**ASSOCIAÇÃO EDUCACIONAL DOM BOSCO**

**CENTRO UNIVERSITÁRIO DOM BOSCO DO RIO DE JANEIRO**

**CURSO DE GRADUAÇÃO EM SISTEMA DE INFORMAÇÃO**

**Gustavo Souza Duarte da Silva**

**Daniel Campos Peralba**

**Mateus Santos Gama Silva**

**TÍTULO**

**RESENDE - RJ**

**2024**

**Gustavo Souza Duarte da Silva**

**Daniel Campos Peralba**

**Mateus Santos Gama Silva**

**TÍTULO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Sistema de Informação, como requisito parcial para a obtenção do Grau de Bacharel em Sistema de Informação pelo Centro Universitário Dom Bosco do Rio de Janeiro.

Orientador(a): Prof.(a) Nome do(a) Orientador(a), M.e/Dr./Esp.

(M.e – Mestre /Dr. Doutor /Esp. – Especialista)

**Resende - RJ**

**2024**

**CATALOGAÇÃO AEDB – BIBLIOTECA CENTRAL**

**A ficha catalográfica deve ser impressa centralizada no verso da folha de rosto da obra. OBTENHA INFORMAÇÕES NA BIBLIOTECA CENTRAL da AEDB. A BIBLIOTECA TEM UM PRAZO DE 7 DIAS PARA DISPONIBILIZAR OS DADOS.**

**Uma imagem contendo captura de tela

Descrição gerada automaticamente**

**Gustavo Souza Duarte da Silva**

**Daniel Campos Peralba**

**Mateus Santos Gama Silva**

**TÍTULO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Sistema de Informação, como requisito parcial para a obtenção do Grau de Bacharel em Sistema de Informação pelo Centro Universitário Dom Bosco do Rio de Janeiro.

**BANCA EXAMINADORA**

**Prof.:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**Orientador(a): Prof.(a) Nome do(a) Orientador(a), M.e/Dr./Esp.**

**Prof.:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**Convidado(a): Prof.(a) Nome do(a) Orientador(a), M.e/Dr./Esp.**

**Prof.:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**Convidado(a): Prof.(a) Nome do(a) Orientador(a), M.e/Dr./Esp.**

**Resende, 15 de abril de 2020**

**MODELO 4: DEDICATÓRIA (opcional)**

À minha querida mãe,

com todo carinho.

**MODELO 5: AGRADECIMENTOS (opcional)**

À minha família pelo incentivo ...........

Aos professores pelos ensinamentos ......................

Aos amigos ...................

**MODELO 6: EPÍGRAFE (opcional)**

*“Os homens criam as ferramentas, e as ferramentas recriam os homens”*

Marshall McLuhan

(Deve ser pertinente ao tema do trabalho)

**RESUMO**

O trabalho de conclusão de curso relata uma experiência de ensino aplicada em disciplinas presenciais, com o emprego de metodologias ativas, colaborativas e ferramentas de educação a distância (EaD). O estudo foi realizado nas disciplinas Sistemas de Informações Gerenciais e Introdução aos Sistemas de Informação, ministradas nos cursos de Administração e Sistemas de Informação, respectivamente, nas faculdades da Associação Educacional Dom Bosco (AEDB), instituição de ensino superior (IES) localizada em Resende/RJ. Os objetivos da experiência foram: verificar a possível evolução na aprendizagem dos alunos, colocando-os no centro do processo de construção de seu conhecimento, oportunizar o emprego de formas colaborativas e interativas de aprendizagem, além de preparar a disciplina para que fosse ministrada na modalidade semipresencial no ano seguinte. Os resultados obtidos são apresentados e analisados com o propósito de verificar a validação da experiência e levantar os aspectos a serem corrigidos. Por fim, o trabalho incentiva a aplicação do processo em outras disciplinas correlatas, tanto na AEDB, como em outras instituições de ensino.

Palavras-chave: disciplina presencial; metodologia ativa; recursos de EaD.

(palavras-chave na ordem alfabética)

**ABSTRACT**

The article reports an applied teaching experience in face-to-face courses, using active, collaborative methodologies and distance education (EAD) tools. The study was carried out in the subjects of Management Information Systems and Introduction to Information Systems, taught in the courses of Administration and Information Systems, respectively, in the schools of the Don Bosco Educational Association (AEDB), a higher education institution located in Resende / RJ. The objectives of the experiment were: to verify the possible evolution in students' learning, placing them at the center of the process of building their knowledge, to opportunize the use of collaborative and interactive forms of learning, and to prepare the discipline to be taught in the modality in the following year. The results obtained are presented and analyzed with the purpose of verifying the validation of the experience and of the aspects to be corrected. Finally, the work encourages the application of the process in other related disciplines, both in AEDB, as in other educational institutions.

Key words: face-to-face discipline; active methodology; resources.

**LISTA DE FIGURAS**

Local para inserir a lista de figuras (automaticamente)

**LISTA DE QUADROS**

|  |  |
| --- | --- |
| **Quadro 1 - Nome do quadro** ............................................................................. |  |
| **Quadro 2 - Nome do quadro** ............................................................................. |  |
| **Quadro 3 - Nome do quadro** ............................................................................. |  |
| **Quadro 4 - Nome do quadro** ............................................................................. |  |
| **Quadro 5 - Nome do quadro** ............................................................................. |  |

Local para inserir a lista de quadros (automaticamente)

**LISTA DE TABELAS**

|  |  |
| --- | --- |
| **Tabela 1 - Nome da Tabela** ................................................................................ |  |
| **Tabela 2 - Nome da Tabela** ................................................................................ |  |
| **Tabela 3 - Nome da Tabela** ................................................................................ |  |
| **Tabela 4 - Nome da Tabela** ................................................................................ |  |
| **Tabela 5 - Nome da Tabela** ................................................................................ |  |

Local para inserir a lista de tabelas (automaticamente)

**LISTA DE SIGLAS**

AEDB Associação Educacional Dom Bosco

ABNT Associação Brasileira de Normas Técnicas

RJ Rio de Janeiro]

HTTP

HTML

GEE

Local para inserir a lista de siglas.

SUMÁRIO

[1 INTRODUÇÃO 13](#_Toc163997513)

[2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA 14](#_Toc163997514)

[2.1 Gestão de Frotas 14](#_Toc163997515)

[2.2 Fontes de Emissões Veiculares 15](#_Toc163997516)

[2.2.1 Impactos da Poluição do Ar na Saúde Humana 16](#_Toc163997517)

[2.2.2 Impactos Ambientais 17](#_Toc163997518)

[2.2.3 Regulamentações e Normas de Controle 19](#_Toc163997519)

[2.2.4 Tecnologias de Controle de Emissões 19](#_Toc163997520)

[2.2.5 Desafios e Barreiras para a redução da Poluição Veicular 19](#_Toc163997521)

[2.2.6 Estudos de Caso e Exemplos Práticos 19](#_Toc163997522)

[2.2.7 Perspectivas Futuras e Soluções Sustentáveis 19](#_Toc163997523)

[2.3 AGENDA 2030 21](#_Toc163997524)

[3 ESPECIFICAÇÃO DO SISTEMA 22](#_Toc163997525)

[3.1 DESCRIÇÃO DO(S) PROBLEMA(S) 22](#_Toc163997526)

[3.2 PROPOSTA DE SOLUÇÃO 22](#_Toc163997527)

[3.3 PARTICIPANTES DO PROJETO 22](#_Toc163997528)

[3.4 USUÁRIOS PARTICIPANTES (ATORES) 22](#_Toc163997529)

[3.5 NECESSIDADES DOS USUÁRIOS 23](#_Toc163997530)

[3.6 REQUISITOS FUNCIONAIS 23](#_Toc163997531)

[3.6.1 Versão Web 23](#_Toc163997532)

[3.6.2 Versão Mobile 23](#_Toc163997533)

[3.7 REQUISITOS NÃO FUNCIONAIS 24](#_Toc163997534)

[3.7.1 Desempenho: 24](#_Toc163997535)

[3.7.2 Segurança: 24](#_Toc163997536)

[3.7.3 Usabilidade: 24](#_Toc163997537)

[3.7.4 Compatibilidade: 24](#_Toc163997538)

[3.8 ARQUITETURA ESTRUTURAL DO SISTEMA 24](#_Toc163997539)

[3.8.1 Versão Web: 25](#_Toc163997540)

[3.8.2 Versão Mobile 25](#_Toc163997541)

[3.9 LOGOTIPO 26](#_Toc163997542)

[3.10 TECNOLOGIAS E FERRAMENTAS UTILIZADAS 26](#_Toc163997543)

[3.10.1 Sistema Web 26](#_Toc163997544)

[3.10.2 HTTP 26](#_Toc163997545)

[3.10.3 HTML 26](#_Toc163997546)

[3.10.4 CSS 26](#_Toc163997547)

[3.10.5 Sistemas Mobile 27](#_Toc163997548)

[3.11 DEPENDÊNCIAS 28](#_Toc163997549)

[3.12 REFERÊNCIAS (PARA O LEVANTAMENTO INICIAL) 28](#_Toc163997550)

[3.13 APROVAÇÕES 28](#_Toc163997551)

[4 ESTRATÉGIAS DE RISCO 29](#_Toc163997552)

[4.1 LISTA DE RISCOS 29](#_Toc163997553)

[4.2 PRIORIZAÇÃO DOS RISCOS 29](#_Toc163997554)

[4.3 PLANOS DE MITIGAÇÃO 29](#_Toc163997555)

[4.4 PLANOS DE CONTINGÊNCIA 30](#_Toc163997556)

[5 GERENCIAMENTO DE CONFIGURAÇÃO 31](#_Toc163997557)

[5.1 PLANO DE GERENCIAMENTO DE CONFIGURAÇÃO 31](#_Toc163997558)

[5.2 REPOSITÓRIO 31](#_Toc163997559)

[6 ESTRATÉGIA DE TESTES 32](#_Toc163997560)

[6.1 PLANO DE TESTES 32](#_Toc163997561)

[6.2 TESTES DE UNIDADE AUTOMATIZADOS 32](#_Toc163997562)

[6.3 TESTES DE VALIDAÇÃO 32](#_Toc163997563)

[6.4 ACEITES DOS MÓDULOS PELOS STAKEHOLDER 33](#_Toc163997564)

[7 ESTRATÉGIA DE IMPLANTAÇÃO E SUPORTE 34](#_Toc163997565)

[7.1 NECESSIDADES DE IMPLANTAÇÃO 34](#_Toc163997566)

[7.1.1 Arquitetura de implantação 34](#_Toc163997567)

[7.1.2 Configuração dos servidores 34](#_Toc163997568)

[7.1.3 Configuração dos clientes 34](#_Toc163997569)

[7.1.4 Infraestrutura necessária 35](#_Toc163997570)

[7.2 CRONOGRAMA DE TREINAMENTOS 35](#_Toc163997571)

[8 CONCLUSÃO 36](#_Toc163997572)

[REFERÊNCIAS 37](#_Toc163997573)

[APÊNDICE A: DIAGRAMA DE CASOS DE USO 38](#_Toc163997574)

[APÊNDICE B: DESCRIÇÕES DE CASOS DE USO 39](#_Toc163997575)

[APÊNDICE C: DIAGRAMA DE CLASSES DE DADOS 40](#_Toc163997576)

[APÊNDICE D: DIAGRAMA DE ATIVIDADES 41](#_Toc163997577)

[APÊNDICE E: DIAGRAMA DE SEQUÊNCIA 42](#_Toc163997578)

[APÊNDICE F: DIAGRAMA DE ENTIDADE E RELACIONAMENTO 43](#_Toc163997579)

[APÊNDICE G: DICIONÁRIO DE DADOS 44](#_Toc163997580)

[APÊNDICE H: DIAGRAMAS DE CLASSES PARTICIPANTES 45](#_Toc163997581)

[MANUAL DO USUÁRIO 46](#_Toc163997582)

[MANUAL DE INSTALAÇÃO 47](#_Toc163997583)

# INTRODUÇÃO

Deve ser feita uma apresentação geral do tema do trabalho de conclusão de curso, sua importância para sua formação e/ou sociedade, principalmente em relação aos dias atuais e possíveis concorrentes, suas potencialidades e fraquezas.

Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono. Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono.

Por fim, apresentar o que será desenvolvido em cada capítulo a seguir, preparando o leitor sobre a sequência em que foi desenvolvido o trabalho.

# FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

## Gestão de Frotas

A gestão de frotas é um processo complexo que envolve a administração de uma frota de veículos de uma empresa. Ela é essencial para empresas que dependem do transporte para realizar seus serviços. A gestão de frotas abrange uma variedade de atividades, desde o momento em que um veículo sai da garagem até o seu retorno.

Para Cawse (2022) “O gerenciamento de frota exerce um papel importantíssimo e imprescindível em muitos setores, da construção à entrega do produto final [...]”.

O principal objetivo da gestão de frotas é controlar e reduzir custos, aumentar o desempenho e diminuir riscos. Isso é feito através da redução dos custos variáveis do veículo, que incluem combustível, multas, manutenção, pneus, pedágios e lavagem.

Existem várias regras e regulamentos que devem ser seguidos no uso dos veículos, incluindo a finalidade do veículo, o limite de velocidade, se o carro deve ser retornado para a empresa todos os dias, e se o carro deve ser retornado com o tanque cheio. Além disso, é importante determinar qual combustível deve ser usado e qual posto de gasolina deve ser utilizado.

A gestão de frotas também envolve o planejamento de rotas para otimizar o uso dos veículos e economizar combustível. O controle do combustível é uma parte importante da gestão de frotas, pois pode resultar em economia de dinheiro.

Além disso, a gestão de frotas também envolve a coleta de dados, como o combustível gasto, os quilômetros rodados, o dinheiro gasto e a data da realização da manutenção. Esses dados são essenciais para monitorar o desempenho dos veículos e fazer ajustes conforme necessário.

Por fim, a gestão de frotas também envolve a consideração de questões jurídicas, como o horário de trabalho, e a responsabilidade civil e criminal, como acidentes e multas. Isso é crucial para garantir que a empresa esteja em conformidade com todas as leis e regulamentos aplicáveis (REFERÊNCIA).

Em resumo, a gestão de frotas é um processo essencial para empresas que dependem do transporte para realizar seus serviços. Ela ajuda a controlar e reduzir custos, aumentar o desempenho e diminuir riscos, tornando a operação da empresa mais eficiente e eficaz.

## Fontes de Emissões Veiculares

De acordo com o Inventário de Emissões Atmosféricas por Veículos Rodoviários de 2011, publicado pelo Ministério do Meio Ambiente (MMA), os veículos motorizados lançaram na atmosfera, em 2009, cerca de 170 milhões de toneladas de CO2. Automóveis e caminhões responderam pelos maiores percentuais de emissões, cada um com cerca de 40% do total. Os dados do estudo mostram que de 1980 a 2009 as emissões de CO2 cresceram, em média, a uma taxa de 3.6% ao ano, mas as previsões indicam que esse crescimento passe para 4,7% ao ano de 2009 a 2020, muito em função da tendência de aumento vertiginoso da frota de veículos automotores no país.

Gráfico 1: Emissões de CO2 pelos veículos automotores no Brasil

Fonte: Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas por Veículo Automotores Rodoviários - MMA

Mesmo que os veículos de transporte público coletivo emitam mais GEE (Gases de Efeito Estufa) por quilômetro, quando se analisam as emissões por passageiro transportado, verifica-se que os usuários de transporte privado emitem mais GEE do que os do transporte público coletivo (tabela 2). A explicação está na maior produtividade apresentada pelos veículos coletivos, que transportam quantidade de passageiros superior aos veículos privados. Um usuário de automóvel, por exemplo, emite quase oito vezes mais CO2 que um usuário de ônibus e 36 vezes mais que um usuário de metrô. Isso indica um caminho importante para as políticas públicas de mitigação das emissões dos gases de efeito estufa: estimular o uso do transporte público coletivo nos deslocamentos cotidianos da população (referência, ano).

Tabela 2: Emissões de CO2 equivalente (por passageiro e Km)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Mobilidade de transporte | Emissões Quilométricas | Ocupação média veic. | Emissões/Passageiro km | Índice emissão |
| Kg CO2/KM | Passageiros | Kg CO2/Passageirokm | (metrô =1) |
| Metrô | 3,16 | 900 | 0,0035 | 1,0 |
| Ônibus | 1,28 | 80 | 0,0160 | 4,6 |
| Automóvel | 0,19 | 1,50 | 0,1268 | 36,1 |
| Motocicleta | 0,07 | 1,00 | 0,0711 | 20,3 |
| Veículos pesados | 1,28 | 1,50 | 0,8533 | 243,0 |

*Apud* **CARVALHO, Carlos Henrique R.** Emissões relativas de poluentes do transporte motorizados de grandes centros urbanos brasileiros. TD/IPEA, 2010

[110922\_comunicadoipea113.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/110922_comunicadoipea113.pdf)

### Impactos da Poluição do Ar na Saúde Humana

Devido à grande área de contato entre a superfície do sistema respiratório e o meio ambiente, a qualidade do ar interfere diretamente na saúde respiratória (ARBX, 2012). Para o Brasil, estima-se que a poluição atmosférica possa causar cerca de 20 mil óbitos/ano, valor cinco vezes superior ao número de óbitos estimado pelo tabagismo ambiental/passivo, e 10,7 mil óbitos/ano decorrentes da poluição do ar em ambientes internos (OMS, 2009).

Segundo Drumm et al. (2014), a poluição atmosférica pode ser definida como a existência na atmosfera de substâncias, em quantidade capaz de alterar sua composição e equilíbrio, prejudiciais ao meio ambiente e as formas de vida. Podendo causar impactos graves à saúde humana, à vida vegetal e animal, assim como à degradação de bens culturais de lazer e de recursos naturais. Entre os danos ocasionados ao meio ambiente e à saúde humana pelos poluentes atmosféricos ressalta-se a acidificação de rios e florestas, o crescimento de problemas respiratórios e circulatórios, diminuição do bem-estar da população, assim como o efeito estufa e aquecimento global (AZUAGA, 2000; MOREITA et al., 2015).

Em 2010 a poluição do ar foi responsável por 3,1 milhões de mortes no mundo, ou seja, 5,9% de todas as mortes ocorridas neste ano. Sendo poucos anos depois classificada como cancerígena para os seres humanos pela Agência Internacional de Investigação em Câncer (IARC). Como resultante, verifica-se que a poluição atmosférica é um fator significativo no desenvolvimento e no agravamento de doenças respiratórias, como asma, doença pulmonar obstrutiva crónica e cancro do pulmão, bem como, um impacto substancial na doença cardiovascular no mundo (MENDES et al., 2017).

Estima-se que no Brasil a degradação da qualidade do ar atmosférico possa causar aproximadamente 20 mil óbitos/ano, valor cinco vezes maior ao de morte causado pelo tabagismo ambiental/passivo, e 10,7 mil mortes/ano resultante da poluição do ar em ambientes internos (ARBEX et al., 2012). Os grupos que têm se mostrado mais passível aos efeitos da poluição atmosférica são as crianças e os idosos, apresentando sintomas indicativos como a diminuição da função pulmonar, crescimento do uso de medicamentos, destacando-se os idosos, assim como mudanças no sistema imunológico de pessoas normais (MOREIRA et al., 2015).

Vista do Poluição atmosférica em cidades brasileiras: uma breve revisão dos impactos na saúde pública e meio ambiente (sapientiae.com.br)

### Impactos Ambientais

Os poluentes atmosféricos veiculares podem ser classificados, de forma didática, em função da abrangência dos impactos causados por suas emissões. Os poluentes locais causam impactos no entorno de onde é realizado o serviço de transporte. São exemplos a fuligem expelida pelos escapamentos, que se acomodam nas ruas, passeios e fachadas dos imóveis, e a névoa formada pela concentração de ozônio (O3) no ar, o chamado efeito “smog”. Nessa categoria, estão ainda os poluentes que se deslocam de uma região para outra pelas correntes de ar, muitas vezes sobre fronteiras de países, como é o caso dos gases que causam a chuva ácida. Os poluentes globais, por sua vez, alcançam a atmosfera e impactam todo o planeta como no caso da emissão de gases causadores do efeito estufa (GEE). O principal poluente nessa categoria, devido à grande quantidade emitida na queima de combustíveis, é o dióxido de carbono (CO2), que serve também como unidade de equivalência para os demais GEEs.

Os principais poluentes veiculares locais são o monóxido de carbono (CO); os Hidrocarbonetos (HC), ou compostos orgânicos voláteis (COV); os materiais particulados (MP); os óxidos de nitrogênio (NOx) e os óxidos de enxofre (SOx). Em geral, eles resultam da queima de combustíveis fósseis. A tabela 1 descreve os efeitos da alta concentração desses poluentes.

Tabela 1: Efeitos nocivos dos principais poluentes veiculares na atmosfera

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Poluente | Símbolo | Impacto |
| Monóxido de carbono | CO | Atua no sangue, reduzindo sua oxigenação, e pode causar a morte após determinado período de exposição à concentração |
| Óxidos de nitrogênio | NOx | É parte do “smog” fotoquímico e da chuva ácida. É um percursor do ozônio (03), que causa e/ou piora problemas nas vias respiratórias humanas. Também provoca danos a lavouras. |
| Hidrocarbonetos (compostos orgânicos voláteis) | HC | Combustíveis não queimados ou parcialmente queimados formam o “smog” e compostos cancerígenos. É um percursor do ozônio (O3). |
| Material particulado | MP | Pode penetrar nas defesas dos organismos, atingir os alvéolos pulmonares e causar irritações, asma, bronquite e câncer de pulmão. Degrada os imóveis próximos aos corredores de transporte. |
| Óxidos de enxofre | SOx | Forma a chuva ácida e degrada vegetação e imóveis, além de provocar problemas de saúde. |

Elaboração: Ipea

[110922\_comunicadoipea113.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/110922_comunicadoipea113.pdf)

### Regulamentações e Normas de Controle

### Tecnologias de Controle de Emissões

### Desafios e Barreiras para a redução da Poluição Veicular

### Estudos de Caso e Exemplos Práticos

### Perspectivas Futuras e Soluções Sustentáveis

Seguindo a linha de raciocínio descrita no trabalho, é possível imaginar ao menos três cenários. No primeiro, as políticas públicas permanecem contraditórias e com efeitos contrários. Esse seria o cenário menos responsável e que teria como consequência o aumento da poluição atmosférica em grande medida, bem como piora nos indicadores de saúde pública e qualidade de vida urbana.

Um segundo cenário seria a combinação de políticas e ações retratados nas figuras 1 e 2, em níveis variados de ênfases, com resultados também conflitantes, que poderiam levar a resultados inconclusivos em relação a efeitos líquidos, com contínuo aumento das emissões de GEE e reduzida mobilidade nos centros urbanos.

Finalmente, um terceiro cenário é a conscientização da sociedade em relação à interação entre políticas públicas de diferentes ordens que impactam vários aspectos simultâneos nas questões da mobilidade urbana, da poluição urbana e de saúde pública, cujas recomendações podem ser resumidas da seguinte forma: o transporte coletivo urbano deve ser prioridade nos vários níveis de políticas públicas, de forma concomitante à restrição crescente à circulação de veículos automotores individuais e à ênfase em soluções urbanas que favoreçam a redução da necessidade de transporte motorizado e a prioridade do transporte não motorizado.

Isto posto, colocam-se dois grandes caminhos de soluções: o aumento da eficiência do sistema de transportes como um todo e o aumento da eficiência individual de cada veículo. Mesmo assim, cabe notar que ambas as opções não são excludentes e podem ser trilhadas paralelamente, ampliando o efeito na queda de emissões.

Por outro lado, esta divisão, sistema de transporte x veículos individuais, traz à tona a questão das externalidades envolvidas na escolha individual. Como discutido anteriormente, a opção pelo uso do transporte coletivo mais eficiente só se viabiliza se os custos sociais gerados pela decisão individual de usar um automóvel são internalizados.

Nesse ponto, vale à pena destacar que as políticas restritivas podem se concentrar majoritariamente nas condições de uso dos veículos privados, não na sua aquisição pela população, preservando assim um importante segmento econômico que é a indústria automotora. Na Europa e no Japão, por exemplo, a taxa de motorização da população é alta, mas o uso dos veículos individuais é relativamente baixo. As pessoas têm automóveis, mas utilizam, no dia a dia, o transporte público ou transporte não motorizado. Os automóveis atendem viagens eventuais e familiares, o que constitui um padrão de uso mais sustentável do que o americano, por exemplo, em que o automóvel assume papel predominante na matriz modal dos deslocamentos.

Para alcançar esse padrão deve haver fortes investimentos na melhoria do transporte público, aliados a políticas de internalização dos custos sociais gerados pelo transporte motorizado individual. Com isso, o transporte público se tornaria bastante atrativo, principalmente para o segmento da sociedade que hoje se recusa a substituir suas viagens individuais por outro modo mais sustentável.

Dessa forma, o aumento da eficiência do sistema de transportes deverá passar por uma mudança da matriz modal, dando mais ênfase ao transporte coletivo e ao transporte de alta capacidade (no caso das metrópoles), assim como ao transporte não motorizado (algo que seria possível a partir da reorganização espacial das atividades na cidade). Essa mudança modal implica a diminuição das emissões por viagem e tempo médio de cada viagem. Colocado como um problema urbano, este caminho deveria ser trilhado como solução para o agravamento dos congestionamentos, presentes em muitas das grandes cidades brasileiras.

Já o aumento da eficiência individual dos veículos passa por uma mudança na matriz energética, assim como por mudanças tecnológicas no setor de veículos. No Brasil, a experiência bem-sucedida do Proálcool direcionou a matriz brasileira para um combustível mais limpo. No entanto, a motivação primordial para a instituição desse programa não foi ambiental, mas sim a necessidade de depender menos da importação de petróleo. Atualmente, com a descoberta de vastas reservas nacionais desse recurso, essa motivação se enfraquece.

No Brasil, com estímulo contrário no que tange ao uso de combustíveis fósseis, a mudança da matriz energética deve ser promovida a partir da necessidade de diminuir as emissões dos poluentes locais e globais. No entanto, estas devem ter peso suficiente para influenciar o desenvolvimento e difusão de novas tecnologias nos veículos e combustíveis.

[110922\_comunicadoipea113.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/110922_comunicadoipea113.pdf)

## AGENDA 2030

Escrever onde o projeto se encaixa na agenda 2030.

# ESPECIFICAÇÃO DO SISTEMA

Neste capítulo vamos ver alguns itens importantes que devemos seguir ao preparar um trabalho de conclusão de curso de Sistemas de Informação.

Pode usar como base o documento de Visão.

## DESCRIÇÃO DO(S) PROBLEMA(S)

Todo conhecimento científico surge a partir do interesse em se investigar um determinado tema na tentativa de encontrar a solução para algum problema identificado. Em outras palavras, o problema de pesquisa é uma questão específica que você quer investigar dentro do seu tema.

Primeiro, você precisa ter em mente que o problema do seu trabalho deve atender a 4 requisitos básicos:

Ser claro e preciso;

Ser empírico, isto é, ser observável na realidade;

Ser delimitado;

Ser passível de solução.

Os quatro itens acima podem ser utilizados como um filtro para que você possa verificar a consistência e validade da sua problematização.

## PROPOSTA DE SOLUÇÃO

O Sistema de Controle de Frotas é uma iniciativa voltada para aprimorar a gestão e operação de frotas de veículos, visando não apenas a eficiência operacional, mas também sustentabilidade e redução de custos. Este sistema foi desenvolvido com o objetivo de fornecer às empresas uma ferramenta intuitiva e abrangente, possibilitando monitorar, gerenciar e analisar todas as atividades relacionadas à sua frota automotiva.

Por meio de registros precisos e acompanhamento contínuo, o sistema oferece uma série de benefícios significativos:

Identificação das necessidades de manutenção, possibilitando a realização de intervenções preventivas que evitam falhas mecânicas e prolongam a vida útil dos veículos.

Monitoramento detalhado do consumo de combustível de cada veículo, permitindo a identificação de padrões de consumo e desenvolvimento de estratégias para otimização de uso de combustível.

## PARTICIPANTES DO PROJETO

Os participantes do projeto são aqueles cujos interesses podem ser afetados, de forma positiva ou negativa, no decorrer do projeto ou mesmo após sua conclusão (equipe e stakeholders).

## USUÁRIOS PARTICIPANTES (ATORES)

Qualquer elemento externo ao sistema que interage com o mesmo. O termo externo nessa definição indica que os atores não fazem parte do sistema. O terno interage significa que um ator troca informações com o sistema.

## NECESSIDADES DOS USUÁRIOS

Descreva quais formam as necessidades dos usuários que foram levantadas.

Uma das atividades essenciais no desenvolvimento de um sistema é entender que são os usuários e do que eles precisam.

Para saber do que o usuário necessita pode-se utilizar vário meios para coletar estas informações: entrevistas, questionários, estudo em campo, ...

Aplicação da técnica MoSCoW

## REQUISITOS FUNCIONAIS

### Versão Web

**Autenticação de Usuário:**

O sistema deve permitir que os usuários se autentiquem com segurança, fornecendo credenciais de login válidas.

**Cadastro na Plataforma:**

Os usuários devem poder realizar cadastros na plataforma, fornecendo informações necessárias para acesso e gerenciamento de dados.

**Consulta de Dados e Cadastros no Aplicativo:**

O sistema deve permitir que os usuários consultem os dados cadastrados pelos motoristas por meio do aplicativo móvel, garantindo acesso transporte e atualizado.

**Dashboard de Gastos:**

O sistema deve fornecer um dashboard intuitivo e informativo sobre os gastos, permitindo aos usuários visualizarem facilmente os dados de forma consolidada.

### Versão Mobile

**Autenticação de Usuário:**

O sistema deve permitir que os usuários se autentiquem no aplicativo, garantindo acesso seguro às funcionalidades oferecidas.

**Iniciar Viagem:**

Os usuários devem ser capazes de iniciar uma nova viagem diretamente pelo aplicativo, registrando informações como origem, destino e detalhes adicionais, se necessário.

**Encerrar Viagem:**

Os usuários devem ter a capacidade de encerrar uma viagem em andamento pelo aplicativo, registrando informações finais relevantes, como destino final, quilometragem percorrida e eventuais observações.

## REQUISITOS NÃO FUNCIONAIS

### Desempenho:

O sistema deve ser capaz de suportar um número significativo de usuários simultâneos sem comprometer o tempo de resposta

O tempo de carregamento das páginas do aplicativo não deve exceder 3 segundos em conexões de velocidade média, garantindo uma experiência ágil e satisfatória para os usuários.

### Segurança:

As credenciais de login dos usuários devem ser protegidas contra acesso não autorizado, implementando medidas como autenticação de dois fatores para fortalecer a segurança do sistema.

### Usabilidade:

O aplicativo deve ser projetado com uma interface intuitiva e amigável, seguindo as melhores práticas de design de UI/UX para garantir uma experiência de usuário positiva.

As instruções de uso do sistema devem ser claras e acessíveis, facilitando a compreensão e adoção por parte dos usuários.

### Compatibilidade:

O sistema deve ser compatível com os principais navegadores web (Chrome, Firefox, Safari, Edge etc.) e sistemas operacionais (Windows, MacOS, iOS, Android), garantindo acesso fácil e sem problemas em uma variedade de dispositivos e plataformas.

## ARQUITETURA ESTRUTURAL DO SISTEMA

O projeto será estruturado em duas instâncias distintas: uma versão web, destinada ao gerenciamento administrativo, e uma versão mobile, direcionada às operações em campo.

### Versão Web:

A versão web consistirá em uma plataforma acessível via navegador, restrita apenas a usuários com níveis específicos de permissão. Seu propósito principal será centralizar o gerenciamento dos dados cadastrados pelos motoristas por meio do aplicativo, bem como administrar informações relacionadas a funcionários e veículos da empresa. Abaixo estão listados os principais casos de uso para esta versão:

* **Cadastrar Veículos:** Permite o registro de novos veículos na frota, incluindo detalhes como modelo, placa e ano.
* **Registrar Multa:** Possibilita o registro de multas recebidas pelos veículos da frota, com informações como data, valor e descrição da infração.
* **Registrar Manutenções:** Possibilita o registro de manutenções realizadas nos veículos durante as viagens, incluindo descrição dos serviços e peças substituídas.
* **Registrar Novo Usuário:** Permite a adição de novos usuários ao sistema, fornecendo informações como nome, e-mail e nível de acesso.
* **Autenticar Usuário:** Habilita o acesso ao sistema mediante verificação das credenciais de login, garantindo segurança e controle de acesso.
* **Consultar Viagens:** Permite a visualização detalhada das viagens realizadas, incluindo informações como destinos, distâncias percorridas e custos associados.

### Versão Mobile

A versão mobile será exclusiva para os motoristas em atividade pela empresa, fornecendo uma ferramenta dinâmica para registro em tempo real dos gastos e imprevistos durante as viagens. Abaixo estão os principais casos de uso para este aplicativo:

* **Iniciar Viagem:** Permite o início de uma nova viagem, registrando dados como origem, destino e passageiros.
* **Encerrar Viagem:** Facilita o encerramento de uma viagem em andamento, permitindo o registro de informações finais e despesas.
* **Autenticar Usuário:** Garante acesso seguro ao aplicativo por meio da verificação das credenciais do motorista.
* **Consultar Veículo:** Permite a consulta de informações detalhadas sobre um veículo específico cadastrado no sistema.

Essa arquitetura visa atender às necessidades específicas tanto dos administradores quanto dos motoristas, e garantindo a eficácia da gestão de frota da empresa.

## LOGOTIPO

Descrever a história do logotipo. Motivos da criação, o significado, etc.

## TECNOLOGIAS E FERRAMENTAS UTILIZADAS

### Sistema Web

A World Wide Web (WWW), também conhecida como Web, foi uma invenção de Tim Berners-Lee, um engenheiro inglês que trabalhava no CERN, o laboratório de pesquisas atômicas da Europa. O desenvolvimento da Web começou em 1980, quando Berners-Lee desenvolveu o ENQUIRE, um projeto usado para reconhecer e armazenar associações de informações.

Berners-Lee descreveu um projeto piloto para instalar e avaliar o protocolo TCP/IP em algumas máquinas não Unix do CERN. Cerca de 1990, o CERN se tornou o maior site da Internet da Europa, e foi a partir dessa rede que Tim Berners-Lee criou a World Wide Web.

### HTTP

HTTP (Hypertext Transfer Protocol) é um protocolo de camada de aplicação para o compartilhamento de documentos, como HTML. Foi desenhado para a comunicação entre servidores e navegadores Web. O HTTP segue o modelo de cliente-servidor, o cliente solicita um serviço para o servidor e o servidor retorna com o solicitado.

### HTML

HTML (Hypertext Markup Language) define a estrutura do conteúdo Web. Outras tecnologias são usadas em conjunto, CSS (Cascading Style Sheets) para definir seu estilo, e JavaScript para definir seu comportamento e/ou funcionalidades. (peguei desse link, citar melhor depois: <https://developer.mozilla.org/en-US/docs/Web/HTML>)

### CSS

CSS (Cascading Style Sheets) é uma linguagem de “camada de estilo” usada para descrever como elementos de um documento são dispostos.

1.3.4 TCP/IP

É um conjunto de protocolos padrões na Internet, sendo utilizado em quase todos os serviços Web.

TCP (Transmission Control Protocol) é o protocolo responsável pela conexão entre dois hosts, permitindo a transferência de dados. IP (Internet Protocol) é o protocolo responsável pela identificação dos hosts. (TURBAN, VOLONINO, 2013) (Talvez não fique)

### Sistemas Mobile

É um sistema construído exclusivamente para os dispositivos móvel. Segundo Moraes, Martins, e Santos a mobilidade pode ser definida como a capacidade de poder se deslocar ou ser deslocado de forma fácil.

Atualmente grande parte dispositivos móveis possuem características em comum, uma câmera e tela de alta resolução, conectividade, capacidade de executar aplicativos. (MORAES, MARTINS, SANTOS, 2022)

Os dispositivos moveis, assim como computadores, precisam de um sistema operacional para ser utilizado. Entre eles estão:

• Android

• IOS

• Windows

• Blackberry

Gráfico 2: Participação de Mercado IOS vs Android

Fonte: https://www.ecommercebrasil.com.br/noticias/brasil-maior-taxa-de-celulares-android-frente-ios

Atualmente no Brasil o sistema operacional mais utilizado é o Android, cerca de 81% no ano de 2022. Um dos motivos é a diferença de preço dos celulares com IOS, sendo aproximadamente 75% mais caro que nos Estado Unidos, país de origem da desenvolvedora. Outro fator é que há apenas uma fabricante de celulares com IOS, a Apple, por conta de ser um sistema proprietário e o Android ser um sistema livre, de código aberto, com qualquer fabricante podendo utilizá-lo.

## DEPENDÊNCIAS

Descreva todas as dependências que o sistema precisa para funcionar (hardware, software, peopleware, etc)

## REFERÊNCIAS (PARA O LEVANTAMENTO INICIAL)

Quais as necessidades que foram levantadas inicialmente que levaram o grupo a desenvolver o sistema.

## APROVAÇÕES

Descrever as pessoas envolvidas nas aprovações do sistema e a dinâmica de como isso acontecia. Se houve alguém responsável direta ou indiretamente por todas as aprovações no desenvolvimento do projeto.

Pode escrever todas as etapas que houve algum tipo de aprovação (documentação, seminários, projeto,...)

# ESTRATÉGIAS DE RISCO

Especificar as Estratégias de Risco conforme aulas ministradas na disciplina que abordou deste assunto.

## LISTA DE RISCOS

Quais riscos o projeto pode sofrer?

Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono.

## PRIORIZAÇÃO DOS RISCOS

Quais riscos teriam um impacto maior ou menor no projeto? Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono.

Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono.

## PLANOS DE MITIGAÇÃO

Qual solução encontrada para cada risco. Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono.

Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono.

## PLANOS DE CONTINGÊNCIA

Caso o problema (risco) aconteça, o que será necessário para solucionar. Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono.

Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono.

# GERENCIAMENTO DE CONFIGURAÇÃO

Especificar o Gerenciamento de Configuração conforme aulas ministradas na disciplina que abordou deste assunto.

## PLANO DE GERENCIAMENTO DE CONFIGURAÇÃO

Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono.

Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono.

## REPOSITÓRIO

Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono.

Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono.

# ESTRATÉGIA DE TESTES

Especificar as Estratégias de Testes conforme aulas ministradas na disciplina que abordou deste assunto.

## PLANO DE TESTES

Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono.

Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono.

## TESTES DE UNIDADE AUTOMATIZADOS

Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono.

## TESTES DE VALIDAÇÃO

Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono.

Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono.

## ACEITES DOS MÓDULOS PELOS STAKEHOLDER

Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono.

# ESTRATÉGIA DE IMPLANTAÇÃO E SUPORTE

O capítulo de testes relata passo a passo, os testes realizados na aplicação, descrevendo os métodos utilizados e apresentando os resultados esperados e as necessidades primárias atendidas para que os testes ocorram como planejado.

Especificar as Estratégias de Implantação e Suporte conforme aulas ministradas na disciplina que abordou deste assunto.

## NECESSIDADES DE IMPLANTAÇÃO

Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono.

### Arquitetura de implantação

Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono.

### Configuração dos servidores

Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono.

### Configuração dos clientes

Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono.

### Infraestrutura necessária

Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono.

## CRONOGRAMA DE TREINAMENTOS

Nonono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono, nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono no nono nono nononono no nonono nononono.

# CONCLUSÃO

Aqui o aluno deve colocar as considerações finais do seu trabalho. Não deve fazer citação de nenhum autor, pois a conclusão é sua.

Citar de forma sintética como foi o trabalho, seus resultados, suas experiências adquiridas, os obstáculos que encontrou e como consegui vencê-los.

Pode propor a continuidade da pesquisa por outros alunos e instituições.

# REFERÊNCIAS

BACICH, L.; NETO, A. T.; TREVISANI, F. de M. (orgs.). **Ensino Híbrido**: Personalização e tecnologia na educação. Porto Alegre: Penso, 2015.

DIONISIO, Ângela Paiva; MACHADO, Ana Rachel; BEZERRA, Maria Auxiliadora (Orgs.). **Gêneros textuais e ensino**. 2. ed. Rio de Janeiro: Lucerna, 2002.

GONÇALVES, V. D. **Software para controle de manipulador robótico auxiliado por um** **sistema de visão**. 2004. 102p. Dissertação (Mestrado em Engenharia Mecânica)–Universidade Federal de Taubaté, Taubaté, 2004.

JULIO, Carlos Alberto. O caminho das pedras. **Revista Exame**, São Paulo, ano 32, n. 12. p. 77, 16 jun. 1999.

LAUDON, K. C.; LAUDON, J. P. **Sistemas de informação gerenciais**: administrando a empresa digital. 5. ed. São Paulo: Prentice Hall, 2004.

LITTO, Fredric M. **Aprendizagem a distância**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2010.

MACHADO, Adriana Marcondes *et al.* **Psicologia e direitos humanos**: educação inclusiva, direitos humanos na escola. 2 ed. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2008.

MAMEDE, W. F. **Apostila de pneumática e eletropneumática.** São Paulo: Centro Federal de Educação Tecnológica do Estado de São Paulo, 2008.

MORAN, José. **Mudando a Educação com Metodologias Ativas**. Disponível em: <http://www2.eca.usp.br/moran/wp-content/uploads/2013/12/mudando\_moran.pdf>. Publicado em: 2015.

OLIVEIRA, Djalma de Pinho R. **Sistemas de Informações Gerenciais**. 12 ed. Atlas: São Paulo, 2008.

PALLOF, Rena M.; PRATT, Keith. Estimulando a Aprendizagem Colaborativa. *In*: **Construindo Comunidades de Aprendizagem no Ciberespaço**: estratégias eficientes para salas de aula on-line. Porto Alegre: Artmed, 2002.

Santos, Miguel C. Damasco dos. **Metodologias ativas e recursos interativos de EaD no ensino presencial**: relato de experiência e análise dos resultados. 23º Congresso Internacional ABED de Educação a Distância. Foz do Iguaçu - PR, 2017.

VALENTE, José A. **Aprendizagem Ativa no Ensino Superior**: a proposta da sala de aula invertida. Disponível em: <http://www.pucsp.br/sites/default/files/img/aci/27-8\_agurdar\_proec\_textopara280814.pdf > Acesso em: 10 fev 2020.

Calazans, Flávio Mendonça, DUTRA, Thiago Matos, BARBOSA, Marcus Vinícius, MONTEIRO, Adival de Sousa, COUTINHO, Rhanica Evelise Toledo. **Gestão de Frotas no Transporte Rodoviário de Carga**. <https://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos14/1620463.pdf>

# APÊNDICE A: DIAGRAMA DE CASOS DE USO

# Diagrama Descrição gerada automaticamente

# APÊNDICE B: DESCRIÇÕES DE CASOS DE USO

# VERSÃO WEB

## Caso de Uso 004: Consultar Viagens (Versão Web)

**Objetivo:**

O caso de uso tem como objetivo permitir que os usuários consultem informações detalhadas sobre as viagens realizadas pelos veículos da frota.

**Ator Principal:**

Usuário Administrador.

**Pré-condições:**

* O usuário deve estar autenticado no sistema.
* O sistema deve conter registros de viagens previamente realizadas.

**Fluxo Básico:**

1. O usuário acessa a funcionalidade de consulta de viagens no sistema.
2. O sistema apresenta uma interface onde o usuário pode definir os critérios de busca, como período de tempo, veículo específico, motorista, entre outros.
3. O usuário insere os critérios desejados para a consulta.
4. O sistema processa as informações inseridas e recupera as viagens que correspondem aos critérios definidos.
5. O sistema exibe uma lista das viagens encontradas, apresentando detalhes como origem, destino, data e hora de início e fim, quilometragem percorrida, gastos associados, entre outros.
6. O usuário pode selecionar uma viagem específica para visualizar informações mais detalhadas, se desejar.
7. Após a consulta, o usuário pode optar por realizar uma nova busca com critérios diferentes, se necessário.

**Pós-condições:**

* O usuário tem acesso às informações detalhadas sobre as viagens conforme os critérios definidos na consulta.

**Fluxos Alternativos:**

* Se não houver viagens que correspondam aos critérios de busca definidos pelo usuário, o sistema exibirá uma mensagem informando que não foram encontrados resultados.
* Se ocorrer algum erro durante o processamento da consulta, o sistema exibirá uma mensagem de erro e fornecerá orientações sobre como resolver o problema.
* O usuário pode optar por cancelar a operação de consulta a qualquer momento, retornando à página inicial ou a outra área do sistema.

## Caso de Uso 005: Cadastrar Veículos (Versão Web)

**Objetivo:**

O caso de uso tem como objetivo permitir que usuários autorizados registrem novos veículos no sistema.

**Ator Principal:**

Usuário Administrador

**Pré-condições:**

* O usuário deve estar autenticado no sistema.
* O usuário deve possuir permissões adequadas para realizar o cadastro de veículos

**Fluxo Básico:**

1. O usuário acessa a funcionalidade de cadastro de veículos no sistema.
2. O sistema exibe um formulário de cadastro de veículos, solicitando informações como marca, modelo, ano, placa, tipo de combustível, entre outros detalhes relevantes.
3. O usuário preenche os campos do formulário com as informações do novo veículo.
4. O usuário confirma o cadastro do veículo.
5. O sistema valida os dados inseridos e registra o novo veículo no banco de dados.
6. O sistema registra o novo veículo já com o status “Disponível”.
7. O sistema exibe uma mensagem de confirmação informando que o veículo foi cadastrado com sucesso.
8. Após o cadastro, o usuário será redirecionado para a tela de veículos cadastrados.

**Pós-condições:**

* O novo veículo é adicionado ao sistema e está disponível para ser utilizado em viagens.

**Fluxos Alternativos:**

* Se algum campo obrigatório não for preenchido corretamente, o sistema exibirá uma mensagem de erro e solicitará que o usuário corrija as informações antes de prosseguir.
* Se ocorrer algum erro durante o processo de cadastro, o sistema exibirá uma mensagem de erro e fornecerá orientações sobre como resolver o problema.
* O usuário pode optar por cancelar o cadastro a qualquer momento, retornando à página inicial ou a outra área do sistema.

## Caso de Uso 006: Registrar Multas (Versão Web)

**Objetivo:**

O caso de uso tem como objetivo permitir que os usuários registrem infrações de trânsito e multas recebidas pelos veículos da frota.

**Ator Principal:**

Usuário Administrador.

**Pré-condições:**

* O usuário deve estar autenticado no sistema.
* O veículo que recebeu a multa deve estar cadastrado no sistema.

**Fluxo Básico:**

1. O usuário acessa a funcionalidade de registro de multas no sistema.
2. O sistema exibe um formulário de registro de multas, solicitando informações como data da multa, valor, descrição da infração, número do auto de infração, entre outros detalhes relevantes.
3. O usuário preenche os campos do formulário com as informações da multa recebida pelo veículo.
4. O usuário confirma o registro da multa.
5. O sistema valida os dados inseridos e registra a nova multa no banco de dados, associando-a ao veículo correspondente.
6. O sistema exibe uma mensagem de confirmação informando que a multa foi registrada com sucesso.
7. Após o registro, o usuário pode optar por registrar outra multa ou sair da tela de registro.

**Pós-condições:**

* A nova multa é adicionada ao sistema e está disponível para consulta e análise posterior.

**Fluxos Alternativos:**

* Se algum campo obrigatório não for preenchido corretamente, o sistema exibirá uma mensagem de erro e solicitará que o usuário corrija as informações antes de prosseguir.
* Se ocorrer algum erro durante o processo de registro, o sistema exibirá uma mensagem de erro e fornecerá orientações sobre como resolver o problema.
* O usuário pode optar por cancelar o registro a qualquer momento, retornando à página inicial ou a outra área do sistema.

## Caso de Uso 007: Registrar Manutenções (Versão Web)

**Objetivo:**

Este caso de uso permite que os usuários registrem as manutenções realizadas nos veículos da frota, garantindo a manutenção adequada dos veículos e o acompanhamento de seu estado de conservação.

**Ator Principal:**

Usuário Administrador.

**Pré-condições:**

* O usuário deve estar autenticado no sistema.
* O veículo que será submetido à manutenção deve estar cadastrado no sistema.

**Fluxo Básico:**

1. O usuário acessa a funcionalidade de registro de manutenções no sistema.
2. O sistema exibe um formulário de registro de manutenções, solicitando informações como data da manutenção, tipo de manutenção, descrição dos serviços realizados, custo, entre outros detalhes relevantes.
3. O usuário preenche os campos do formulário com as informações da manutenção realizada no veículo.
4. O usuário confirma o registro da manutenção.
5. O sistema valida os dados inseridos e registra a nova manutenção no banco de dados, associando-a ao veículo correspondente.
6. O sistema atualiza as informações do veículo, como data da última manutenção e próxima manutenção prevista, se aplicável.
7. O sistema exibe uma mensagem de confirmação informando que a manutenção foi registrada com sucesso.
8. Após o registro, o usuário pode optar por registrar outra manutenção ou sair da tela de registro.

**Pós-condições:**

* A nova manutenção é registrada no sistema e está disponível para consulta e análise posterior.

**Fluxo Alternativos:**

* Se algum campo obrigatório não for preenchido corretamente, o sistema exibirá uma mensagem de erro e solicitará que o usuário corrija as informações antes de prosseguir.
* Se ocorrer algum erro durante o processo de registro, o sistema exibirá uma mensagem de erro e fornecerá orientações sobre como resolver o problema.
* O usuário pode optar por cancelar o registro a qualquer momento, retornando à página inicial ou a outra área do sistema.

## Caso de Uso 008: Registrar Novo Usuário (Versão Web)

**Objetivo:**

Este caso de uso permite que um administrador do sistema registre um novo usuário, concedendo-lhe acesso às funcionalidades conforme necessário.

**Ator Principal:**

Usuário Administrador.

**Pré-condições:**

* O administrador deve estar autenticado no sistema.
* O administrador deve ter permissões adequadas para criar novos usuários.

**Fluxo Básico:**

1. O administrador acessa a funcionalidade de registro de novo usuário no sistema.
2. O sistema exibe um formulário de registro de novo usuário, solicitando informações como nome, endereço de e-mail, senha, cargo, nível de permissão, entre outros detalhes relevantes.
3. O administrador preenche os campos do formulário com as informações do novo usuário.
4. O administrador define o nível de permissão do novo usuário, determinando quais funcionalidades ele terá acesso no sistema.
5. O administrador confirma o registro do novo usuário.
6. O sistema valida os dados inseridos e cria uma nova conta de usuário no sistema com as informações fornecidas.
7. O sistema exibe uma mensagem de confirmação informando que o novo usuário foi registrado com sucesso.
8. Após o registro, o administrador pode optar por registrar outro usuário ou sair da tela de registro.

**Pós-condições:**

* O novo usuário é adicionado ao sistema e pode acessar o sistema com as credenciais fornecidas.

**Fluxos Alternativos:**

* Se algum campo obrigatório não for preenchido corretamente, o sistema exibirá uma mensagem de erro e solicitará que o administrador corrija as informações antes de prosseguir.
* Se o endereço de e-mail fornecido já estiver em uso por outro usuário, o sistema exibirá uma mensagem de erro e solicitará que o administrador forneça um endereço de e-mail único.
* Se ocorrer algum erro durante o processo de registro, o sistema exibirá uma mensagem de erro e fornecerá orientações sobre como resolver o problema.
* O administrador pode optar por cancelar o registro a qualquer momento, retornando à página inicial ou a outra área do sistema.

# Versão Mobile

# Caso de Uso 009: Consultar Veículos (Versão Mobile)

**Objetivo:**

Este caso de uso permite que os usuários consultem informações detalhadas sobre os veículos cadastrados no sistema de controle de frotas.

**Ator Principal:**

Usuário Motorista

**Pré-condições:**

* O usuário deve estar autenticado no sistema.

**Fluxo Básico:**

1. O usuário acessa a funcionalidade de consulta de veículos no sistema.
2. O sistema exibe uma lista de veículos cadastrados, apresentando informações como marca, modelo, ano, placa, quilometragem, status, entre outros detalhes relevantes.
3. O usuário pode aplicar filtros ou realizar uma busca específica para encontrar um veículo desejado, utilizando critérios como marca, modelo, placa, entre outros.
4. O sistema processa as informações inseridas e exibe os resultados da consulta de acordo com os critérios definidos pelo usuário.
5. O usuário pode selecionar um veículo específico na lista para visualizar informações detalhadas adicionais, se desejar.
6. Após a consulta, o usuário pode optar por realizar uma nova busca com critérios diferentes, se necessário.

**Pós-condições:**

* O usuário tem acesso às informações detalhadas sobre os veículos cadastrados no sistema, conforme os critérios definidos na consulta.

**Fluxos Alternativos:**

* Se não houver veículos que correspondam aos critérios de busca definidos pelo usuário, o sistema exibirá uma mensagem informando que não foram encontrados resultados.
* Se ocorrer algum erro durante o processamento da consulta, o sistema exibirá uma mensagem de erro e fornecerá orientações sobre como resolver o problema.
* O usuário pode optar por cancelar a operação de consulta a qualquer momento, retornando à página inicial ou a outra área do sistema.

# Caso de Uso 001 – Iniciar Viagem (Versão Mobile)

**Objetivo:**

Este caso de uso permite que os motoristas iniciem uma nova viagem através do aplicativo móvel, registrando informações importantes sobre o início da jornada.

**Ator Principal:**

Motorista (usuário do aplicativo móvel).

**Pré-condições:**

* O motorista deve estar autenticado no aplicativo móvel
* O motorista deve ter selecionado o veículo que utilizará para a viagem.
* O motorista deve estar pronto para iniciar a viagem.

**Fluxo Básico:**

1. O motorista abre o aplicativo e faz login utilizando suas credenciais.
2. Após o login, o motorista seleciona a opção para iniciar uma nova viagem.
3. O sistema solicita ao motorista que confirme o veículo que será utilizado para a viagem.
4. O motorista confirma o veículo selecionado.
5. O sistema registra a data, hora e local de início da viagem.
6. O motorista deve fornecer informações adicionais, como destino da viagem, passageiros a bordo, entre outros.
7. O motorista confirma o início da viagem.
8. O sistema atualiza o status da viagem para “em andamento” e registra todas as informações pertinentes no banco de dados.

**Pós-condições:**

* A viagem é registrada no sistema como “em andamento”, com todas as informações relevantes sobre o início da viagem.

**Fluxos Alternativos:**

* Se o motorista não selecionar um veículo válido, o sistema exibirá uma mensagem de erro solicitando que o motorista selecione um veículo antes de iniciar a viagem.
* Se o motorista não fornecer informações adicionais, o sistema prosseguirá apenas com os dados mínimos necessários para registrar o início da viagem.
* Se ocorrer algum erro durante o registro da viagem, o sistema exibirá uma mensagem de erro e fornecerá orientações sobre como resolver o problema.

## Caso de Uso 002 – Encerrar Viagem (Versão Mobile)

**Objetivo:**

Este caso de uso permite que os motoristas encerrem uma viagem em andamento através do aplicativo móvel, registrando informações importantes sobre o término da viagem;

**Ator Principal:**

Motorista (usuário do aplicativo)

**Pré-condições:**

* O motorista deve estar autenticado.
* O motorista deve ter uma viagem em andamento registrada no sistema.

**Fluxo Básico:**

1. O motorista abre o aplicativo móvel e faz login utilizando suas credenciais.
2. Após o login, o motorista acessa a seção de viagens em andamento.
3. O motorista seleciona a viagem que deseja encerrar.
4. O sistema exibe os detalhes da viagem, incluindo informações como origem, destino, data e hora de início, passageiros a bordo, entre outros.
5. O motorista verifica se todas as informações estão corretas e confirma que deseja encerrar a viagem.
6. O sistema registra a data e hora de término da viagem.
7. O motorista deve fornecer informações adicionais, como quilometragem percorrida, despesas adicionais se caso houver, entre outros.
8. O motorista confirma o encerramento da viagem.
9. O sistema atualiza o status da viagem para “encerrada” e registra todas as informações pertinentes no banco de dados.

**Pós-condições:**

* A viagem é registrada no sistema como “encerrada”, com todas as informações relevantes sobre o término da viagem.

**Fluxos Alternativos:**

* Se o motorista não selecionar uma viagem em andamento válida, o sistema exibirá uma mensagem de erro solicitando que o motorista selecione uma viagem antes de prosseguir.
* Se o motorista não fornecer informações adicionais, o sistema prosseguirá apenas com os dados mínimos necessários para registrar o término da viagem.
* Se ocorrer algum erro durante o registro do término da viagem, o sistema exibirá uma mensagem de erro e fornecerá orientações sobre como resolver o problema.

# VERSÃO MOBILE E WEB

## Caso de Uso 003 – Autenticar Usuário (Versão Mobile e Web)

**Objetivo:**

Este caso de uso tem como objetivo permitir que os usuários ingressem no sistema, verificando suas credenciais de login para garantir acesso seguro às funcionalidades.

**Ator Principal:**

Usuário Motorista.

Usuário Administrador.

**Pré-condições:**

* O usuário deve estar registrado no sistema.
* O usuário deve possuir um nome de usuário e senha válidos.

**Fluxo Básico:**

1. O usuário solicita a tela de login.
2. O sistema apresenta a tela de login, solicitando as credenciais de acesso (nome de usuário e senha).
3. O usuário insere seu nome de usuário e senha nos campos correspondentes.
4. O sistema valida as credenciais inseridas pelo usuário verificando se correspondem a um registro válido no banco de dados.
5. Se as credenciais forem válidas, o sistema permite o acesso às funcionalidades do sistema conforme o nível de permissão do usuário.
6. Caso contrário, se as credenciais não forem válidas, o sistema exibe uma mensagem de erro informando ao usuário que as credenciais estão incorretas e solicita que ele tente novamente.

**Pós-condições:**

O usuário autenticado tem acesso às funcionalidades permitidas pelo seu nível de permissão dentro do sistema.

**Fluxos Alternativos:**

* Se o usuário esquecer sua senha, o sistema pode oferecer um processo de redefinição de senha baseado em perguntas de segurança.
* Se o usuário tentar acessar o sistema sem estar autenticado, o sistema redirecionará o usuário para a tela de login.
* Se ocorrerem muitas tentativas de login com credenciais inválidas, o sistema pode bloquear temporariamente o acesso do usuário por motivos de segurança.

# APÊNDICE C: DIAGRAMA DE CLASSES DE DADOS

Interface gráfica do usuário

Descrição gerada automaticamente com confiança média

# APÊNDICE D: DIAGRAMA DE ATIVIDADES

CDU 01: Cadastrar Usuário

CDU 02: Alterar Usuário

Etc...

# APÊNDICE E: DIAGRAMA DE SEQUÊNCIA

CDU 01: Cadastrar Usuário

CDU 02: Alterar Usuário

Etc...

# APÊNDICE F: DIAGRAMA DE ENTIDADE E RELACIONAMENTO

# APÊNDICE G: DICIONÁRIO DE DADOS

# APÊNDICE H: DIAGRAMAS DE CLASSES PARTICIPANTES

# MANUAL DO USUÁRIO

# MANUAL DE INSTALAÇÃO

Se houver.

Obs.: Pode acrescentar anexos conforme a necessidade do projeto.