

ADMINISTRAÇÃO DE EMPRESAS PARA UM MUNDO EM TRANSFORMAÇÃO



Wilson Noé Garcés Aguilar

(Organizador)

ADMINISTRAÇÃO DE EMPRESAS PARA UM MUNDO EM TRANSFORMAÇÃO



Wilson Noé Garcés Aguilar

(Organizador)

2020 by Editora Artemis
Copyright © Editora Artemis
Copyright do Texto © 2020 Os autores
Copyright da Edição © 2020 Editora Artemis
Edição de Arte: Bruna Bejarano
Diagramação: Helber Pagani de Souza
Revisão: Os autores



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição *Creative Commons*.
Atribuição 4.0 Internacional (CC BY 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores. Permitido o download da obra e o compartilhamento, desde que sejam atribuídos créditos aos autores, e sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Editora Chefe:

Prof^a Dr^a Antonella Carvalho de Oliveira

Organizador:

Wilson Noé Garcés Aguilar

Bibliotecário:

Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422

Conselho Editorial:

Prof. Dr. Adalberto de Paula Paranhos, Universidade Federal de Uberlândia
Prof.^a Dr.^a Catarina Castro, Universidade Nova de Lisboa, Portugal
Prof.^a Dr.^a Cláudia Neves, Universidade Aberta de Portugal
Prof. Dr. Cleberton Correia Santos, Universidade Federal da Grande Dourados
Prof. Dr. Eduardo Eugênio Spers, Universidade de São Paulo
Prof. Dr. Eloi Martins Senhoras, Universidade Federal de Roraima
Prof. Dr. Geoffroy Roger Pointer Malpass, Universidade Federal do Triângulo Mineiro (UFTM)
Prof.^a Dr.^a Iara Lúcia Tescarollo Dias, Universidade São Francisco
Prof. Dr. Ivan Amaro, Universidade do Estado do Rio de Janeiro
Prof.^a Dr.^a Ivânia Maria Carneiro Vieira, Universidade Federal do Amazonas
Prof. Me. Javier Antonio Albornoz, University of Miami and Miami Dade College - USA
Prof. Dr. Joaquim Júlio Almeida Júnior, UniFIMES - Centro Universitário de Mineiros
Prof. Dr. Juan Diego Parra Valencia, Instituto Tecnológico Metropolitano de Medellín - Colômbia
Prof. Dr. Júlio César Ribeiro, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof.^a Dr.^a Lívia do Carmo, Universidade Federal de Goiás
Prof.^a Dr.^a Luciane Spanhol Bordignon, Universidade de Passo Fundo

Prof. Dr. Marcos Augusto de Lima Nobre, Universidade Estadual Paulista (UNESP)
Prof.ª Dr.ª Maria Aparecida José de Oliveira, Universidade Federal da Bahia
Prof.ª Dr.ª Mauriceia Silva de Paula Vieira, Universidade Federal de Lavras
Prof.ª Dr.ª Odara Horta Boscolo, Universidade Federal Fluminense
Prof.ª Dr.ª Patrícia Vasconcelos Almeida, Universidade Federal de Lavras
Prof. Dr. Rodrigo Marques de Almeida Guerra, Universidade Federal do Pará
Prof. Dr. Sergio Bitencourt Araújo Barros, Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Sérgio Luiz do Amaral Moretti, Universidade Federal de Uberlândia
Prof.ª Dr.ª Vanessa Bordin Viera, Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Wilson Noé Garcés Aguilar, Corporación Universitaria Autónoma del Cauca - Colômbia

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

A283 Administração de empresas para um mundo em transformação /
Organizador Wilson Noé Garcés Aguilar. – Curitiba, PR: Artemis,
2020.
121 p. : il.

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-65-87396-12-5

DOI 10.37572/EdArt_125300720

1. Administração de empresas. 2. Planejamento estratégico.
I. Aguilar, Wilson Noé Garcés.

CDD 658.4012

Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422

APRESENTAÇÃO

Asistimos a un mundo que se transforma constantemente en la biosfera y en la vida social, en consecuencia, la generación de nuevo conocimiento debe corresponder al entendimiento, interpretación y comprensión de los cambios sustanciales en el campo de conocimiento de la administración de empresas para la ampliación de los marcos de referencia con los cuales logramos explicar y aportar en la relación empresas, sociedad, instituciones y Estado.

El libro “**Administración de empresas para un mundo en transformación**” es un esfuerzo de diversos investigadores, en el cual se aborda las lógicas de acción empresariales, institucionales y de grupos sociales desde estudios de casos particulares y sectoriales.

En tal sentido, el lector encontrara un abordaje contemporáneo en el estudio de la administración de empresas, marcado por la interdisciplinariedad, la divergencia de objetos de estudios, actores y organizaciones, lo cual evidencia que ante un mundo en transformación requerimos de una administración de empresas en constante construcción y deconstrucción.

Wilson Noé Garcés Aguilar

Assistimos a um mundo em constante transformação na biosfera e na vida social. Consequentemente, a geração de novos conhecimentos deve possibilitar a interpretação e compreensão de mudanças substanciais no campo de estudos em administração de empresas, para que se possa expandir os quadros de referência com os quais podemos explicar e contribuir para o relacionamento entre empresas, sociedade, instituições e Estado.

O livro “**Administração de empresas para um mundo em transformação**” é um esforço de diversos pesquisadores que abordam a lógica das ações de grupos empresariais, institucionais e sociais a partir de estudos de caso particulares e setoriais.

Nesse sentido, o leitor encontrará uma abordagem contemporânea no estudo de administração de empresas, marcada pela interdisciplinaridade, a divergência de objetos de estudo, atores e organizações, o que demonstra que, diante de um mundo em mudança, requer-se que a administração de empresas esteja em constante construção e desconstrução.

Wilson Noé Garcés Aguilar

SUMÁRIO

LÓGICAS DE AÇÕES EMPRESARIAIS

CAPÍTULO 1 1

FATORES CONDICIONANTES AO SUCESSO DE STARTUPS

Fabiano Alves Pereira
Ana Claudia Granato
Geoffroy Roger Pointer Malpass

DOI 10.37572/EdArt_1253007201

CAPÍTULO 2 13

EMPREENDEDORISMO E ESTRATÉGIA GERENCIAL: OS RESPONSÁVEIS PELO FORTALECIMENTO DA MARCA DA FÁBRICA DE BALAS DE BANANA ANTONINA

Hugo Leonardo de Freitas
Suelen dos Santos Plante
Geórgia da Cunha Ben

DOI 10.37572/EdArt_1253007202

CAPÍTULO 3 27

ESTRATÉGIAS DE SUPRIMENTOS E SELEÇÃO DE FORNECEDORES: UM ESTUDO DE CASO

Natália Delfes Zago
Ana Claudia Granato
Flávio Molina da Silva
Geoffroy Roger Pointer Malpass

DOI 10.37572/EdArt_1253007203

CAPÍTULO 4 40

ADAPTAÇÃO, CONSTRUÇÃO DE VALOR E DIFERENCIAÇÃO: PERSPECTIVAS E DESAFIOS INSTITUCIONAIS PARA O POSICIONAMENTO DOS CAFÉS DO BRASIL

Marco Aurélio Oliveira Santos
Diego Pereira Costa
Léo César Parente de Almeida

DOI 10.37572/EdArt_1253007204

LÓGICAS DE AÇÕES DE INSTITUIÇÕES E DE GRUPOS SOCIAIS

CAPÍTULO 5 52

O PROGRAMA UNIVERSIDADE PARA TODOS (PROUNI) SOB A ÓTICA DA TEORIA DO PROGRAMA

Ivy Silva Costa
Suely de Fátima Ramos Silveira

DOI 10.37572/EdArt_1253007205

CAPÍTULO 6 67

DESCENTRAR-NOS E IMPENSAR-NOS LOS ESTUDIOS ORGANIZACIONALES ENCLAVE DE UNA LATINOAMERICA DIVERSA

Wilson Noé Garcés Aguilar
Lina Juliana Robayo Coral

DOI 10.37572/EdArt_1253007206

CAPÍTULO 7	78
ESTUDO DO COMPORTAMENTO HUMANO FRENTE ÀS MUDANÇAS ORGANIZACIONAIS, NA ZETHA, DURANTE O PERÍODO DE 2015/1	
Nicolle Oliveira Tavares	
Lucia Regina Silveira Auzani	
Ávilo Roberto de Magalhães	
Rosa de Almeida Freitas Albuquerque	
DOI 10.37572/EdArt_1253007207	
CAPÍTULO 8	94
A IMPORTÂNCIA DO PROGRAMA PATRONATO DE PARANAGUÁ NA REINserÇÃO DE EGRESSOS DO SISTEMA PENITENCIÁRIO NO MERCADO DE TRABALHO	
Luciane Silva Franco	
Geórgia da Cunha Ben	
Josiane Medeiros	
Antonio Carlos Franco	
DOI 10.37572/EdArt_1253007208	
CAPÍTULO 9	104
OS IMPACTOS DA ESTRUTURA URBANA NA MOBILIDADE DE CAMINHÕES NA CIDADE DE PARANAGUÁ SOB A PERSPECTIVA DOS CAMINHONEIROS	
Angela Schastai	
Gabriel Calazans	
Laís Caroline Nogueira	
Geórgia da Cunha Ben	
DOI 10.37572/EdArt_1253007209	
SOBRE O ORGANIZADOR.....	119
ÍNDICE REMISSIVO	120

OS IMPACTOS DA ESTRUTURA URBANA NA MOBILIDADE DE CAMINHÕES NA CIDADE DE PARANAGUÁ SOB A PERSPECTIVA DOS CAMINHONEIROS

Data de submissão: 19/05/2020

Data de aceite: 15/07/2020

Angela Schastai

Graduada em Administração de Empresas
Unespar - Campus Paranaguá
email: ge.schastai@gmail.com

Gabriel Calazans

<http://lattes.cnpq.br/9567146936041397>

Laís Caroline Nogueira

<http://lattes.cnpq.br/2060726985653920>

Geórgia da Cunha Ben

<http://lattes.cnpq.br/0443938477490776>

RESUMO: O presente trabalho trata da análise e discussão da estrutura urbana da cidade de Paranaguá na perspectiva dos motoristas de caminhão e como esta impacta na realização das suas atividades. Nesta pesquisa serão abordados problemas estruturais locais e junto a esta concepção, será realizada uma análise comparativa com o atual plano diretor da cidade de Paranaguá, levando em consideração a realidade atual e o intenso tráfego de caminhões típico de cidade portuária. A grande quantidade de caminhoneiros que transitam diariamente na cidade de Paranaguá, traz consigo diferentes

visões a respeito da realização de seu trabalho versus a estrutura oferecida na cidade para tal. Neste contexto, a presente pesquisa tem como proposta externar a compreensão dos motoristas quanto à infraestrutura da cidade, sendo estas perspectivas cruciais para o confronto da realidade com o plano diretor da cidade de Paranaguá.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade urbana; problemas estruturais; caminhoneiros

ABSTRACT: The present work deals with the analysis and discussion of the urban structure of the city of Paranaguá from the perspective of the truck drivers and how this impacts in the accomplishment of their activities. In this research will be approached local structural problems and next to this conception, a comparative analysis will be carried out with the current master plan of the city of Paranaguá, taking into account the current reality and the intense traffic of trucks typical of port city. The large number of truck drivers who travel daily in the city of Paranaguá brings with it different visions regarding the accomplishment of their work versus the structure offered in the city for such. In this context, the present research has the purpose of externalizing the drivers' understanding of the city's infrastructure, and these perspectives are

crucial for confronting reality with the Paranaguá city master plan.

KEYWORDS: Urban mobility; structural problems; truckers

1 . INTRODUÇÃO

O presente trabalho trata da análise e discussão da estrutura urbana da cidade de Paranaguá na perspectiva dos motoristas de caminhão e como esta impacta na realização das suas atividades. Nesta pesquisa serão abordados problemas estruturais locais e junto a esta concepção, será realizada uma análise comparativa com o atual plano diretor da cidade de Paranaguá, levando em consideração a realidade atual e o intenso tráfego de caminhões típico de cidade portuária, bem como uma análise comparativa com o plano diretor da cidade de Santos, por tratar-se também de um município portuário.

O município de Paranaguá possui relevante importância econômica, produtiva, logística e turística, sendo uma referência no litoral paranaense, onde abriga o maior porto graneleiro da América Latina. Segundo o IBGE (2016), tem uma população estimada em 151.829 habitantes, o que demonstra um constante crescimento que desencadeia uma série de problemas estruturais, pois a medida que a cidade cresce os investimentos em infraestrutura não condizem com as demandas.

Além da questão populacional, “atualmente, o Porto de Paranaguá é um dos mais importantes centros de comércio marítimo do mundo, unindo localização estratégica a uma das melhores Infraestruturas portuárias da América Latina” (Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - APPA). Segundo a Agência de Notícias do Paraná – AEN, “o Porto de Paranaguá recebe em média 800 veículos todos os dias. Em contrapartida, pelo pátio de triagem de caminhões passam cerca de 2,5 mil caminhões diariamente”, um número bastante expressivo. Através desse cenário, a figura do caminhoneiro é constante e indispensável às atividades logísticas dentro da cidade, o que reforça a importância deste trabalho.

1.1 Problema de pesquisa

Qual a visão dos caminhoneiros com relação à estrutura urbana oferecida na cidade de Paranaguá para a realização do seu trabalho?

1.2 Justificativa

Diante do número expressivo da movimentação de carga dos últimos anos pelo porto de Paranaguá, onde se pode destacar recentemente o aumento de 142% na exportação de veículos no ano de 2016 (Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina - APPA, 2016) e tendo em vista que se trata de uma cidade portuária

com intenso fluxo de caminhões que atendem o modal rodoviário, principalmente no sentido porto e entorno, infere-se uma relação direta entre a infraestrutura oferecida pela cidade e a percepção de quem a utiliza.

A grande quantidade de caminhoneiros que transitam diariamente na cidade de Paranaguá, traz consigo diferentes visões a respeito da realização de seu trabalho versus a estrutura oferecida na cidade para tal. Neste contexto, a presente pesquisa tem como proposta externar a compreensão dos motoristas quanto à infraestrutura da cidade, sendo estas perspectivas cruciais para o confronto da realidade com o plano diretor da cidade de Paranaguá.

1.3 Objetivo geral

Investigar os impactos da estrutura urbana na mobilidade de caminhões, na cidade de Paranaguá, sob a perspectiva dos caminhoneiros.

1.4 Objetivos específicos

- a. Reproduzir o ponto de vista do caminhoneiro frente à infraestrutura da cidade de Paranaguá;
- b. Apresentar uma análise comparativa entre plano diretor x realidade;
- c. Apresentar análise comparativa entre plano diretor da cidade Paranaguá x cidade de Santos.

2 . REVISÃO DE LITERATURA

2.1 A importância do modal rodoviário

Segundo o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, O transporte rodoviário é utilizado para o transporte de mercadorias e pessoas por veículos automotores (ônibus, caminhões, veículos de passeio, etc.). Como possui, na maioria dos casos, preço de frete superior ao hidroviário e ao ferroviário, é adequado para mercadorias de alto valor ou perecíveis, produtos acabados ou semi-acabados.

Para TADESCO *at al* (2011) é indiscutível a atividade de transporte para qualquer economia, pois majoritariamente carecem as atividades econômicas de deslocamentos de pessoas ou bens, sendo por meio do transporte que a força de trabalho e de insumos, chegam a seus desígnios onde podem produzir e ofertar serviços, rendimentos e tecnologias, a contribuir com desenvolvimento.

Para WANKE e HIJAR (2008), apoiando os governos o crescimento econômico com base em exportações, estes são pressionados constantemente para melhorar

a qualidade estrutural logística, possibilitando a competitividade internacional das empresas usuárias, sendo consensual a vitalidade da eficácia da cadeia logística total com a vantagem competitiva no comércio internacional.

MARCHETTI e FERREIRA (2012) discorrem que o gerenciamento do fluxo de bens e serviços praticamente reflete em todas as atividades econômicas, melhorando a eficiência competitiva das corporações, sendo deste modo a logística de cargas fundamental para a economia de um país.

É progressiva a capacidade produtiva brasileira em especial no setor agrícola, enfatiza CAIXETA-FILHO (1999), pois as tecnologias de produção estão cada vez mais agregadas, proporcionando resultados mais satisfatórios, todavia, o setor de transportes necessita moldar-se e readaptar-se às demandas crescentes e que se expandem cada vez para territórios mais distantes do país.

No ponto de vista de RIBEIRO e FERREIRA (2002), devido a implantação da indústria automobilística, a expansão e pavimentação de rodovias no país a partir da década de 1950 fez com que o modal rodoviário se tornasse o mais expressivo no país, atingindo praticamente todos os pontos do território nacional, mesmo apresentando custos maiores do que o modal hidroviário ou ferroviário diferindo-se por sua flexibilidade e dentre os outros modais não, muitas vezes, chegarem aos pontos mais distantes do país.

Entre os anos de 1985 e 1999, para TADESCO et al (2011), com relação ao PIB brasileiro aumentou-se a representatividade de 3,7% para 4,3%. Entre as décadas de 1970 aos anos 2000, o setor de transportes cresceu cerca de 400%, enquanto o crescimento do PIB foi de 250%, sendo este crescimento resultante de um processo de descentralização geográfico-econômica impulsionando o desenvolvimento para as regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste.

Transportar por estradas para LEITE et al (2016) é melhor, pois este modal possui uma flexibilidade singular, não necessitando de rotas fixas, podendo chegar a inúmeros lugares sem dificuldades.

WANKE e HIJAR (2008), afirmam a necessidade do poder público em manifestar esforços a sanar os gargalos logísticos, melhorando a funcionalidade do país, sendo uma poderosa ferramenta gerencial que possibilita o planejamento regional e nacional de operações internacionais de comércio.

Num panorama com rodovias estabelecidas e construídas com fundos públicos para RIBEIRO e FERREIRA (2002) o modal rodoviário apresenta custos fixos baixos, entretanto, dentre os custos variáveis onde englobamos manutenção e combustível por exemplo, apresenta-se custos médio estando como vantagem a ser explorada no modal a adaptabilidade e possibilidade de integração com outros modais, todavia, entre as desvantagens é a menor capacidade de carga em peso e tamanho.

O Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, destacam como positivo ao

modal rodoviário a posse da maior representatividade entre os modais existentes, a adequação para curtas e médias distâncias, o baixo custo inicial de implantação, maior flexibilidade com grande extensão da malha e a integração em todos os estados brasileiros e como pontos negativos expõe o alto custo de manutenção, altos índices poluentes com forte impacto ambiental, custos relativamente altos para grandes distancias e baixa capacidade de carga com limitação de volume e peso.

BARTHOLOMEU (2006) salienta a predominância do modal rodoviário na matriz de transportes brasileira e destaca sua importância a caráter essencial mencionando intrinsecamente qualidades do modal como a flexibilidade, disponibilidade e velocidade, entretanto, as desvantagens como baixa produtividade e deficiência energética, índices de segurança reduzidos e altos índices de emissões de poluentes na atmosfera.

LEITE *et al* (2016) ressalta a possibilidade de integração de diversas regiões através deste modal, inclusive as mais distantes, todavia, em detrimento aos altos custos com combustível sugere-se a preferência do uso deste um âmbito urbano ou em curtas distâncias, entretanto considera a sobreposição das vantagens às desvantagens enfatizando a necessidade de planejamento, a atentar com tamanhos a capacidades de veículos que venham agregar vantagem no quesito custo-benefício.

RIBEIRO e FERREIRA (2002), destacam a preferência pelo transporte rodoviário do setor produtivo, cerca de sessenta por cento, destacando que dentre todos os modais disponíveis este é o primeiro em disponibilidade, segundo em confiabilidade, frequência e velocidade e terceiro em capacidade, destacando que inúmeras barreiras se dão à multimodalidade e integração de transportes e mesmo com as privatizações a matriz brasileira de transportes mantém-se majoritariamente rodoviária, esta, a segunda mais cara.

TADESCO *et al* (2011) relata a predominância deste modal no país, contudo ressalta a possibilidade de potencialização de demais modais como o aquaviário e ferroviário devido as condições geográficas favoráveis e necessidade de se transportar grandes quantidades em grandes distâncias.

Para LEITE *et al* (2016) a logística visa alcançar alternativas para atender as necessidades de sua clientela com agilidade e qualidade e controle operacional o que em nosso contexto brasileiro dá destaque à matriz rodoviária por não demandar de complexidades estruturais como as demais matrizes.

Segundo CAIXETA-FILHO (1999) a otimização de custos, as quais são obtidas com investimentos no setor de transportes, são necessárias para manter a competitividade dos produtos nacionais frente aos importados.

Dentre as perspectivas sob a visão de WANK e HIJAR (2008) debates sobre a infraestrutura logística de exportação são genéricos e deficientes nas ciências operacionais, por não englobar diversos pontos situacionais de segmentos de transportes considerados minoritários.

A simplicidade de se transportar por caminhões, para LEITE, *et al* (2016), está na facilidade de após a mercadoria ser embarcada nas dependências do exportador ou distribuidor e podendo ser desembarcada diretamente na porta do importador ou comprador.

A ressaltar, CAIXETA-FILHO (1999) defende que a exclusividade do transporte rodoviário não é algo desejável e a integração com outros modais é importantíssima para se manter a competitividade, todavia, o transporte rodoviário destaca-se por sua capacidade de transporte chamado “ponto-a-ponto” ou seja pode ir a muitos lugares sem a delimitação fixa de trilhos ou canais hidroviários, porém é de relevância e extrema importância que a estrutura das rodovias estejam, em plenitude condicionadas.

Segundo LEITE *et al* (2016) o futuro desse modal de transporte deve se atrelar a indicadores qualitativos a compor em um sistema onde os caminhões farão a integração entre outros modais, também nesse mecanismo logístico ir até os pontos de origem de cargas e no fim dos processos transportando até o ponto de entrega.

2.2 Relações de trabalho paralela à essencialidade da profissão no país

O Ministério do Trabalho e Emprego (M.T.E.), através da Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), código 7825-10, determina a profissão de motorista de caminhão, com suas vertentes e consequentes nomenclaturas, definindo assim seus profissionais os que:

Transportam, coletam e entregam cargas em geral; guincham, destombam e removem veículos avariados e prestam socorro mecânico. movimentam cargas volumosas e pesadas, podem, também, operar equipamentos, realizar inspeções e reparos em veículos, vistoriar cargas, além de verificar documentação de veículos e de cargas. definem rotas e asseguram a regularidade do transporte. as atividades são desenvolvidas em conformidade com normas e procedimentos técnicos e de segurança.

Ainda pela CBO 7825-10 é caracterizada a formação desse profissional:

Essas ocupações são exercidas por trabalhadores com formação de ensino fundamental e requer em cursos básicos de qualificação. o exercício pleno da atividade profissional se dá após o período de um a dois anos de experiência. para a atuação é requerida supervisão permanente, exceto aos caminhoneiros autônomos. a(s) ocupação(ões)elencada(s) nesta família ocupacional demanda formação profissional para efeitos do cálculo do número de aprendizes a serem contratados pelos estabelecimentos nos termos do artigo 429 da consolidação das leis do trabalho - clt, exceto os casos previstos no art. 10 do decreto 5.598/2005.

Dentre as condições gerais do exercício, o M.T.E. especifica:

Os profissionais dessa família atuam, como prestadores de serviço, em empresas cujas atividades econômicas pertencem aos ramos de transporte terrestre, agricultura, pecuária e extração de minerais não-ferrosos, na condição de autônomo ou com carteira assinada. trabalham em veículos, individualmente e em duplas; durante horários irregulares.

Para MASSON e MONTEIRO (2010) o sistema de transportes de cargas é essencial para a movimentação da economia e suprimento das demandas de todo o território brasileiro, como também das exportações ao exterior sendo que nenhum setor econômico funciona sem a ligação que se faz pelo meio de transporte, o qual, no Brasil majoritariamente ocorre por modal rodoviário e conseqüentemente necessitam de capital humano que possibilite que a cadeia produtiva flua em seu traçado.

Destaca RIBEIRO (2008) que o cenário de trabalho dos motoristas de caminhão é bem diverso e vulnerável com agravos a saúde e ameaças a integridade física, psicológica e social, além do risco de morte. De forma discrepante a sua importância esse profissional, ainda não recebe consistentemente ao que representa ou ao que movimenta sendo um fator de insatisfação, não possui uma carga horária regular, além de risco a assaltos, alto nível de ruído e muitas vezes a exposição a altas temperaturas.

A exposição a condições inadequadas de trabalho devido a longas horas de trabalho, alimentação irregular, violência e acidentes, para MASSON e MONTEIRO (2010) são as dificuldades vivenciadas no cotidiano de trabalho dos responsáveis pela dinamização da economia através da garantia do funcionamento do mercado e por conseguinte a vida social.

RIBEIRO (2008), salienta que a qualidade de vida do trabalhador também é um indicador intrínseco da qualidade de vida de trabalho, sendo altamente ligado a satisfação trabalho, a partir de suprimentos desde suas demandas fisiológicas até as mais específicas.

Para ALESSI e ALVES (2014) a profissão de caminhoneiro estimula a adoção de um estilo de vida menos saudável podendo predispor estes profissionais a diversas doenças decorrentes de práticas ou situações como sedentarismo, estresse elevado, obesidade, hábitos alimentares inadequados, vulnerabilizando estes profissionais ao aparecimento de diversas doenças decorrentes destes hábitos, sendo este estilo de vida predominante da profissão prejudicial a qualidade de vida do trabalhador.

RIBEIRO (2008), prega que alguns detalhes no clima organizacional, até uma maior assistência aos empregados proporcionam aos colaboradores maior satisfação no trabalho, como estruturas e sistemas que lhe proporcionem maior liberdade, compensações que valorizem seu trabalho de modo justo, adequação do trabalho às suas necessidades individual, além de respeito mútuo e treinamentos que lhe possibilitem o uso dessas ferramentas.

2.3 A MOBILIDADE URBANA ATRELADA AO PLANEJAMENTO URBANO

A mobilidade urbana, isto é, “a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (BRASIL, 2012), sempre interferiu nos

modos de vida dos habitantes da cidade. Por conseguinte, é pelo planejamento dela, notavelmente por meio de planos de mobilidade, que o Estado define as condições associadas à mobilidade urbana: as intervenções físicas, operacionais, institucionais, normativas e até mesmo políticas e sociais que devem ser realizadas em horizontes temporais definidos. Ela não é uniformemente distribuída entre indivíduos e grupos sociais e, sobretudo, não tem a mesma qualidade em todo o espaço, quando relacionada aos recursos e às restrições que limitam o seu uso. As desigualdades associadas à mobilidade urbana estão relacionadas tanto à diferença na distribuição social de acesso aos recursos (urbanos, socioeconômicos, culturais e temporais) quanto à presença de restrições (sociais e no tempo/espaço) que prejudicam o uso do espaço urbano (COLLEONI, 2011).

Desde a década de 60, vêm sendo feitos grandes investimentos na expansão do sistema viário, o que acabou significando não só um apoio, mas um verdadeiro incentivo ao uso do automóvel. Neste ponto, vale destacar, desde já, que a Lei Federal 12.587, de 3 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (a “LNMU”). Ela é instrumento da política de desenvolvimento urbano, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do município (art. 1º). Ela possui como objetivo contribuir para, em suma, para o acesso universal à cidade, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (art. 2º). Nos termos da Lei Nacional de Mobilidade Urbana, da qual se tratará abaixo no presente documento, o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é definido como “o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do município (art. 3º)”.

O padrão de mobilidade da população brasileira vem passando por fortes modificações desde meados do século passado, reflexo principalmente do intenso e acelerado processo de urbanização e crescimento desordenado das cidades, além do uso cada vez mais intenso do transporte motorizado individual pela população (Ipea, 2010a).

2.3.1 Desafios importantes a serem enfrentados no sistema de mobilidade urbana do Brasil

É obrigação dos dirigentes públicos buscar um sistema de mobilidade mais igualitário do ponto de vista social, com sustentação financeira e ao mesmo tempo sem excluir os mais pobres, além de gerar o mínimo de externalidades negativas possíveis. Para seguir esse caminho, vários desafios têm de ser superados pelos gestores da mobilidade, como: a falta de compatibilização das políticas de desenvolvimento urbano e metropolitano com o planejamento dos sistemas de mobilidade; a falta de políticas

perenes de financiamento e investimento na infraestrutura de transporte público urbano; a ausência de medidas de racionalização do uso do transporte motorizado individual e compensação pelas suas externalidades negativas; o envelhecimento da população e o seu rebatimento sobre as condições de mobilidade das pessoas e os custos do transporte público (TP); a alteração do modelo de financiamento regressivo da operação TP vigente no Brasil; entre outros.

A falta de racionalidade nos sistemas de tráfego são as principais causas dos congestionamentos, tais como cruzamentos indevidos em ruas de tráfego intenso, ausência de vias rápidas entre outros. (FARIAS, E.S, BORENSTEIN, D.,2014).

O Planejamento urbano, para VILLAÇA (1999) em nosso país vem sendo aplicado de diferentes formas, nomenclaturas ou modalidades, sejam elas planos, diretores, ou ideias de planos diretores, sendo outra vertente o “planejamento físico-territorial” ou controles do uso e ocupação do solo como zoneamentos ou loteamentos.

FREIRE (2011), afirma que é pertinente ao ser humano a eficiência nas movimentações no âmbito urbano, sendo responsabilidade do poder público elaborar dinâmicas afim de proporcionar às pessoas o direito de ir e vir, com papel socioeconômico estas ações devem ser conjuntas ao crescimento da cidade, proporcionando, conseqüentemente, além da facilidade de locomoção, qualidade de vida e segurança aos cidadãos.

Para KNEIB (2008) a população vem crescendo rapidamente, principalmente em ambientes urbanos multiplicando as possibilidades de rotas e sobrecarregando as vias cada vez mais proporcionalmente ao aumento da população.

Para CAVALCANTE *et al* (2012) mobilidade urbana é a capacidade e forma que os indivíduos se deslocam nos espaços e esta começou a se tornar mais influenciadora nos fatores sociais e econômicos a partir do século XIX, sendo um dos desdobramentos da Revolução Industrial, pois cada vez mais houve-se a necessidade de reduzir o tempo dos deslocamento de pessoas e mercadorias nas cidades, levando-as a necessidade de reinvenção e investimento em infraestrutura, como *a priori*, ferrovias e linhas de bonde e *a posteriori* em autoestradas viadutos potencializando o modal rodoviário, principalmente no Brasil.

Para KNEIB (2008) o integrador de todo os sistemas, serviços e pessoas é o transporte, o qual proporciona a acessibilidade e deve estar conexo à organização urbana devido ao crescimento das cidades estar fortemente dependente da boa funcionalidade dos transportes.

FREIRE (2011) assegura que a qualidade de vida dos cidadãos está atrelada à excelência nas movimentações dos seres humanos e suas cargas, levando para isso a necessidade de organização:

A movimentação a fim de satisfazer suas necessidades é pertinente do ser humano. A partir de tal premissa e em face do crescimento e desenvolvimento das áreas urbanas, faz-se necessário atentar para o fato de que tal dinâmica deve ser, cada vez mais, organizada a fim de que haja eficácia e segurança nos deslocamentos dos cidadãos. Sendo assim, os municípios devem promover iniciativas visando garantir ao cidadão o seu direito e a sua necessidade de ir e vir, de forma segura e preservando a sua qualidade de vida. (FREIRE, 2011, p. 9)

VILLAÇA (1999) destaca as peculiaridades do planejamento físico-territorial, sendo que este baseia-se por um diagnóstico que conglomeraria todos os aspectos da realidade urbana, mas as propostas se refeririam apenas aos aspectos físico-territoriais, sendo estes de competência e de interesse do governo municipal.

CAVALCANTE *et al* (2012) enuncia a representatividade negativa às cidades onde o trânsito desordenado ou demasiadamente intensificado derivado pela falta de planejamento prévio.

2.3.2 Do plano diretor

VILLAÇA (1999) caracteriza o Plano Diretor como um projeto derivado ou norteado pelos resultados de um diagnóstico científico atrelado a fatores relacionados a realidade física, social, econômica e administrativa do município, apresentando um conjunto de propostas para um desenvolvimento socioeconômico estruturado futuro através de determinações organizacionais espaciais do uso do solo, das redes de infraestrutura, em curto médio e longo prazo sendo aprovadas por lei municipal.

TUCCI (1997) discorre a enfatizar as ineficiências das cidades brasileiras em detrimento às deficiências dos processos de planejamento decorrente estes não considerarem aspectos fundamentais e conseqüentemente trazem custos e transtornos à sociedade e ao meio ambiente

O Art. 182 da Constituição Federal de 1988 determina a obrigatoriedade do Plano Diretor a Cidades com mais de vinte mil habitantes com objetivo de alicerçar um crescimento saudável do município afim de garantir o bem-estar dos cidadãos:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. (Regulamento) (Vide Lei nº 13.311, de 11 de julho de 2016)

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbanas

§ 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

VILLAÇA (1999) salienta que a ausência de um Plano Diretor, na prática tem facilitado a confusão de na sua concepção e muitas vezes ainda é confundido com zoneamento, este que não pode ser considerado plano diretor e muitas desenvolve-se paralelamente e independente ao plano diretor.

TUCCI (1997) relata que para se obter êxito num planejamento de uma cidade é necessária uma integração de diversas áreas de conhecimento, devido à alta complexidade de situações e problemáticas possíveis no decorrer desse planejamento, entretanto, enfatiza o autor que na prática, muitas vezes, os processos de planejamento urbanos são realizados numa gama restrita de conhecimentos.

3 . METODOLOGIA DE PESQUISA

A pesquisa será de natureza descritiva, onde segundo GIL (2002, p.42), tem seu foco na descrição de determinados fenômenos, variáveis e características da população objeto do estudo, através de pesquisa de campo, sendo aplicados 150 questionários estruturados aos motoristas de caminhão dentro da cidade de Paranaguá. Os questionários compreenderão questões fechadas de múltipla escolha e questões semiestruturadas. Como fonte de pesquisa bibliográfica do referencial teórico, serão utilizados livros e artigos científicos relacionados à temática proposta e pesquisa documental do plano diretor da cidade de Paranaguá por meio do site da prefeitura, a fim de complementar os dados coletados através dos questionários aplicados. Será realizado também uma análise comparativa do plano diretor do município de Santos perante o município de Paranaguá, sendo o embasamento da pesquisa realizado em dados secundários.

3.1 Delimitação de pesquisa

A pesquisa ocorrerá na cidade de Paranaguá, sendo a coleta de dados feita entre os meses de agosto e setembro. Os questionários serão aplicados nos locais onde a movimentação de motoristas de caminhão seja considerável, como por exemplo, em transportadoras e terminais de carga, constituindo-se a escolha dos respondentes de forma aleatória.

4 . ANÁLISE DOS DADOS

Na análise dos dados as informações obtidas através da pesquisa de campo realizada junto aos caminhoneiros nos possibilitou ter uma real visão dos impactos da estrutura urbana na mobilidade de caminhões na cidade de Paranaguá sob a perspectiva dos mesmos. Deste modo, serão apresentados nesse momento, alguns dados para facilitar o entendimento sobre a realidade da cidade de Paranaguá. Dentro do cenário atual a profissão do caminhoneiro é quase que predominantemente masculina. O interesse e a iniciação pela profissão surgem na maioria das vezes por influência do pai ou familiares que já atuam na atividade. Dentre os entrevistados, a maior predominância de idade ficou entre 36 a 50 anos de idade (n=26%), em

seguida 50 a 60 anos (n=22,6%), e os demais sendo 25 a 30 anos (n=20%), mais de 60 anos de idade (n=20%), e com o menor número de entrevistados de 18 a 24 anos (n=11,3%). Também foi possível observar que quanto mais idade menor nível de instrução possuíam, dentre os entrevistados a maior predominância (n=38%) afirmaram não ter o ensino médio completo, nenhum dos entrevistados alegou ter concluído o ensino superior, o que nos revelou que a baixa escolaridade é algo típico para essa atividade.

O baixo nível de instrução é um agravante que amplia a dependência desses motoristas a exercer somente essa atividade, visto que o problema dificulta a inserção em outras profissões por falta de instrução. Sobre a opinião dos motoristas sobre as vias utilizadas em Paranaguá para a realização do seu trabalho, com predominância (n=35,3%) alegou estar insatisfeitos com as vias utilizadas, devido as péssimas condições encontradas, dentre os que opinaram estar satisfatória (n=10,6%) e muito satisfatória (n=5,3%), assim somando um total de (n=16%) alegaram também não estarem satisfeitos com as condições que o município oferece, mas que em contrapartida com outras regiões que exercem a atividade, o município de Paranaguá oferece boas vias. Outro fator importante a ser observado é a opinião desses trabalhadores sobre a estrutura em um contexto geral da cidade, (n=38%) alegaram estar ruim, isso se deve a muitos fatores, dentre eles: falta de acesso à cidade devido ao município possuir apenas uma entrada, terminais sucateados com banheiros com higiene precária, falta de apoio das autoridades com relação ao seu trabalho, postos cheios assim fazendo com que não tenha lugar para estacionar os caminhões, combustível mais caro que em outros municípios, dentre muitos outros fatores que contribuem para que a cidade não tenha a estrutura necessária para esses trabalhadores.

A principal dificuldade apontada pelos mesmos foi a segurança (n=30,6%), muitos alegam ter pouca ou nenhuma segurança, vários apontaram roubos de caminhão e andarilhos pedindo dinheiro constantemente. Após a segurança ficou a falta de estacionamento com (n=23,33%), reclamam de não ter estacionamento próprio para os caminhões, caminhões de grande porte não podem trafegar na cidade, moradores do município não conseguem estacionar próximos as suas casas nem em vias, isso acarreta em multas. Assim fazendo com que tenham que deixar os caminhões em postos os quais geralmente estão superlotados. Já os problemas das vias como os buracos e falta de sinalização ambos com (n=14%) e (n=14%), acreditam ser por falta de manutenção.

Também é de suma importância observar como é a estrutura nas outras cidades portuárias em que atuam esses mesmos entrevistados. Dos 150 entrevistados (n=44,66%) disseram que outras cidades portuárias não possuem mais estrutura que Paranaguá. Outra porcentagem (n=24,0%) opinou possuir mais ou menos a mesma estrutura. Os que opinarão não ter, de forma alguma mais estrutura que Paranaguá foram (n=22%). Dentre os que opinaram que outras cidades possuem

mais estrutura que Paranaguá (n=9,33%), disseram já terem atuado em municípios com piores condições. Sobre os pontos negativos e positivos da cidade, muitos não souberam opinar os principais pontos, dentre os quais opinaram esses motivos a maioria se repetia. Apenas (n=45,33%) dos entrevistados apontou os principais pontos positivos como: a concessionária ECOVIA Caminho do Mar S/A, que hoje mantém sob sua administração aproximadamente 176 quilômetros de estrada entre a capital Curitiba e as cidades litorâneas. Opinaram ser um ponto positivo, pois a concessionária dá todo o suporte necessário nas estradas caso haja algum imprevisto com o caminhão. Outro fator positivo apontado foi a reforma do terminal o que agilizou o processo de carregamento. Dos pontos negativos (n=72%) dos 150 entrevistados apontou os principais: falta de segurança, a questão de segurança pública tem se tornado um dos principais problemas, e constitui um desafio para todos, dos que apontaram esse o principal ponto negativo para atuar na cidade, disseram estar inseguros e com sensação de impotência. Muitos não querem voltar à cidade, pois estão indignados com a falta de segurança pública. A sujeira também foi um ponto negativo apontado. Aproximadamente pela cidade passam cerca de 5 mil caminhões diariamente que acabam deixando rastros pelas vias e pelos postos, assim fazendo com que o mal cheiro principalmente na região portuária e na principal via de acesso a cidade seja quase que insuportável, em consequência o aumento e proliferação de ratos. Sendo assim a falta de limpeza em torno do porto e nas vias fica evidente que há conflitos entre a APPA, prefeitura e órgãos como o ministério público. Em consequência a cidade está cada vez mais suja e nenhum órgão se responsabiliza com a limpeza. Foi solicitado para que esses trabalhadores atribuíssem uma nota de peso 0 até 10 (Tabela 1), com relação a opinião pessoal de cada um sobre a estrutura que Paranaguá oferece para a realização da atividade. Como podemos observar (n=67,33%) atribui nota com peso menor que cinco o que automaticamente mostra a insatisfação com o município de Paranaguá.

5 . CONSIDERAÇÕES FINAIS

As percepções verificadas entre os respondentes teve uma variação considerável entre pontos positivos e negativos da cidade, porém os aspectos negativos se sobressaíram, como se pode observar nos pesos atribuídos em relação à estrutura oferecida para realização da sua atividade, onde mais da metade atribuiu nota menor que cinco, deixando evidente o descontentamento dos mesmos. A condição de pouca escolaridade mencionada na discussão de resultados pode ser um fator essencial na estruturação das respostas e pontos de vistas, pois se pôde perceber que a falta de articulação, objetividade e fluência verbal predominaram nos entrevistados de baixa escolaridade, sendo também um aspecto limitante para a pesquisa.

REFERÊNCIAS

- ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA - APPA. **Veículos lideram aumento na movimentação de cargas no porto de paranaguá.** Disponível em: <<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=1604>>. Acesso em: 09 jul. 2017.
- ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA - APPA. **História do porto de paranaguá.** Disponível em: <<http://www.portosdoparana.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=26>>. Acesso em: 28 jul. 2017.
- AGÊNCIA DE NOTÍCIAS DO PARANÁ. **Porto de paranaguá adere ao maio amarelo e promove campanha com caminhoneiros.** Disponível em: <<http://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=89171&tit=porto-de-paranagua-adere-ao-maio-amarelo-e-promove-campanha-com-caminhoneiros>>. Acesso em: 28 jul. 2017.
- ALESSI, A. e ALVES, M. K. **Hábitos de vida e condições de saúde dos caminhoneiros do Brasil: uma revisão da literatura.** 2014. Disponível em: file:///C:/Users/gabri/Downloads/18184-93027-2-PB.pdf acesso em 25/06/2017 às 10:35
- JUSBRAZIL, Art. 182 da Constituição Brasileira de 88 disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/topicos/10657746/artigo-182-da-constituicao-federal-de-1988> acesso em 09/07/2017 às 02:17
- BARCZAK, Rafael e DUARTE, Fabio. Impactos ambientais da mobilidade urbana: cinco categorias de medidas mitigadoras. URBE. Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management), v. 4, n. 1, p. 13-32, jan./jun. 2012
- BARTHOLOMEU, D.B. **Quantificação dos impactos econômicos e ambientais decorrentes do estado de conservação das rodovias brasileiras.** Disponível em: http://s3.amazonaws.com/academia.edu.documents/38053750/danielabacchi.pdf?AWSAccessKeyId=AKIAIWOWYYGZ2Y53UL3A&Expires=1496546672&Signature=F1oC2fNkU%2BiCCfdrgT36WMabjTo%3D&response-content-disposition=inline%3B%20filename%3DPrincipais_Rodovias_Distancia_Principais.pdf Acesso em: 04/06/17 às 00:05
- CAIXETA-FILHO **Sobre a competitividade do transporte no agrusiness brasileiro.** Disponível em: (https://www.researchgate.net/publication/281208676_Sobre_a_Competitividade_do_Transporte_no_Agrusiness_Brasileiro) acesso em: 28/05/17 às 15:30
- CARVALHO, CARLOS HENRIQUE RIBEIRO DE. TEXTO DESAFIOS DA MOBILIDADE URBANA NO BRASIL, BRASÍLIA, 2016 – IPEA.GOV.BR (http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf)
- CAVALCANTE, S.; ELALI, G; ELIAS, T.F; PINTO, H.S.B.S; ARAUJO, A.M.C.; CARVALHO, M.P.; O SOUZA, O.D.N, **O significado do carro e a mobilidade cotidiana** Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1518-61482012000100013 Acesso em 26/06/2017 às 00:18
- FARIAS, E.S, BORENSTEIN, D., Mobilidade Urbana E Transporte Público: Modelos E Perspectivas A Partir Da Pesquisa Operacional. Universidade Federa do Pampa. 2014. Acesso 25/02/17 às 14h 24m Disponível em: file:///C:/Users/gabri/Downloads/320-3018-1-PB.pdf
- FREIRE, R.T.S. **Trânsito: um problema urbano.** Rio de Janeiro, 2011. Monografia (Especialização em Engenharia Urbana) - UFRJ. Disponível em: http://www.peu.poli.ufrj.br/arquivos/Monografias/Renato_Teixeira.pdf acesso em; 25/06/2017 às 23:52
- GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4 ed. São Paulo: Atlas, 2002. 42 p.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Paranaguá.** Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=411820&search=Iinfogr%e1ficos:-informa%e7%f5es-completas>>. Acesso em: 28 jul. 2017.

KNEIB, E. C. , **Subcentros urbanos: contribuição conceitual e metodológica à sua contribuição e identificação para planejamento de transportes**. Disponível em: http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/1765/1/2008_ErikaCristineKneib.pdf Acesso em: 28/07/2017 às 10:27

LEITE, C.E, PEREIRA LRS, MARINHO, C. J.. M. BITTENCOURT, J.A., **Análise Comparativa de Custos entre os meios de transporte Rodoviário e Ferroviário** Disponível em: http://www.inovarse.org/sites/default/files/T16_374.pdf Acesso em 04/06/17 Às 01:20

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. **Classificação Brasileira de Ocupações, Código 7825-10**. Disponível em: <http://www.ocupacoes.com.br/cbo-mte/782510-motorista-de-caminhao-rotas-regionais-e-internacionais> acesso em: 25/06/2017 às 23:35

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL, **Transporte Rodoviário**. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/transporte-rodoviario-relevancia.html> Acesso em: 09/07/2017 às 01:04

MARCHETTI, D.S. e FERREIRA, T.T. **Situação atual e perspectivas da infraestrutura de transportes e da logística no Brasil** Disponível em: https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/1981/1/Situa%C3%A7%C3%A3o%20atual%20e%20perspectivas%20da%20infraestrutura%20de%20transportes.._A_P.pdf Acesso em: 04/06/17 às 00:33

MASSON, V. A.; MONTEIRO, M.I.: **Estilo de vida, aspectos de saúde e trabalho de motoristas de caminhão**. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-71672010000400006 acesso em: 23/06/2017 às 14:18

Planos de Mobilidade Urbana Sustentável e Projetos Estruturantes para Cidades Polo e as Regiões Centro-Sul e Centro-Norte do Estado do Espírito Santo Vitória, Novembro/ 2014. https://sedurb.es.gov.br/Media/sedurb/Importacao/Plano%20de%20Mobilidade/PLANMOB_completo_Anchieta.pdf acesso em 27/07/2017.

RIBEIRO, P.C.C. e FERREIRA, A.K., **Logística de Transporte: Uma discussão sobre os modais de transporte e o panorama brasileiro**. Disponível em: <http://tecspace.com.br/paginas/aula/mdt/artigo01-MDL.pdf> acesso em: 31/05/17 às 14:45

RIBEIRO, F. H. **Análise da Percepção das Condições de Trabalho, Ambiente e Saúde dos Motoristas de Caminhão em Rio Verde-Go**. 2008. Dissertação (Mestrado em Ciências da Saúde) - Pontifícia Universidade Católica de Goiás, GOIÂNIA, 2008 Disponível em: <http://tede2.pucgoias.edu.br:8080/handle/tede/3094> acesso em 25/06/2017 às 10:17

TADESCO, G.M.I; VILLELA, T.M.A; GRANEMANN, S.R; FORTES, J.A.A.S, **Mercado de Transporte Rodoviário de Cargas no Brasil**. Revista ANTT, 2011 Disponível em: http://appweb2.antt.gov.br/revistaantt/ed5/_asp/ArtigosCientificos-MercadoDeTransporte.asp Acesso em: 26/06/2017 às 10:21

TUCCI, C. E. M., **Plano diretor de Drenagem urbana, 1997**. UFRGS. Disponível em: <http://rhama.com.br/blog/wp-content/uploads/2016/12/plano-diretor-drenagem-urbana.pdf> acesso em: 28/07/2017 às 09:49

VILLAÇA, F, Dilemas do Plano Diretor. Disponível em: <http://www.ceap.br/material/MAT17062012114727.pdf> Acesso em 09/07/2017 às 02:00

WANKE, P.F. e HIJAR, M. F: **Exportadores brasileiros: estudo exploratório das percepções sobre a qualidade da infraestrutura logística**. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/262542811_Brazilian_exporters_Exploratory_study_on_the_perceptions_about_logistics_infrastructure_quality Acesso em: 22/05/2017 às 00:45

SOBRE O ORGANIZADOR

Wilson Noé Garcés Aguilar es Doctor en Administración de la Universidad del Valle (2020), Magister en estudios interdisciplinarios del desarrollo de la Universidad del Cauca (2018) y Contador Público de la Universidad del Valle (2011). Docente universitario en el suroccidente colombiano en áreas contables, administrativas, financieras y humanas. Ha sido director y evaluador de trabajos de grado y posgrado en universidades latinoamericanas. Se ha desempeñado como par evaluador de revistas y editoriales nacionales e internacionales en el área de la administración, estudios organizacionales y negocios.

Es investigador interdisciplinario en ciencias sociales y humanas reconocido por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación en Colombia. Ha sido miembro de los grupos de investigación VINCO de la Universidad Cooperativa de Colombia, del grupo Investigaciones Contables, Económicas y Administrativas -GICEA- de la Universidad del Cauca, del Grupo de Investigación Minka de la Fundación Universitaria de Popayán, de los grupos de investigación Territorios, IREHISA y Grupo de investigación Nuevo Pensamiento Administrativo de la Universidad del Valle, del Grupo de investigación GIICO de la Fundación Universitaria Lumen Gentium Unicatólica Cali y de los grupos de Investigación Interdisciplinario en Ciencias Sociales y Humanas y Gestión, Desarrollo y Sociedad de la Corporación Universitaria Autónoma del Cauca.

Es miembro de redes de conocimiento especializado: Red de investigadores ASCOLFA Sur Occidente RIASCOLFA – Colombia, Red Educación y Economía Social y Solidaria, y de la Red de investigadores latinoamericanos de economía social y solidaria.

Participa activamente de eventos científicos en Latinoamérica en calidad de conferencista y ponente y cuenta con variada publicación de artículos y capítulos de libros.

Ha sido director de proyectos de investigación, coordinador de proyectos interinstitucionales con entidades públicas y asesor de programas de iniciación científica en los departamentos del Cauca y Valle del Cauca en Colombia.

ÍNDICE REMISSIVO

A

Aceitação e gestão 78, 120

Adaptação 20, 22, 25, 40, 42, 44, 46, 47, 48, 120

Administración 67, 68, 69, 70, 72, 73, 75, 76, 77, 119, 120

Ambiente institucional 40, 120

Avaliação 8, 17, 19, 20, 26, 33, 39, 52, 54, 55, 56, 57, 64, 65, 88, 90, 120

B

Bala de banana 13, 15, 18, 21, 22, 23, 25, 120

C

Caminhoneiros 104, 105, 106, 109, 114, 117, 120

Competências essenciais 40, 120

Coordenação 14, 40, 42, 44, 46, 48, 50, 120

D

Diversidad 67, 69, 72, 75, 76, 120

E

Ecosistema 1, 2, 6, 8, 9, 11, 12, 120

Egressos 53, 64, 94, 96, 99, 101, 102, 120

Empreendedorismo 1, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 19, 25, 26, 120

Estratégia 10, 11, 13, 27, 29, 31, 32, 34, 36, 37, 38, 39, 40, 45, 48, 49, 120

Estratégia gerencial 13, 120

Estratégias de suprimentos 27, 28, 120

Estudios organizacionales 67, 68, 69, 71, 72, 76, 77, 119, 120

Estudo de caso 13, 18, 27, 32, 34, 36, 38, 39, 78, 80, 83, 84, 90, 93, 120

F

Fábrica 13, 15, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 120

Fortalecimento 10, 13, 21, 25, 48, 120

I

Impactos 59, 94, 102, 104, 106, 114, 117, 120

Inovação 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 16, 27, 28, 34, 46, 79, 120

Institucionais 40, 43, 46, 48, 111, 120

M

Marketing estratégico 40, 121
Mobilidade urbana 104, 110, 111, 112, 117, 118, 121
Modelo de negócios 1, 3, 7, 9, 121
Modelo lógico 52, 54, 56, 57, 58, 59, 62, 65, 121
Mudanças organizacionais 78, 79, 80, 81, 83, 85, 87, 88, 89, 90, 91, 121

P

Patronato 94, 95, 96, 99, 101, 102, 103, 121
Perspectivas 2, 40, 75, 104, 106, 108, 117, 118, 121
Política pública 52, 54, 57, 58, 59, 94, 102, 121
Posicionamento estratégico 40, 121
Problemas estruturais 104, 105, 121
Programa 1, 27, 40, 42, 43, 44, 46, 48, 49, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 62, 63, 64, 65, 94, 95, 99, 100, 101, 121
Proliferações 67, 75, 121
Prouni 52, 53, 54, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 121

R

Resistência humana 78, 80, 82, 90, 91, 92, 121
Ressocialização 94, 95, 96, 98, 99, 100, 121

S

Seleção de fornecedores 27, 28, 31, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 121
Startups 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 121

T

Teoria 12, 34, 38, 39, 52, 54, 56, 57, 58, 59, 63, 64, 65, 66, 78, 80, 92, 93, 121
Teoria do programa 52, 54, 56, 57, 58, 59, 63, 64, 65, 121
Teoria institucional 78, 80, 92, 121

U

Universidade 27, 40, 51, 52, 53, 64, 78, 80, 93, 94, 103, 117, 118, 121



**EDITORIA
ARTEMIS
2020**