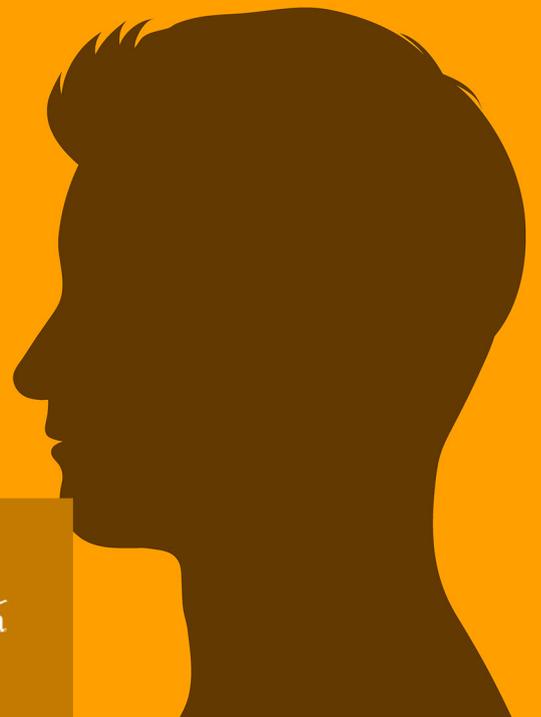
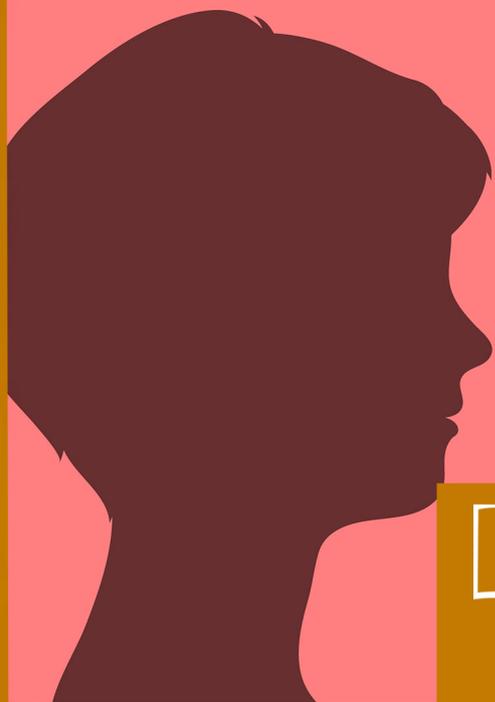


DISCUSSÕES INTERDISCIPLINARES NO CAMPO DAS CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS 2

**CARLOS ANTONIO DE SOUZA MORAES
(ORGANIZADOR)**



Atena
Editora

Ano 2020

DISCUSSÕES INTERDISCIPLINARES NO CAMPO DAS CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS 2

**CARLOS ANTONIO DE SOUZA MORAES
(ORGANIZADOR)**



Atena
Editora

Ano 2020

2020 by Atena Editora

Copyright © Atena Editora

Copyright do Texto © 2020 Os autores

Copyright da Edição © 2020 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 Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Carlos Antonio de Souza Moraes – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Profª Drª Denise Rocha – Universidade Federal do Ceará
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
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. William Cleber Domingues Silva – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
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
Profª Drª Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná

Profª Drª 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. Dr. Fágner Cavalcante Patrocínio dos Santos – Universidade Federal do Ceará
Profª Drª Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Prof. Dr. Júlio César Ribeiro – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Profª Drª Lina Raquel Santos Araújo – Universidade Estadual do Ceará
Prof. Dr. Pedro Manuel Villa – Universidade Federal de Viçosa
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Profª Drª Talita de Santos Matos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Tiago da Silva Teófilo – Universidade Federal Rural do Semi-Árido
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas

Ciências Biológicas e da Saúde

Prof. Dr. André Ribeiro da Silva – Universidade de Brasília
Profª Drª Anelise Levay Murari – Universidade Federal de Pelotas
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 Eleuza Rodrigues Machado – Faculdade Anhanguera de Brasília
Profª Drª Elane Schwinden Prudêncio – Universidade Federal de Santa Catarina
Prof. Dr. Ferlando Lima Santos – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. Igor Luiz Vieira de Lima Santos – Universidade Federal de Campina Grande
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 Mylena Andréa Oliveira Torres – Universidade Ceuma
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federaci do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Paulo Inada – Universidade Estadual de Maringá
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
Prof. Dr. Carlos Eduardo Sanches de Andrade – Universidade Federal de Goiás
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
Prof. Dr. Marcelo Marques – Universidade Estadual de Maringá
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

Conselho Técnico Científico

Prof. Msc. Abrãao Carvalho Nogueira – Universidade Federal do Espírito Santo
Prof. Msc. Adalberto Zorzo – Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza
Prof. Dr. Adailson Wagner Sousa de Vasconcelos – Ordem dos Advogados do Brasil/Seccional Paraíba
Prof. Msc. André Flávio Gonçalves Silva – Universidade Federal do Maranhão
Profª Drª Andreza Lopes – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento Acadêmico
Profª Msc. Bianca Camargo Martins – UniCesumar
Prof. Msc. Carlos Antônio dos Santos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Msc. Cláudia de Araújo Marques – Faculdade de Música do Espírito Santo
Prof. Msc. Daniel da Silva Miranda – Universidade Federal do Pará
Profª Msc. Dayane de Melo Barros – Universidade Federal de Pernambuco

Prof. Dr. Edwaldo Costa – Marinha do Brasil
 Prof. Msc. Eliel Constantino da Silva – Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita
 Prof. Msc. Gevair Campos – Instituto Mineiro de Agropecuária
 Prof. Msc. Guilherme Renato Gomes – Universidade Norte do Paraná
 Prof^a Msc. Jaqueline Oliveira Rezende – Universidade Federal de Uberlândia
 Prof. Msc. José Messias Ribeiro Júnior – Instituto Federal de Educação Tecnológica de Pernambuco
 Prof. Msc. Leonardo Tullio – Universidade Estadual de Ponta Grossa
 Prof^a Msc. Lilian Coelho de Freitas – Instituto Federal do Pará
 Prof^a Msc. Liliani Aparecida Sereno Fontes de Medeiros – Consórcio CEDERJ
 Prof^a Dr^a Lívia do Carmo Silva – Universidade Federal de Goiás
 Prof. Msc. Luis Henrique Almeida Castro – Universidade Federal da Grande Dourados
 Prof. Msc. Luan Vinicius Bernardelli – Universidade Estadual de Maringá
 Prof. Msc. Rafael Henrique Silva – Hospital Universitário da Universidade Federal da Grande Dourados
 Prof^a Msc. Renata Luciane Polsaque Young Blood – UniSecal
 Prof^a Msc. Solange Aparecida de Souza Monteiro – Instituto Federal de São Paulo
 Prof. Dr. Welleson Feitosa Gazel – Universidade Paulista

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)**

D611 Discussões interdisciplinares no campo da ciências sociais aplicadas
2 [recurso eletrônico] / Organizador Carlos Antonio de Souza
Moraes. – Ponta Grossa, PR: Atena Editora, 2020.

Formato: PDF

Requisitos de sistemas: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-85-7247-946-2

DOI 10.22533/at.ed.461202101

1. Ciências sociais. 2. Investigação científica. 3. Pesquisa social.
I. Moraes, Carlos Antonio de Souza.

CDD 300.72

Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422

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

APRESENTAÇÃO

A Obra “Discussões Interdisciplinares no Campo das Ciências Sociais Aplicadas” objetiva promover o debate científico através de problematizações totalizando 50 capítulos. De forma geral, a obra tem, predominantemente como linha condutora, o tema da desigualdade social e das políticas públicas. A desigualdade abordada, em alguns capítulos, a partir do debate em espaços urbanos e rurais, problematizando nestes espaços, a participação de sujeitos sociais, com destaque para as mulheres, assistentes sociais, profissionais de educação, estudantes, trabalhadores rurais, homossexuais, imigrantes, dentre outros. Tais estudos foram desenvolvidos em instituições de ensino e pesquisa de diferentes regiões do Brasil, que apresentam análises pautadas em relevância acadêmica e impacto social, possibilitando-nos sua categorização em 2 volumes e 10 blocos, a saber:

O primeiro bloco do volume 1, compreendido entre o capítulo 01 e 09, problematiza a desigualdade social, as migrações contemporâneas e as políticas públicas; o segundo, organizado entre os capítulos 10 e 14 aborda temas vinculados ao trabalho precário, suas implicações para a saúde dos trabalhadores, além do exercício profissional de assistentes sociais em hospital. Posteriormente, o bloco 03, problematiza, entre os capítulos 15 e 19, a violência obstétrica, sexual, psicológica e física sofrida por mulheres, bem como, aborda, a qualidade de vida de estomizados. O bloco 04 discute, entre os capítulos 20 e 23, a gestão estratégica e o diagnóstico organizacional centrados no reconhecimento institucional, na eficiência administrativa e no capital psicológico.

O bloco 05 do volume 2, compreendido entre os capítulos 01 e 12 apresenta significativas contribuições sobre o debate da cidade, do planejamento urbano, da mobilidade urbana e da segurança pública. O bloco 06 aborda, entre os capítulos 13 e 16, o rural, as práticas e a produção agrícola. O bloco 07, compreendido entre os capítulos 17 e 18, discute a agroindústria e o agronegócio da avicultura; O bloco 08, problematiza entre os capítulos 19 e 23, elementos vinculados a educação básica, ao ensino médio, técnico e superior. Posteriormente, o bloco 09 apresenta, entre os capítulos 24 a 26, estudos que mediam o debate da educação com a cultura, além daqueles relacionados à arte, a diplomacia midiática e o jornalismo internacional; Por fim, o bloco 10, organizado no capítulo 27, recorre a sociologia da arte, para reconstruir a trajetória de juventude do poeta e intelectual, Ferreira Gullar.

Para construção dos capítulos, metodologicamente, os autores recorreram a pesquisas bibliográficas, empíricas, estudos de caso, dentre outros, a fim de contribuir para descortinar aparências e fundamentar o conhecimento de todos aqueles que se interessam pelos temas ora apresentados.

Por fim, o livro que o leitor tem em mãos, merece sua leitura atenta e cuidadosa,

capaz de germinar novas perguntas de pesquisa e contribuir para construção de novos tempos, por meio do enfrentamento da desigualdade social e do fortalecimento da democracia, da justiça social, dos direitos humanos, da política pública e do empenho no enfrentamento da violência e da discriminação, temas abordados ao longo deste volume e que nos desafiam para a tarefa de repensar o mundo.

Carlos Antonio de Souza Moraes

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
GENERALIDADES DEPOIS DO MOVIMENTO MODERNO: PÓS-MODERNISMO E SUAS VERTENTES	
Eduarda Dal Forno Osmari Eduarda Wernz Lagreca Pereira Hellena Mengue Nogueira Pâmela Santanna Motta Gularte Thalia Pacheco Silva Fernanda Peron Gaspary	
DOI 10.22533/at.ed.4612021011	
CAPÍTULO 2	8
O PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO DE SÃO PAULO E OS DESAFIOS PARA A DEMOCRACIA NA METRÓPOLE NA PERIFERIA DO CAPITALISMO	
Jacques Iatchuk	
DOI 10.22533/at.ed.4612021012	
CAPÍTULO 3	23
SISTEMA PARA PREVENÇÃO DE INCIDENTES DE SEGURANÇA PÚBLICA: CONSTRUINDO CIDADES INTELIGENTES	
Fernando Posser Pinheiro Tháisa Leal da Silva	
DOI 10.22533/at.ed.4612021013	
CAPÍTULO 4	33
ANÁLISE DA MOBILIDADE URBANA NÃO MOTORIZADA NA ÁREA CENTRAL DA CIDADE DE PATOS, PARAÍBA, BRASIL	
Alexandre Augusto Bezerra da Cunha Castro Andreza de Medeiros Batista Ane Francisca Lima de Oliveira Ana Caroline Fernandes Caldas Daniel de Oliveira Figueiredo	
DOI 10.22533/at.ed.4612021014	
CAPÍTULO 5	51
USO DA SINTAXE ESPACIAL COMO FERRAMENTA PARA ELABORAÇÃO DE UM PROJETO PAISAGÍSTICO PARA A CIDADE DE PATOS, PARAÍBA, BRASIL	
Alexandre Augusto Bezerra da Cunha Castro Danniely Alves Benício Borges Allanna Rayssa Almeida Fonseca Lawanda Laurentino Ferreira Matheus da Silva Ribeiro Nariaelly Rodrigues Escarião da Silva	
DOI 10.22533/at.ed.4612021015	
CAPÍTULO 6	65
PERCEPÇÃO AMBIENTAL NA GESTÃO DE ESPAÇOS PÚBLICOS: PRAÇA MIGUEL ABRÃO (ANTIGA PRAÇA PAULO DE FRONTIM) MUNICÍPIO DE NILÓPOLIS/RJ	
Yasmin Rodrigues Gomes	

CAPÍTULO 7 74

**APLICAÇÃO DO MÉTODO SWOT EM UM PARQUE VERDE URBANO COMO
SUBSÍDIO PARA ELABORAÇÃO DE PLANOS DE AÇÃO**

Emerson Machado de Carvalho
Ana Paula Lemke
Rosilda Mara Mussury

DOI 10.22533/at.ed.4612021017

CAPÍTULO 8 88

PANORAMA DO *GREENWASHING* NO COMÉRCIO VIRTUAL BRASILEIRO

Romari Alejandra Martinez Montano
Rodrigo Moraes Haun
Lucas Santana Santos

DOI 10.22533/at.ed.4612021018

CAPÍTULO 9 100

**DIVERSIDADE FLORÍSTICA UTILIZADA NA ARBORIZAÇÃO URBANA DO BAIRRO
SANTA CLARA, MUNICÍPIO DE SANTARÉM-PARÁ**

Marina Gabriela Cardoso de Aquino
Jaiton Jaime das Neves Silva
Wallace Campos de Jesus
Ademir Gonçalves Ficagna
Pedro Ives Sousa
Mayra Piloni Maestri
Francimary da Silva Carneiro
Larissa D'Arace

DOI 10.22533/at.ed.4612021019

CAPÍTULO 10 106

**ANTEPROJETO ARQUITETÔNICO DE RESIDÊNCIA PARA IDOSOS NA CIDADE
DE PATOS-PB**

Diana de Souza Santos
Marcella Viana Portela de Oliveira Cunha

DOI 10.22533/at.ed.46120210110

CAPÍTULO 11 122

**A COMUNICAÇÃO NO “MERCADO SUL VIVE!”, TAGUATINGA – DF: OBSERVAÇÃO
E ANÁLISE DA ESTÉTICA DE COMUNICAÇÃO VISUAL LOCAL**

Rodrigo de Oliveira Rodrigues
Cezar Augusto Camilo Silva
Ursula Betina Diesel

DOI 10.22533/at.ed.46120210111

CAPÍTULO 12 130

RE (EXISTIR): O ENCONTRO COM O CONGADO MINEIRO

Nayara Cristina Almeida
Adilson Siqueira
Rhaysa Jacob Caroline Santos

DOI 10.22533/at.ed.46120210112

CAPÍTULO 13	140
PRINCIPAIS GARGALOS, POTENCIALIDADES E PERSPECTIVAS DA CADEIA PRODUTIVA DA CASTANHA-DO-BRASIL (<i>BERTHOLLETIA EXCELSA</i> H. B. K) COLETADA NA RESERVA BIOLÓGICA DO RIO TROMBETAS, ORIXIMINÁ, PARÁ, BRASIL	
Carlos Adriano Siqueira Picanço Reinaldo Corrêa Costa	
DOI 10.22533/at.ed.46120210113	
CAPÍTULO 14	158
PROCESSO DE PRODUÇÃO DO ABACAXI: UM ESTUDO EM TANGARÁ DA SERRA-MT	
Rita Camila Keserle de Oliveira Willian Krause Cleci Grzebieluckas Adelice Minetto Sznitowski	
DOI 10.22533/at.ed.46120210114	
CAPÍTULO 15	174
VIABILIDADE ECONÔMICA DA TERMINAÇÃO DE BOVINOS EM CONFINAMENTOS NO ESTADO DE SÃO PAULO	
Kaio Expedito Rodrigues Queiroz Janderson Damaceno dos Reis André Rozemberg Peixoto Simões	
DOI 10.22533/at.ed.46120210115	
CAPÍTULO 16	186
TRANSMISSÃO DE PREÇOS DOS INSUMOS PARA A CARNE SUÍNA: ANÁLISE COM REGIME SWITCHING DE MARKOV	
Laércio Juarez Melz Tiane Alves Rocha Gastardelo Camyla Piran Stiegler Leitner Roberta Leal Raye Cargnin	
DOI 10.22533/at.ed.46120210116	
CAPÍTULO 17	205
DESAFIOS PARA O DESENVOLVIMENTO DO COMPLEXO AGROINDUSTRIAL DO EUCALIPTO PARA AGROENERGIA NA REGIÃO NORTE DO BRASIL	
Antônio Maria Gomes de Castro Flávia Lucila Tonani Siqueira Suzana Maria Valle Lima Micaele Rodrigues de Souza	
DOI 10.22533/at.ed.46120210117	
CAPÍTULO 18	218
AVICULTURA DE POSTURA NO ESTADO DE PERNAMBUCO: ESTRATÉGIAS COMERCIAIS DE GRANDES EMPRESAS	
Tales Wanderley Vital Ana Paula Amazonas Soares André de Souza Melo Carlos Bôa-Viagem Rabello	

Yony de Sá Barreto Sampaio

DOI 10.22533/at.ed.46120210118

CAPÍTULO 19 241

RELAÇÃO DO PERFIL ACADÊMICO DOCENTE COM AS ESTRATÉGIAS DE AVALIAÇÃO DA APRENDIZAGEM DE ALUNOS DE ENSINO MÉDIO

Karllos Augusto Sampaio Junior

DOI 10.22533/at.ed.46120210119

CAPÍTULO 20 254

ANÁLISE DE FATORES MOTIVACIONAIS NA PRÁTICA PEDAGÓGICA DOCENTE: ESTUDO DE CASO NA ESCOLA ESTADUAL J.K.ASSAF

Andréia Rosely Cardoso Bindá
Thomas Michael da Silva Corrêa
Yonária Verusca Alves da Silva
Enily Vieira do Nascimento
Marcello Pires Fonseca

DOI 10.22533/at.ed.46120210120

CAPÍTULO 21 265

REPRESENTAÇÕES SOCIAIS DE CIÊNCIA, TECNOLOGIA E SOCIEDADE NO ENSINO MÉDIO

Emerson Machado de Carvalho
Gleyce Hellen de Almeida de Souza
Renata Marchiori
Isabelle Azevedo Borges
Rodrigo Matheus Pereira
Liliam Silvia Candido

DOI 10.22533/at.ed.46120210121

CAPÍTULO 22 279

FORMAÇÃO TÉCNICA INTEGRADA E DESENVOLVIMENTO SOCIAL: AS PROPOSTAS DE UM CURSO DE INFORMÁTICA, O PERFIL E AS EXPECTATIVAS DE ESTUDANTES

Ednéia Martins Ferreira de Souza
Maria Izabel Rodrigues Tognato

DOI 10.22533/at.ed.46120210122

CAPÍTULO 23 291

O ENSINO SUPERIOR COMO FATOR DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL: A CONCEPÇÃO DA CRIAÇÃO DA FACILCAM E SEU LEGADO

Dalva Helena de Medeiros

DOI 10.22533/at.ed.46120210123

CAPÍTULO 24 299

A CULTURA ABRANGE A EDUCAÇÃO?

Adelcio Machado dos Santos
Suzana Alves de Moraes Franco

DOI 10.22533/at.ed.46120210124

CAPÍTULO 25	306
CONTEXTO MUSEALIZAÇÃO/PATRIMONIALIZAÇÃO E O PROJETO MODERNO REPRESENTADO NO MUSEU DE ARTE MODERNA DO RIO DE JANEIRO	
Tatiana da Costa Martins	
Diana Farjalla Correia Lima	
DOI 10.22533/at.ed.46120210125	
CAPÍTULO 26	325
DIPLOMACIA MUDIÁTICA E OS TEMAS DA AGENDA INTERNACIONAL NOS NOTICIÁRIOS DAS REVISTAS DE GRANDE CIRCULAÇÃO DO BRASIL – ESTUDO DE CASO NAS REVISTAS VEJA E ÉPOCA NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2018	
Marco Paulo Bastos Souto Vieira Sales	
DOI 10.22533/at.ed.46120210126	
CAPÍTULO 27	345
RECONSTRUINDO <i>REDES INVISÍVEIS</i> : A JUVENTUDE DE FERREIRA GULLAR EM SÃO LUÍS/MA	
Walmir de Faria Júnior	
DOI 10.22533/at.ed.46120210127	
SOBRE O ORGANIZADOR	358
ÍNDICE REMISSIVO	359

ANÁLISE DA MOBILIDADE URBANA NÃO MOTORIZADA NA ÁREA CENTRAL DA CIDADE DE PATOS, PARAÍBA, BRASIL

Data de aceite: 06/01/2020

Data de submissão: 14/10/2019.

Alexandre Augusto Bezerra da Cunha Castro

UNIFIP – Centro Universitário de Patos
Patos – Paraíba
<http://lattes.cnpq.br/1135510231721299>

Andreza de Medeiros Batista

UNIFIP – Centro Universitário de Patos
Patos – Paraíba
<http://lattes.cnpq.br/5777470298936433>

Ane Francisca Lima de Oliveira

UNIFIP – Centro Universitário de Patos
Patos – Paraíba
<http://lattes.cnpq.br/5071556260819522>

Ana Caroline Fernandes Caldas

UNIFIP – Centro Universitário de Patos
Patos – Paraíba
<http://lattes.cnpq.br/3211200197577599>

Daniel de Oliveira Figueiredo

UNIFIP – Centro Universitário de Patos
Patos – Paraíba
<http://lattes.cnpq.br/2593815456646967>

RESUMO: Com o advento do automóvel no Século XIX, as tecnologias voltadas para a mobilidade urbana passaram por um rápido processo de desenvolvimento: a

forma de pavimentação evoluiu, as indústrias automobilísticas começaram a surgir, criando um modelo de planejamento voltado para o rodoviarismo. Desde então, a frota de veículos motorizados tem aumentado e a preocupação com a adequação das cidades a eles também e, nesse processo, os pedestres e ciclistas acabaram se tornando coadjuvantes no planejamento dos transportes. Apesar disso, os transportes não motorizados (pedestres e ciclistas) representam a maioria dos deslocamentos nas cidades médias brasileiras, chegando a 40% das viagens realizadas de acordo com estudos feitos pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2016), relativos ao ano de 2014. Neste contexto, faz-se necessário estudar o panorama da mobilidade urbana das cidades, buscando otimizar a circulação de pessoas no espaço público e trazer equidade social à cidade. Este trabalho apresenta uma pesquisa de campo referente à mobilidade urbana não motorizada no centro da Cidade de Patos, no Estado da Paraíba. A pesquisa de caráter qualitativo visa analisar descritivamente se a atual configuração da Rua Doutor Pedro Firmino se adequa às necessidades de pedestres e ciclistas e também se facilita a locomoção dos mesmos, apontando possíveis deficiências que podem ser otimizadas a fim de garantir maior segurança para as pessoas que andam a pé ou utilizam a

bicicleta como meio de locomoção. Para tal verificação, foram escolhidos três trechos da via já mencionada, devido à sua importância por estar situada no centro comercial da Cidade. Para realizar a pesquisa foram feitos levantamento fotográfico, medições e contagem de fluxo de pedestres e ciclistas nos trechos escolhidos. Os resultados apresentam os dados coletados referentes à situação de vias e calçadas e estes são sintetizados em um quadro resumo a fim de facilitar a compreensão.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade Urbana, Área Central, Patos.

ANALYSIS OF UNMOTORIZED URBAN MOBILITY IN THE CENTRAL AREA OF THE DUCK TOWN, PARAÍBA, BRAZIL

ABSTRACT: With the advent of the automobile in the 19th century, technologies for urban mobility underwent a rapid development process: the form of paving evolved, the automobile industries began to emerge, creating a planning model focused on road transport. Since then, the fleet of motor vehicles has increased and concern about the adequacy of cities to them as well, and in the process, pedestrians and cyclists have become supporting in transport planning. Nevertheless, non-motorized transport (pedestrians and cyclists) represent the majority of trips in Brazilian medium cities, reaching 40% of trips made according to studies made by the Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2016), relative to the year of 2014. In this context, it is necessary to study the panorama of urban mobility of cities, seeking to optimize the circulation of people in the public space and bring social equity to the city. This paper presents a field research on non-motorized urban mobility in the center of Patos City, Paraíba State. The qualitative research aims to descriptively analyze if the current configuration of street Doutor Pedro Firmino fits the needs of pedestrians and cyclists and also facilitates their mobility, pointing out possible deficiencies that can be optimized to ensure greater safety for people. who walk or use the bicycle as a means of transportation. For this verification, three sections of the aforementioned route were chosen, due to its importance because it is located in the commercial center of the city. To carry out the research were made photographic survey, measurements and flow count of pedestrians and cyclists in the chosen sections. The results present the data collected regarding the situation of roads and sidewalks and these are summarized in a summary table to facilitate understanding.

KEYWORDS: Urban Mobility, Central Area, Patos.

1 | INTRODUÇÃO

Com o advento do automóvel no Século XIX, as tecnologias voltadas para a mobilidade urbana passaram por um rápido processo de desenvolvimento: a forma de pavimentação evoluiu, as indústrias automobilísticas começaram a surgir, criando um modelo de planejamento voltado para o rodoviarismo. Desde então, a frota de veículos motorizados tem aumentado e a preocupação com a adequação das cidades

a eles também e, nesse processo, os pedestres e ciclistas acabaram se tornando coadjuvantes no planejamento dos transportes (DUARTE, 2012).

Apesar disso, os transportes não motorizados (pedestres e ciclistas) representam a maioria dos deslocamentos nas cidades médias brasileiras, chegando a 40% das viagens realizadas de acordo com estudos feitos pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2016), relativos ao ano de 2014. Mesmo assim, há um crescimento acelerado da frota brasileira, que chegou a dobrar no intervalo entre os anos de 2001 e 2012.

No Estado da Paraíba, o aumento da frota veicular nas ruas também já tem reflexos negativos, como os altos índices de acidentes. De acordo com divulgação do site do Jornal da Paraíba (2017), foram registrados pelo Hospital Regional de Patos 2185 atendimentos de vítimas apenas de acidentes envolvendo motocicletas de janeiro a setembro de 2017. Apesar de ser uma cidade de médio porte, Patos tem sofrido as consequências do aumento de veículos e de uma aparente falta de planejamento dos transportes, principalmente os não motorizados.

De acordo com dados do DENATRAN (2017), em junho, Patos contava com 46.651 veículos automotores, entre automóveis, motocicletas, ônibus, microônibus, caminhões, motonetas, triciclos, reboques, semirreboques, caminhonetes, tratores, camionetas e utilitários. A estimativa do IBGE para a população de 2016 em Patos é de pouco mais de 107 mil habitantes, o que significa que hoje há em Patos quase um veículo para cada dois habitantes.

Apesar disso, os principais impactos são nos pedestres e ciclistas, com poucos espaços seguros para locomoção, uma vez que o planejamento da cidade apenas prioriza os automóveis, o que acarreta diversos problemas ambientais e de tráfego. Assim, os pedestres e ciclistas, mesmo sendo maioria, não tem a devida infraestrutura para circular de forma eficaz e segura.

Com base no que foi exposto, o objetivo deste trabalho é observar e discorrer sobre a mobilidade urbana não motorizada em pontos previamente determinados do Centro da cidade de Patos, Paraíba, Brasil. Com isso, seria possível revelar as problemáticas que impedem o fluxo de pedestres e ciclistas na cidade, visando possíveis soluções.

2 | OBJETO DE ESTUDO

A cidade de Patos é um dos 223 municípios existentes na Paraíba, com uma população estimada em 107 mil habitantes, de acordo com o IBGE (2016). É a quarta cidade mais populosa do estado, sendo menor que João Pessoa, Campina Grande e Santa Rita. Apresenta uma área de 473.056 m², e encontra-se inserida na mesorregião do Sertão Paraibano, tendo como municípios limítrofes Teixeira, São

Mamede, Passagem, São José de Espinharas, entre outras (Figura 01).



Figura 01: Localização da cidade de Patos-PB.

Fonte: Acervo Pessoal (2017).

A principal rodovia da cidade é a BR 110, que começa em Nova Floresta, na divisa do Rio Grande do Norte com a Paraíba, e termina em Monteiro, passando por 9 cidades. Outra rodovia importante é a BR 230, que começa na cidade de Cabedelo e termina em Bom Jesus, passando por cerca de 31 cidades. Já a BR 361, tem origem em Patos e termina na cidade de Conceição, passando por apenas 11 cidades. A BR 230 possui cerca de 516,7 km, enquanto a BR 316 possui 192,3 km, e a BR 110 apresenta 192,3 km de extensão (Figura 02).

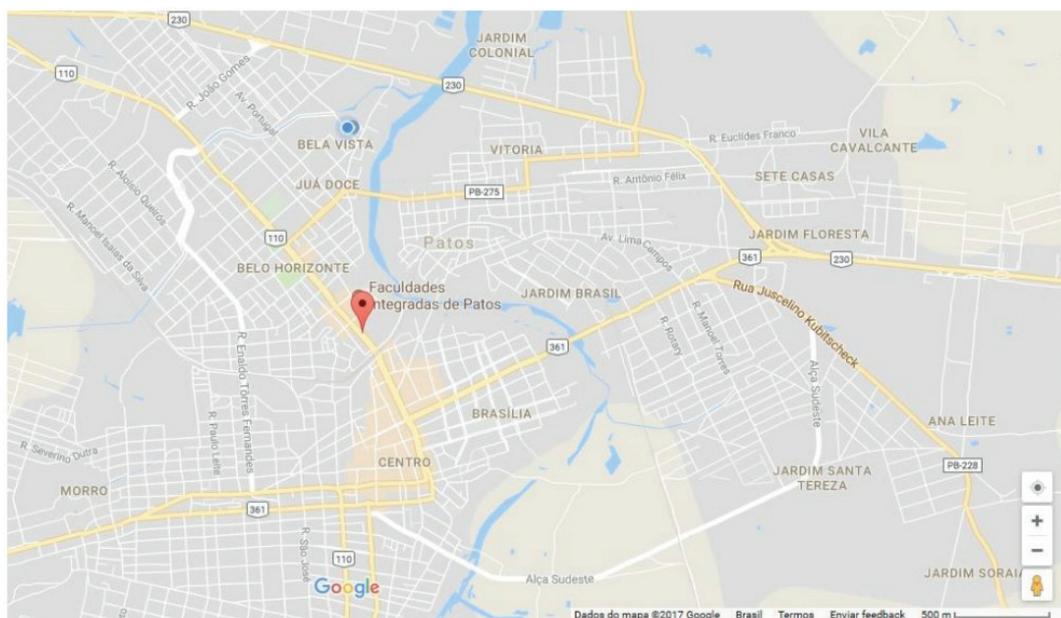


Figura 02: Principais Vias e Rodovias da Cidade de Patos-PB.

Fonte: Google Maps (2017).

As vias mais importantes de Patos são a Doutor Pedro Firmino, contígua à BR 230, que corta os bairros Jardim Brasil, Brasília, e Centro; a Horácio Nóbrega que corta o bairro Belo Horizonte e o Centro; a rua do Prado, que passa pelos bairros Morada do Sol, Morro e Centro; e a Manoel Mota que é a principal via de acesso da cidade à Zona Sul, e passa pelos bairros Centro, Monte Castelo e Jatobá.

A Rua Doutor Pedro Firmino se destaca também por cortar o Centro Comercial da Cidade, abrigando diversas lojas de bens e serviços além de vários órgãos públicos. Essa via apresenta grande população flutuante, principalmente às segundas e aos sábados onde o Mercado Municipal e o Comércio em geral recebem clientes de Patos e também da Zona rural e cidades circunvizinhas (Figura 03).



Figura 03: Rua Doutor Pedro Firmino (Calçada do Mercado Municipal) Cidade de Patos-PB.

Fonte: Acervo Pessoal (2017)

A Cidade possui meios de locomoção variados com destaque para a quantidade expressiva de pedestres, motociclistas e ciclistas, sendo estes últimos aparentemente mais escassos nos últimos anos devido, em sua maioria, ao crescimento da quantidade de motocicletas. Algumas tentativas do Governo Municipal de ofertar transporte público foram mal sucedidas, porém há a alguns meses uma empresa responsável por essa demanda e o serviço está se popularizando.

3 | REFERENCIAL TEÓRICO

3.1 Acessibilidade e mobilidade urbana

Normalmente, as pessoas não utilizam apenas um modo de locomoção. Sendo assim, para avaliar a mobilidade urbana é preciso entender as articulações entre os diferentes modos de locomoção e a importância dos mesmos. Sobre isso Duarte (2012, p. 159) afirma que “A multimodalidade nos transportes urbanos pode promover

os equilíbrios social, ambiental e econômico”.

Os três pontos de equilíbrio que Duarte (2012) destaca são de extrema importância, e é válido destacar exemplos nestes pontos. No âmbito social pode-se citar como exemplo a necessidade de oferta de transporte público de qualidade para que as pessoas possam se locomover de forma hábil, independentemente de classe social. A oferta de transporte público, por sua vez, diminui o uso de veículos particulares, contribuindo para a diminuição da poluição. E ainda, a diminuição do uso de veículos particulares gera economia à população e diminuição do fluxo de veículos, melhorando o tráfego nas vias.

É importante considerar a necessidade de acessibilidade no contexto urbano, para facilitar a mobilidade e reduzir os deslocamentos. De acordo com o que Silveira e Castro (2014) Apud Pinheiro (1994) a acessibilidade pode ser entendida como a oferta de oportunidades urbanas para os diversos segmentos da sociedade, considerando as localizações e a densidade viária. Sobre a acessibilidade, Silveira e Castro (2014) consideram:

Reconhece-se que a acessibilidade engloba basicamente três escalas territoriais interligadas: *macroacessibilidade*, como possibilidade de atravessamento da cidade como um todo; *mesoacessibilidade*, escala funcional intermediária de ligação entre setores urbanos, ou intrasetorial, ou ainda entre áreas – bairros e vias principais e/ou coletoras, e *microacessibilidade*, de ligação direta a pontos locais da cidade. (SILVEIRA; CASTRO, 2014, p. 7 *apud* PINHEIRO, 1994).

Silveira e Castro (2014) também discorrem sobre a mobilidade, considerando que ela promove a consolidação da acessibilidade, assim, eles a definem da seguinte forma: “[...] a mobilidade engloba os deslocamentos (circulação) que ocorrem na cidade, tendo como referências um ponto de origem e um ponto de destino.”

Verifica-se no Brasil que a maioria das políticas de circulação não tem atenção devida voltada à mobilidade a pé, de acordo com a Agência Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2016), que considera que o deslocamento a pé não é levado em consideração pela maioria dos pensadores urbanos, o que faz com que as vias não tenham a qualidade necessária a esta modalidade.

Outro ponto destacado pelo autor é que as vias de tráfego de veículos são de responsabilidade do poder público, e o mesmo se encarrega da construção e conservação das mesmas. Já as calçadas são de responsabilidade dos donos dos lotes, e os mesmos acabam por adequá-las às suas necessidades.

3.2 Política Nacional de Mobilidade Urbana

Na busca pelo entendimento e melhoramento das relações entre os diversos modos de mobilidade urbana, o Ministério das Cidades criou a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (Semob), em 2003, e em 2012 foi instituído

pela Lei 12.587 o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, que objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Assim, o poder público Municipal tem papel imprescindível na mobilidade urbana. O entendimento de Duarte (2012, p. 161) é de que para uma cidade bem planejada é necessário integrar leis de uso e ocupação do solo e leis de mobilidade urbana, objetivando a redução de trajetos motorizados, com a oferta de diversos modos de locomoção. Para isso, ele também entende que é preciso medidas concretas dos planos diretores municipais no sentido de estimular zoneamentos mistos, regularizar parcelas informais da cidade, reduzir vazios urbanos e controlar o surgimento de novos polos geradores de trânsito.

Carvalho (2016) cita Carvalho e Pereira (2011) sobre a relação entre o aumento do transporte individual motorizado e a diminuição de uso do transporte público:

O aumento do transporte individual motorizado resulta na redução das viagens de transporte público, piorando as condições de mobilidade da população dos grandes centros urbanos, principalmente em função do crescimento dos acidentes de trânsito com vítimas, dos congestionamentos urbanos e também dos poluentes veiculares. (CARVALHO, 2016, p. 7 *apud* CARVALHO; PEREIRA, 2011).

Carvalho entende ainda que essas condições permanecerão por muito tempo, pois as políticas de incentivo à produção, venda e utilização de veículos privados prevalecem sobre as medidas de estímulo ao uso do transporte público e do transporte não motorizado. Porém, a população vem cobrando do poder público melhoria da mobilidade, transporte público com menores custos à sociedade e maior qualidade. (CARVALHO, 2016.)

3.3 Mobilidade Urbana não motorizada

O incentivo à mobilidade não motorizada é muito importante por diversos fatores, entre eles, o econômico e o ambiental, à medida que as pessoas diminuem os gastos com transportes motorizados e a emissão de poluentes veiculares também é reduzida. Os deslocamentos a pé ou de bicicleta também são benéficos à saúde, pois combatem o sedentarismo e aumentam a integração das pessoas com o ambiente. (MALASTELA, 2016)

A ANTP caracteriza alguns princípios importantes para propiciar qualidade à infraestrutura viária voltada ao pedestre, que são: ergonomia / economia, segurança viária, conforto, continuidade e conectividade. Porém conforme já mencionado, o poder público não se encarrega da construção das calçadas. Assim estas são de responsabilidade do proprietário do lote, que acaba por causar no mesmo uma falsa sensação de posse e este acrescenta degraus e desníveis em desconformidade

com normas e legislações vigentes, para facilitar o seu acesso ou o acesso de seus veículos. Ao município cabe a fiscalização, porém esta normalmente é inexistente ou insuficiente. (MALASTELA, 2016.)

Além dos riscos enfrentados pelos pedestres devido às calçadas mal executadas e aos dimensionamentos das vias urbanas, os ciclistas também enfrentam problemas de locomoção diversos. Como já explanado, as vias são preparadas para melhorar o fluxo de transportes motorizados e sobra pouco espaço para inserção dos pedestres e ciclistas de forma segura. (MALASTELA, 2016.)

Com o aumento das políticas voltadas para o meio ambiente e a vida saudável tem aumentado o uso da bicicleta como meio de locomoção, porém existe uma sensação de insegurança dos ciclistas devido à falta das ciclovias ou à descontinuidade das mesmas. A insegurança aumenta ainda mais nos grandes centros urbanos, onde os veículos motorizados individuais são muitos e ocupam enorme espaço nas vias urbanas. (ANTP, 2015)

De acordo com o que o caderno técnico Cidades a pé da ANTP (2015) aborda, a insegurança dos pedestres não se resume apenas ao trânsito, apesar desse ser um fator importante. O receio do pedestre consiste também na falta de fluxo de pessoas nas ruas, na presença de mendigos, no medo de assaltos, na falta de policiamento, na pouca iluminação das vias, na longa distância dos pontos de ônibus, no lixo depositado nas calçadas e nas calçadas esburacadas.

4 | METODOLOGIA

Pesquisa de campo básica de forma qualitativa que visou analisar descritivamente o comportamento da mobilidade urbana em alguns trechos da Rua Doutor Pedro Firmino, no Centro de Patos, com ênfase nas modalidades não motorizadas (a pé ou de bicicleta), observando aspectos da realidade da Cidade sem preocupação com a representatividade numérica.

As observações em três pontos de grande movimento da Rua Doutor Pedro Firmino no Centro de Patos – Paraíba, tiveram o objetivo de analisar o tema em estudo de forma prática, levando em consideração a vivência da localidade e as situações com maior ocorrência relativas à mobilidade urbana.

4.1 Procedimentos metodológicos

Visando atingir os objetivos propostos, essa análise desenvolveu-se através de estudos de casos, pesquisas bibliográficas, visitas em campo, captura de imagens, elaboração de mapas temáticos, buscando o melhor entendimento das problemáticas existentes para encontrar adequadas soluções.

4.2 Delimitação do campo de estudo

Devido à grande extensão da Rua Doutor Pedro Firmino, foram definidos como pontos para o estudo três trechos da via considerados importantes pela proximidade com equipamentos públicos de grande fluxo de pessoas, conforme mostra o mapa da figura 04.



Figura 04: Rua Doutor Pedro Firmino Cidade de Patos-PB.

Fonte: Google Maps (2017, com adaptações)

O primeiro trecho compreende lojas, uma praça, um supermercado e um Shopping de pequeno porte, além de ponto de transportes alternativos para cidades vizinhas. O segundo trecho compreende o Mercado Público Municipal de Patos, diversas lojas, lanchonetes e uma parada de ônibus. O terceiro trecho abrange a Prefeitura Municipal de Patos, o Fórum Miguel Sátyro, além de lojas, restaurantes e pequenos prédios comerciais.

4.3 Levantamento físico e fotográfico

Para a análise da mobilidade urbana na Rua Doutor Pedro Firmino, foram realizadas visitas nos pontos mais movimentados, onde foram feitos registros fotográficos e observação da adequação das calçadas. Também foi verificada a existência ou ausência de semáforos, faixas de pedestre, ciclovias, e até mesmo o comportamento e dos diferentes meios de locomoção entre si.

4.4 Contagem do fluxo de pedestres e ciclistas

Com o auxílio de um contador, foram contados os pedestres e ciclistas que passavam pelos trechos em estudo por um período de 15 minutos em cada trecho. O dia escolhido para a contagem foi a segunda-feira, pelo grande fluxo de população

que vem da zona rural e das cidades circunvizinhas para o popularmente conhecido “dia de feira”.

4.5 Mapas temáticos

Para auxiliar o entendimento da dinâmica da Cidade e dos trechos estudados foram feitos mapas utilizando softwares como o Corel Draw X7, o Google Earth Pro e o Google Maps.

5 | RESULTADOS E DISCUSSÃO

A partir dos dados coletados na pesquisa de campo foi possível observar diversas situações existentes nos trechos analisados que favorecem ou não a mobilidade não motorizada na Rua Doutor Pedro Firmino.

5.1 Pontos de ônibus

Entre os três trechos abordados na pesquisa, apenas um possui ponto de ônibus, que é o trecho do Mercado Público Municipal. Observa-se que a parada de ônibus não possui cobertura, nem assentos. A mesma apresenta apenas uma placa indicando a parada do ônibus. (Figuras 05 e 06).



Figura 05: Mapa da Parada de ônibus na Rua Doutor Pedro Firmino Cidade de Patos-PB.

Fonte: Google Earth Pro (2017, com adaptações)



Figura 06: Parada de ônibus na Rua Doutor Pedro Firmino, Cidade de Patos-PB.

Fonte: Acervo Pessoal (2017)

5.2 Faixas de pedestres

Nos trechos analisados existem faixas de pedestres conforme figuras 07, 08 e 09, principalmente próximo aos cruzamentos. Porém algumas destas faixas estão colocadas em pontos que desfavorecem a sua utilização devido à presença de obstáculos nas calçadas. Outra situação recorrente é a falta de rampas de acesso à calçada próximas às faixas de pedestres.



Figura 07: Faixas de pedestre no trecho do Fórum Miguel Sátiro, Cidade de Patos-PB.

Fonte: Google Earth Pro (2017, com adaptações)



Figura 08 Faixas de pedestre no trecho do Mercado Público Municipal, Cidade de Patos-PB.

Fonte: Google Earth Pro (2017, com adaptações)



Figura 09: Faixas de pedestre no trecho do Guedes Supermercado, Cidade de Patos-PB.

Fonte: Google Earth Pro (2017, com adaptações)

Na figura 10 é mostrada a faixa de pedestres presente no trecho do Guedes Supermercado. Ela está localizada no estacionamento do supermercado, interrompendo o fluxo de pedestres, além disso, está muito apagada.



Figura 10: Faixa de pedestres na lateral do Guedes Supermercado, Cidade de Patos-PB.

Fonte: Acervo Pessoal (2017)

5.3 Ciclovias e bicicletários

Nos trechos pesquisados também não há bicicletários, assim as pessoas improvisam a guarda das bicicletas em postes ou placas de sinalização, atrapalhando, por vezes, o trânsito dos pedestres nas calçadas, conforme mostra a figura 11.



Figura 11: Cruzamento entre as Ruas Doutor Pedro Firmino e Leôncio Wanderley, Cidade de Patos-PB.

Fonte: Acervo Pessoal (2017)

Apesar da demanda, em nenhum dos trechos analisados foram encontradas ciclovias, mesmo com significativa existência de ciclistas na cidade. Com isso, os ciclistas se arriscam em meio ao trânsito, por vezes de forma irregular, como mostra a figura 12, na qual o ciclista trafega em sentido oposto ao da via.



Figura 12: Calçada do Mercado Público de Patos, Cidade de Patos-PB.

Fonte: Acervo Pessoal (2017)

5.4 Obstáculos e desníveis nas calçadas

A situação das calçadas nos trechos analisados em sua maioria é desfavorável à caminhabilidade. Muitas das calçadas possuem desníveis, buracos, postes, fiteiros, lixeiros, estacionamentos entre outros obstáculos que dificultam a locomoção das pessoas, principalmente tendo em vista o grande fluxo existente nos pontos observados devido à sua localização no Centro comercial da cidade de Patos.

Na figura 13 é mostrado o Ministério Público e a lateral da Prefeitura Municipal de Patos, onde podem ser vistos desníveis entre as calçadas, além do conflito entre a rampa de acessibilidade e a escada do Ministério Público. Na parte onde a rampa está localizada sobram apenas 0,55m de vão livre para o passeio do pedestre. Esse espaço não é suficiente para a manobra de 90° do cadeirante que de acordo com a NBR 9050 (ABNT,2015, p.11) deve ser de 1,20 x 1,20m.



Figura 13: Calçada do Ministério Público, Cidade de Patos-PB.

Fonte: Acervo Pessoal (2017)

Como já mencionado, são muitos os obstáculos existentes nas calçadas dos trechos analisados. Por vezes, estas são utilizadas como estacionamento, dificultando e tornando perigoso o tráfego de pedestres. Na figura 14 é possível ver motos estacionadas na calçada do Mercado Público Municipal, o que pode indicar falta de fiscalização por parte do poder público.



Figura 14: Calçada do Mercado Público Municipal, Cidade de Patos-PB.

Fonte: Acervo Pessoal (2017)

5.5 Dimensionamento das calçadas e existência de piso tátil

Como mencionado anteriormente, a NBR 9050 (ABNT 2015, p. 11), regulamenta que as calçadas devem ter no mínimo 1,20 m para que sejam acessíveis. De acordo com as medições realizadas *in loco*, as calçadas do trecho do Fórum Miguel Sátyro possuem mais de 1,20 metros. Já no trecho do Mercado, a calçada da Panificadora Bom Sabor possui apenas 0,80 metros, não suportando o grande fluxo de pessoas que transita no local, isso faz com que o pedestre tenha que disputar a rua com os veículos, arriscando sua vida. No trecho do supermercado Guedes, a maioria das calçadas apresentam mais de 1,20 metros, estando de acordo com a norma.

O piso tátil é um elemento muito importante para a segurança e boa caminhabilidade das pessoas com deficiência, porém, dos três trechos em estudo foi encontrado apenas na calçada do Fórum Miguel Sátyro, mesmo assim o piso tátil encontra-se incompleto e não apresenta bom estado.

5.6 Fluxo de pedestres nos trechos em estudo

A fim de mensurar o fluxo predominante nos trechos pesquisados foram contadas as pessoas que caminhavam pelos mesmos. A contagem foi realizada no sábado, que é considerado o dia mais movimentado devido à feira. Foi escolhido o período matutino, que é quando o comércio está em pleno funcionamento.

Em um ponto de cada trecho foi contabilizada a quantidade de pedestres que transitavam durante um período de quinze minutos. No trecho do Guedes Supermercado foram contadas 112 pessoas durante o intervalo de tempo já mencionado. No Mercado Público a contagem totalizou 155 pessoas, também durante 15 minutos. Já no trecho do Fórum, passaram 93 pessoas durante o mesmo intervalo de tempo.

5.7 Quadro resumo

Para tornar melhor a compreensão dos dados coletados, foi criado um quadro resumo (quadro 01) onde são mencionadas as informações obtidas e para cada informação é atribuída uma avaliação de acordo com a legenda em anexo.

Trecho Analisado / Item Analisado	Fórum Miguel Sátyro	Mercado Público Municipal	Guedes Supermercado
Presença de faixas de pedestre			
Visibilidade das faixas de pedestre			
Ciclovias			
Bicicletários			
Rampas de acessibilidade à calçada			
Ausência de obstáculos na calçada			
Ausência de desníveis na calçada			
Piso tátil			
Largura adequada das calçadas			

 Correto
  Parcialmente Correto
  Incorreto

Quadro 01: Resumo dos dados coletados.

Fonte: Acervo Pessoal (2017)

6 | CONCLUSÕES

A partir dos resultados obtidos na pesquisa realizada na Rua Doutor Pedro Firmino é possível verificar que o Centro da Cidade de Patos necessita de muitas melhorias para facilitar a mobilidade urbana não motorizada. Como a preocupação com esse tipo de mobilidade é mais recente, já que o foco depois do advento do automóvel foi facilitar apenas o seu fluxo, e o Centro de Patos está na localização mais antiga da Cidade, isso pode ser um fator que dificulta a adequação do lugar às necessidades atuais.

Percebe-se que são muitas as dificuldades para a locomoção de pedestres devido às calçadas com desníveis, aos obstáculos causados por estacionamentos irregulares e até mesmo aos mobiliários urbanos, como postes e placas.

A existência de faixas de pedestre é um ponto positivo, apesar de algumas delas estarem alinhadas à calçadas com obstáculos ou estarem apagadas. Falta à maioria das faixas, rampas nas extremidades para facilitar o acesso à calçada, principalmente por pessoas com deficiência.

Para os ciclistas também é difícil transitar com segurança, devido à falta de ciclovias. A ausência de bicicletários é um fator que desestimula as pessoas a usarem a bicicleta como meio de locomoção, pois os mesmos precisam improvisar a guarda das bicicletas em lugares inadequados.

Sendo assim, a necessidade de melhorias na mobilidade urbana não motorizada é grande, pois isso possibilita a diminuição de veículos automotivos nas ruas, reduzindo assim a poluição e melhorando o bem estar da população.

REFERÊNCIAS

Associação Brasileira de Normas Técnicas. **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaço e equipamentos urbanos**. 3. Ed. Rio de Janeiro, 2015. 148p.

Associação Nacional de Transportes Públicos. **Cidades a pé**. Série Cadernos técnicos - volume 16. ANTP, 2015. 97 p.

Associação Nacional dos Transportes Públicos. **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana: Relatório Geral 2014**. ANTP, 2016. 96 p.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Desafios da mobilidade urbana no Brasil**. Brasília, IPEA, 2016. 28 p.

Departamento Nacional de Trânsito. **Frota de veículos 2017**. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/index.php/estatistica/610-frota-2017>>. Acesso em: 10 set. 2017.

DUARTE, Fábio. **Planejamento Urbano**. Curitiba: Intersaberes, 2012. 199 p.

MALASTELA, Maria Ermelina Brosch. **Andar a pé: um transporte desvalorizado nos grandes centros urbanos**. Revista dos transportes públicos - ANTP - Ano 38 - 2016 - 1º quadrimestre. In: MIRANDA, Antonio Carlos de Mattos;

CASCAES, João Carlos. **Brasil não motorizado**. Brasília: Labmol, 2013.

SILVEIRA, José Augusto Ribeiro da; CASTRO, Alexandre Augusto Bezerra da Cunha. **Mobilidade Urbana (e para além dela)**. Minha Cidade, João Pessoa, v. 171.06, ano 15, p.1-1, out. 2014. Disponível em: <www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/15.171/5325>. Acesso em: 24 set. 2017.

ÍNDICE REMISSIVO

A

Abacaxi 158, 159, 160, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173

Acolhimento 106, 109

Afetividade urbana 122

Anteprojeto arquitetônico 106, 115

Arborização urbana 64, 65, 72, 73, 86, 100, 101, 102, 103, 104

Área central 33, 34, 59, 73, 77

Áreas verdes urbanas 74, 75, 76, 86

Arquitetura 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 21, 23, 51, 53, 54, 64, 103, 111, 120, 130, 139, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 313, 314, 316, 317, 318, 320, 321, 322, 323

Avaliação ambiental 74, 87

B

Bovinocultura de corte 174, 176, 177, 184, 185

C

Cidades inteligentes 23, 24, 25, 26, 32

Comércio virtual 88, 89, 90, 92, 94, 95

Comunicação 24, 25, 26, 27, 90, 95, 122, 123, 124, 125, 127, 128, 129, 131, 133, 134, 147, 172, 173, 238, 267, 307, 308, 319, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 336, 341, 342, 343, 350, 351

Comunidade 26, 65, 67, 72, 74, 76, 80, 81, 85, 103, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 146, 147, 153, 243, 272, 285, 293, 315, 334, 340

Confinamento 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 184, 185

Congado 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139

Contraste 1

Consumidor 88, 89, 90, 94, 95, 96, 98, 124, 144, 150, 157, 164, 165, 166, 169, 190, 205, 208, 209, 219, 235

Cultivo 104, 123, 141, 158, 159, 160, 162, 163, 164, 166, 170, 173, 205, 210, 214, 216

D

Dança 130, 135, 136, 137, 138

Democracia 8, 10, 11, 264, 304, 337, 339, 356

Direito à cidade 8, 14, 19, 133

Direito urbanístico 8

E

Ecologia 88, 89, 91, 100, 101

Espaços públicos 16, 52, 53, 54, 63, 65, 66, 86, 124

Estética comunicacional 122

F

Fitossociologia 100, 101, 104

G

Gestão ambiental 73, 74, 76, 80, 86, 87, 98, 278

I

Idoso 106, 107, 108, 109, 110, 111, 113, 115, 120, 121, 131

M

Marketing 89, 90, 92, 97, 98, 99, 201, 203, 217, 223, 224, 235, 237, 238

Mercado sul vive 122, 123, 124, 126, 127

Mineração de dados 24, 25, 26

Mobilidade urbana 33, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41, 49, 50

Modelos não lineares 186

P

Paisagismo 11, 52, 53, 55, 64, 110, 314

Patos 33, 34, 35, 36, 37, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 49, 51, 53, 55, 56, 63, 106, 107, 109, 111, 114, 121

Percepção ambiental 65, 66, 72, 278

Pesquisa 1, 2, 4, 27, 33, 34, 40, 42, 49, 55, 64, 72, 74, 77, 78, 79, 80, 81, 84, 85, 87, 88, 91, 109, 110, 113, 121, 122, 123, 127, 129, 136, 140, 145, 146, 147, 152, 155, 157, 158, 160, 165, 168, 170, 171, 172, 173, 180, 182, 183, 184, 185, 186, 188, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 202, 208, 215, 216, 217, 222, 223, 225, 236, 238, 242, 243, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 253, 260, 261, 264, 265, 266, 268, 269, 272, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 292, 293, 294, 297, 306, 307, 308, 311, 321, 323, 325, 336, 337, 338, 339, 341, 347, 349, 352, 357, 358

Planejamento ambiental 74

Plano diretor 8, 14, 15, 17, 18, 19, 21, 22

Pós-moderno 1, 2

Praça 3, 41, 51, 52, 55, 56, 57, 58, 61, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 73, 103, 104, 105, 351

Processo 8, 11, 14, 15, 21, 22, 28, 33, 34, 35, 51, 75, 76, 77, 78, 82, 84, 90, 92, 94, 98, 108, 122, 123, 126, 132, 141, 144, 149, 150, 154, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 209, 213, 223, 225, 233, 242, 249, 251, 252, 254, 256, 257, 258, 259, 261, 262, 263, 267, 274, 281, 291, 292, 293, 294, 301, 302, 303, 304, 306, 308, 311, 317, 318, 319, 328, 330, 332, 333, 349, 356

R

Regimes de markov 186

Residência para idosos 106, 120

Resistência 4, 5, 127, 130, 131, 132, 133, 134, 141, 157, 296

Revivação 122

S

Segurança pública 23, 24, 26, 30, 31, 32

Silvicultura urbana 100

Sintaxe espacial 51, 52, 53, 54, 55, 56, 58, 59, 63, 64

Sociologia urbana 8

Suinocultura 186, 187, 188, 201, 202, 203

T

Tecnologia 5, 6, 24, 25, 27, 95, 125, 140, 155, 156, 162, 172, 173, 213, 217, 223, 224, 229, 254, 263, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 275, 276, 277, 278, 280, 283, 287, 289, 308, 335

V

Viabilidade econômica 174, 175, 176, 185

 **Atena**
Editora

2 0 2 0