

# CIÊNCIAS SOCIALMENTE APLICÁVEIS:

INTEGRANDO SABERES E  
ABRINDO CAMINHOS

JORGE JOSÉ MARTINS RODRIGUES  
MARIA AMÉLIA MARQUES

(Organizadores)

VOL V



EDITORA  
ARTEMIS

2022

# CIÊNCIAS SOCIALMENTE APLICÁVEIS:

INTEGRANDO SABERES E  
ABRINDO CAMINHOS

JORGE JOSÉ MARTINS RODRIGUES  
MARIA AMÉLIA MARQUES

(Organizadores)

VOL V



EDITORA  
ARTEMIS

2022



O conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição Creative Commons Atribuição-Não-Comercial NãoDerivativos 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0). Direitos para esta edição cedidos à Editora Artemis pelos autores. Permitido o download da obra e o compartilhamento, desde que sejam atribuídos créditos aos autores, e sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

A responsabilidade pelo conteúdo dos artigos e seus dados, em sua forma, correção e confiabilidade é exclusiva dos autores. A Editora Artemis, em seu compromisso de manter e aperfeiçoar a qualidade e confiabilidade dos trabalhos que publica, conduz a avaliação cega pelos pares de todos manuscritos publicados, com base em critérios de neutralidade e imparcialidade acadêmica.

<b>Editora Chefe</b>	Prof. <sup>a</sup> Dr. <sup>a</sup> Antonella Carvalho de Oliveira
<b>Editora Executiva</b>	M. <sup>a</sup> Viviane Carvalho Mocellin
<b>Direção de Arte</b>	M. <sup>a</sup> Bruna Bejarano
<b>Diagramação</b>	Elisângela Abreu
<b>Organizadoras</b>	Prof. Dr. Jorge José Martins Rodrigues Prof. <sup>a</sup> Dr. <sup>a</sup> Maria Amélia Marques
<b>Imagem da Capa</b>	ciempies
<b>Bibliotecária</b>	Janaina Ramos – CRB-8/9166

#### Conselho Editorial

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Ada Esther Portero Ricol, *Universidad Tecnológica de La Habana “José Antonio Echeverría”*, Cuba  
Prof. Dr. Adalberto de Paula Paranhos, Universidade Federal de Uberlândia  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Amanda Ramalho de Freitas Brito, Universidade Federal da Paraíba  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Ana Clara Monteverde, *Universidad de Buenos Aires*, Argentina  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Ana Júlia Viamonte, Instituto Superior de Engenharia do Porto (ISEP), Portugal  
Prof. Dr. Ángel Mujica Sánchez, *Universidad Nacional del Altiplano*, Peru  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Angela Ester Mallmann Centenaro, Universidade do Estado de Mato Grosso  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Begoña Blandón González, *Universidad de Sevilla*, Espanha  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Carmen Pimentel, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Catarina Castro, Universidade Nova de Lisboa, Portugal  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Cirila Cervera Delgado, *Universidad de Guanajuato*, México  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Cláudia Padovesi Fonseca, Universidade de Brasília-DF  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Cláudia Neves, Universidade Aberta de Portugal  
Prof. Dr. Cleberton Correia Santos, Universidade Federal da Grande Dourados  
Prof. Dr. David García-Martul, *Universidad Rey Juan Carlos de Madrid*, Espanha  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Deuzimar Costa Serra, Universidade Estadual do Maranhão  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Dina Maria Martins Ferreira, Universidade Estadual do Ceará  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Eduarda Maria Rocha Teles de Castro Coelho, Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro, Portugal  
Prof. Dr. Eduardo Eugênio Spers, Universidade de São Paulo  
Prof. Dr. Eloi Martins Senhoras, Universidade Federal de Roraima, Brasil



Prof.ª Dr.ª Elvira Laura Hernández Carballido, *Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo*, México  
Prof.ª Dr.ª Emilas Darlene Carmen Lebus, *Universidad Nacional del Nordeste/ Universidad Tecnológica Nacional*, Argentina  
Prof.ª Dr.ª Erla Mariela Morales Morgado, *Universidad de Salamanca*, Espanha  
Prof. Dr. Ernesto Cristina, *Universidad de la República*, Uruguay  
Prof. Dr. Ernesto Ramírez-Briones, *Universidad de Guadalajara*, México  
Prof. Dr. Gabriel Díaz Cobos, *Universitat de Barcelona*, Espanha  
Prof.ª Dr.ª Gabriela Gonçalves, Instituto Superior de Engenharia do Porto (ISEP), Portugal  
Prof. Dr. Geoffroy Roger Pointer Malpass, Universidade Federal do Triângulo Mineiro, Brasil  
Prof.ª Dr.ª Gladys Esther Leoz, *Universidad Nacional de San Luis*, Argentina  
Prof.ª Dr.ª Glória Beatriz Álvarez, *Universidad de Buenos Aires*, Argentina  
Prof. Dr. Gonçalo Poeta Fernandes, Instituto Politécnico da Guarda, Portugal  
Prof. Dr. Gustavo Adolfo Juarez, *Universidad Nacional de Catamarca*, Argentina  
Prof.ª Dr.ª Iara Lúcia Tescarollo Dias, Universidade São Francisco, Brasil  
Prof.ª Dr.ª Isabel del Rosario Chiyon Carrasco, *Universidad de Piura*, Peru  
Prof.ª Dr.ª Isabel Yohena, *Universidad de Buenos Aires*, Argentina  
Prof. Dr. Ivan Amaro, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Brasil  
Prof. Dr. Iván Ramon Sánchez Soto, *Universidad del Bío-Bío*, Chile  
Prof.ª Dr.ª Ivânia Maria Carneiro Vieira, Universidade Federal do Amazonas, Brasil  
Prof. Me. Javier Antonio Albornoz, *University of Miami and Miami Dade College*, Estados Unidos  
Prof. Dr. Jesús Montero Martínez, *Universidad de Castilla - La Mancha*, Espanha  
Prof. Dr. João Manuel Pereira Ramalho Serrano, Universidade de Évora, Portugal  
Prof. Dr. Joaquim Júlio Almeida Júnior, UniFIMES - Centro Universitário de Mineiros, Brasil  
Prof. Dr. José Cortez Godínez, Universidad Autónoma de Baja California, México  
Prof. Dr. Juan Carlos Cancino Diaz, Instituto Politécnico Nacional, México  
Prof. Dr. Juan Carlos Mosquera Feijoo, *Universidad Politécnica de Madrid*, Espanha  
Prof. Dr. Juan Diego Parra Valencia, *Instituto Tecnológico Metropolitano de Medellín*, Colômbia  
Prof. Dr. Juan Manuel Sánchez-Yáñez, *Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo*, México  
Prof. Dr. Júlio César Ribeiro, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Brasil  
Prof. Dr. Leinig Antonio Perazolli, Universidade Estadual Paulista (UNESP), Brasil  
Prof.ª Dr.ª Livia do Carmo, Universidade Federal de Goiás, Brasil  
Prof.ª Dr.ª Luciane Spanhol Bordignon, Universidade de Passo Fundo, Brasil  
Prof. Dr. Luis Fernando González Beltrán, Universidad Nacional Autónoma de México, México  
Prof. Dr. Luis Vicente Amador Muñoz, *Universidad Pablo de Olavide*, Espanha  
Prof.ª Dr.ª Macarena Esteban Ibáñez, *Universidad Pablo de Olavide*, Espanha  
Prof. Dr. Manuel Ramiro Rodríguez, *Universidad Santiago de Compostela*, Espanha  
Prof.ª Dr.ª Márcia de Souza Luz Freitas, Universidade Federal de Itajubá, Brasil  
Prof. Dr. Marcos Augusto de Lima Nobre, Universidade Estadual Paulista (UNESP), Brasil  
Prof. Dr. Marcos Vinicius Meiado, Universidade Federal de Sergipe, Brasil  
Prof.ª Dr.ª Mar Garrido Román, *Universidad de Granada*, Espanha  
Prof.ª Dr.ª Margarida Márcia Fernandes Lima, Universidade Federal de Ouro Preto, Brasil  
Prof.ª Dr.ª Maria Aparecida José de Oliveira, Universidade Federal da Bahia, Brasil  
Prof.ª Dr.ª Maria Carmen Pastor, *Universitat Jaume I*, Espanha  
Prof.ª Dr.ª Maria do Céu Caetano, Universidade Nova de Lisboa, Portugal  
Prof.ª Dr.ª Maria do Socorro Saraiva Pinheiro, Universidade Federal do Maranhão, Brasil  
Prof.ª Dr.ª Maria Lúcia Pato, Instituto Politécnico de Viseu, Portugal

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maritza González Moreno, *Universidad Tecnológica de La Habana*, Cuba  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Mauriceia Silva de Paula Vieira, Universidade Federal de Lavras, Brasil  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Odara Horta Boscolo, Universidade Federal Fluminense, Brasil  
Prof. Dr. Osbaldo Turpo-Gebera, *Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa*, Peru  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Patrícia Vasconcelos Almeida, Universidade Federal de Lavras, Brasil  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Paula Arcoverde Cavalcanti, Universidade do Estado da Bahia, Brasil  
Prof. Dr. Rodrigo Marques de Almeida Guerra, Universidade Federal do Pará, Brasil  
Prof. Dr. Saulo Cerqueira de Aguiar Soares, Universidade Federal do Piauí, Brasil  
Prof. Dr. Sergio Bitencourt Araújo Barros, Universidade Federal do Piauí, Brasil  
Prof. Dr. Sérgio Luiz do Amaral Moretti, Universidade Federal de Uberlândia, Brasil  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Silvia Inés del Valle Navarro, *Universidad Nacional de Catamarca*, Argentina  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Solange Kazumi Sakata, Instituto de Pesquisas Energéticas e Nucleares. Universidade de São Paulo (USP), Brasil  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Teresa Cardoso, Universidade Aberta de Portugal  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Teresa Monteiro Seixas, Universidade do Porto, Portugal  
Prof. Dr. Valter Machado da Fonseca, Universidade Federal de Viçosa, Brasil  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Vanessa Bordin Viera, Universidade Federal de Campina Grande, Brasil  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Vera Lúcia Vasilévski dos Santos Araújo, Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Brasil  
Prof. Dr. Wilson Noé Garcés Aguilar, *Corporación Universitaria Autónoma del Cauca*, Colômbia

#### Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

C569 Ciências socialmente aplicáveis: integrando saberes e abrindo caminhos V / Organizadores Jorge José Martins Rodrigues, Maria Amélia Marques. – Curitiba-PR: Artemis, 2022.

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-65-87396-63-7

DOI 10.37572/EdArt\_250822637

1. Ciências sociais. 2. Pesquisa. I. Rodrigues, Jorge José Martins (Organizador). II. Marques, Maria Amélia (Organizadora). III. Título.

CDD 301

Elaborado por Bibliotecária Janaina Ramos – CRB-8/9166



## APRESENTAÇÃO

O livro que ora se encontra nas vossas mãos, no seu quinto volume, é por tradição um livro de temática interdisciplinar e transdisciplinar no campo das ciências sociais aplicadas. É interdisciplinar porque cruza várias disciplinas do saber, ficando a sua transdisciplinaridade a dever-se aos múltiplos campos do conhecimento abrangidos por estes dezassete trabalhos, qual mosaico árabe.

A metodologia seguida na organização do volume privilegiou os conteúdos dos artigos, procurando-se seguir uma lógica em que cada artigo possa contribuir para uma melhor compreensão do artigo seguinte, originando conhecimento. Este método originou quatro eixos de investigação, a saber: Informação: a energia que move os sistemas, Investigar ou a liberdade de desestabilizar o *status quo*, Investigar no feminino, Informação: um instrumento transversal.

O eixo 1 – Informação: a energia que move os sistemas, enquanto conhecimento é a energia que move os sistemas, está presente nos primeiros sete artigos. O eixo 2 – Investigar ou a liberdade de desestabilizar o *status quo*, glosa a liberdade intelectual para gerar conhecimento, sendo fulcral em qualquer sociedade, é o assunto ocupado pelos quatro artigos seguintes. O eixo 3 – Investigar no feminino, realça o equilíbrio entre corpo e mente, a hiper sexualidade da mulher negra e a caracterização socioeconómica de uma cooperativa de mulheres, é ocupado pelos três artigos seguintes. O eixo 4 - Informação: um instrumento transversal, foca-se na evidência empírica de os dados, devidamente trabalhados, geram informações valiosas, seja para a otimização da informação em *call centers*, da segurança rodoviária ou do enquadramento legal da atividade de acompanhamento arqueológico.

Com a disponibilização deste quinto livro esperamos gerar inquietude intelectual e curiosidade científica no leitor, incrementando a satisfação de novas necessidades e descobertas, motor de toda a inovação.

Jorge Rodrigues, ISCAL/IPL, Portugal  
Maria Amélia Marques, ESCE/IPS, Portugal

## SUMÁRIO

### INFORMAÇÃO: A ENERGIA QUE MOVE OS SISTEMAS

#### **CAPÍTULO 1..... 1**

COMPARACIÓN DEL VALOR DE PERTINENCIA DE LAS NORMAS CONTABLES EN ESTADOS UNIDOS VERSUS LAS NORMAS INTERNACIONALES DE INFORMACIÓN FINANCIERA: EL CASO DE LAS AMERICAN DEPOSITARY RECEIPTS

Aida R. Lozada Rivera

 [https://doi.org/10.37572/EdArt\\_2508226371](https://doi.org/10.37572/EdArt_2508226371)

#### **CAPÍTULO 2..... 19**

FERRAMENTA DE APOIO AOS COMANDANTES DAS OPERAÇÕES DE SOCORRO EM INTERVENÇÕES ESTRUTURAIS DAS EQUIPAS DE BOMBEIROS

Pedro Miguel Sousa Barahona

Ana Filomena de Figueiredo Dias

Carla Maria Lopes da Silva Afonso dos Santos

 [https://doi.org/10.37572/EdArt\\_2508226372](https://doi.org/10.37572/EdArt_2508226372)

#### **CAPÍTULO 3..... 35**

PERSPETIVA SOBRE O USO DA BIBLIOTECA DIGITAL B-ON PELOS DOCENTES DO ENSINO SUPERIOR – O CASO DO INSTITUTO POLITÉCNICO DE CASTELO BRANCO

Maria Eduarda Pereira Rodrigues

Antonio Pulgarín Guerrero

Margarita Pérez Pulido

 [https://doi.org/10.37572/EdArt\\_2508226373](https://doi.org/10.37572/EdArt_2508226373)

#### **CAPÍTULO 4..... 48**

REDE ACADÉMICA WEIWER® E COREOGRAFIAS DIDATICAS: QUE RELAÇÃO?

Teresa Margarida Loureiro Cardoso

Luciano Gamez

Maria Filomena Pestana Martins Silva Coelho

 [https://doi.org/10.37572/EdArt\\_2508226374](https://doi.org/10.37572/EdArt_2508226374)

#### **CAPÍTULO 5..... 61**

CONTRIBUIÇÃO DA RETÓRICA PARA A REDAÇÃO DE TRABALHOS ACADÊMICOS DE ALTO IMPACTO: ANÁLISE DO ARTIGO “AS CAPACIDADES DE ORGANIZAÇÕES VOLTADAS AO MERCADO”

Rodrigo Guimarães Motta

Neusa Maria Bastos Fernandes dos Santos

Maria Cristina Sanches Amorim

 [https://doi.org/10.37572/EdArt\\_2508226375](https://doi.org/10.37572/EdArt_2508226375)

**CAPÍTULO 6..... 81**

ÉTICA PROFESIONAL EN LA FORMACIÓN DEL CONTADOR PÚBLICO

Teresita de Jesús Sabido-Domínguez

Valentín Alonso-Novelo

Gustavo Alberto Barredo-Baqueiro

 [https://doi.org/10.37572/EdArt\\_2508226376](https://doi.org/10.37572/EdArt_2508226376)

**CAPÍTULO 7.....92**

INNOVACIÓN UNIVERSITARIA, UN ANÁLISIS TEÓRICO INTEGRAL DESDE SUS FUNCIONES MISIONALES

Jennifer Lafont Mendoza

Amelia Espitia Arrieta

Dairo Pérez Sotelo

 [https://doi.org/10.37572/EdArt\\_2508226377](https://doi.org/10.37572/EdArt_2508226377)

**INVESTIGAR OU A LIBERDADE DE DESESTABILIZAR O STATUS QUO**

**CAPÍTULO 8..... 110**

A FRAGILIDADE DA LIBERDADE DE IMPRENSA EM MOÇAMBIQUE, HOJE: UMA REFERÊNCIA AO *ETHOS* DO PRESIDENTE FILIPE NYUSI NO DISCURSO DO DIA DO JORNALISTA MOÇAMBICANO E AS MARCAS DO AUTORITARISMO

Dayse Alfaia

 [https://doi.org/10.37572/EdArt\\_2508226378](https://doi.org/10.37572/EdArt_2508226378)

**CAPÍTULO 9..... 125**

REFLEXIONES SOBRE LA TRANSFORMACION EN LAS PyMES Y LA GENERACION MILENIO EN TIEMPOS DE PANDEMIA

Jorge Ramón Salazar-Cantón

Valentín Alonso-Novelo

Luis Martín Barrera-Ramírez

 [https://doi.org/10.37572/EdArt\\_2508226379](https://doi.org/10.37572/EdArt_2508226379)

**CAPÍTULO 10.....133**

MEMÓRIA DE AFETOS: CULTURA E REVOLUÇÃO NO RECIFE DOS ANOS DE CHUMBO

José Antonio Spinelli Lindoso

 [https://doi.org/10.37572/EdArt\\_25082263710](https://doi.org/10.37572/EdArt_25082263710)

**CAPÍTULO 11.....153**

TRAÇAR UMA REDEFINIÇÃO DO CONCEITO DE ECONOMIA: UMA APROXIMAÇÃO

Rússel Freddy Ramos Serrano

Raúl Eleazar Arias Sánchez

 [https://doi.org/10.37572/EdArt\\_25082263711](https://doi.org/10.37572/EdArt_25082263711)

**INVESTIGAR NO FEMININO**

**CAPÍTULO 12 .....161**

CONTROLOGIA: DESENVOLVIMENTO HARMONIOSO DO CORPO E DA MENTE

Thais Medeiros da Costa Dias

Fabiana Vieira de Medeiros

 [https://doi.org/10.37572/EdArt\\_25082263712](https://doi.org/10.37572/EdArt_25082263712)

**CAPÍTULO 13.....165**

O ESPETÁCULO DO CORPO DA MULHER NEGRA E AS MARCAS HISTÓRICAS DA HIPERSEXUALIZAÇÃO E DA OBJETIFICAÇÃO: UM OLHAR PARA O CASO DE SARA BAARTMAN (XIX) E PARA O CASO DA CANTORA DE *FUNK* BRASILEIRA, JOJO MARONTTINI (XXI)

Dayse Alfaia

 [https://doi.org/10.37572/EdArt\\_25082263713](https://doi.org/10.37572/EdArt_25082263713)

**CAPÍTULO 14.....184**

CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA DE INTEGRANTES DE LA ASOCIACIÓN DE MUJERES (APRIMUJER) PARA ESTIMAR POTENCIALIDADES EN EL TERRITORIO DEL ÁREA RURAL DE SAN VICENTE DE CHUCURÍ, SANTANDER, COLOMBIA

Miguel Arturo Lozada Valero

Ángela María Andrade Ulloa

Mónica María Pacheco Valderrama

Héctor Julio Paz Díaz

Rafael Calderón Silva

Leidy Andrea Carreño Castaño  
Cristian Giovanni Palencia Blanco  
Irina Alean Carreño  
Shirley Lizeth Mancera  
Daniel Augusto Buitrago Ibañez  
Ana Milena Salazar Beleño  
Dally Esperanza Gáfaró Álvarez

 [https://doi.org/10.37572/EdArt\\_25082263714](https://doi.org/10.37572/EdArt_25082263714)

## INFORMAÇÃO: UM INSTRUMENTO TRANSVERSAL

### **CAPÍTULO 15** ..... **202**

STATISTICAL ANALYSIS OF CONVERGENCE FOR NON-LINEAR OPTIMIZATION  
ALGORITHMS IN CALL CENTERS PROBLEMS

Ángel Rubén Barberis  
Lorena Elizabeth del Moral Sachetti

 [https://doi.org/10.37572/EdArt\\_25082263715](https://doi.org/10.37572/EdArt_25082263715)

### **CAPÍTULO 16** ..... **215**

LOS DECENIOS DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL: RECAPITULACIÓN  
GENERAL Y REFLEJO EN COSTA RICA

Carlos Contreras-Montoya

 [https://doi.org/10.37572/EdArt\\_25082263716](https://doi.org/10.37572/EdArt_25082263716)

### **CAPÍTULO 17** ..... **228**

ACOMPANHAMENTO ARQUEOLÓGICO E MÉTODO. CONTRIBUTO PARA O SEU  
ENQUADRAMENTO LEGAL

Iva João da Silva Teles Morais Botelho

 [https://doi.org/10.37572/EdArt\\_25082263717](https://doi.org/10.37572/EdArt_25082263717)

### **SOBRE OS ORGANIZADORES** ..... **248**

### **ÍNDICE REMISSIVO** ..... **249**

# CAPÍTULO 16

## LOS DECENIOS DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL: RECAPITULACIÓN GENERAL Y REFLEJO EN COSTA RICA

*Data de submissão: 20/05/2022*

*Data de aceite: 09/06/2022*

### **Carlos Contreras-Montoya**

Colegio Federado de  
Ingenieros y Arquitectos  
Costa Rica  
Rede de Estudos de Engenharia e  
Sócioeconomicos em Transportes  
RESET/UFRJ/Brasil  
carlos\_contreras9@yahoo.com.br  
CV

**RESUMEN:** En agosto de 2020 la Asamblea General de la ONU proclamó el período 2021-2030 como Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial, considerando el mismo dentro del contexto de los Objetivos para el Desarrollo Sostenible y del enfoque de Sistema Seguro. El Primer Decenio 2011-2020 basó su estrategia en cinco pilares: fortalecimiento institucional, comportamiento humano, vehículos seguros, infraestructura segura y atención a víctimas, y propuso reducir a la mitad el número de muertos y heridos graves en accidentes de tránsito, sin embargo se ha constatado que muchos países no lo han conseguido. Dentro de los objetivos del trabajo se hace una recapitulación analítica de los principales elementos que caracterizaron

el primer decenio, esto en general y para la Región de las Américas en particular, con ese marco se analiza el caso de Costa Rica y las eventuales implicaciones del segundo decenio, en su significado como nuevo paradigma de carácter sistémico y los retos implícitos en el nuevo horizonte temporal, partiendo de las características estudiadas.

**PALABRAS CLAVE:** Seguridad Vial. Decenios de Acción. Índice de mortalidad. Consejo de Seguridad Vial de Costa Rica - Cosevi.

### **THE DECADES OF ACTION FOR ROAD SAFETY: GENERAL RECAPITULATION AND REFLECTION IN COSTA RICA**

**ABSTRACT:** In August 2020 the UN General Assembly proclaimed the period 2021-2030 as the Second Decade of Action for Road Safety, considering it within the context of the Sustainable Development Goals and the Safe System approach. The First Decade 2011-2020 based its strategy on five pillars: institutional strengthening, human behavior, safe vehicles, safe infrastructure and victim care, and proposed to reduce by half the number of deaths and serious injuries in road crashes; however, it has been noted that many countries have not achieved this. The objectives of this paper include an analytical recapitulation of the main elements that characterized the first decade, in general and for the Region of the Americas in particular. Within this framework, the case of Costa Rica

and the eventual implications of the second decade are analyzed, in its significance as a new paradigm of a systemic nature and the challenges implicit in the new time horizon, based on the characteristics studied.

**KEYWORDS:** Road Safety. Decades of Action. Fatality rate. Road Safety Council of Costa Rica - Cosevi.

## 1 INTRODUCCIÓN

Se puede considerar el Informe mundial sobre traumatismos causados por el tránsito (Peden et al, 2004), como una referencia para la consolidación del Primer Decenio de Acción por la Seguridad Vial, por eso es pertinente recordar sus recomendaciones principales: identificar una agencia líder para guiar el esfuerzo nacional; evaluar los problemas, políticas, organización institucional y capacidad para prevenir lesiones; preparar una estrategia nacional y un plan de acción; asignar recursos humanos y financieros; implementar acciones para prevenir accidentes, minimizar lesiones y sus consecuencias; así como apoyar el desarrollo de la capacidad nacional para tratar el problema de seguridad vial.

Cuando, en mayo de 2011, se da a conocer el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 (WHO, 2010), se enfatiza en que los accidentes de tránsito representaban la décima causa principal de defunción a nivel mundial, que más del 90% de las defunciones y traumatismos ocurrían en países de ingresos bajos y medianos, que era la principal causa de defunción entre los jóvenes de 15 a 29 años de edad, que cerca de 50% de las víctimas mortales eran peatones, ciclistas o motociclistas y que esos accidentes provocaban enormes pérdidas económicas tanto por su impacto en las propias víctimas, sus familias y por extensión en las naciones, las cuales oscilaban entre el 1% y el 3% del PIB, y en algunos casos podía llegar al 5%.

Dentro de la lógica de prevención se señalaba la detección de medidas eficaces, enfatizando en que los países que más habían avanzado consiguieron la participación de todos los sectores sociales relevantes y que era fundamental la promulgación y aplicación de una normativa completa en factores como: la conducción bajo los efectos del alcohol, el exceso de velocidad y el uso del cinturón de seguridad y el casco; la necesidad de vías de tránsito y de vehículos más seguros; y la pertinencia de un sistema eficaz de atención de emergencia.

Se debe recordar que a cinco años del inicio del primer decenio, el 25 de septiembre de 2015, en la Cumbre de la ONU sobre el Desarrollo Sostenible, se aprobó el documento “Transformar Nuestro Mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”, que incluye los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, y donde la meta específica 3.6

orientaba a reducir las muertes por accidentes de tránsito en 50% para 2020, y la meta 11.2 para que en 2030 se brindara acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, mejorando la seguridad vial, con especial atención a las necesidades de los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas), mujeres, niños, personas con discapacidad y adultos mayores. Esa meta 3.6 de los ODS no se alcanzó cinco años después al terminar el primer decenio.

Es así como el 31 de agosto de 2020, en Resolución A/RES/74/299, Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, aprobada por la Asamblea General de la ONU, se integra la Declaración de Estocolmo, aprobada en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, que tuvo lugar los días 19 y 20 de febrero de 2020, y se proclama el período 2021-2030 como Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, que tendrá por objetivo reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico por lo menos en un 50 % de 2021 a 2030.

## 2 SOBRE EL DECENIO 2011-2020

En marzo de 2010, la Resolución A/64/255 de la Asamblea General de la ONU proclamó el período 2011–2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, o primer decenio, con el objetivo de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo (WHO, 2010).

Con respecto al primer decenio, algunas variaciones se pueden obtener si se toman los Informes sobre la situación mundial de la seguridad vial, del 2009 o sea antes del inicio (WHO, 2009) y del 2018 o sea hasta este momento el último reportado (WHO, 2018). Lo anterior aún a pesar de que ambos reportes no sean directamente comparables, esto debido a cambios en la metodología utilizada por la OMS para modelar el conjunto de datos y a la confiabilidad en sí de los mismos según su proveniencia.

Tabla I: Variación en indicadores (2008 - 2017).

Año	2008	2017
Población Mundial (billones)	6,7	7,3
Vehículos registrados (billones)	1,3	2
Cantidad estimada fallecidos (millones)	1,23	1,35
Índice Mundial (muertos/100.000 hab)	18,8	18,2
Índice Américas (muertos/100.000 hab)	15,8	15,6
Proporción muertes usuarios vulnerables (%)	46	54

Fuente: Peden y Puvanachandra (2019).

Nótese el gran aumento en la población mundial y mayor aún en el parque vehicular, aun así los índices de mortalidad disminuyeron en la Región de las Américas y a nivel mundial como un todo. Sin embargo y en parte debido al aumento en el parque de motocicletas, siempre en conjunto con peatones, la proporción de muertes de usuarios vulnerables creció notablemente.

En la Tabla 2 se muestran los índices de mortalidad en muertos/100.000 hab. para diversos países y regiones de interés, ordenados de peor a mejor índice según el año 2016, la variación porcentual de 2013 a 2016 se muestra con signo positivo cuando es de mejoría.

Tabla 2: Variación de índices de mortalidad (m/100.000 h) 2013 - 2016.

Año	2013	2016	
País / Región			Variación %
Venezuela	45,10	33,70	25,28
Mundo	17,42	18,14	-4,10
América Latina y el Caribe	19,24	17,81	7,42
Honduras	17,40	16,70	4,02
Costa Rica	13,90	16,70	-20,14
Guatemala	19,00	16,60	12,63
Panamá	10,00	14,30	-43,00
Argentina	13,60	14,00	-2,94
Uruguay	16,60	13,40	19,28
México	12,30	13,10	-6,50
Chile	12,40	12,50	-0,81
Miembros OCDE	8,12	8,75	-7,78
Israel	3,60	4,20	-16,67
España	3,70	4,10	-10,81
Dinamarca	3,50	4,00	-14,29
Singapur	3,60	2,80	22,22
Suecia	2,80	2,80	0,00

Elaboración propia a partir de los Informes sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015 y 2018 de OMS e indicadores del Banco Mundial.

Se verifica una relativa estabilidad mundial (variación de menos de 5%) pero con comportamientos muy diversos, tanto de mejoría notable como el caso de Singapur, así como de Venezuela (con la salvedad de que continúa con uno de los peores desempeños) y en la Región de las Américas como de Uruguay, sin embargo otros en esa Región en principio empeoraron, aunque la Región como un todo mejoró. Llama la atención

el caso de países de la OCDE que en conjunto empeoraron pero continúan entre los mejores desempeños a nivel global. Lo anterior al parecer muestra que es difícil mejorar, o inclusive mantenerse, cuando ya se tiene un muy buen desempeño, con excepciones notables claro.

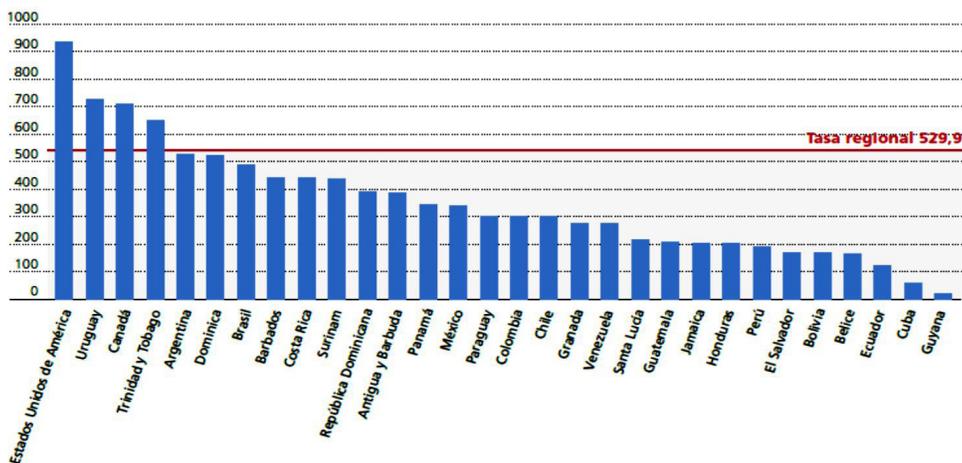
Además habría que acotar que no se puede generalizar a partir de observaciones puntuales, pues de hecho se observan grandes variaciones temporales del desempeño por país, según sea el caso.

### 3 SOBRE LA REGIÓN DE LAS AMÉRICAS

Un análisis del desempeño se puede obtener de los informes sobre La Seguridad Vial en la Región de las Américas del 2016 y del 2019 (OPS/OMS, 2019), éste último será la referencia que se utilizará a seguir dado que es el último informe regional disponible dentro del primer decenio, aunque en general los datos reportados son del año 2016.

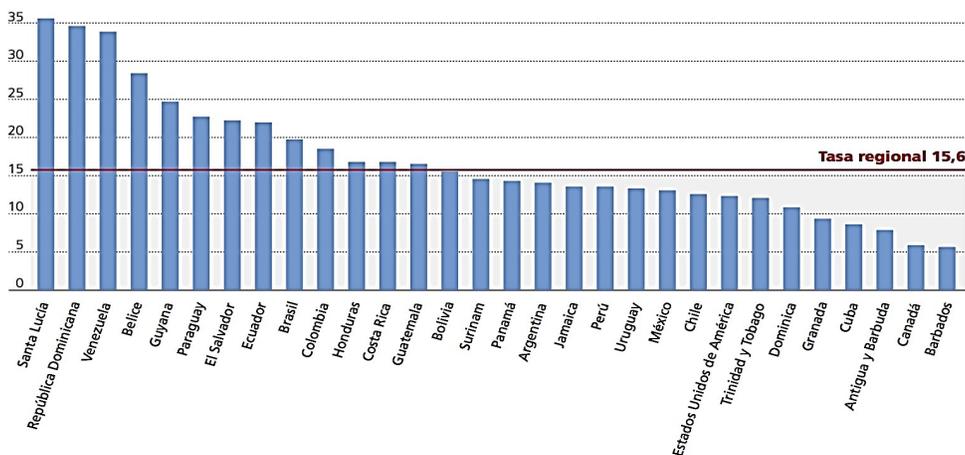
Como datos generales se tiene la tasa de motorización de los 30 países considerados en la región, donde el promedio es de 530 vehículos por mil habitantes, tasa elevada por la presencia de Estados Unidos, Uruguay y Canadá como se aprecia en la Figura 1.

Figura 1: Tasa de motorización Región de las Américas, vehículos/1000 h. (2016).



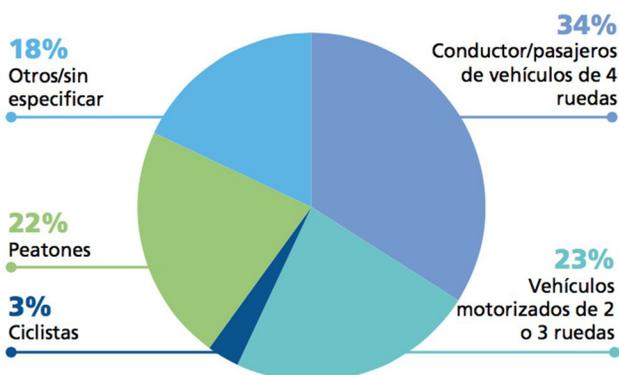
En lo que se refiere a la Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, los índices de Santa Lucía, Dominicana, Venezuela y Belice elevan el dato regional aunque en este caso los datos son más homogéneos alrededor del promedio de 15,6 fallecidos por 100.000 habitantes, como se muestra en la Figura 2.

Figura 2: Tasa de mortalidad Región de las Américas, muertos/100.000 h. (2016).



Como ya se mencionó hay un aumento exponencial en la presencia y en la mortalidad de motociclistas, los cuales forman parte de los usuarios vulnerables, para ese conjunto en la región se tiene que las muertes en el tránsito son la segunda causa principal de mortalidad en adultos jóvenes de 15 a 29 años; además prácticamente la mitad del total de muertes se da por usuarios más vulnerables, a saber: motociclistas (23%), peatones (22%) y ciclistas (3%), como se muestra en la Figura 3. En general para la región la proporción de muertes de motociclistas aumentó un 3% entre 2013 y 2016.

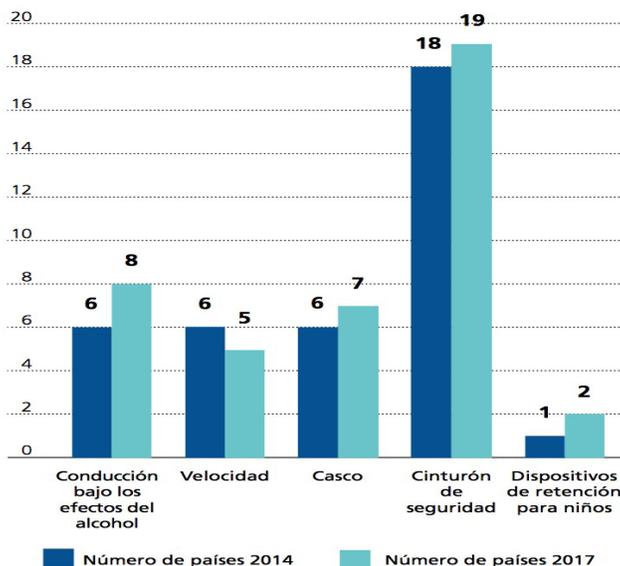
Figura 3: Proporción de muertes estimadas según tipo de usuario, Región de las Américas (2016).



Dentro de los factores que contribuyen a la expansión de la flota de motos en la región, se tienen varios factores, a saber: la posibilidad de adquirir motocicletas a precios muy bajos; los niveles de ingresos crecientes que posibilitan la adquisición; las necesidades de transporte no satisfechas; el congestionamiento vehicular en las zonas urbanas; el aumento de costos y tarifas en otras formas de transporte; un menor consumo de combustible; las facilidades para estacionamiento y un bajo costo de mantenimiento.

Para efectos de las leyes implementadas, un resultado de los datos levantados en el informe de la OPS/OMS (2019), muestra como para los cinco factores de riesgo que se han referenciado ha habido en general una mayor adhesión de países a la legislación del caso, entre 2014 y 2017, y como se muestra en la Figura 4 siempre con mayor presencia de aquella referente al uso del cinturón de seguridad y con un déficit mayor respecto de los dispositivos de retención infantil.

Figura 4: Países con legislación satisfactoria de mejores prácticas según factores de riesgo, Región de las Américas (2014-2017)



Cabe aclarar que, en el caso de la regulación y control de la velocidad para efectos del informe ya mencionado, la legislación que contempla los criterios de mejores prácticas en la imposición de limitaciones para la misma, implica en establecer un límite máximo de 50 km/h en las vías urbanas, a nivel nacional, pero con la posibilidad legal de que las autoridades locales puedan modificar ese límite en su jurisdicción. Los cinco países que cumplen esa condición son Canadá, México, Bolivia, Paraguay y Uruguay.

Lo legislación descrita es fundamental en el establecimiento de las denominadas Zonas 30 o sea aquellas donde la velocidad máxima permitida, en función de la interacción del tránsito con usuarios vulnerables, es de 30 km/h, para lo cual se establece la debida señalización e intervención en la infraestructura vial, además de la fiscalización, de forma a garantizar el respeto a la medida. Estas zonas son de relevancia en la estrategia del Sistema Seguro, referencia del segundo decenio, y su impulso ostensivo ha sido propiciado por la OMS, que de hecho las convirtió en el tema de la Semana Mundial de la Seguridad Vial del 2021.

## 4 SOBRE EL CASO DE COSTA RICA

### 4.1 LEGISLACIÓN Y ADMINISTRACIÓN VIAL

La Ley de Administración Vial N° 6324, de 1979, regula lo concerniente al tránsito de personas, vehículos y bienes en la red de caminos públicos, así como todos los aspectos de seguridad vial y de contaminación ambiental causada por los vehículos automotores, su ejecución corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes. En su CAPITULO II, Artículo 4° estableció la creación del Consejo de Seguridad Vial – Cosevi – adscrito al MOPT con independencia en su funcionamiento administrativo y personalidad jurídica propia, para administrar el Fondo de Seguridad Vial y asignar las sumas necesarias para los programas y proyectos de seguridad vial.

El Cosevi es el órgano desconcentrado en transporte terrestre más antiguo de Costa Rica, pensado originalmente para administrar el Fondo citado y no para ejercer rectoría directa. A pesar de esto, con el paso del tiempo y de una forma regida más por la costumbre o estilo ministerial se ha venido encargando de la conceptualización, el diseño y la implementación de los Planes Estratégicos para la Seguridad Vial en el país (Contreras-Montoya, 2013).

### 4.2 DESEMPEÑO HISTÓRICO Y ALGUNAS ESTADÍSTICAS

Para contextualizar se muestran algunos datos generales sobre el país para el año 2019, último antes de la pandemia del Covid-19, tanto esos como los siguientes se extrajeron de las estadísticas formales que publica en su página web el Cosevi en la sección de datos abiertos (Cosevi, 2021).

Tabla 3: Datos generales de referencia (2019).

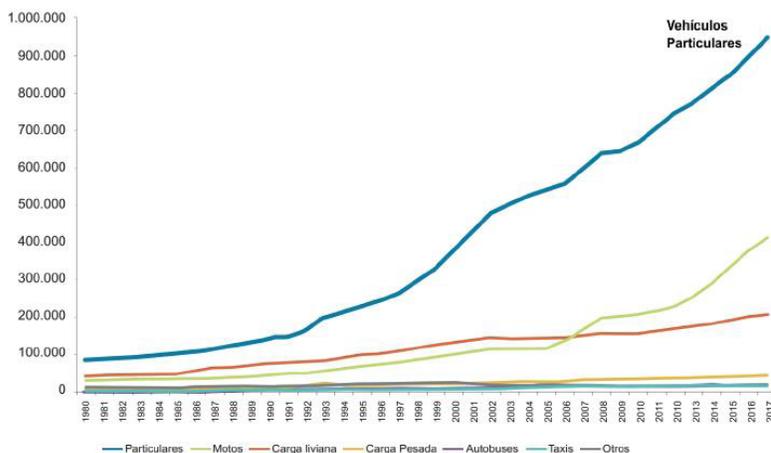
<b>Población</b>	<b>5.057.999</b>
<b>Muertes en sitio</b>	<b>451</b>
<b>Muertes totales</b>	<b>811</b>
<b>Vehículos según pago de derecho de circulación*</b>	<b>1.485.837</b>
<b>Vehículos Inscritos</b>	<b>2.484.283</b>
<b>índice de motorización* por 100 habitantes</b>	<b>29,38</b>
<b>índice de motorización Inscritos por 100 habitantes</b>	<b>49,12</b>

Para visualizar el crecimiento exponencial del parque vehicular en las últimas dos décadas, con énfasis en los vehículos particulares y en las motocicletas, se muestra la

Figura 5, donde las motos tienen un crecimiento acelerado a partir del 2005, pasando a ocupar el segundo lugar en cantidad.

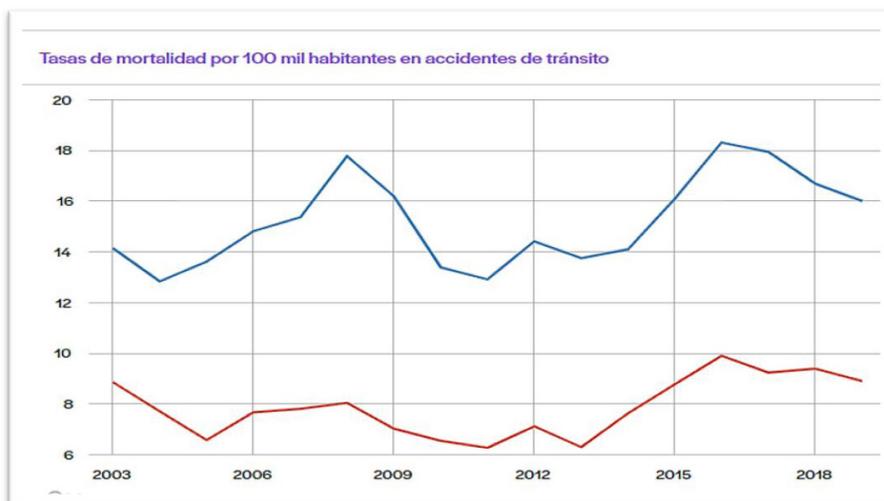
Figura 5: Crecimiento del parque vehicular en Costa Rica.

Crecimiento de la flota vehicular, por tipo. 1980 y 2017



Para ilustrar en parte el desempeño, se muestra la Figura 6 del indicador de muertes in situ y totales por 100.000 habitantes, para el período 2003-2019.

Figura 6: Tasas de mortalidad in situ y total para Costa Rica (2003-2019).



Aquí es fundamental recalcar que para el inicio del primer decenio, en el año 2011, la tasa de mortalidad total (m/100.000h) fue de 12,94 (en 2010 fue de 13,41), en 2016 se dio la mayor tasa de 18,34 o sea un aumento del 41,73% en un período de 5 años. A partir de ahí se inicia un descenso hasta el año 2019 con una tasa de 16,03 o sea una

disminución del 12,60% en un período de 3 años. Si bien es cierto ha habido algunas oscilaciones a lo largo del primer decenio, lo cierto es que la tendencia ha sido al aumento en la mortalidad, como ejemplo si se toman los datos del 2011 y 2019, los extremos, ese aumento fue de 23,88%.

En el caso de Costa Rica es importante recalcar la vigencia de una nueva Ley de Tránsito a partir del 2012, que si bien imponía multas más severas y redefinía la Administración Vial, lo cierto es que al no resolver la relación jerárquica entre el Consejo y entes operativos del Poder Ejecutivo central no consiguió el impacto buscado. Otras medidas fueron instauradas con antelación como la obligatoriedad del cinturón y el uso del casco, así como lo relativo a conducción bajo los efectos del alcohol y la revisión técnica vehicular, pero hay deficiencias en otros elementos importantes como lo relativo a control de velocidad, consumo de otras sustancias sicotrópicas, fiscalización electrónica, medidas dirigidas a usuarios vulnerables, coordinación institucional, entre otros.

#### 4.3 MORTALIDAD DURANTE LA PANDEMIA DEL COVID-19

Aquí se muestran los datos del Cosevi sobre muertos en sitio provisionales en accidentes de tránsito 2019- 2020, reportados a la Central de comunicaciones de la Dirección General de Policía de Tránsito.

Tabla 4: Cantidad de muertos en sitio por año según tipo de usuario, período 2019-2020.

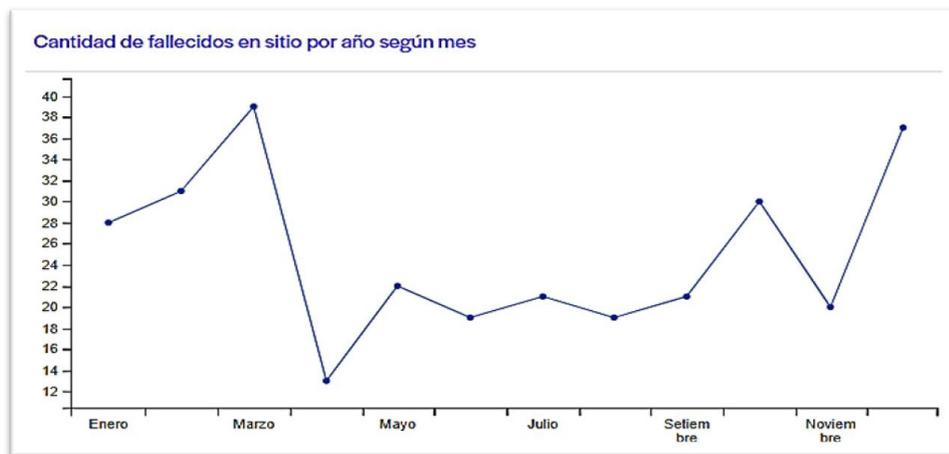
Tipo de usuario	Año	
	2019	2020
Total	440	300
Motociclista	192	109
Pasajero moto	26	11
Conductor	81	56
Pasajero carro	33	34
Ciclista	34	35
Pasajero bicicleta	0	1
Pasajero bus	7	0
Peatón	66	54
Otro	1	0

Fuente: Cosevi. Área de Investigación y Estadística.

Nótese que hubo una disminución del 32% en el total de fallecidos in situ, donde el mayor impacto se dio en la mortalidad de motociclistas (considerando conductor y pasajero) de 45%.

A seguir se muestra el comportamiento de la cantidad de fallecidos in situ por mes para el año 2020, la pandemia fue reconocida para el país en marzo, con la aplicación inmediata de restricción vehicular nocturna y diurna.

Figura 7: Fallecidos in situ para Costa Rica en el año 2020.



Fuente: Cosevi. Área de Investigación y Estadística.

## 5 REFLEXIONES FINALES

Durante el Primer Decenio de Acción y sin considerar el año 2020, que presenta distorsiones debido a la pandemia del Covid-19, en general a nivel mundial el número de muertes por accidentes de tránsito siguió aumentando, específicamente de 1,3 al inicio a 1,35 millones en 2016. Entonces si se consideran los notables aumentos en ese período de nueve años, tanto del tamaño de la población mundial como de la tasa de motorización, y por lo tanto de la exposición al riesgo, pero se verifica que las tasas de mortalidad por población se han mantenido relativamente constantes y no crecieron como venía sucediendo, se puede interpretar que la conciencia, el esfuerzo y las acciones promovidas para la seguridad vial, en función del decenio y de otras iniciativas, han conseguido al menos mitigar los efectos y evitar peores desempeños. Debe acotarse aquí que esa es una situación promedio y hay muy diversos resultados tanto positivos como negativos.

Por lo tanto, se debe trabajar de inmediato y de forma intensa para que, con la planificación, articulación y diseño de acciones y metas ambiciosas de seguridad vial desde el Cosevi, se concrete un verdadero cambio de paradigma en concordancia con el Segundo Decenio de Acción 2021-2030, y como política pública apoyada e impulsada desde el más alto nivel de decisión.

Respecto a algunas acciones concordantes a implementar, una clave fundamental es reconocer que no hay un nivel aceptable de muertes o heridos graves y que los principios a usar consideren los fallos y vulnerabilidad humanas, y en ese sentido trabajar el diseño y gestión de las redes de carreteras, priorizando el mejoramiento de la infraestructura vial, tanto en su gestión como en su diseño geométrico y de la superficie de rodamiento, así como en los dispositivos a lo largo de esa infraestructura. Además realizar acciones concretas para aumentar la disponibilidad de vehículos más seguros.

Todo lo anterior en paralelo a la necesidad de crear conciencia mediante la educación y formación de la ciudadanía, incentivar el uso de medios masivos de transporte más seguros y que transiten por vías igualmente más seguras, mejorar la captura y análisis de datos, el uso de medios digitales para fiscalización y estudios del comportamiento y la atención oportuna y adecuada para las víctimas de siniestros viales.

Es de importancia estratégica el trabajo del Cosevi junto con el Consejo Nacional de Vialidad - Conavi y las Municipalidades, para que en el diseño de infraestructura vial se utilice el concepto de carreteras o vías que perdonan (forgiving roadways) o que se autoexplican (self-explaining roads), o sea infraestructura vial que induzca a la alerta y a la percepción del riesgo por el usuario y que use lógicas de diseño, de materiales, así como la utilización de dispositivos y tecnologías para evitar siniestros viales, cuando sea posible, o mitigar la severidad de los accidentes provocados por las condiciones de las vías, por fallas de los vehículos, o por errores de los propios usuarios. Otra medida es que los carteles de licitación para concesiones y obras en carreteras lleven un anexo especializado de seguridad vial, e inclusive contemplando la posible adecuación en contratos que ya existen.

Énfasis especial merece señalar la necesidad de que no se postergue más la implementación del Sistema Integrado para el Control de la Movilidad (Sicom), para contar con cámaras de video-vigilancia, con radares y poder aplicar foto-multa para ayudar en la fiscalización efectiva a la Policía de Tránsito en lo que se refiere al control de velocidad, estacionamiento, restricción vehicular, fiscalización de carriles exclusivos para autobuses, irrespeto al semáforo en rojo, virajes no permitidos y de competencias ilegales en las vías, así como el uso de la video-analítica para cuantificación y clasificación de flujos, seguimiento de vehículos etc. También de forma enfática debe señalarse la necesidad de mantener la política de revisión técnica vehicular integrada (mecánica y de emisiones), otorgada mediante licitación pública internacional como ya se hace en Costa Rica desde el año 2002, y sin atomizarla para efectos de realmente contar con una prestación eficiente, robusta, confiable y acorde a las características de servicio público que le son inherentes.

Para posibilitar y potenciar prácticamente todo lo anterior, debe ser una obligación el trabajo coordinado y conjunto entre los diversos Consejos del Sector Transporte: de Seguridad Vial, de Vialidad, de Transporte Público, de Concesiones, contemplando esa labor de forma articulada con los entes pertinentes del Poder Ejecutivo: el propio Ministerio de Obras Públicas y Transportes, y los Ministerios de Salud, de Educación y de Planificación.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Contreras-Montoya, C. (2013). **La Seguridad Vial y la Desconcentración Administrativa en Costa Rica: Cómo consolidar la Agencia Líder?** *Actas en medio electrónico del XVII CLATPU*, Guayaquil, Ecuador.

Organización de Naciones Unidas - ONU (2020). **Resolución A\_RES\_74\_299**. Recuperado de [https://contralaviolenciavial.org/uploads/A\\_RES\\_74\\_299\\_S.pdf](https://contralaviolenciavial.org/uploads/A_RES_74_299_S.pdf)

Organización Panamericana de la Salud – OPS (2019). **Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas**. *Organización Mundial de la Salud*. Washington, D.C.

Peden, M., R. Scurfield, D. Sleet, D. Mohan, A. Hyder, E. Jarawan & C. Mathers (eds). (2004). **Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito**. *Organización Mundial de la Salud*. Ginebra.

Peden, M. & P. Puvanachandra (2019). **Looking back on 10 years of global road safety**. *Int. Health*, 11, pags. 327-330

World Health Organization, (2010). **Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020**. Recuperado de [www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/) en noviembre 2020.

## SOBRE OS ORGANIZADORES

**Jorge José Martins Rodrigues** é Economista. Licenciado, mestre e doutor em Gestão (ISCTE-IUL). Mestre e pós doutorado em Sociologia – ramo sociologia económica das organizações (FCSH NOVA). Professor coordenador no ISCAL – *Lisbon Accounting and Business School* / Instituto Politécnico de Lisboa, Portugal. Exerceu funções de direção em gestão (planeamento, marketing, comercial, finanças) no setor privado, público e cooperativo. É investigador integrado no Instituto Jurídico Portucalense. Ensina e publica nas áreas de empresa familiar e família empresária, estratégia e finanças empresariais, gestão global, governabilidade organizacional, marketing, planeamento e controlo de gestão, responsabilidade social e ética das organizações.

**Maria Amélia Marques**, Doutora em Sociologia Económica das Organizações (ISEG/ULisboa), Mestre em Sistemas sócio-organizacionais da atividade económica - Sociologia da Empresa (ISEG/ULisboa), Licenciada (FPCE/UCoimbra), Professora Coordenadora no Departamento de Comportamento Organizacional e Gestão de Recursos Humanos (DCOGRH) da Escola Superior de Ciências Empresariais, do Instituto Politécnico de Setúbal (ESCE/IPS), Portugal. Membro efetivo do CICE/IPS – Centro Interdisciplinar em Ciências Empresariais da ESCE/IPS. Membro e Chairman (desde 2019 da ISO-TC260 HRM Portugal. Tem várias publicações sobre a problemática da gestão de recursos humanos, a conciliação da vida pessoal, familiar e profissional, os novos modelos de organização do trabalho, as motivações e expectativas dos estudantes Erasmus e a configuração e dinâmica das empresas familiares. Pertence a vários grupos de trabalho nas suas áreas de interesses.

## ÍNDICE REMISSIVO

### A

Acompanhamento Arqueológico 228, 229, 230, 231, 232, 233, 235, 236, 237, 244, 247  
Administração 20, 23, 25, 33, 61, 62, 63, 66, 69, 71, 72, 73, 74, 76, 78, 79, 80, 157, 232, 235  
Afetos 133, 149, 151, 244  
American Depositary Receipts (ADRs) 1, 3  
Apropiación Social 97, 186  
Área Rural 184, 185, 186, 193, 199  
Artigos 35, 43, 50, 61, 62, 68, 76, 78, 232  
Autocracia 133, 139, 142

### B

Bem-estar social 153  
Biblioteca digital 35, 36, 39, 40, 42, 44  
Bibliotecas do ensino superior 36  
Biocompost 185, 186, 187, 188  
B-on 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46

### C

Call Center Optimization 202  
Coeficiente de resposta al resultado (CRR) 1, 3  
Colonialismo 113, 165, 166, 168, 177, 179, 180, 181  
Comandante das Operações de Socorro 19  
Consejo de Seguridad Vial de Costa Rica - Cosevi 215  
Contador Público 81, 82, 83, 84, 87, 90, 91  
Contrologia 161, 162, 163, 164  
Convergence of optimization algorithms 202, 212  
Coreografias Didáticas 48, 49, 50, 52, 54, 57, 58, 59  
Corpo da mulher negra 165, 166, 171, 177, 178, 179

### D

Day 61, 62, 64, 66, 68, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 110  
Decenios de Acción 215  
Docencia 92, 93, 94, 98, 105, 106

## E

Economia 7, 38, 67, 69, 88, 103, 107, 126, 138, 147, 149, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 187, 194

Educação Aberta 48, 49, 50, 51, 52, 59

Enquadramento Legal 228, 229, 234, 238

Equilíbrio corpo e mente 161

Estudo de utilizador 36

Ethos 110, 111, 112, 114, 116, 117, 118, 119, 120, 136

Ética Profissional 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91

Extensión 18, 92, 93, 94, 96, 97, 98, 103, 105, 108, 186, 188, 201, 216

## G

Generación Milenio 125

Geração 68 133, 134, 137, 139, 144, 145, 146

## H

Hipersexualização e objetificação 165, 166, 167

História do Pensamento Econômico 153

História econômica 153

## I

Índice de mortalidad 215

Innovación 46, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 107, 108, 127, 132, 185, 187, 192

Integer Nonlinear Optimization 202, 203

Intervenções Estruturais 19, 21, 23, 24, 27, 28, 29, 30, 32, 33

Investigación 3, 4, 5, 8, 16, 81, 82, 86, 87, 89, 90, 92, 93, 94, 96, 97, 98, 99, 102, 103, 104, 105, 106, 108, 126, 185, 196, 200, 212, 224, 225

## J

Junta de normas de contabilidad financiera en EE. UU. (FASB) 1

## L

Liberdade de imprensa 110, 111, 112, 113, 114, 116, 117, 118, 120

## M

Memória 25, 133, 135, 148, 149, 150, 151, 168, 177, 179, 229

Método 10, 54, 63, 79, 92, 94, 98, 110, 112, 117, 120, 155, 160, 162, 163, 164, 165, 167, 170, 172, 178, 228, 244, 246

## N

Non-linear optimization 202, 212

Normas de contabilidade em EE. UU. (U.S. GAAP) 1

Normas Internacionais de Informação Financeira (NIIF) 1, 2

## O

Organização 83, 84, 88, 95, 105, 125, 128, 129, 216, 227

## P

Pilates 161, 162, 163, 164, 165

Portugal 19, 20, 33, 35, 45, 46, 48, 50, 51, 60, 228, 229, 230, 231, 241, 245

Profissão Contable 81, 82, 83, 87, 88, 90

Pymes 125, 129

## R

Rede Académica Internacional WEIWER® 48, 49, 50, 59

Relações de poder e autoritarismo 110

Resíduos de cultivos 186

Retórica 61, 62, 63, 64, 66, 68, 72, 78, 79, 80, 116, 121

## S

Segurança Contra Incêndio em Edifícios 19, 20, 33

Seguridad Vial 215, 216, 217, 218, 219, 221, 222, 225, 226, 227

Sostenibilidad 82, 92, 98, 105, 186

## T

Tecnologias Educacionais em Rede 48, 49, 59

Tomada de Decisão 19, 22, 24, 26, 28, 29, 30, 32, 34, 159

Transformación 7, 94, 96, 102, 103, 105, 125, 131, 132, 190, 196, 198

## U

Universidad 35, 46, 81, 82, 86, 90, 92, 93, 96, 97, 98, 100, 104, 106, 107, 125, 202

## V

Valor de pertinencia 1, 3, 5, 6, 7, 8, 15, 16

## W

Wikipédia 48, 49, 50, 51, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 90, 173