, Território e Paisagem, 2).

REDE Rio Criança et al. (Org.). **Os muros nas favelas e o processo de criminalização**. Rio de Janeiro: Justiça Global [online], 2009. Disponível em: <http://www.global.org.br/wp-content/uploads/2016/03/r_jg_2009_muros_favelas.pdf>. Acesso em 23 ago. 2019, às 16:15.

SOUZA, Gabriel Carvalho Soares de. **Morar Carioca da Providência: a ambiguidade da ação municipal na urbanização de favelas**. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana). Rio de Janeiro: PEU/POLI/UFRJ, 2015.

TELLES, Vera da Silva. Transitando na linha de sombra, tecendo as tramas da cidade. In: Francisco de Oliveira; Cibele Saliba Rizek. (Orgs.). **A era da indeterminação**. São Paulo: Boitempo, 2007, p.195-218. (Coleção Estado de Sítio).

UOL. **Exército estende ocupação na Maré**. Disponível em: <http://portal.tododia.uol.com.br/_conteudo/>. Publicado em: 30/12/2014. Acesso em: 09 abr. 2015, às 22:04.

ÍNDICE REMISSIVO

A

Acesso à informação 346, 347

Alunos 7, 10, 15, 16, 18, 20, 21, 22, 23, 25, 28, 29, 31, 34, 35, 36, 37, 39, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 56, 61, 85, 119, 121, 125, 126, 127, 190, 192, 198

Análise 2, 4, 13, 15, 21, 25, 26, 32, 39, 44, 45, 65, 66, 67, 71, 72, 78, 79, 80, 88, 110, 114, 117, 123, 124, 127, 132, 135, 143, 146, 147, 149, 152, 155, 156, 158, 162, 169, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 179, 180, 181, 182, 183, 195, 199, 200, 208, 216, 218, 219, 220, 221, 227, 230, 237, 241, 242, 243, 247, 248, 249, 251, 252, 255, 256, 262, 269, 270, 285, 298, 314, 315, 323, 324, 326, 331, 335, 359

Análisis Social y Económico 284

Aprendizado baseado em vizinhança 83

Aprendizado de máquina 83, 84, 92, 93

Apropriação da informação 346, 348, 352, 358

Avaliação de desempenho 62, 64, 65, 66, 67, 68, 71, 72, 73, 79, 80, 81, 246

Azeredo coutinho 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 143, 144

B

Barcarena (PA) 196, 197

Belém 171, 172, 173, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 190, 193, 194, 195, 196, 197, 208

Brasil 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 12, 13, 23, 26, 27, 32, 37, 40, 55, 61, 62, 63, 64, 78, 80, 82, 100, 104, 133, 134, 135, 136, 137, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 152, 156, 162, 165, 169, 170, 171, 172, 173, 178, 179, 181, 182, 183, 188, 189, 195, 197, 199, 200, 201, 207, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 220, 221, 225, 231, 232, 233, 234, 235, 245, 246, 247, 256, 257, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 273, 274, 277, 278, 282, 298, 300, 307, 311, 317, 318, 338, 345

Brasil-colônia 133, 134, 137, 143

C

Características empreendedoras 28, 29, 34, 36, 39, 247, 251, 253, 254, 255, 256, 257

Casa Ronald McDonald Belém 184, 185

Centro histórico 146, 147, 148, 150, 151, 152, 153, 155, 156, 158, 160, 164, 165, 166, 167, 168, 170

Centro histórico de aracaju 146, 152, 156

Cidade i-mobilizada 271

Ciência 3, 10, 41, 45, 46, 52, 54, 73, 80, 83, 135, 147, 148, 165, 170, 176, 195, 224, 235, 251, 260, 261, 262, 265, 278, 309, 318, 331, 346, 350, 353, 358, 359

Comitês de máquinas 83

Comportamento empreendedor 74, 234, 247, 249, 250, 251, 252, 255, 257

Contornamento territorial 271, 272, 273, 276, 279

Crime organizado 314, 316, 317, 318, 323

D

Demanda de pasajeros 284

Desenvolvimento econômico 40, 63, 65, 74, 164, 224, 231, 234, 236, 238, 247, 249, 251, 252, 263, 265, 266

Diagrama de malla 284, 289, 290

Direitos culturais 209, 213, 214, 219

E

Economia criativa 222, 223, 231, 232, 234, 235

Educação ambiental 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 206

Elementos do espaço 146, 148, 158, 160, 162, 168

Empreendedorismo 28, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 36, 37, 39, 40, 62, 63, 65, 66, 74, 81, 205, 206, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 232, 233, 234, 235, 237, 243, 245, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 255, 256, 257, 258

Empreender 28, 29, 31, 35, 36, 39, 40, 98, 227, 228, 234, 235, 248, 250

Empresas incubadas 62, 64, 65, 66, 68, 69, 70, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 237, 238, 240, 241, 243, 245

Espaço geográfico 146, 148, 149, 151, 158, 159, 160, 161, 162, 167

Espaço turístico 146, 147, 158, 160, 161, 162, 164, 168, 169

Estación intermodal 284

Estética do ruído 325, 326, 327, 329

Estudos econômicos 133, 135, 137, 138

Extensão 9, 54, 55, 56, 58, 61, 88, 111, 142, 186, 190, 194

F

Família do norte 314, 315, 317, 318, 322, 323

Fatores críticos de sucesso 237, 239, 240, 241, 242, 243, 246

Formação de professores 1, 15

G

Gestão pública 171, 173, 182, 183, 192, 199, 203, 205, 206, 314

I

Incubadora 62, 63, 64, 65, 66, 70, 71, 72, 73, 74, 78, 79, 80, 82, 237, 238, 240, 241, 242, 243, 244, 257

Indústria criativa 222, 223, 230, 231, 234

Inovação 11, 14, 30, 65, 68, 69, 72, 74, 76, 77, 80, 81, 94, 95, 98, 103, 117, 119, 126, 149, 154, 222, 223, 224, 225, 229, 230, 232, 235, 238, 242, 243, 244, 246, 248, 250, 256, 257, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270

Inteligência 77, 84, 92, 93, 95, 102, 112, 115, 118, 122, 131, 314

Interdisciplinaridade 1, 2, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 51

J

Jogos digitais 333, 334, 338

L

Lazer 152, 169, 182, 184, 185, 186, 187, 188, 190, 194, 195, 202, 203, 272

Leitura literária 346, 348

Lo-fi 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331

M

Mediação da informação 346, 350, 351, 352, 353, 354, 356, 358, 359

Mídia 55, 56, 156, 174, 222, 230, 256, 280, 296, 297, 298, 299, 301, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 316, 333, 335, 357

Mídia social 314, 316

Modelo de fluxos múltiplos 171, 172, 173, 174, 175, 176, 179, 180, 183, 208

Mototáxi 271, 277, 278, 279, 280, 282

N

Narrativa 153, 282, 333, 334, 335, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344

O

Operação lava jato 296, 297, 298, 299, 301, 307, 308, 309, 311, 313

P

Parques tecnológicos 259, 260, 261, 262, 263, 266, 267, 268, 269, 270

Penedo 158, 159, 160, 164, 165, 166, 168, 169, 170

Perda 32, 89, 90, 218, 333, 334, 335, 336, 337, 339, 342, 343, 344

Planejamento 6, 13, 21, 29, 31, 35, 43, 44, 51, 71, 74, 76, 77, 100, 119, 120, 150, 160, 163, 165, 169, 170, 171, 176, 177, 179, 182, 183, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 234, 239, 243, 245, 248, 252, 303

Planejamento municipal 196, 203

Política 1, 4, 6, 8, 9, 13, 14, 15, 26, 129, 134, 135, 136, 141, 145, 146, 153, 158, 160, 164, 166, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 179, 180, 181, 183, 195, 198, 199, 200, 207, 208, 213, 214, 220, 269, 273, 283, 294, 296, 297, 298, 300, 301, 306, 308, 309, 310, 311, 312, 317, 342, 351, 359

Política pública de turismo 171, 172, 176, 181, 183, 200, 208

Povos indígenas 26, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 219, 220, 221

Produção de signos 325, 326, 327, 329, 331

Produção independente 325

R

Rádio 54, 55, 56, 61, 215, 300, 329, 331, 351

Redes sociais 54, 55, 56, 60, 61, 314, 316, 317, 318, 322, 324, 327, 328, 347

Rio grande do sul 237, 238, 239, 241, 247, 257

S

Sacrifício 143, 333, 334, 335, 336, 337, 339, 340, 341, 342, 343, 344

São paulo 14, 27, 40, 61, 80, 81, 82, 104, 105, 116, 137, 144, 145, 156, 157, 167, 169, 170, 182, 183, 194, 195, 207, 208, 212, 216, 220, 235, 236, 246, 256, 257, 259, 261, 267, 270, 283, 300, 301, 313, 323, 324, 331, 333, 344, 345, 358, 359

Semiótica 333, 334, 336, 345, 358

Sistema ferroviário 284

Sistema nacional de inovação 259, 263, 264, 265, 266, 268, 269, 270

Sistemas tutores inteligentes 83, 85

Suicídio 209, 210, 211, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221

Sustentabilidade 1, 2, 3, 4, 6, 7, 12, 14, 64, 119, 120, 122, 127, 170, 177, 195, 205, 206, 207, 208, 229, 244, 257, 310

T

Texto literário 346, 347, 354, 355, 356, 357

Tratamento oncológico 184, 186, 187, 190, 192, 193, 194

Turismo 146, 148, 149, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 231

Turismo cultural 146, 148, 155, 156, 165, 167, 168, 169, 190

Turismo de saúde 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 193, 194, 195

