

## CIENCIA E INNOVACIÓN TECNOLÓGICA

El presente volumen está conformado por valiosos resultados de investigación en diversas ramas de la ciencia y la tecnología, que se socializan en cada encuentro de la Red de Investigadores de la Ciencia y la Técnica (Redincitec). Se organiza en capítulos que se corresponden con las ciencias investigadas, entre las que sobresalen: las pedagógicas, sociales y humanísticas, técnicas, económicas, médicas y aplicadas. Evidencia el incansable interés de hombres y mujeres de ciencia de Cuba y Latinoamérica, por encontrar soluciones pertinentes a las disímiles problemáticas que enfrentan hoy nuestras realidades sociales.

# VOLUMEN V



**EDACUN**

**EDITORIAL ACADÉMICA UNIVERSITARIA**

OBRA COMPLETA  
ISBN: 978-959-7225-26-3



9 789597 225263

VOLUMEN V  
ISBN: 978-959-7225-49-2



9 789597 225492



Colectivo de autores

Ciencia e innovación tecnológica

EDITORIAL ACADÉMICA  
UNIVERSITARIA



## CIENCIA E INNOVACIÓN TECNOLÓGICA

Colectivo de autores

# CIENCIAS

**PEDAGÓGICAS**

**ECONÓMICAS**

**APLICADAS**

**SOCIALES**

**TÉCNICAS**

**MÉDICAS**



## © Ciencia e innovación tecnológica. Volumen V

### Colectivo de autores

ISBN: 978-959-7225-26-3 (Obra completa)

ISBN: 978-959-7225-49-2 (Volumen V)

Primera edición, agosto 2019

Sello Editorial Edacun (978-959-7225)

Coedición: Opuntia Brava

### Comité editorial

#### Dirección general

Dr. C. Ernan Santiesteban Naranjo P.T, director Edacun, Opuntia Brava y Redincitec

#### Diseño y edición

MSc. Osmany Nieves Torres A.s, diseño del grupo EdacunOb

#### Corrección

Dr. C. Amelia Estévez Betancourt P.T, Coordinadora Redincitec Angola.



## ÍNDICE

INFLUÊNCIA DA MICROBIOTA INTESTINAL NAS PROPRIEDADES IMUNOLÓGICAS DE UMA VACINA RECOMBINANTE .....	1
COMPORTAMENTO DAS ENFERMIDADES CEREBROVASCULARES NO HOSPITAL CENTRAL DO HUAMBO.....	11
DESCRIÇÃO DA IMPORTÂNCIA, DA FUNÇÃO E OS BENEFÍCIOS DO CARTÃO DA GESTANTE DURANTE A GRAVIDES E O PUERPERIO IMEDIATO.....	19
INCIDÊNCIA DE FLUXO VAGINAL NAS GESTANTES HOSPITALIZADAS NO HOSPITAL CENTRAL DO HUAMBO .....	27
O GASTO CARDÍACO EM ESTUDANTES DE MEDICINA DURANTE EXERCÍCIOS FÍSICOS .....	34
BASES BIOLÓGICAS DO TRASTORNO BIPOLAR .....	45
PROPOSTA DO PROJETO DE EDUCAÇÃO ENERGÉTICA SOBRE O USO DE FONTES RENOVÁVEIS DE ENERGIA NO INSTITUTO SUPERIOR POLITÉCNICO DO HUAMBO (ISPHbo)	55
O REINO DO MBALUNDO HOJE E AS NARRATIVAS SOBRE SUA FUNDAÇÃO E REINADOS ...	64
PERFIL SÓCIO-ECONÓMICO DOS CIDADÃOS QUE REALIZAM ACTIVIDADES DE MOTOTÁXI NO MUNICÍPIO DO HUAMBO E SUA INFLUÊNCIA NOS ACIDENTES DE TRÂNSITO .....	74
ACESSIBILIDADE EM EDIFÍCIOS MULTIFAMILIARES: CRITÉRIOS DE DESEHO UNIVERSAL.....	81
A IMPORTÂNCIA DAS TICS E SEGURANÇA DE INFORMAÇÃO PARA O INSTITUTO SUPERIOR POLITÉCNICO DO HUAMBO .....	91
CARACTERIZAÇÃO DO ADOBE PRODUZIDO COM SOLOS DE CAMABATELA E HUAMBO – ANGOLA.....	97
AVALIAÇÃO DA TAXA MÍNIMA DE SEMEITEIRA DE BRACHIARIA BRIZANTHA E DE PANICUM MAXIMUM EM QUATRO SUBSTRATOS.....	105
CRITÉRIOS DE GESTÃO DE RISCOS DE DESASTRES, PARA RESILIÊNCIA URBANA NA DISCIPLINA DE ARQUITETURA E URBANISMO I .....	112
O PAPEL DO MICRO CRÉDITO NA ESTRATÉGIA DO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DE ANGOLA.....	120
USO DE HERRAMIENTAS TECNOLÓGICAS PARA UNA BUENA GESTIÓN FINANCIERA EN LAS EMPRESAS .....	130
PERCEPÇÃO DOS CONSUMIDORES DA NECESSIDADE DE PAGAR PELO MELHORAMENTO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE ÁGUA POTÁVEL NA CIDADE DO HUAMBO .....	140
RECUPERAÇÃO DA ÁRVORE DE UMA BOMBA CENTRÍFUGA PELO PROCESSO TECNOLÓGICO DE SOLDA MANUAL DE ARCO ELÉCTRICO(SMAW) .....	148
ESTUDOS SOBRE A RESTAURAÇÃO E CONSERVAÇÃO DE PATRIMÓNIOS EDIFICADOS NAS CIDADES ANGOLANAS, APARTINDO DA SUA ARQUITECTURA, ESTRUTURA E PAISAGEN URBANA E DA SUA ENGENHARIA .....	159
TAREFAS INTERDISCIPLINARIAS PARA FAVORECER O PROCESSO DO ENSEÑANZA-APRENDIZAGEM NOS ESTUDANTES DO INGENIERIA ELECTRONICA E TELECOMUNICAÇÕES .....	167
OPALE: UMA ALTERNATIVA PARA A PRODUÇÃO DE MATERIAIS DIDÁCTICOS DIGITAIS NO INSTITUTO SUPERIOR POLITÉCNICO DO HUAMBO .....	174
A FALTA DE MOTIVAÇÃO DOS ESTUDANTES DA ESCOLA SUPERIOR PEDAGÓGICA DA LUNDA-NORTE EM ANGOLA SOBRE APRENDIZAGEM DO FRANCÊS LÍNGUA ESTRANGEIRA: UMA NOVA LEITURA DESTA LÍNGUA.....	184
ANÁLISE DA SEMELHANÇA DE RESOLUÇÃO NAS FUNÇÕES DE INTERPOLAÇÃO E AJUSTE DE CURVAS .....	194

PROPOSTA METODOLÒGICA DO ESTRATÉGIAS CURRICULARES ENVELOPE CONTEÚDOS PRÓPRIOS DA PROFISSÃO NA DISCIPLINA PRINCIPAL INTEGRADORA DA CURSO DO ENFERMARIA .....	204
UMA APROXIMAÇÃO A GESTÃO DA FORMAÇÃO CIENTÍFICA DO ENGENHEIRO HIDRÁULICO DESDE A DISCIPLINA QUÍMICA EM INSTITUTO SUPERIOR POLITÉCNICO DO HUAMBO .....	214
SOFTWARE EDUCATIVO PARA O ENSINO DA ADMINISTRAÇÃO DE MEDICAMENTOS POR VIA PARENTERAL DO PRIMEIRO ANO DA DISCIPLINA DO ENFERMAGEM.....	223
MOODLE COMO FERRAMENTA PARA APERFEIÇOAR O PROCESSO ENSINO E APRENDIZAGEM NA FACULDADE DE MEDICINA VETERINÁRIA DO HUAMBO .....	232
ESTADO ATUAL DO PROCESSO FORMATIVO DA INFORMÁTICA NO CURSO DE ENFERMAGEM .....	242
LAS TECNOLOGÍAS Y LA ESTADÍSTICA EN LA SOLUCIÓN DE PROBLEMAS PROFESIONALES DE LA CULTURA FÍSICA.....	250
PROPOSTA DE SISTEMA DE EXERCÍCIOS PARA A DETERMINAÇÃO DOS ESFORÇOS EM TRELIÇAS APARTIR DO MÉTODO DOS NÓS .....	261
PROBLEMAS DO DESENVOLVIMENTO DE APRENDIZAGEM NAS CRIANÇAS DA ESCOLA DE ENSINO ESPECIAL DO HUAMBO .....	271
ÁGUA POTÁVEL NOS BAIRROS SUBURBANOS DA CIDADE DO DUNDO: UM CAMINHO PARA A SUSTENTABILIDADE .....	278
UMA APROXIMAÇÃO A GESTÃO DA FORMAÇÃO CIENTÍFICA DO ENGENHEIRO HIDRÁULICO DESDE A DISCIPLINA QUÍMICA EM INSTITUTO SUPERIOR POLITÉCNICO DO HUAMBO .....	289
CRITÉRIOS DE DESENHO SUSTENTÁVEL NA REQUALIFICAÇÃO DE ESPAÇOS URBANOS .....	298
TECNOLOGIA BIM NO PLANO CURRICULAR DO INSTITUTO SUPERIOR POLITÉCNICO DO HUAMBO .....	306
OPALE: UMA ALTERNATIVA PARA A PRODUÇÃO DE MATERIAIS DIDÁCTICOS DIGITAIS NO INSTITUTO SUPERIOR POLITÉCNICO DO HUAMBO .....	315

## **PERFIL SÓCIO-ECONÓMICO DOS CIDADÃOS QUE REALIZAM ACTIVIDADES DE MOTOTÁXI NO MUNICÍPIO DO HUAMBO E SUA INFLUÊNCIA NOS ACIDENTES DE TRÂNSITO**

### **SOCIO-ECONOMIC PROFILE OF CITIZENS CARRYING OUT MOTOTAXI ACTIVITIES IN HUAMBO CITY AND ITS INFLUENCE ON TRAFFIC ACCIDENTS**

Valentim Chilemo Catolo ([valentimchilemocatolo@yahoo.com.br](mailto:valentimchilemocatolo@yahoo.com.br))

André Filipe Morais Pinto Novo ([andrenovo@gmail.com](mailto:andrenovo@gmail.com))

Josias Justino Cambinja Chaves ([josiaschaves@hotmail.com](mailto:josiaschaves@hotmail.com))

#### **RESUMO**

O presente artigo tem como objectivo apresentar os resultados de uma pesquisa realizada no município do Huambo, que visou descrever o perfil sócio-económico dos cidadãos que realizam actividades de mototáxi e sua influência nos acidentes de trânsito. O mundo se depara com aumento de acidentes de trânsito envolvendo mototaxistas, este meio tem vindo a ganhar aceitação da população uma vez fazendo cobertura onde não existem transportes públicos e contribui na oferta em termos de emprego para uma juventude que não teve oportunidade de uma formação qualificada que os permite ingressar no mercado formal. O objectivo desta pesquisa visou descrever o perfil sócio-económico dos cidadãos que realizam actividade de mototáxi e sua influência nos acidentes de trânsito. Trata-se de um estudo descritivo transversal com abordagem quantitativa. Os resultados apontaram que 89% vive em zona suburbana, 46,8% têm agregado entre 4-6 pessoas; 39,3% vivem em casa de outrem; 79,8% não têm qualificação profissional, 110 (19,8%) não é proprietário do meio; 204 (36,6%) têm outra ocupação; 13,2% dedicava-se ao campo, 72,4% tem um rendimento económico de 1000-2000kz; os resultados demonstraram que o perfil sócio-económico dos cidadãos que realizam a actividade de mototáxi na cidade do Huambo tem grande influência nos acidentes de trânsito.

**PALAVRAS-CHAVE:** Mototaxista; Acidentes; Huambo.

#### **ABSTRACT**

This article aims to present the results of a research carried out in Huambo municipality, which aimed to describe the socio-economic profile of citizens who perform motorcycle taxi activities and their influence on traffic accidents. The world is facing increased traffic accidents involving motorcycle taxi drivers, this means has been gaining acceptance of the population once covering where there is no public transport and contributes to the job offer for a youth who did not have the opportunity for a qualified training that allows them to enter the formal market. The aim of this research was to describe the socioeconomic profile of citizens who perform motorcycle taxi activity and its influence on traffic accidents. This is a descriptive cross-sectional study with a quantitative approach. The results showed that 89% live in suburban areas, 46.8% have between 4-6 people; 39.3% live in someone else's house; 79.8% have no professional qualification, 110 (19.8%) do not own the environment; 204 (36.6%) have another occupation; 13.2% was dedicated to the field, 72.4% has an economic yield of 1000-2000kz; The results

showed that the socio-economic profile of the citizens who perform the motorcycle taxi activity in Huambo city has a great influence on traffic accidents.

**KEY WORDS:** Mototaxis; Accidents; Huambo.

## INTRODUÇÃO

O número de cidadãos que realizam a actividade de mototáxi no município do Huambo cresce de forma expressiva, este crescimento deve despertar as autoridades de formas a merecer um seguimento especial relativamente a convivência no trânsito, considerando ser de extrema importância uma vez que garante a geração de empregos para aqueles cidadãos com menos formação qualificada.

Nos diversos países do mundo a motorizada é utilizada de acordo com as características peculiares de cada nação. Em países em desenvolvimento como a Índia é um veículo utilizado em larga escala, porém sem legislação, o que também acontece em outros países tanto subdesenvolvidos como em desenvolvimento Seerig, (2012).

O primeiro sistema de transporte alternativo utilizando a motorizada como veículo para transportar passageiros surgiu no Brasil durante a década de 1990, em Crateús, cidade com 70.000 habitantes naquela altura, localizada na região Norte do Ceará, e não dispunha de transportes públicos, facto que até então não teve outra evolução Pena, (2012).

Os mototaxistas na cidade do Huambo surgiram a partir da década de 90 do século passado de forma mais expressiva, depois da “guerra dos 55” dias que permitiram sua expansão não só pela paralisação convencional dos machimbombos e candongueiros, bem como o mau estado das vias de circulação Liberato, (2013).

A pesquisa em causa justifica-se pelo facto de que em Angola, em particular o Município do Huambo ter vivido um período de aproximadamente 30 anos de guerra, o que de certa forma levou a destruição das poucas indústrias que existiam no período colonial.

Em paz há 17 anos, o índice de desemprego continua elevado na maior força economicamente activa, não se fazendo sentir por enquanto a recuperação das indústrias que na verdade daria mais oportunidades as pessoas e, logo uma das ocupações que existe como alternativa na maior parte dos casos é sem dúvida a actividade de mototáxi como fonte principal de renda para garantir o sustento das famílias.

No Município do Huambo crescem as zonas periféricas devido a explosão demográfica, com a ausência de transportes públicos devido ao fracasso das políticas públicas, faz com que de forma exponencial aumentem a probabilidade de mais indivíduos se juntarem à actividade de mototáxi.

Assim, com o transporte de passageiros como beneficiários destes serviços, tem vindo a minimizar a sobrevivência daqueles que não tiveram oportunidade de qualificarem-se de formas a permitir o ingresso no mercado formal.

O presente estudo teve como objectivo caracterizar o perfil socioeconómico dos cidadãos que realizam actividades de mototáxi no município do Huambo e sua influencia na sua qualidade de vida.

## METODOLOGIA

Foi realizado um estudo descritivo de tipo transversal com abordagem quantitativa, sendo o estudo descritivo aquele que descreve um fenómeno que decorre numa população, comunidade ou instituição num determinado momento.

Para seleccionar a amostra, foram considerados como critérios de inclusão: número de cidadãos que conduzem meios de duas rodas e concentrados em determinado ponto; relevância deste ponto quanto à demanda dos passageiros e considerados critérios de exclusão os cidadãos que conduzem meios de transportes de mercadorias, aqueles que estavam ausentes nos dias que decorreu a pesquisa.

Os dados foram colhidos no Município do Huambo, especialmente nas zonas de maior concentração dos serviços de mototáxi, no período de Setembro á Outubro de 2018.

Os participantes foram informados sobre os objectivos da pesquisa, tendo em conta o termo de consentimento livre e esclarecido assinado por eles, bem como a garantia do anonimato independentemente dos resultados.

Os resultados foram apresentados em forma de tabelas, analisados pelo aplicativo do programa *SPSS*.

## APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

Foram entrevistados 555 mototaxistas e verificou-se que 100% deles são do sexo masculino, maioritariamente jovem perfazendo um total de 87,7% com uma faixa etária predominante entre 24-29 anos de idade

Tabela 1 - Distribuição dos mototaxistas de acordo o agregado Familiar /2018

Agregado Familiar	N	%	% acumulada
1 a 3 pessoas	99 8	17,	17,8
4 a 6 pessoas	26 8	46,	64,7
+ de 6 Pessoas.	19 3	35,	100,0
Total	55 0,0	10	

Quanto ao agregado familiar, os resultados apontam que 46,8% dos cidadãos que realizam actividade de mototáxi na cidade do Huambo têm como agregado familiar entre 4-6 pessoas.

Dos 555 mototaxistas entrevistados, 110 (19,8%) realizam actividade de mototáxi com a motorizada no qual não é proprietário, estes trabalham por conta de outrem. E cerca de 445 (80,2%) são proprietários das motorizadas com o qual trabalham.

Quanto à ocupação anterior, 258 (46,5%) nunca trabalharam noutra actividade e verificou-se que 297 cidadãos correspondente a 53,5% perderam os seus antigos postos de Trabalho, e uma das formas de sobreviver é sem dúvidas a realização da actividade de mototáxi.

Daqueles que tiveram ocupação anterior, a maior percentagem é predominante por camponeses com 74, o que corresponde a 13,2%.

Tabela 2 - Distribuição dos mototaxistas de acordo o rendimento económico por dia durante a jornada de trabalho, /2018

Rendimento Económico por dia durante a Jornada de Trabalho.	N	%	% acumulada
1000-2000 kz	402	72,4	72,4
3000-5000 kz	151	27,2	99,6
Mais de 6000 Kz	2	0,4	100,0
Total	555	100,0	

Quanto aos rendimentos económicos, a referida tabela apresenta que no universo de 555 cidadãos que realizam actividade de mototáxi, 402, correspondendo a 72,4% apresenta um rendimento diário de 1000-2000kz.

#### DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

No que respeita ao agregado familiar, importa referir que 46,8% tem um agregado de 4-6 pessoas e 35,3% tem mais de 6 pessoas, estes dados estão de acordo com os resultados do censo populacional realizado em 2014 que apresenta uma média de agregado de 5,6 pessoas por família.

Tendo em conta que a provisão de melhor qualidade de vida às famílias é uma prioridade, aos mototaxistas, verifica-se grande pressão, uma vez submetidos a altas jornadas de trabalho mediante a necessidade de produtividade para suportar as suas famílias (Almeida et al., 2016).

Quanto a propriedade da motorizada a pesquisa revela que existe 19,8% dos cidadão a trabalhar por conta de outrem. O trabalho por conta de outrem pode gerar uma pressão

em atingir os resultados que pode ter influencia negativa na qualidade de vida do mototaxista.

Na actividade de mototáxi tanto os empregadores como passageiros geram pressão sobre esses trabalhadores mototaxistas, visando assim uma melhor produtividade, para os seus patrões primando por muita agilidade e rapidez para o cumprimento de metas Silva; Oliveira e Fontana, (2012).

Essa corrida contra o tempo predispõe à condução da motorizada em desacordo com as regras de trânsito, tais como aumento da velocidade ou distrações pessoais Silva; Oliveira e Fontana, (2012), o que pode gerar acidentes de trânsito que pode deixá-los com incapacidades temporárias ou permanentes que prejudicarão a sua qualidade de vida.

Pode-se perceber que os trabalhadores que utilizam a motorizada como instrumento de trabalho, expõem-se aos mais diversos riscos sejam físicos, químicos, ergonômicos, biológicos, mecânicos, psicossociais, que decorrem das condições precárias inerentes ao meio ambiente ou do próprio processo operacional de suas actividades, tais como exposição à chuva, sol e frio por tempo prolongado Silva; Oliveira e Fontana, (2012).

Quanto a ocupação anterior, a nossa pesquisa demonstra que 53,5% destes cidadãos perderam os seus antigos postos de trabalho o que de certo modo fez com que os mesmos aderissem a esta actividade para manter o seu padrão de qualidade de vida.

A falência das empresas e outros sectores contribuem no aumento do número de mototaxistas como forma de se inserirem no mercado de emprego como nova oportunidade, uma vez continuando cada vez baixo o nível de emprego e elevado número de pessoas no mercado informal e o desemprego, fazendo com que haja motivo suficiente para o surgimento dos mototaxistas (Augusto et al., 2013).

Quanto ao tipo de ocupação anterior, esta é dominada por camponeses na ordem de 13,3%. Isto tem grande influencia no desenvolvimento da produção nacional em termos de agricultura que é uma aposta do actual governo.

Pesquisas realizadas por Fonseca (2006), sobre as transformações, verificou que as mudanças a nível mundial nos mercados de trabalho afecta a camada de jovens pobres, em tempos de incerteza económica e vulnerabilidade social, são esses jovens que enfrentam maiores dificuldades de acesso aos postos formais de trabalho e índices mais elevados de desemprego.

Os jovens perfazem 37% da população em idade laboral, mas 60% do total de desempregados; o desemprego juvenil é mais prevalente nas áreas urbanas, e os jovens começam a trabalhar muito cedo nas áreas rurais e têm maior probabilidades de estarem desempregados fora da força de trabalho que os seus congéneres não migrantes Lopes, (2016).

Quanto aos rendimentos económico, os resultados apontaram que apenas 0,2% tem um rendimento acima de 6000kz, valor este irrisório para quem realiza uma actividade de muito risco.

Os rendimentos dos mototaxistas representa a principal fonte de renda das famílias, por esta razão não se pode priva-los destas actividades apesar de ser uma actividade muito arriscada Mascarenhas, (2017).

Pesquisa realizada por Tufi & Filho, (2007) sobre a renda gerada por veículos, concluíram que a motorizada é responsável directamente pela geração de renda no transporte alternativo e em casos de qualquer interregno, o cidadão é obrigado parar de trabalhar e sua renda pode ser sacrificada temporariamente.

## CONCLUSÕES

A problemática da presente pesquisa que orientou o desenvolvimento da mesma foi para saber o perfil socioeconómico dos cidadãos que realizam a actividade de mototáxi na cidade do Huambo. Diante de tudo isso, constatou-se que a mesma conseguiu responder aos objectivos preconizados, e nisto faz-se as seguintes conclusões:

Os resultados demonstraram que o perfil socioeconómico dos cidadãos que realizam a actividade de mototáxi no município do Huambo não é o mais desejável, considerando que eles não apresentam um rendimento aceitável para a cobertura de outras despesas familiares, trabalham com meios de outrem, não apresentam formação que os permite ingressar no mercado formal;

## REFERÊNCIAS

- Almeida, M. De, Celli, G., Medeiros, D. De, Conceição, F., Pinto, O., Moura, B. D. O., ... Lima, C. (2016). *Prevalência e fatores associados a acidentes de trânsito com mototaxistas. Revista Brasileira de Enfermagem.*
- Angola, U. C. de. (2016). *Relatório Social de Angola 2015. Centro de Estudos e Investigação Científica.* Universidade Católica de Angola.
- Augusto, M., Pinto, T., Federal, U., Mestrando, U., Ambiental, C., & Paulo, D. S.(2013). *Precarização sobre duas rodas : uma análise do serviço de mototáxi nas cidades de itacoatiara. Revista Científica de Caderno Prudentivo de Geografia, 2(36), 5–27.*
- Liberato, E. (2013). C andongueiros & K upapatas : *acumulação , risco e sobrevivência na. Artigo Científico, 187–192.*
- Lopes, C. M. (2010). *Dinâmicas do associativismo na economia informal : os transportes de passageiros. Revista Científica, XLV(195), 367–391.*
- Mascarenhas, M. A. B. D, A. (2017). *O Perfil Socioeconómico e a Profissionalização do Motofretista como Factores do Comportamento e segurança no Trânsito Urbano no Município de Pelotas.* Universidade de Passo Fundo.
- Miziziara, I. D.; Mizizrz2, C. S. M. G. e Rocha, T. E. (2014). *Acidentes de Motocicletas e sua relação com o trabalho: revisão da literatura Motorcycle accidents and its relation to work: a literature review, 19(11), 52–59.*
- Nacional, C. B. (2008). *A Política Nacional de Habitação: O atual Cenário das políticas do sector habitacional e suas implicações para Municípios Brasileiros. Artigo Científico de Estudos Técnicos., 3, 139–152.*
- Parpet, M.-F. G. (2013). *A sociologia da economia de Pierre Bourdieu. Arigo Científico.*

- Pena, W. W. de P. (2012). *perfil sócio-económico e comportamental dos mototaxistas nos principais Municípios Paraenses em 2011*. *Artigo Científico*, 27.
- Rubín, G. R.; Bolfe, S. A. (2014). *O desenvolvimento da habitação social no Brasil The development of social housing in Brazil*. *Revista Do Centro de Ciencias Naturais e Exatas*, 36(2), 201–213. <https://doi.org/10.5902/2179460X11637>
- Seerig, L. M., F. F. D. (2012). *Motociclistas: Perfil , prevalência de uso da moto e acidentes de trânsito- Estudo de base populacional Lenise Menezes Seerig I*. *Revisra Científica*, 106p.
- Silva, M. B.; Oliveira, M. e F. R. T. (2012). *Atividade do mototaxista: riscos e fragilidades autorreferidos*. *Revista Brasileira de Enfermage*, 64(6), 1048–1055.
- Stefaniak, J. L. (2009). *A efetividade do direito humano e fundamental à moradia the effectiveness of fundamental humano*.
- Teixeira, J. R. B.; Boery, E. N.; Araujo, T. M.; Moreira, R. M. C.; Casotti, A.; Boery, R. N. de O. (2015). *Acidentes de trânsito e utilização de equipamentos de proteção individual por mototaxistas: Revista de Enfermagem*, 9(2), 945–956. <https://doi.org/10.5205/reuol.6391-62431-2-ED.0902supl201522>
- Tufi, M., & Filho, S. (2007). *Alternativo na amazônia moto-táxi alternativo na amazônia moto-táxi*. *Revista científica*.