

CONTRIBUIÇÃO AO APRIMORAMENTO DA IMPLEMENTAÇÃO DE PROJETO TÉCNICO SOCIAL EM OBRAS DE MOBILIDADE URBANA

Roseane Palavizini

Ethos-Humanus Consultorias

Arquiteta Urbanista; Doutora em Engenharia Ambiental – Universidade Federal de Santa Catarina, UFSC Florianópolis, SC, Brasil; Mestre em Urbanismo – Universidade Federal da Bahia, UFBA, Salvador, BA, Brasil; Especialista em: Planejamento e Gestão Ambiental – Universidade Católica do Salvador, UCSal, Salvador, BA, Brasil; Planejamento Regional, Municipal e Gestão Urbana - Universidade Federal da Bahia, UFBA, Salvador, BA, Brasil; e Terapia Junguiana – Universidade Hélio Rocha e Clínica Psiquê, Salvador, BA, Brasil.

E-mail: palavizini@gmail.com

Vania Helena Dalpizzol

Ethos-Humanus Consultorias

Especialista em Educação Ambiental para a Sustentabilidade. Licenciada em Filosofia - Faculdade Batista Brasileira, FBB, Salvador, BA, Brasil.

Resumo

Este artigo é uma reflexão crítica sobre a implantação de Projeto Técnico Social (PTS) em Obra de Mobilidade Urbana, executada na cidade de Salvador - BA, no período de 2014 a 2016. O presente trabalho apresenta as metodologias desenvolvidas e implementadas, as quais possibilitaram a

realização de uma análise sobre o processo de execução do PTS, incluindo a consolidação dos eixos: 1) mobilização; comunicação social; 2) participação social e fortalecimento sócio organizativo; 3) educação ambiental, cidadã e urbana; 4) capacitação para o desenvolvimento socioeconômico; e 5) desapropriação, remoção e reassentamento. O artigo conclui com a reflexão sobre as potencialidades e limitações do PTS em obras de mobilidade urbana, observando seu desempenho e efetividade, identificando os desafios enfrentados e apontando possíveis caminhos que possam contribuir para o aprimoramento da implantação de projetos urbanos, com maior efetividade e menor impacto social e ambiental.

Palavras-Chave: Projeto Técnico Social. Planejamento Participativo. Educação para Sustentabilidade. Desenvolvimento Urbano e Mobilidade Urbana.

ABSTRACT: CONTRIBUTION TO THE IMPROVEMENT OF THE IMPLEMENTATION OF A SOCIAL TECHNICAL PROJECT IN URBAN MOBILITY WORKS

This article is a critical reflection on the implementation of a Social Technical Project (PTS) in an Urban Mobility Project, carried out in the city of Salvador, Bahia, from 2014 to 2016. The present work presents the methodologies developed and implemented, the PTS implementation process, including the consolidation of the axes: 1) mobilization; Social Communication; 2) social participation and organizational strengthening; 3) environmental, citizen and urban education; 4) training for socioeconomic development; and 5) expropriation, removal and resettlement. The article concludes with a reflection on the potentialities and limitations of PTS in urban mobility works, observing its performance and effectiveness, identifying the challenges faced and pointing out possible ways that can contribute to the improvement of urban projects implementation, with greater effectiveness and less social and environmental impact.

Keywords: Social Technical Project. Participatory Planning. Education for Sustainability. Urban Development and Urban Mobility.

INTRODUÇÃO

O crescente e inevitável processo de desenvolvimento de cidades gera importantes repercussões à vida dos cidadãos. A necessidade de novas moradias, aliada ao aumento de infraestrutura urbana e social, desafia gestores públicos e especialistas de diferentes áreas na perspectiva do atendimento a essas necessidades, aumentando as condições de urbanidade, com geração do menor transtorno possível na dinâmica cotidiana do cidadão. Outro grande desafio é promover um desenvolvimento a serviço de uma ética comprometida com a equidade social, com o respeito ao direito à cidade para todos, com uma convivência mais sustentável com os ecossistemas, visando uma cidade com saúde social e ambiental. É certo que o planejamento urbano e a urbanização não são os únicos responsáveis pela conquista dessa ética, mas é fundamental reconhecer que eles representam a materialidade que tornará possível ou não a realização dessas conquistas.

No Brasil, as políticas públicas têm buscado cumprir o importante papel de orientar o planejamento e a execução de projetos urbanos. O Estatuto das Cidades iniciou essa perspectiva, abrindo portas a outras políticas como a de saneamento, habitação, mobilidade urbana, entre outras. Com vistas a organizar e aprimorar o trabalho sociocultural, socioambiental e socioeconômico junto às comunidades envolvidas com obras urbanas, o Ministério das Cidades concebeu a regulamentação do Trabalho Social nessas obras, seja de habitação, saneamento ou mobilidade, por meio da Portaria nº 21, de 22/01/2014, que aprova o Manual de Instrução do Trabalho Social nos programas e ações do Ministério das Cidades. A partir deste, tornou-se possível planejar e executar o trabalho social com a dimensão e o rigor necessários ao atendimento das necessidades sociais e à conquista da melhoria de qualidade de vida nas cidades. Anterior a 2014, o marco regulatório para projetos sociais era regido pela Instrução Normativa nº 08 e pela Portaria nº 317.

Neste artigo a Política de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) ganha destaque preponderante para demonstrar os desafios de executar o Projeto Técnico Social em obra de mobilidade urbana em uma metrópole, como é o caso da cidade de Salvador/BA, que possui 2.902.927 habitantes/ IBGE-2015. Especificamente em seu Art. 6º, a Política estabelece a necessidade da *integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos*. Esta diretriz ressalta a necessidade da sintonia entre a gestão da mobilidade urbana e a gestão urbana para a efetiva promoção do desenvolvimento sustentável das cidades, bem como, configura a necessidade de realizar um planejamento integrado da mobilidade com o desenvolvimento urbano, saneamento e habitação e o planejamento e ordenamento do solo urbano.

Reconhece-se, portanto, que a questão da mobilidade urbana vem sendo estruturante para as cidades e regiões urbanas, especialmente, para as metrópoles e regiões metropolitanas de todo o País. Com o crescimento das cidades, locomover-se nelas tem se tornado um grande desafio. Ainda que, considerando a valorização da diversidade modal, o atendimento ao transporte de pessoas e cargas para os diferentes destinos na cidade requer a construção da infraestrutura necessária à dinâmica dos fluxos capazes de gerar a mobilidade urbana desejada e necessária ao conforto do cidadão.

A mobilidade pode proporcionar a integração de zonas urbanas, ou mesmo a segregação da cidade. Na perspectiva de integração da cidade de Salvador está o corredor estruturante Linha Azul, que liga a orla da Baía de Todos os Santos - na Avenida Suburbana, à orla Atlântica, na Avenida Pinto de Aguiar, cortando a cidade de Salvador, transversalmente. Essa obra, em conjunto com o corredor estruturante Linha Vermelha, representa importante estratégia de mobilidade e articulação entre as comunidades do subúrbio e miolo de Salvador, com a orla Atlântica, região mais estruturada da cidade. Por atravessar o meio da cidade, a Linha Azul representa importante desafio, seja no aspecto da engenharia, com execução de túneis e viadutos em tecido urbano; seja no aspecto do urbanismo, com interferências em bairros carentes de infraestrutura

de habitação, saneamento, transporte, lazer, natureza e etc.; seja na perspectiva ambiental com a convivência com rios, córregos, parques, matas, e outros; ou ainda no aspecto social, requerendo desapropriações e adequações das comunidades envolvidas às novas estruturas.

Em novembro de 2014 foi iniciado o PTS, regido pela Portaria nº 317 e executado à luz desta Portaria, porém, em transição para a Portaria nº 21. A execução do PTS teve como principal finalidade favorecer o desenvolvimento da obra de mobilidade urbana Linha Azul, zelando pelo menor transtorno possível para as comunidades envolvidas e pela melhoria das condições de vida dos envolvidos, seja para as famílias e comércios que permanecem após a conclusão da obra, seja para as famílias desapropriadas e reassentadas em áreas apropriadas.

52

Por fim, explicita-se que, entre os aspectos abordados neste artigo que remontam em contribuições ao aprimoramento na implantação de PTS, estão: os desafios da execução do PTS de maneira sincronizada, antecipando e mitigando os impactos das obras sobre as comunidades; a manutenção de um processo de gestão social da obra, com transparência e cooperação mútua; o cumprimento de um planejamento sistemático em um cenário de incertezas; o desenvolvimento de um processo de monitoramento e avaliação para aprimoramentos contínuos; e os desafios da desapropriação e do reassentamento em projetos de obras de mobilidade urbana.

PLANEJAMENTO URBANO E POLÍTICAS PÚBLICAS COMO OBJETO DE ELABORAÇÃO DO PTS

Salvador tem sua morfologia marcada pela orla oceânica, que vai da praia de Ipitanga ao Farol da Barra, onde inicia a orla da Baía de Todos os Santos, formando um triângulo com seu vértice ao sul, neste Farol. O triângulo se abre em direção ao norte, onde se desenvolve o chamado “miolo” da cidade. Essa área do meio da cidade, caracterizada por bairros populares, conformou, durante todos esses anos, certo isolamento entre a Cidade Baixa / Subúrbio Ferroviário e a orla Atlântica, eixo onde a cidade se ampliou com ocupação dominante das classes média e alta.

A visualização desta característica urbana é fundamental para a compreensão da importância da implantação do corredor estruturante que promove as interligações e duplicações de avenidas, assim como ligações entre bairros do subúrbio à orla Atlântica, integrando o “miolo” da cidade do Salvador, a pontos antes pouco acessíveis às classes populares. Esse eixo viário favorece importantes conexões entre diferentes áreas e regiões da cidade, contribuindo com a agilidade da circulação de pessoas e veículos e consequente facilitação da mobilidade urbana e melhorias substanciais na qualidade de vida dos soteropolitanos e visitantes desta metrópole.

No ano de 2013 o Governo do Estado, com o apoio do Governo Federal, por meio de recursos advindos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), estabeleceu projetos de

construção de vias estruturantes para Salvador, através do sistema de corredores transversais. No PAC são previstas *“medidas de infraestrutura, incluindo a infraestrutura social, como habitação, saneamento e transporte em massa, considerando o principal bloco para investimento”*, sendo preponderante para o modelo urbano de melhoria da mobilidade que, para a área de intervenção destas obras estruturantes de mobilidade, seja executado o Projeto Técnico Social (PTS).

Para o desenvolvimento desses projetos estruturantes, o Brasil conta com um conjunto de políticas públicas que definem a importância da participação da sociedade e o compromisso dessas obras com a melhoria das condições de vida das comunidades envolvidas. Esse é o exemplo do Estatuto das Cidades e da Política Nacional de Habitação, na qual se destaca:

53

“(...) a gestão democrática com participação dos diferentes segmentos da sociedade, possibilita controle social e transparência nas decisões e procedimentos; e articulação das ações de habitação à política urbana de modo integrado com as demais políticas sociais e ambientais.”

Nessa perspectiva, o Ministério das Cidades através da Instrução Normativa nº 8, de 2009, nos anexos I e II, conceituou o trabalho social na urbanização de assentamentos precários ou de favelas como:

“(...) um conjunto de ações que visam promover a autonomia, o protagonismo social e o desenvolvimento da população beneficiária, de forma a favorecer a sustentabilidade do empreendimento, mediante a abordagem dos seguintes temas: mobilização e organização comunitária, educação sanitária e ambiental e geração de trabalho e renda.”

Nesse contexto, surgiu a proposta de integração de ações para as vias estruturantes que, de modo compartilhado com as comunidades, seus moradores, grupos representativos e parceiros, contribuam para o fortalecimento das organizações comunitárias existentes ou criadas ao longo do processo, com as mudanças qualitativas na vida das famílias atingidas direta ou indiretamente pelas obras de mobilidade urbana, além do foco no ambiente e sustentabilidade, geração de trabalho e renda, educação para a saúde, atuando na construção de uma sociedade mais equilibrada e justa.

O Ministério das Cidades, reconhecendo que as ações sociais em obras urbanas de habitação e saneamento, não estavam resultando em ações efetivas e produtoras de resultados objetivos no melhoramento da vida das comunidades e famílias envolvidas na área de abrangência das obras, estruturou o PTS, que, inicialmente foi utilizado em obras de habitação e saneamento, expandindo-o também para as obras de mobilidade urbana.

O corredor estruturante Linha Azul - de ligação da orla da Baía de Todos os Santos com a orla Atlântica, ampliando a Av. Gal Costa, em Salvador, foi pensado com base na Política Nacional

de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), onde se destacam como principais fundamentos: a acessibilidade universal; o desenvolvimento sustentável das cidades; a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano e na circulação urbana; segurança nos deslocamentos das pessoas, dentre outros. Da mesma forma, além dos fundamentos da política, o PTS foi concebido e estruturado em consonância com os princípios do planejamento participativo, da sustentabilidade dos empreendimentos e da conservação ambiental.

Em relação às intervenções necessárias para a construção da Linha Azul, destaca-se ainda o PAC 2: *Cidade Melhor*, que tem como objetivo fundamental o enfrentamento dos principais desafios dos grandes centros urbanos para melhorar a qualidade de vida das pessoas, incluindo a mobilidade de grandes cidades e cidades médias. Os processos de desapropriação e reassentamento, necessários à viabilização de obras de interesse público, incluem, ainda, o PAC *Minha Casa Minha Vida* que oferece oportunidades de complementação das ações da intervenção, cumprindo o objetivo de reduzir o déficit habitacional, minimizando assim os transtornos às comunidades e famílias afetadas pelos projetos de corredores estruturantes.

Com vistas a alcançar todos os objetivos e metas estabelecidos no âmbito social, o Ministério das Cidades estruturou o trabalho social em um documento orientador denominado de Projeto Técnico Social – PTS, regulamentado inicialmente na Normativa nº 08 e Portaria 317 e posteriormente atualizado na Portaria nº 21.

Correlacionando estes aspectos, o PTS elaborado para a Linha Azul foi estruturado a partir das estratégias de difusão da informação, comunicação social, mobilização urbana, participação dos moradores e entidades representativas e fortalecimento sócio organizativo, educação ambiental, cidadã e urbana, sendo implementado de maneira transversal às etapas de execução das obras. Esse conjunto de estratégias zelou pela maior efetividade dos processos sociais e ambientais, como oportunidade de melhoria das condições de vida e ampliação do conhecimento das pessoas envolvidas, na perspectiva da construção de uma relação de diálogo, confiança e apoio mútuo durante o desenvolvimento das obras, com menor transtorno e maior segurança social.

Neste prisma, a elaboração e organização do PTS considerou quatro fases vinculadas ao projeto executivo da Linha Azul: *planejamento, pré-obra, obra e pós-obra*. O ponto de partida, **fase de planejamento**, correspondeu à compreensão das dimensões da área de abrangência da Linha Azul (social, econômica, produtiva, educacional, ambiental e político-institucional); momento em que foi transmitido o conhecimento prévio às comunidades quanto à necessidade das intervenções necessárias para o aprimoramento da mobilidade urbana, além da avaliação dos caminhos possíveis para a estruturação do trabalho a ser realizado com famílias que eventualmente precisaram ser reassentadas e/ou indenizadas ou com aquelas indiretamente afetadas com as mudanças advindas do projeto executivo da Linha Azul.

A **fase de pré-obra** englobou a elaboração de diagnóstico socioeconômico, primordial para a concepção do PTS, juntamente com o cadastramento das unidades com necessidade de desapropriação, o mapeamento das lideranças sociais e das pessoas de referência reconhecidas como referência no coletivo e das instituições imprescindíveis ao bom desenvolvimento das ações junto às comunidades envolvidas. Na **fase de obra** as ações realizadas visaram atender de forma efetiva as atividades descritas no PTS, de maneira sincronizada com a intervenção física de ampliação do traçado urbano da Linha Azul. Nesta fase foram executadas ações voltadas ao trabalho social junto às comunidades, que visaram o seu desenvolvimento socioeconômico e ambiental sendo instituída e articulada a gestão de um Grupo de Acompanhamento do PTS (GAP) formado por lideranças sociais e pessoas de referência, representantes das comunidades diretamente atingidas. Por fim, a **fase de pós-obra** teve a finalidade de avaliar e mensurar os resultados obtidos com as atividades realizadas no PTS, incluindo o reassentamento, além das ações realizadas junto ao público direta e indiretamente atingido, oportunizando aferir a qualidade do trabalho desenvolvido.

Com base neste entendimento, o PTS associado à mobilidade urbana, além de visar à melhoria da mobilidade que beneficia toda a cidade, considera também os aspectos sociais e jurídicos relativos à vida dos moradores afetados direta ou indiretamente com a execução das obras, incluindo melhorias em suas condições de vida e qualidade nos processos de desapropriação.

Assim, o PTS elaborado conduziu à integração da população com a Linha Azul, construindo formas de parcerias na gestão da cidade, garantindo condições dignas de moradia, como também promovendo para as famílias reassentadas, a reconstrução de seus laços afetivos e a construção das boas relações de vizinhança na nova moradia e no novo bairro.

Em razão de todo o contexto aqui apresentado, este artigo apresenta a elaboração e execução do PTS da Linha Azul, corredor estruturante de ligação da orla da Baía de Todos os Santos (Av. Suburbana) à orla Atlântica (Av. Pinto de Aguiar), acontecido no período de novembro de 2014 a novembro de 2016, envolvendo uma extensão linear de 12 km, organizadas em seis trechos de obra, com o envolvimento de diversas comunidades, abrangendo uma média de 1.500 famílias e 500 desapropriações. A figura abaixo demonstra a abrangência do projeto de mobilidade urbana Linha Azul.

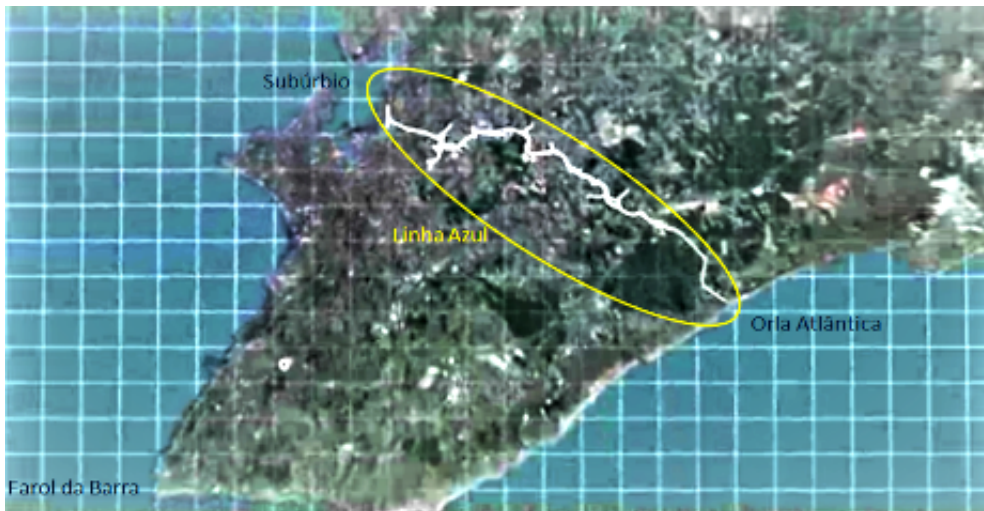


Figura 1: Abrangência do projeto de mobilidade urbana Linha Azul.

Fonte: Adaptação - Internet - http://www.conder.ba.gov.br/index.php?menu=tv&COD_TV=40

Por fim, este estudo tem como objetivo ir ao encontro do entendimento dos mecanismos que regem a elaboração e execução de um PTS, integrado ao planejamento e desenvolvimento de obras estruturantes de mobilidade urbana em regiões metropolitanas. A partir deste estudo, pretende-se discutir algumas contribuições ao aprimoramento de PTS em projetos de construção de vias estruturantes, como recomendações às ações comprometidas efetivamente com a melhoria das condições de vida das populações envolvidas e relação segura e colaborativa entre a obra, as comunidades e a cidade.

METODOLOGIAS ASSOCIADAS AO PTS

Tendo em vista a implementação de PTS em obras de mobilidade urbana, especificamente àquelas relativas a corredores estruturantes, as metodologias relevantes ao estudo tiveram como base o *Planejamento e a Gestão Transdisciplinar do Ambiente e do Território*¹. São elas: Metodologia Pedagógica Transdisciplinar, Educação para a Sustentabilidade, Percepção Complexa do Território, Planejamento Estratégico Complexo, Interação Social, Gestão Social, Educação Ambiental, Comunicação Social, Comunicação Educativa e Governança de Bens Comuns e do Território.

A **Metodologia Pedagógica Transdisciplinar** é fundamentada na Pedagogia da Autonomia de Paulo Freire e na Pedagogia do Amor de Daniel Silva, nas quais são valorizadas: a educação política para a formação cidadã, o diálogo de saberes, a reflexão de valores e a ampliação do

¹ PALAVIZINI, Roseane. *Planejamento e Gestão Transdisciplinar do Ambiente e do Território*. Revista Brasileira de Ciências Ambientais – N.26 - ISSN Impresso 1808-4524 / ISSN Eletrônico: 2176-9478 62, dezembro, 2012.

conhecimento sistematizado sobre o mundo. A Pedagogia Transdisciplinar oportuniza a atuação mediadora de técnicos e gestores, assim como orienta a construção de conhecimentos compartilhados, tendo como ponto de partida os saberes e percepções dos participantes para a construção de conhecimentos novos e pactos colaborativos.

A **Educação para a Sustentabilidade** articula atividades de comunicação social, gestão social e educação tecnológica, tendo a educação ambiental como transversal a todas essas atividades. A articulação dessas ações auxilia na construção social de formas mais conscientes e sustentáveis de viver, conviver e sobreviver no território, seja ele urbano ou rural, especialmente em situação de reassentamento ou reestruturação da dinâmica urbana das comunidades.

57

As **Metodologias de Percepção Complexa do Território** e do **Planejamento Estratégico Complexo** favorecem a leitura da complexidade de um território, com suas comunidades e agrupamentos urbanos ou rurais, identificando suas peculiaridades e características sociais e culturais essenciais à construção de recursos adequados comunicativos, pedagógicos, do planejamento participativo e de outras atividades que exijam interação e pactuação social. Essas metodologias orientam ainda instrumentos de pesquisa social e avaliação de desempenho de processos, resultados e impactos, quando possibilitam uma boa compreensão do ambiente e das relações e interações sociais, socioculturais, socioambientais e socioeconômicas interagentes em um mesmo território.

Por fim, a **Metodologia da Governança Transdisciplinar de Bens Comuns e do Território**, visa à construção de um sistema de planejamento complexo, gestão transdisciplinar e educação para a sustentabilidade na ocupação de um território, articulando a Interação e Comunicação Social, a Comunicação Educativa, a Educação Ambiental e o Planejamento Participativo para fortalecer o empoderamento das comunidades e suas representações sociais, na reflexão sobre sua forma de vida e as melhorias na qualidade do seu viver, conviver e sobreviver, possibilitando a construção de pactos e a tomada de decisões conscientes e consequentes.

Esse conjunto de metodologias visa à valorização dos diversos saberes e realidades sociais e culturais existentes, promovendo o diálogo transparente, o conhecimento mútuo de diferentes percepções, a construção de conhecimentos e pactos coletivos e o desenvolvimento de relações de confiança, cooperação e parceria entre os participantes, buscando a efetividade da melhoria de vida das comunidades participantes.

Ressalta-se, portanto, que as metodologias adotadas na elaboração do PTS em questão se fundamentam na interação das comunidades em todo o processo de intervenção, constituindo-se em metodologias participativas que buscam o envolvimento e participação contínua das famílias que serão impactadas direta ou indiretamente por uma obra de mobilidade urbana.

Os processos informativos, comunicativos, educativos e participativos, desenvolvidos através do PTS para obras de mobilidade urbana, atuam em duas grandes estratégias. A **estratégia**

mobilizadora e informadora, que procura difundir, informar e esclarecer a população envolvida sobre a obra e as atividades do PTS, buscando a manutenção de redes permanentes de interação social com os representantes e/ou grupos sociais, instituições parceiras, famílias desapropriadas e população envolvida. A **estratégia Implementadora e educadora**, que visa construir vínculos com as comunidades integrantes ao PTS, promovendo ações enraizadas que ampliem o conhecimento dessas populações e oportunizem formas sustentáveis de convivência interpessoal e com a cidade, assim como a melhoria da qualidade e condições de vida dessas comunidades.

Para tanto, torna-se preponderante que, o desenvolvimento do PTS, somado ao trabalho executado junto à população afetada pelas obras de mobilidade urbana, seja realizado por equipe multidisciplinar contratada e qualificada para este fim, que adote na realização de todas as atividades metodologias pedagógicas construtivistas, valorizadoras da diversidade de saberes e percepções das comunidades, assim como metodologias de mediação transdisciplinar, que valorizem a escuta sensível, a relação de transparência e confiança recíproca e a construção de pactos e compromissos colaborativos para a efetividade das ações.

O UNIVERSO EMPÍRICO DA IMPLANTAÇÃO DO PTS

No sentido de ir ao encontro do entendimento dos mecanismos que regem a elaboração e execução de um PTS, integrado ao planejamento e desenvolvimento de obras estruturantes de mobilidade urbana, em regiões metropolitanas, neste tópico o estudo reflete a implantação do trabalho social associado à obra da Linha Azul, nos diferentes momentos de execução do PTS.

Em primeira análise observa-se que o texto do PTS foi organizado de modo a apresentar os conteúdos, desenvolvidos em cada fase do processo executivo da obra, trazendo elementos de planejamento da elaboração desse projeto, numa perspectiva participativa, transdisciplinar.

A **fase de planejamento** envolveu o momento de seleção e contratação das equipes técnicas e as definições de estratégias de articulações sociais e institucionais, fundamentais para subsidiar a contratação da elaboração e execução do PTS e teve dois momentos. O primeiro compreendeu da assinatura dos convênios até a finalização das licitações da Obra e do Trabalho Social. O segundo momento envolveu o período anterior à chegada da obra na poligonal de intervenção, no qual foram preparados e realizados os primeiros contatos com as famílias da área de abrangência do projeto da Linha Azul, com produção de material de divulgação e notícias. O período de pré-obra referiu-se, também, à execução de serviços técnicos especializados, como a Pesquisa Socioeconômica, o Cadastramento Físico georreferenciado de imóveis e de famílias e elaboração de Diagnóstico Socioeconômico, na poligonal do corredor estruturante.

A **fase de obra** abarcou o período de convivência das comunidades, em todas as etapas do cronograma de execução das obras, onde foram realizadas atividades de atendimento social, comunicação social, reuniões participativas de controle social e mediação de conflitos, cursos formativos, capacitações profissionais e atividades de apoio ao processo de desapropriação e apoio às famílias diretamente afetadas.

A **fase de pós-obra** contemplou a construção dos instrumentos utilizados para a avaliação de pós-ocupação, sendo executada após o processo de desapropriação e reassentamento das famílias em unidades habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida - PMCMV, assim como, para a fase denominada de Avaliação da Pós-Obra, aplicada às famílias que permaneceram na área de intervenção, após a conclusão da Linha Azul.

O PTS elaborado e desenvolvido no referido corredor estruturante, com exceção da fase de planejamento, abarcou as fases executivas da Linha Azul de forma simultânea e sinérgica, acompanhando o cronograma de obra e os processos de desapropriação e reassentamento (quando coube).

Outro importante aspecto observado do PTS está relacionado à intervenção social que foi norteadada por três subprojetos, compostos por eixos integrados: **subprojeto 1:** Comunicação Social para o PTS de Mobilidade Urbana; **subprojeto 2:** Mobilização, Participação e Reassentamento no PTS, e; **subprojeto 3:** Avaliação da Pós-Ocupação.

Para atender as diretrizes do **subprojeto 1** o PTS foi planejado para ter sua execução realizada de forma transversal a todas as ações executadas pelas obras de mobilidade urbana, trazendo o menor impacto possível ao cotidiano das comunidades e de seus moradores, constituindo-se assim em um importante instrumento de participação e controle social do cidadão, possibilitando acompanhamento e fiscalização, sendo o trabalho desenvolvido com transparência, acesso à informação, comunicação social e participação dos envolvidos. As ações comunicativas e a comunicação educativa zelaram pela valorização da diversidade cultural, de saberes e percepções, alcançando as famílias diretamente envolvidas, com suas especificidades de gênero, idade, crença, escolaridade e outras. Os processos comunicativos, que englobaram ações de mobilização, mapeamento e produção de materiais utilizados em todas as fases do projeto de mobilidade urbana – Linha Azul, foram desenvolvidos com abordagem pedagógica, referenciados na transdisciplinaridade e na Cultura de Paz e Sustentabilidade, praticando a comunicação pacífica, a escuta sensível, o respeito à diferença e a construção de acordos e pactos possíveis com as comunidades. As figuras a seguir apresentam a execução de atividades junto aos atingidos.

Figura 2: Cadastro socioeconômico.



Fonte: própria, 2015.

Figura 3: Capacitação da equipe social.



Fonte: própria, 2015.

Figura 4: Exemplo de cartaz educativo.



Fonte: própria 2015.

No **subprojeto 2** foram desenvolvidas atividades voltadas ao acompanhamento das famílias atingidas diretamente pela obra, optantes pelo reassentamento em unidade habitacionais do PMCMV ou optantes por indenizações, assim como para a população atingida indiretamente e que permaneceu em convivência com as obras. Este subprojeto estruturou-se em cinco eixos distintos, com a realização de atividades que possibilitaram à população tornar-se apta para produzir e transformar a sua realidade, com decisões e ações que levaram ao planejamento estratégico de: a) estímulo aos processos de mobilização comunitária e a promoção de atitudes vinculadas à melhoria da qualidade de vida; b) estabelecimento de parcerias e integração com as demais políticas, programas e projetos existentes ao longo da poligonal da Obra; e, c) estabelecimento de vínculos junto às redes sociais e a gestão sustentável, dentre outras possibilidades. Os cinco eixos que pautaram o Subprojeto 2 foram:

a) Mobilização e Comunicação: eixo desenvolvido em processos transversais a todas as ações do PTS, tendo como princípio o contato presencial de técnicos sociais e mobilizadores locais junto às famílias das comunidades da área da poligonal da Linha Azul. As ações executadas de forma articulada contaram com a distribuição direta de boletins informativos (periódicos), convites para a participação de atividades coletivas e folhetos, que contribuíram com a clareza da informação e o acompanhamento social das atividades, servindo como instrumentos de consulta e difusão das informações entre as pessoas.

b) Participação Comunitária e Desenvolvimento Sócio Organizativo: desempenhado por meio da valorização dos moradores e representantes sociais, reconhecidos pela coletividade, assim como pelas lideranças das instituições atuantes nas respectivas comunidades, como asso-

ciações de moradores, subprefeituras, igrejas, escolas, centros de saúde e outras, sendo, também, identificadas pessoas de referências indicadas pelas famílias atingidas, como indivíduos ou organizações importantes para a sua representação. Estas representações compuseram o Grupo de Acompanhamento do PTS – GAP, que formou um núcleo de parceria social, apoiando a realização das atividades, com vistas à construção de parcerias institucionais locais e fortalecendo as ações como um trabalho em rede, o que promoveu o fortalecimento dos integrantes do GAP como pessoas de referência do PTS em suas comunidades.

Também fez parte deste eixo o atendimento da população em plantões sociais divididos em: permanentes e itinerantes. Os plantões sociais permanentes, com funcionamento diário, foram executados em um ponto fixado no canteiro central da obra. Já os plantões sociais itinerantes aconteceram em encontros semanais nas comunidades, em locais centrais e de fácil acesso das famílias atingidas direta ou indiretamente, definidos e acordados com a população participante. Nestes Plantões Sociais foram realizados atendimentos individualizados das famílias afetadas para esclarecimento de dúvidas, entrega de documentos ou orientações técnicas e jurídicas, assim como, contiveram as ações de encaminhamento a Aluguel Social com as devidas orientações sobre os procedimentos de remoção e reassentamento, necessidades de elaboração de documentos, planejamento das ações e estratégias concernentes aos processos de desapropriação do Projeto de Mobilidade Urbana, como também, orientações e encaminhamentos para o Conselho Tutelar, CRAS – Centro de Referência de Assistência Social, COFAM – Centro de Orientação Familiar entre outras instituições.

Figura 5: Plantão Social itinerante.



Fonte: própria, 2015.

Figura 6: Reunião com representantes sociais comunitários.



Fonte: própria, 2015.

c) **Empreendedorismo**: executado com atividades que promoveram a formação e qualificação profissional, inclusão produtiva e geração de renda dos moradores, conforme a demanda identificada pelo diagnóstico socioeconômico, reconhecendo o direito de igualdade de oportunidades para o acesso as atividades economicamente relevantes, incentivando os indivíduos a melhorar suas condições de vida individuais, mas com a preocupação pelo bem-estar coletivo. Os cursos desenvolvidos abrangeram sete áreas prioritárias: 1) Informática; 2) Mecânica/Solda; 3) Beleza/Estética; 4) Corte e Costura; 5) Culinária Alternativa e Reaproveitamento de Alimentos; 6) Construção Civil; 7) e Empreendedorismo. Essas ações foram realizadas em parceria com instituições de reconhecida competência na área de formação e capacitação de pessoas, com estrutura e profissionais reconhecidos atuando como facilitadores dos cursos propostos no PTS.

d) **Educação**: eixo desenvolvido por meio de ações que mobilizaram a população e as comunidades para a ampliação de um novo padrão de relacionamento com as questões de cidadania política e ambiental, valorizando conteúdos relacionados à ecologia, saúde e ambiente, assim como, atividades socioeducativas que visaram à tolerância, a convivência e o respeito à diversidade humana, despertando a consciência e a percepção ecológica no ambiente onde se vive, além de desenvolver a capacidade de reflexão crítica e atuação dos moradores com a realização de cursos e oficinas, feiras de saúde, ambiente e cidadania.

Figura 7: Oficina de Saúde Integral.



Fonte: própria, 2016.

Figura 8: Reunião informativa sobre o projeto de mobilidade urbana.



Fonte: própria, 2015.

Figura 9: Caminhada Ecológica e Cultural.



Fonte: própria, 2016.

e) **Remoção e Reassentamento**: envolveu ações que implicaram na mudança de uma população, de um local para outro, em um deslocamento involuntário, onde o PTS, com atividades específicas, buscou desenvolver um trabalho mais integrado e humanizado junto às famílias e às comunidades que vivenciaram o impacto do projeto de mobilidade urbana. As famílias desapropriadas, que optaram pelo reassentamento em unidades habitacionais do PMCMV, foram preparadas para as mudanças e adaptação ao novo habitat, respeitando-se os laços de vizinhança e

parentesco, assim como, as pessoas com necessidades especiais, idosos e outros, com prioridades salvaguardadas.

Com vistas à formação de uma nova cultura de convivência em edifício de apartamentos, foram realizadas com os novos moradores oficinas de Educação Ambiental; Saúde Integral e Saneamento Básico e Ambiental; Resíduos Sólidos e Saúde; Educação e Segurança Patrimonial; Integração e Convivência; e para os síndicos, subsíndicos e demais membros do Comitê Gestor, constituído para a administração dos condomínios, a oficina de Gestão Administrativa e Financeira.

Figura 10: Oficina de Vivência e Convivência – Comitê Gestor dos Condomínios.



Fonte: própria, 2015.

Figura 11: Oficina de Saúde Ambiental.



Fonte: própria, 2015.

Figura 12: 1ª capa - Cartilha de Segurança Patrimonial.



Fonte: própria, 2015.

Para o **Subprojeto 3** foram elaborados instrumentos de Avaliação da Pós-Ocupação, para aplicação junto às famílias reassentadas e instrumentos para a Avaliação Pós-Obra, com vistas à aplicação junto às famílias que permaneceram em seus locais de origem. Já a avaliação de desempenho das atividades do PTS foi realizada durante todo o processo de execução das atividades, oportunizando reflexões e melhoramentos contínuos, proporcionando o monitoramento e aprimoramento das atividades e do Projeto como um todo.

RESULTADOS E REFLEXÕES SOBRE O PTS

As avaliações revelaram que o PTS aqui apresentado considerou os impactos de urbanização, mobilidade e habitabilidade da cidade de Salvador, a partir do projeto de mobilidade urbana executado no trecho que liga o Subúrbio à orla Atlântica, baseando-se no conceito da Mobilidade Urbana Sustentável, de acordo com a Lei nº 12.587. Apresentou aspectos contribuintes à segurança e melhoria da qualidade de vida da população atingida pela referida obra, assim como àquelas beneficiadas pelo reassentamento no PMCMV, ampliando seu conhecimento

sobre cidadania, participação social, saneamento, mobilidade e urbanidade, fortalecendo grupos e representações sociais para a construção da governança urbana. O PTS executado promoveu ainda ações e processos que corroboraram para o despertar das comunidades para novas formas de convivência entre vizinhos e com os espaços e equipamentos públicos, com vistas à construção de uma convivência mais harmoniosa e sustentável na cidade e com a cidade.

No processo de desapropriação, compreendendo o caráter aberto, dinâmico e descentralizado das ações comunicativas, mais do que informar, o PTS teve por tarefa criar uma interação própria entre o projeto de mobilidade urbana e seus atingidos e beneficiários, valorizando o compartilhamento dos valores, história de vida e sentimentos, desencadeando o processo de comunicação e mobilização dos moradores e dos representantes e/ou grupos comunitários existentes na poligonal de abrangência, buscando a compreensão, a interação e a boa convivência da população com o projeto de mobilidade urbana.

Para isso foi fundamental o estímulo da participação comunitária, entendida como mecanismo de promoção individual e social, que elevou o nível de conhecimento e consciência dos problemas, desenvolvendo uma postura crítica e um maior nível de exigência quanto às condições em que vivem, além de ampliar o processo educativo que promoveu o desenvolvimento de atividades produtivas e atitudes cooperativas para o trabalho coletivo.

Outro importante aspecto analisado foi o conhecimento e a compreensão da realidade socioeconômica e cultural dos moradores circunvizinhos ao Projeto, que receberam orientações através de ações contextualizadas à dinâmica local, obtendo o apoio necessário para a execução e gestão do PTS e da obra.

Observou-se que os bons resultados da mobilização e dos processos comunicativos, deveram-se ao seu desenvolvimento de maneira pedagógica, com abordagem didática e conteúdo acessível, visando ampliação do conhecimento dos participantes sobre os temas do seu interesse, a começar pela compreensão sobre o que é desapropriação, indenização, reassentamento, o que é previsto na legislação – direitos e deveres, assim como os processos sociais realizados com o PTS para apoiar as famílias envolvidas com as obras do corredor transversal. Para tanto, foi fundamental o uso do planejamento estratégico participativo, da governança transdisciplinar e da educação para a sustentabilidade, associando os saberes populares, com reflexão ética e conhecimentos políticos, científicos e tecnológicos.

A participação comunitária e o desenvolvimento sócio organizativo estimularam a participação social ativa, fortalecendo os segmentos sociais e seus processos de organização e decisão através de ações socioeducativas, como: oficinas, campanhas educativas, dinâmicas vivenciais, reuniões informativas e outras ações. Assim também, a parceria com as diferentes formas de organizações comunitárias locais, a exemplo dos locais de execução dos plantões sociais itinerantes, promoveram oportunidades para o desenvolvimento sócio organizativo, tanto na pers-

pectiva das famílias que permaneceram na vizinhança da obra, como aquelas reassentadas em novo bairro.

As ações planejadas para o desenvolvimento e cumprimento do processo educativo do PTS informaram e esclareceram a população sobre as atividades, os serviços e equipamentos implantados pelo projeto de mobilidade urbana. Assim como, a necessidade da conservação, manutenção e a sustentabilidade dos equipamentos urbanos foram impulsionadas por ações que possibilitaram a necessidade de uma reflexão sobre as mudanças de hábitos e comportamentos, principalmente no que tange as relações interpessoais, socioambientais e cidadãs na convivência com a cidade e seu patrimônio histórico-cultural. Essas conexões convergiram na busca por uma vida mais saudável.

Entre os maiores desafios encontrados na execução do PTS, ressaltam-se três. O primeiro se refere à dificuldade em articular o planejamento e a execução do PTS, com o planejamento e a execução da obra, antecipando os impactos e as ações necessárias à sua mitigação. O segundo aspecto se refere ao reassentamento de comunidades urbanas com modos de vida rural, que criam animais, que possuem quintais, que comercializam pequenas manufaturas e que consomem energia e água, muitas vezes, de maneira irregular, para edifícios de apartamento, com modo de vida muito distinto, onde os habitantes não possuem mais o seu próprio quintal, não podem criar animais, não podem exercer seu pequeno comércio e precisam se adaptar à relação entre espaço individual e espaço comum, relação condominial e novas despesas referentes ao consumo de água, energia elétrica e custos condominiais. Essa mudança representa um salto demasiado alto para muitas famílias e determina um desafio que requer mais que o tempo do PTS para o alcance de uma nova cultura de moradia. Por fim, o terceiro desafio é estabelecer conexões entre as comunidades e suas instituições, com as estruturas existentes de implantação das políticas públicas, para amplificar e dar sustentabilidade à ações desenvolvidas durante o PTS, com vistas à construção de sua autonomia no processo de desenvolvimento da melhoria de sua condição de vida e urbanidade.

Além das constatações citadas, o trabalho de execução do PTS pode ser considerado a partir de dois aspectos primordiais, conforme se apresenta no quadro a seguir:

Quadro 1: Aspectos facilitadores e aspectos dificultadores na execução do PTS

ASPECTOS FACILITADORES	ASPECTOS DIFICULTADORES
<ul style="list-style-type: none"> • A metodologia adotada que exigiu a participação e interação através da escuta sensível e da busca de soluções para demandas das comunidades; • A participação ativa de lideranças comunitárias, no processo de mobilização das comunidades promovendo a participação nas atividades do PTS; • O quantitativo de participantes registrados nas atividades sociais do PTS; • A mediação de conflitos em momentos de atuação conjunta das equipes de engenharia e social. • O envolvimento de parceiros no desenvolvimento do PTS, a exemplo da cooperação para execução dos plantões sociais itinerantes; • As avaliações de desempenho realizadas em cada atividade do PTS possibilitando ao participante mensurar seu grau de satisfação acerca do item avaliado. 	<ul style="list-style-type: none"> • Demandas extras imediatistas da Obra a serem tratadas pela equipe social em paralelo com as atividades previstas no PTS; • Falta de planejamento antecipado e integrado entre as equipes social e de engenharia, em tempo hábil, para atender demandas extras; • Reuniões de alinhamento entre as equipes apenas para situações de emergência. • Dificuldades da equipe social para acessar aos dados técnicos do projeto e acompanhamento do cronograma de execução da Obra por conta da pouca integração com a engenharia. • Falta de retorno em tempo hábil aos moradores, lideranças locais e instituições parceiras envolvidas com o Projeto de Mobilidade Urbana, para que pudessem compreender as ações realizadas e quais as melhorias/ benfeitorias deixadas para a comunidade e seu entorno. • Falta de informações quanto à contratação de mão de obra local gerando conflitos com as comunidades. • Conflitos devido a executar ações sem a participação da equipe social, a exemplo de supressão vegetal em quintais.

Fonte: Elaboração própria.

A Equipe a frente da execução do PTS foi composta por profissionais permanentes e consultores temáticos com atuação pontual de apoio às atividades, zelando pela contratação de profissionais com a formação e experiência multidisciplinar, ressaltando-se o perfil pessoal e profissional focados nos valores imprescindíveis ao desenvolvimento do trabalho, em especial com comunidades vulneráveis e em situação de impacto de obra e desapropriação. Ressaltam-se os valores considerados: compreensão; abertura para a diferença; transparência; escuta sensível; comunicação pacífica; valorização das comunidades; compromisso com os resultados multilaterais (para as comunidades e para a obra); espírito de equipe; solidariedade; disponibilidade e disposição para o trabalho comunitário; interesse em aprender com a experiência; iniciativa para

resolução de problemas; antecipação, mediação e gestão de conflitos; e interesse em ampliar a formação e a capacitação para uma atuação dinâmica.

CONSIDERAÇÕES FINAIS E RECOMENDAÇÕES

Tendo em vista as modificações econômicas e territoriais por qual passam as cidades e com a execução de planos, programas e projetos de obras estruturantes, necessárias ao desenvolvimento e a sustentabilidade ambiental urbana, avalia-se ser imprescindível o planejamento e a participação social implementados com enfoque inter ou transdisciplinar em sincronia com a realização das obras físicas. Neste desenho, o PTS apresenta-se como contribuição significativa para a sustentabilidade de empreendimentos de mobilidade e desenvolvimento urbano, pois, baseia-se na premissa de que a participação das populações, direta ou indiretamente atingidas, promove uma melhor adequação das intervenções às necessidades e demandas dos grupos sociais envolvidos, em prol do bem coletivo, da segurança e do conforto dos cidadãos.

Entretanto, com este estudo foi possível aferir a existência de algumas lacunas relacionadas, principalmente, à necessidade de maior integração entre o cronograma executivo da obra de mobilidade urbana e o desenvolvimento do PTS. Desta forma, recomenda-se algumas estratégias para o aprimoramento do trabalho social em projetos de construção de vias estruturantes, possibilitando que o PTS se torne mais eficaz:

- Manutenção da comunicação social junto aos moradores, lideranças locais e instituições parceira.
- Atuação conjunta e sincrônica das equipes técnicas (social e de engenharia) nas áreas onde a obra está em execução, no intuito de dissolver possíveis entraves identificados ao longo da execução do PTS e do Projeto de Mobilidade Urbana, minimizando impactos e outras demandas.
- Desenvolvimento de todas as etapas do PTS associando teoria e prática através de processos de reflexão crítica sobre as realidades e incentivos para o fortalecimento da autonomia individual e/ou coletiva e da urbanidade.
- Atuação das equipes responsáveis pelo PTS e pela Obra de Mobilidade Urbana com rigor ético, imparcialidade política e respeito às diferentes expressões culturais, religiosas, de gênero e etnia, entre outros, que se encontram ao longo da poligonal de abrangência da obra.
- Realização permanente de articulações e parcerias com instituições e segmentos em todas as etapas de obra, com vistas ao fortalecimento da autonomia das comunidades.

Esta análise demonstrou ainda que, o conjunto de metodologias executadas no PTS apresentado, possibilitou a formação de novos valores, mudanças de atitudes e comportamentos das pessoas envolvidas neste processo, observados na forma de convivência com a cidade e com a nova moradia, no caso dos reassentados, assim como no empoderamento das lideranças sociais que se fortaleceram no controle social da obra e das atividades sociais realizadas.

Como todo processo complexo, são diversos os caminhos que levam ao alcance de bons resultados, assim como aos limites no alcance de outros objetivos e expectativas. O importante é o aprendizado com a experiência, o compromisso com as pessoas, o rigor ético e técnico no desenvolvimento do trabalho e a criação infinita que permite o aprimoramento contínuo no firme propósito de contribuir com a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos, zelando pela saúde das pessoas, do ambiente e da cidade.

REFERÊNCIAS

Constituição Federal – Art. 182 e 183 – Capítulo II da Política Urbana;

Instrução Normativa nº 8 de 26 de março de 2009 – regulamenta o trabalho social executado em intervenções de provisão habitacional e de urbanização de assentamentos precários das ações e programas geridos pelo Ministério das Cidades.

Lei nº 12.424 de 16 de junho de 2011 que altera a Lei nº 11.977 de 7 de junho de 2009, que dispõe sobre o Programa Minha Casa Minha Vida – PMCMV e a regularização fundiária de assentamento localizados em áreas urbanas.

Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002 – Código Civil Brasileiro / Direito de Propriedade.

Lei nº 10.257 de 12 de fevereiro de 2001 – Estatuto da Cidade.

Lei nº 4.591 de 16 de dezembro de 1964 – Dispõe sobre o condomínio em edificações e as incorporações.

Norma AA 1.000 SES, que define parâmetros para o envolvimento de qualidade, de atores sociais em processos de participação e comunicação social.

Portaria nº 317, de 18 de Julho de 2013 - dispõe sobre medidas e procedimentos a serem adotadas nos casos de deslocamento involuntários de famílias de seu local de moradia ou de exercícios de suas atividades econômicas, provocadas pela execução de programas e ações, sob gestão do Ministério das Cidades, inseridos no Programa de Aceleração do Crescimento – PAC.

HABERMAS, Jüugen. **Teoria de La Accion Comunicativa**. 2 Tomos. Madrid: Tourus, 1987.

INSTITUTO AUTOPOIÉSIS BRASILIS. *Tecnologias Sociais: Caderno de Formação e Capacitação da Sociedade Civil para a Gestão Social da Água*. Salvador, 2007.

MATURANA, Humberto; VARELA, Francisco. **Autopoiésis and Cognition**. Dordrecht, Ho: D. Reidel, 1980.

MORIN, Edgar. **La methode V - L humanite de L humanite**. Lisboa: Seuil, 2001.

_____. Os sete saberes necessários à educação do futuro. Trad. Catarina Eleonora da Silva e Jeane Sawaya. São Paulo: Cortez; Brasília: UNESCO, 2001.

NICOLESCU, Basarab. **O manifesto da transdisciplinaridade**. São Paulo: TRIOM, 1999.

PALAVIZINI, Roseane. **Gestão Transdisciplinar do Ambiente: Uma Perspectiva aos Processos de Planejamento e Gestão Social no Brasil**. Tese de Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Engenharia Ambiental – UFSC, Florianópolis, 2006.

PALAVIZINI, Roseane. Artigo: *A Educação Ambiental na Integração de Políticas Públicas para a Construção da Governança da Água e do Território*. Livro: Política de Águas e Educação Ambiental: Processos Dialógicos e Formativos em Planejamento e Gestão de Recursos Hídricos. Ministério do Meio Ambiente – Secretaria de Recursos Hídricos e Meio Ambiente Urbano – Secretaria de Articulação Institucional e Cidadania Ambiental. Brasília, 2013.

Revista Brasileira de Ciências Ambientais – Número 26 – Dezembro de 2012 – ISSN Impresso 1808-4524/ ISSN Eletrônico 2176-9478. PALAVIZINI, Roseane. **Planejamento e Gestão Transdisciplinar do Ambiente e do Território: Uma Perspectiva aos Processos de Planejamento e Gestão Social no Brasil**. Disponível: http://www.rbciamb.com.br/images/online/Materia_6_artigos336.pdf

SANTOS, M. **A natureza do espaço – Técnica e tempo. Razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SILVA, Daniel J. **Uma abordagem cognitiva ao planejamento estratégico do desenvolvimento sustentável**. Florianópolis, 1998.240.f. Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção. Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC.

WIEL, Pierre. **A Arte de Viver em Paz**: UNESCO, 1990.

Recebido em: 22/11/2018
Aceito em: 06/02/2018