



ConBRepro

XI CONGRESSO BRASILEIRO DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO



01 a 03
de dezembro 2021

Caracterização e Panorama dos Motoristas de Mobilidade Urbana no Município de Guarapuava em Período Pandêmico

Camila Ramos Pelepka

Administração – Centro Universitário Campo Real

Daniela Krüger da Cruz

Administração – Centro Universitário Campo Real

Simone Camargo

Administração – Centro Universitário Campo Real

Rafael Henrique Mainardes Ferreira

Administração – Centro Universitário Campo Real

Resumo: Considerando a demanda de mercado, ao uso de tecnologias de serviço de transporte de mobilidade urbana, o presente artigo tem como objetivo traçar um panorama de caracterização dos motoristas de aplicativos, bem como, eles identificam o cenário atual em Guarapuava-PR. Assim como a interação que ocorre entre as partes envolvidas, ou seja, o motorista, passageiro e empresas de Aplicativos *Mobiles*. Dessa forma o presente trabalho utilizou-se de pesquisa qualitativa, por meio de questionários semiestruturados aplicados à amostra. Desde o início da pandemia, pode-se observar o quão importante é o serviço de transportes por aplicativos, pois quando o mundo necessitou diminuir ou minimizar a demanda de serviços públicos, este meio de transporte foi à linha de ajuda, para conduzir, desde os profissionais da saúde até a população em geral, que necessitavam de circulação para trabalhar em seus empregos que prestam serviços, principalmente os essenciais. Observou-se que houve um aumento significativo do segmento relacionado ao uso do aplicativo para mobilidade urbana, considerando principalmente o momento pandêmico.

Palavras-chave: Aplicativos *Mobiles*, Mobilidade, Motoristas, Pandemia.

Characterization and Panorama of Urban Mobility Drivers in the Municipality of Guarapuava in a Pandemic Period

Abstract: Considering the market demand for the use of urban mobility transport service technologies, this article aims to outline an overview of the characterization of application drivers, as well as they identify the current scenario in Guarapuava-PR. As well as the interaction that takes place between the parties involved, that is, the driver, passenger and Mobile Application companies. Thus, the present work used qualitative quantitative research, through semi-structured questionnaires applied to the sample. Since the beginning of the pandemic, it can be seen how important the transport service by applications is, because when the world needed to reduce or minimize the demand for public services, this means of transport went to the helpline, to drive, from the health professionals to the general population, who needed circulation to work in their jobs that provide services, especially essential ones. It was observed that there was a significant increase in

the segment related to the use of the application for urban mobility, especially considering the pandemic moment.

Keywords: Mobile Apps, Mobility, Drivers, Pandemic.

1. Introdução

A qualidade de vida, nas grandes vias vem se desgastando diariamente, pois com a população cada vez maior, nota-se o desafio na circulação das pessoas e a dificuldade no deslocamento em pequenas distâncias. Isso faz com que a mobilidade urbana seja um desafio de inovação contínua (BRITO; PEREIRA, 2017).

Ronaldo, professor de engenharia da USP, consolidou a mobilidade e acessibilidade urbana, como a movimentação de pessoas dentro de um espaço. Entretanto, enfatiza o exagero de pessoas e veículos que se tem nas vias públicas, levando a dificuldade de acesso, por outro lado com a pandemia ocorreu uma diminuição de circulação, logo surge a oportunidade de serviços de aplicativos *mobiles* para a entrega de *delivery* (JORNAL DA USP, 2021).

A articulação entre transporte e uso do solo estabelece as condições de acessibilidade, a interação deste com os usuários promovem a mobilidade. Esta mobilidade produzirá impactos positivos e negativos (LICÍNIO, 2017).

O conceito de acessibilidade é descrito no decreto nº 5296/2004 na legislação brasileira como:

a condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida (BRASIL, 2004, p.3).

Quando se trata de acessibilidade, normalmente, vem à mente o termo associado às pessoas que necessitam de um auxílio para tal fato, ou possui baixa mobilidade física, porém esta expressão vai muito além. A acessibilidade está relacionada às condições de um indivíduo para ir e vir com segurança e autonomia para onde quiser em sua vivência na sociedade (SILVA; SILVA, 2015).

Segundo Vargas (2017) a interação da mobilidade e acessibilidade desenrola-se de diversas maneiras no espaço urbano, seja no deslocamento simultâneo ou individualizado que ocorre entre os meios de transporte e deslocamento.

Nesse âmbito o artigo delineou-se através da pesquisa de coleta de dados, instituída por meio do site gratuito Google Formulários®, pautando perguntas que fazem parte do dia a dia dos motoristas.

A hipótese primordial do artigo é que ocorreu um crescimento na demanda ao serviço de transporte por aplicativo após o período pandêmico. Assim como a busca por renda de sobrevivência que esse meio viabiliza.

Outro determinante que oportunizou este artigo é a possibilidade de ser aplicada via aplicativo do WhatsApp®, a uma fatia da população que faz uso de uma ferramenta singular de trabalho.

2. Panorama de Mobilidade Urbana no Mundo

A mobilidade urbana do mundo está entre as necessidades humanas analisada pela Organização Nações Unidas (ONU) continuamente, como podem ser destacados desde a conferência Rio+20 com pautas voltadas a geração futura, que posteriormente, setembro de 2015, foi dado sequencia no encontro dos 193 representantes de estados em Nova York, sendo neste encontro formulado a proposta dos 17 Objetivos de Desenvolvimento

Sustentável (ODS), e se consolidando como a agenda de 2030 do plano de ação para global (PLATAFORMA AGENDA 2030, 2021).

A agenda 2030 consiste, em metas e objetivos para o desenvolvimento sustentável. Membros das Nações Unidas concordam entre si, que o documento “Transformando nosso mundo: A agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável” trará o lema “Ninguém pode ficar fora!”, baseando-se em 5 pilares essenciais: pessoas, planeta, prosperidade, paz e parcerias (MOVIMENTO NACIONAL ODS, 2021).

Há grandes desafios globais não apenas para a mobilidade urbana, mas a sustentabilidade urbana. O trânsito de grandes metrópoles como São Paulo, Nova Iorque e Nova Délhi, estão prestes a colapsar devido a quantidade cada dia maior de automóveis (CICLOWAY, 2021).

Para combater os engarrafamentos, que cada vez estava maior em algumas cidades da Rússia, as autoridades implantaram um projeto de lei que se baseia em diminuir o número de transporte coletivo por meio de integrar vários meios de locomoção numa única rede sincronizada de horários. Com aplicação de bilhete único e circulação em várias estações. Além disso, diminuir o número de veículos nas vias faz-se a utilização de transportes coletivos, ajudando na qualidade do ar e conseqüentemente tornando a mobilidade urbana mais sustentável (RUSSIA BEYOND, 2018).

A ONU buscando iniciativas para construir cidades e comunidades sustentáveis, destaca na agenda 2030 alguns objetivos: o de transporte se enquadra na meta 11 da ODS e tem por finalidade propiciar transporte com segurança, de forma sustentável, respeitando a vulnerabilidade da população (IPEA, 2019).

2.1 Mobilidade Urbana no Brasil

Em 2012 entrou em vigor a Lei 12.587/12 instituindo a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Ela estabelece diretrizes para o desenvolvimento urbano, buscando integrar, melhorar e tornar mais acessíveis os diferentes modos de transporte, com a finalidade de melhorar a circulação de pessoas e cargas no país (BRASIL, 2012).

Um ponto a ser pensado quando se fala em sistema viário de mobilidade, baseado em automóveis, é a grande ocupação territorial, logo deve ser desenhado em escala mais larga, para que possa permitir a grande circulação de veículos (VASCONCELLOS, 2014).

Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) é um órgão que tem como premissa defender os interesses das empresas de Transportes Coletivos Urbanos de passageiros do Brasil (NTU, 2019).

Visando fortalecer e alavancar o desenvolvimento sustentável da mobilidade urbana, a NTU, vem atuando como interlocutora do setor de transporte público de passageiros, firmando-se como uma entidade respeitada e assumindo de fato a representação empresarial do setor em âmbito nacional, desempenhando de forma exitosa a missão de congrega, defender e assessorar as empresas de transporte coletivo (NTU, 2019).

Após a Lei nº 13.979/2020, o Governo Federal publicou o Decreto nº 10.282/2020 definindo os serviços públicos e as atividades essenciais, em período de pandemia decorrente da Covid-19. O transporte de pessoas por aplicativos foi selecionado como um dos serviços essenciais, com objetivo de atender as necessidades dos trabalhadores, como profissionais da saúde, segurança, supermercados, entre outros tão importantes quanto (BRASIL, 2020).

2.2 Cenário de Mobilidade em Guarapuava

De acordo com os dados da Secretaria de Trânsito e Transporte (SETRAN), foi realizada em Guarapuava-PR, audiência pública para discutir a última fase do Plano de Mobilidade

Urbana (PLANMOB). O intuito do plano é desafogar o trânsito guarapuavano criando meios alternativos de transporte (GUARAPUAVA, 2019).

O Plano de Mobilidade visa integrar o planejamento urbano de transporte e trânsito em Guarapuava, observando princípios de inclusão e sustentabilidade (GUARAPUAVA, 2019).

A Lei Nº 2532/2016 permite à colaboração do órgão Público (SETRAN), para que acompanhe e elabore melhores condições de viabilidade e transporte nas vias da cidade. Impõe que [...] elaborar projetos de programação operacional da mobilidade urbana de passageiros, incluindo a definição de itinerários, pontos de parada, quadros de horários e dimensionamento da frota [...] (GUARAPUAVA, 2016).

Em 29 de julho de 2020 entrou em vigor o Decreto Municipal Nº 8097, que regulamenta a prestação do serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros, por meio de empresas Administradoras de Tecnologia de Transporte Compartilhado (GUARAPUAVA, 2020).

3. Metodologia

Para Appolinário (2016), quando se fala em pesquisa, no geral, o ponto vital é atingir o sucesso em resolver o problema apontado. Considerando às experiências passadas do pesquisador e alguns princípios como: tempo e recursos relacionados às necessidades da coleta de informações.

De acordo com Santos et al (2015), o projeto de pesquisa deve explicitar as razões do tema e definir os fatores que são criados a partir do problema ou hipótese pesquisados. São esses fatos que definem o sucesso ou fracasso de uma pesquisa.

A pesquisa foi formulada via ferramenta Google Formulários®, aos motoristas de aplicativos *Mobiles* de Guarapuava - PR. Foram disponibilizadas 16 questões, destas 14 são de múltipla escolha, pontuando assuntos que mais aproximam da realidade do dia a dia do profissional, e 02 questões abertas para ser descrita a opção de parceria comercial e sugestão e/ou reclamação.

A aplicação da pesquisa foi baseada na listagem de motorista de aplicativos cadastrados no SETRAN, sendo que a referida lista é disponibiliza no site da Prefeitura Municipal. Para acessa-la foi realizada pesquisa de dados no site da prefeitura, na aba administração, sessão trânsito e transporte, no atalho cadastro de motorista de aplicativos (GUARAPUAVA, 2021).

Para a divulgação da pesquisa, ocorreu o envio de mensagem com o link do formulário via WhatsApp®, a 423 motoristas de aplicativos *mobile*, sendo que destes profissionais que receberam, alguns optaram por não responder, outros enviaram em seus grupos de contatos de parceiros de trabalho, que também tiveram a oportunidade de participar. O *link* ficou disponível para respostas entre os dias 19 a 25 de agosto de 2021. No fechamento da pesquisa se consolidou 152 respostas, que geraram embasamento para os elementos pesquisados.

Estimulando a participação, fora realizado o sorteio de R\$ 50,00 entre os motoristas que respondessem a pesquisa e enviassem uma comprovação de sua participação, com isso estariam concorrendo ao prêmio. O sorteio foi realizado por um site gratuito de sorteios, sendo gravado via *Google Meet*® e divulgado no status do WhatsApp® dos pesquisadores. O ganhador não tinha conta bancária e preferiu receber o prêmio em espécie. A entrega realizou-se no dia 26 de agosto ao motorista de cadastro nº 256 da listagem da SETRAN.

Das características abordadas, foram 04 perguntas voltadas aos motoristas; 04 para conhecer o perfil do veículo; 02 de proteção e/ou segurança; 01 sobre leis; 02 que relatam

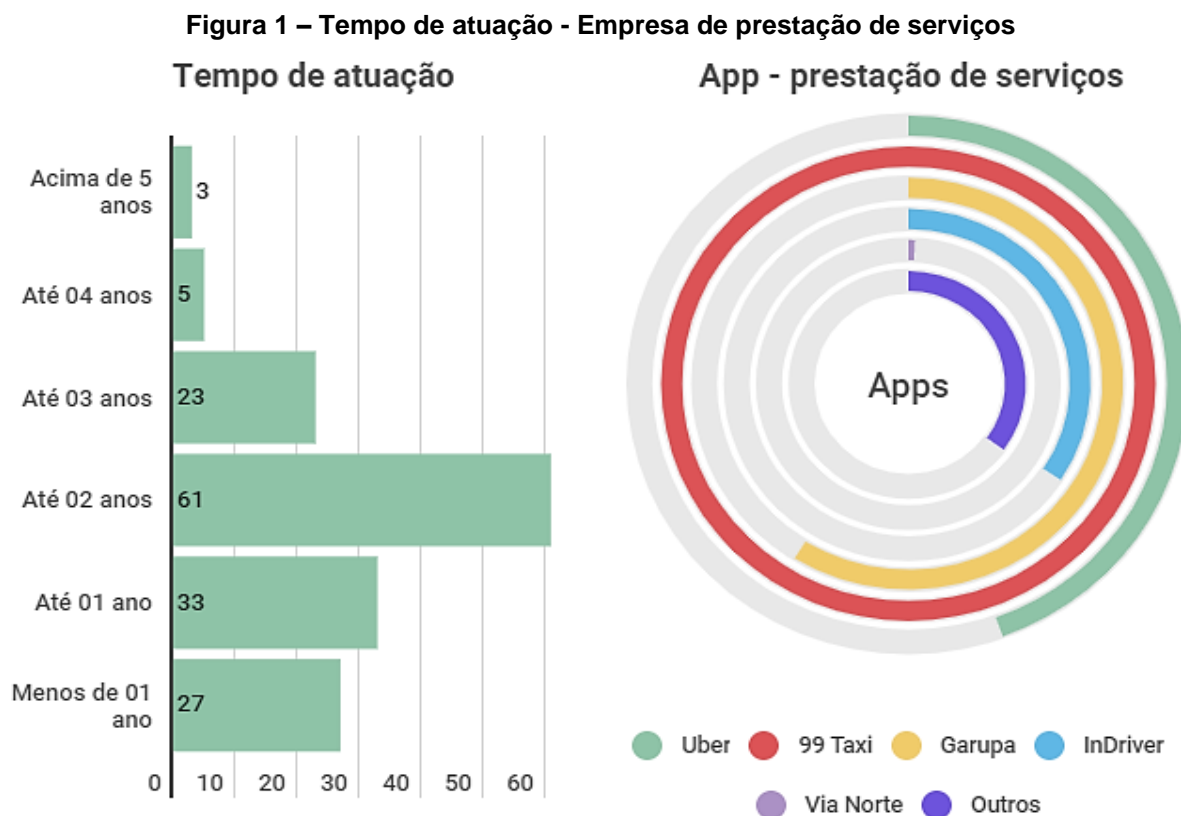
o cenário pandêmico; 01 aberta voltada às parcerias comerciais; 01 respaldando as perspectivas futuras do cenário; e 01 abertura para livre expressão. O resultado dessas questões será explicitado a seguir, na próxima seção.

4. Resultados e Discussões

O início de análises as respostas se deu por meio das concepções das perguntas para identificação dos motoristas.

Como bem citou Gutemberg (2021), o mercado de trabalho requer profissionais qualificados. Ser motorista de aplicativo é estar conectado com as mudanças em inovações que este setor apresenta.

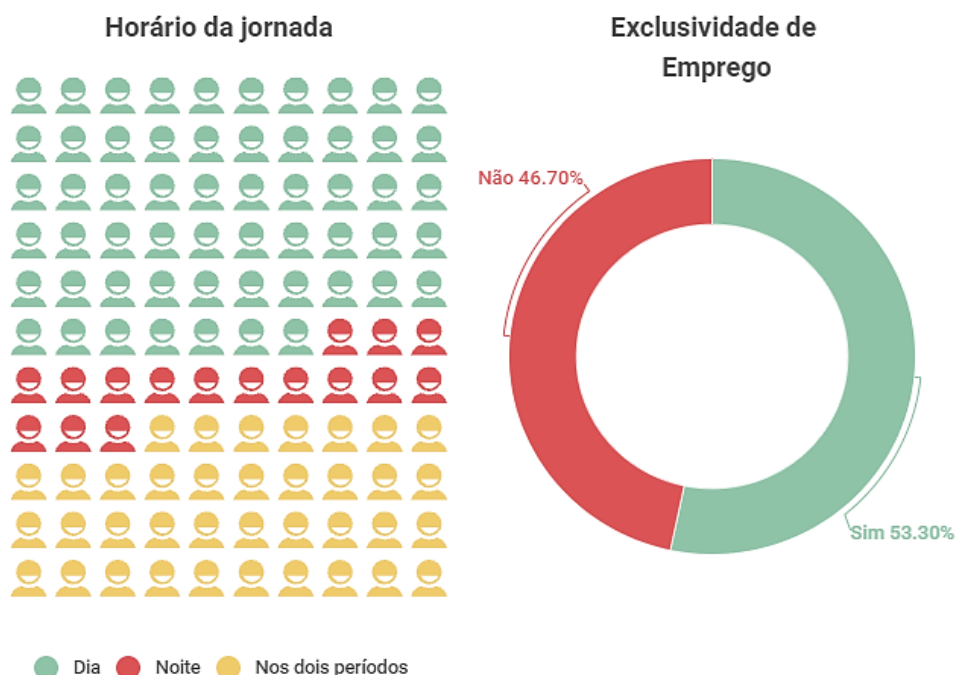
A Figura 1 destaca que 79,6% dos 152 respondentes a pesquisa, iniciou o trabalho como motorista de Aplicativo *Mobile* nos últimos dois anos. Assim como são visionários no mercado que atuam, pois realizam o cadastro em mais de uma empresa, para assim viabilizar a prestação do serviço, considerando o fato que entre essas empresas há diferenciação no serviço prestado.



Fonte: Dados da pesquisa (2021)

Já a figura 2 apresenta os horários em que eles trabalham. Caracterizando que uma grande parte dos respondentes prestam serviços durante o dia, evidenciado assim há busca por uma renda extra, pois 46,7% dos motoristas não têm o serviço de Aplicativo *Mobile* como única fonte de rendimento.

Figura 2 – Horário da Jornada - Exclusividade de emprego



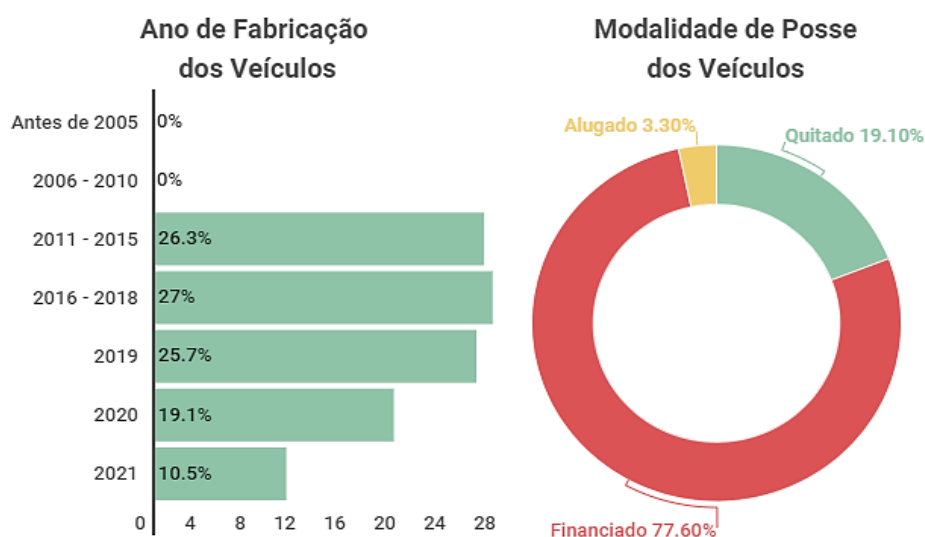
Fonte: Dados da pesquisa (2021)

Nas informações que seguem nas figuras 3 e 4 é possível observar as informações sobre o veículo.

Para reduzir custos com problemas no carro, é necessário manter em boas condições e manutenções adequadas. Entretanto, alguns proprietários deixam a desejar neste quesito, pois quando há um problema pequeno no veículo, é deixado o mesmo em segundo plano e não é levado ao conserto, o que gera mais desgaste e mais custos, o famoso “deixar quebrar para depois consertar” (VALENTE, 2016, p. 201).

A Figura 3 identifica o tempo de circulação que os veículos possuem, eles têm condições favoráveis de conservação, pois 55,3% são automóveis com até 03 anos de fabricação, em sua maioria estão financiados, isso enfatiza a necessidade de não ficar parado, pois carece de resultado financeiro para se sustentar.

Figura 3 – Ano do Veículo - Modalidade de Posse



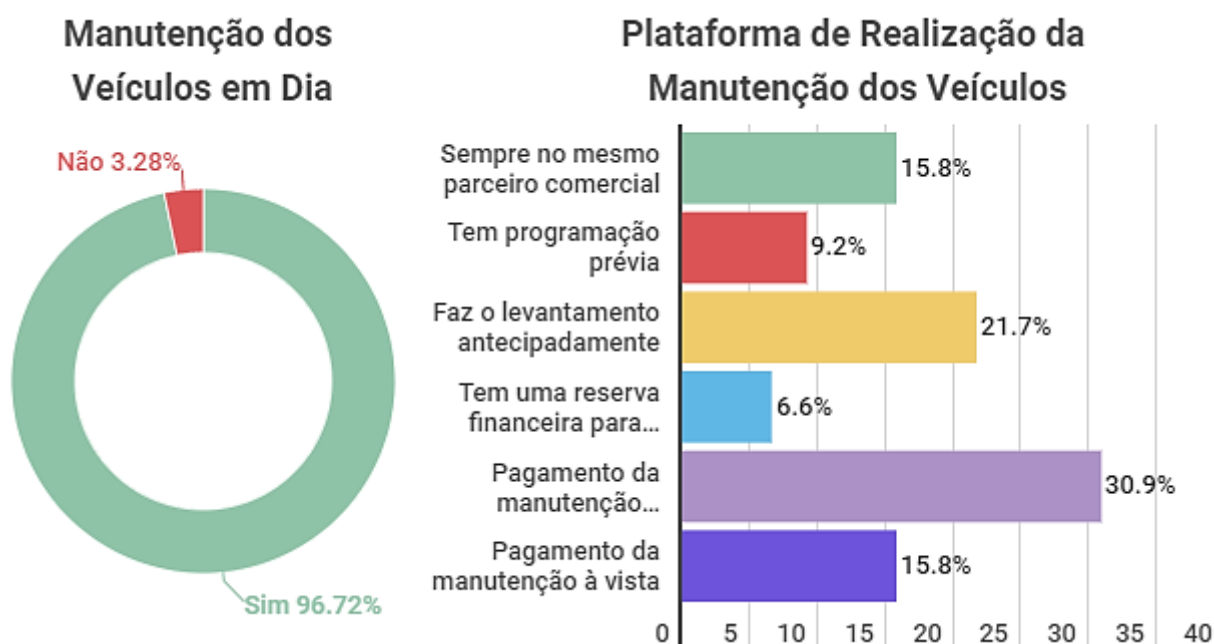
Fonte: Dados da pesquisa (2021)

O Programa de Manutenção Veicular (I/M), constituído pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), é caracterizado por detectar os maus funcionamentos e desgastes excessivos dos carros. Portanto, ele é fundamental para enfatizar as informações da garantia de fabrica (BRANCO; SZWARC; BRANCO, 2012).

Na figura 4 é evidenciado que há uma preocupação sobre a manutenção dos veículos. Até o momento este é o primeiro tópico analisado que mais se aproximou dos 100%, um respaldo que pode estar atrelado ao fato, é o de muitos veículos circularem em média há 3 anos, logo para manter a garantia, os fabricantes estipulam métricas/regras.

Já em contrapartida a representação ao lado direito, mostra que fazer uma reserva para a manutenção está longe das possibilidades, haja vista que apenas 9,2% faz programação prévia ou realizam reserva mensal para tal função.

Figura 4 – Manutenção do Veículo - Plataforma de realização



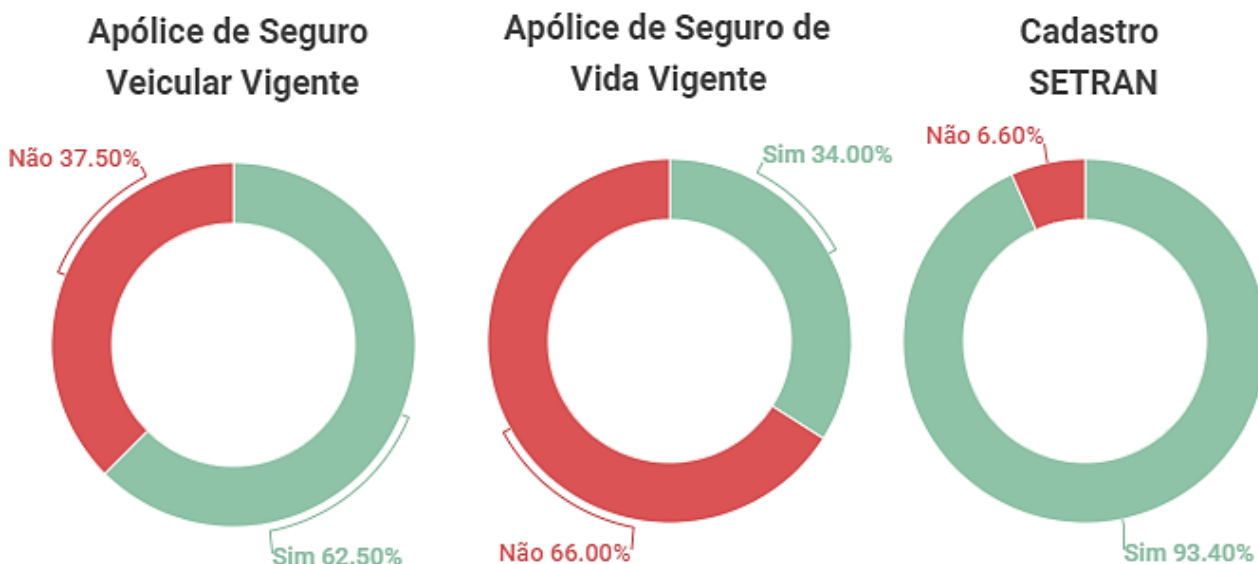
Fonte: Dados da pesquisa (2021)

Uma preocupação contínua que se tem é com relação à segurança, tanto do bem veículo como ser humano que está exercendo a profissão, além da necessidade e responsabilidade de estar em dia com os órgãos reguladores.

Em 13 de agosto de 2021 a Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), publicou as novas modalidades de seguro veicular. Para atrair mais segurados, a Susep simplificou alguns processos de contratações, tais como, redução do valor da apólice com a aquisição da cobertura parcial do veículo, a não obrigatoriedade da apólice em nome do proprietário veicular, beneficiando os motoristas de aplicativos que algumas vezes usam carros alugados (FOLHA DE SÃO PAULO, 2021).

A Figura 5 informa que 62,5% dos veículos estão com o seguro veicular vigente, já se tratando da segurança pessoal a porcentagem é baixa, sendo esta de apenas 34,2%. Ainda na figura é possível apreciar que a conformidade com regularização municipal está acima de 90%.

Figura 5 – Seguro veicular - Seguro Vida - Cadastro SETRAN



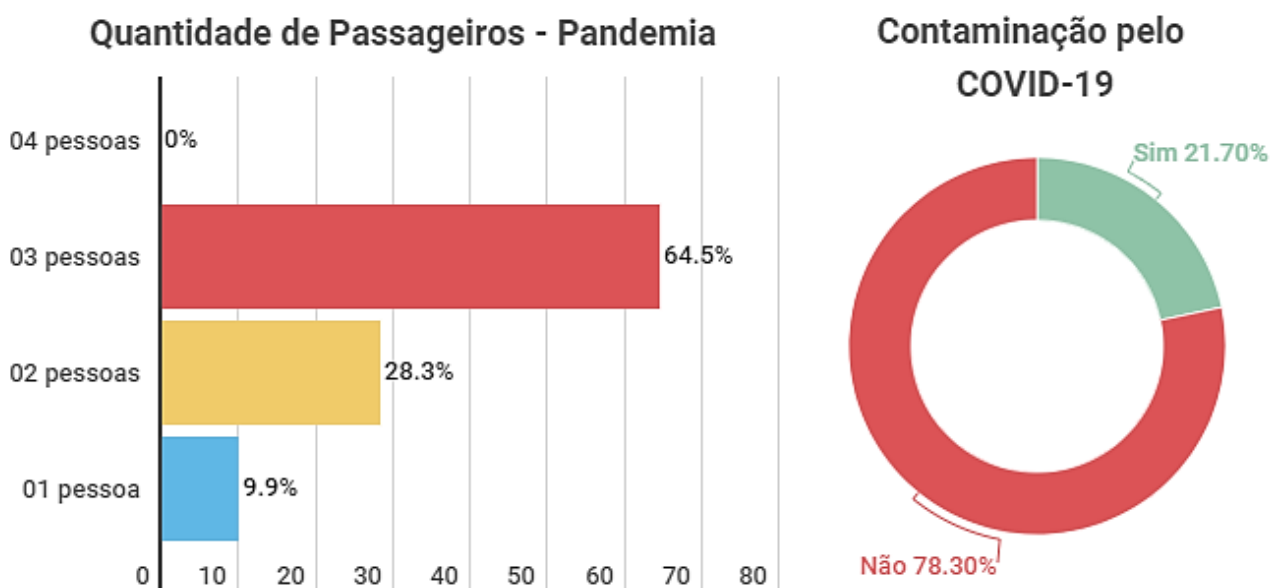
Fonte: Dados da pesquisa (2021)

Durante a pandemia houve em alguns momentos a parada total de serviços de transporte guarapuavano, porém os motoristas de aplicativo ficaram em regime de alerta total, pois se tornaram um braço de apoio da população, as imagens dispostas na figura 6 citam os dados de limite de passageiros e índice de contaminação dos motoristas no trabalho.

A saúde e proteção são as primeiras providências que o condutor, deve ter em mente para preservar a integridade física e psíquica no exercício do trabalho (BARSANO; BARBOSA; SOARES, 2014).

A Figura 6 demonstra que 64,5% dos motoristas circularam com 03 pessoas no veículo, e que as medidas de controle para a prevenção lograram em sucesso, haja vista que no setor foi apontado que 78,3% dos motoristas não foram infectados com o Covid-19.

Figura 6 – Passageiros Pandemia - Contaminação COVID-19

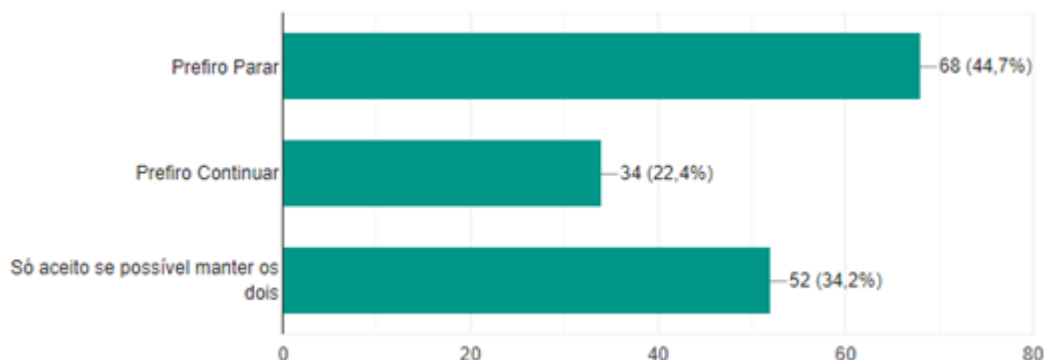


Fonte: Dados da pesquisa (2021)

No decorrer da vida profissional é natural que ocorram decepções, o trabalhar duro não é uma garantia de que tudo vai dar certo, mas parar e procrastinar também não será a solução (Gutenberg, 2021).

A Figura 7 trata sobre as perspectivas futuras da profissão, onde é observado que 44,7 % dos motoristas pretendem de mudar de categoria de emprego.

Figura 6 – Perspectivas Futuras



Fonte: Dados da pesquisa (2021)

Conforme explanado nas figuras 3 e 4 o veículo é o meio para que o exercício da profissão ocorra, entretanto este bem deve estar em condições favoráveis de uso em função disso, entram as parcerias comerciais do segmento.

Evidentemente são muitos os processos de que se vale o comércio, como atividade econômica, para aproximar o produtor do consumidor (SILVA,1996, p. 133).

A pergunta aberta aos motoristas foi: Em Guarapuava qual é a empresa de confiança para a manutenção preventiva de seu veículo?

Das respostas evidenciou-se o nome de 43 empresas, citando concessionárias fabricantes, mecânicas, oficinas, auto-center, revendas de pneus entre outros do segmento, logo se compreende que não há uma parceria sólida entre empresas e motoristas de Aplicativo *Mobile*.

A última questão da pesquisa deixou o espaço aberto para ser sugerido e reclamado. As indagações dirigidas seguem conforme a Tabela 1:

Tabela 1 - Sugestões e reclamações

Sugestão	Reclamação
Fiscalização nos postos de combustível para aferir qualidade do produto comercializado;	Alto valor do combustível;
Implantação de sindicato para a categoria;	Falta de vagas de parada, principalmente nos locais de grandes fluxos;
Que o valor mínimo de repasse pelas empresas de Aplicativo Mobile seja revisto;	Prestadores de serviço com preços defasados;
De que o valor tarifário praticado pelas empresas APP acompanhe o reajuste do valor do combustível nacional;	Baixo valor de repassado pelas empresas que são consideradas o topo da mente do consumidor;
Que os parceiros de profissão considerem os APP regionais pois estes apresentam prudência nos repasses;	Tempo de espera ao passageiro que chamou e não estava pronto;
Diferenciação aos valores das tarifas noturnas;	Falta de regulamentações claras aos motoristas e aos usuários;
Que os APPs local cobrem tarifa por chamada que foram canceladas;	Fiscalização quanto as informalidades de motoristas;
Que as empresas que prestam serviço de manutenção preventiva e preditiva, apresentem pacotes especiais voltada ao segmento;	Ao usuário escolher o aplicativo correto para o transporte bagagem ou compra em demasia;
Maior valorização dos usuários, pois em alguns casos gera menos custo que a circulação por meio de ônibus, respaldada que no veículo possui mais conforto;	Insegurança em transportar pessoas para zonas consideradas de alto risco na cidade;

Que o setor seja mais valorizado, pelos órgãos públicos e usuários;

Necessidade de recorrer das multas que foram aplicadas em situações que a condição do motorista era a correta;

Fonte: Dados da pesquisa (2021)

Nas considerações de sugestões e reclamações da pesquisa, transpareceram-se os gargalos que a profissão encara no seu dia a dia. Foram reclamadas repetidas vezes, o valor de taxas, aumento do combustível por várias vezes no decorrer do ano, entre outros valores, que envolve o retorno financeiro da categoria.

5. Considerações Finais

Ponderando Vasconcellos (2014), sobre mobilidade e uso de vias é compreendido que ambas estão atreladas ao poder aquisitivo, quando ocorre o aumento na renda das famílias, consequentemente o uso de veículos também aumentará.

Os motoristas aproveitaram a pesquisa como uma oportunidade que lhes foi dado, e deixaram alguns recadinhos à população, tais como: quando sair do carro lembre que ele ainda vai ser usado por outros passageiros, obrigado por fazer o uso da máscara, que bom que você nos chamou, lembre-se daquela estrelinha. Mas, sem alteração de palavras é apresentado àquele que gera a energia positiva para confiar no futuro da nação, "Precisamos ter mais compaixão com o próximo, não enxergar só os nossos problemas, só as nossas dificuldades, o nosso sucesso depende dos passageiros que levamos no dia a dia".

A mensagem direcionada na pesquisa foi direta e a participação apresentou dados importantes para a população guarapuavana. Todavia os veículos usados no transporte de aplicativo são uma forma alternativa de circulação para as pessoas e é um auxílio ao passageiro, pois vai até onde o usuário está. Logo se torna uma opção que vem acrescentar a categoria de transporte público e ou até mesmo alguns trechos substituir a viagem em transportes coletivos.

Notou-se que inicialmente a pandemia, trouxe uma oportunidade de renda aos profissionais cadastrados para prestar serviço de transporte de pessoas, junto às empresas de aplicativos Mobiles, considerando a abertura que os decretos legais proporcionaram.

Por contrapartida no decorrer dos meses recorrentes do período pandêmico, evidenciou-se o descontentamento dos motoristas, em relação aos valores que as empresas dos aplicativos Mobiles estão repassando, porém remete a possibilidade de uma sequência da referida pesquisa, sendo neste caso sugerido análise sequencial visando compreender a versão dos representantes da categoria empresarial.

A caracterização da categoria apresentou-se positivamente para as questões, trazendo respostas à população em geral, abrindo ao setor público as vulnerabilidades que o meio percebe com relação ao espaço de circulação e segurança, deixando aos comerciantes do segmento uma oportunidade de participação colaborativa.

Espera-se que o panorama de mobilidade urbana, que foi alterado pela pandemia, não desestruture a categoria, principalmente devido à incerteza de estabilidade financeira.

Referências

APPOLINARIO, F. **Metodologia científica**. São Paulo. Editora: Sirlene M. Sales, 2016.

BARSANO, P. R.; BARBOSA, R. P.; SOARES, S.P.D. S. **Equipamentos de Segurança**. 1 ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

BRANCO, Gabriel Murgel; SZWARC, Alfred; BRANCO, Fábio Cardinale. **Programa Ambiental de Supervisão e Manutenção Veicular: Princípios fundamentos e procedimentos de teste**. 1ª ed. São Paulo: Blucher, 2012.

CICLOWAY. **6 Cidades Referência em Mobilidade Urbana Sustentável**. Disponível em: <<https://www.cicloway.com.br/blogs/noticias/6-cidades-referencia-em-mobilidade-urbana-sustentavel>>. Acesso em: 20, set 2021

ENAP. **Acessibilidade**. Disponível em: <<https://enap.gov.br/pt/ acessibilidade>>. Acesso em: 20. set. 2021

GUARAPUAVA. **Decreto nº 8097, de 29 de julho de 2020**. Regulamentação do transporte compartilhado. Guarapuava. Disponível em: <<https://www.guarapuava.pr.gov.br/wp-content/uploads/2020/09/DECRETO-8097-Decreto-Regulamenta%C3%A7%C3%A3o-Transporte-Compartilhado.pdf>>. Acesso em: 20. set. 2021

GUARAPUAVA. **Lei nº 2532/2016, de 18 de maio de 2016**. Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes - SETRAN, responsável por realizar a gestão do trânsito no Município de Guarapuava, com as atribuições definidas na lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Código de Trânsito Brasileiro, suas alterações e regulamentações. Disponível em: <<http://www.pmg.pr.gov.br/legislacao/arquivos/2016/lei%202532%20-%20cria%20a%20setran.pdf>>. Acesso em: 20. Set. 2021.

GUARAPUAVA. **Lei complementar nº 115, de 16 de dezembro de 2019**. Institui o Plano de Mobilidade, define princípios, políticas, estratégias e instrumentos para o desenvolvimento municipal e estabelece outras providências. Disponível em: <<http://www.pmg.pr.gov.br/legislacao/arquivos/2019/leicomplementar115-instituioplanodemobilidadeurbana.pdf>>. Acesso em: 20. Set. 2021.

IPEA. **Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis**. Disponível em: <<https://www.ipea.gov.br/ods/ods11.html>>. Acesso em: 19. set. 2021.

JORNAL DA USP. **Melhorar mobilidade urbana implica pensar soluções para cada região**. Jornal da USP. São Paulo, 16 de Agosto, 2021. Disponível em: <<https://jornal.usp.br/atualidades/melhorar-mobilidade-urbana-implica-em-pensar-solucoes-para-cada-regiao/>>. Acessado em: 23, set 2021.

KUROTORI, F. **Novas Regras de Seguro do Carro Começam a Valer Nesta Quarta (1º)**. Folha de São Paulo. Disponível em: <<https://agora.folha.uol.com.br/grana/2021/09/novas-regras-de-seguro-do-carro-comecam-a-valer-nesta-quarta-1o.shtml>>. Acesso em: 23. Set. 2021.

MACEDO, G B. **As Vulnerabilidades de um Profissional: Como superá-las e obter sucesso em sua carreira**. Rio de Janeiro: Alta Books, 2021.

MOVIMENTO NACIONAL ODS. **Os 5P's da sustentabilidade**. Disponível em: <<http://movimentoods.org.br/os-5-ps-da-sustentabilidade/>>. Acesso em: 16. set. 2021.

NTU. **Ações institucionais**. Disponível em: <<https://www.ntu.org.br/novo/AreasInternas.aspx?idArea=6>>. Acesso em: 15. set. 2021.

PELLEGRINO, P.; MOURA, N B.; VARGAS, H. C. **Estratégias para uma infraestrutura verde**. 1ª ed. Editora Manole, 2017. Disponível em: <<https://integrada.minhabiblioteca.com.br/reader/books/9788520462287/pageid/0>> Acesso em: 10. set. 2021.

PLATAFORMA AGENDA 2030. **A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável**. 2021. Disponível em: <<http://www.agenda2030.org.br/sobre/>>. Acesso em: 16. set 2021.

PREFEITURA DE GUARAPUAVA. **Trânsito e transporte**. Disponível em: <<https://www.guarapuava.pr.gov.br/administracao-direta/524-2/>>. Acesso em: 19. Set. 2021.

RUSSIA BEYOND. **Rússia se baseará em cidades europeias para aliviar congestionamentos**. Disponível em: <https://br.rbth.com/sociedade/2016/11/23/russia-se-baseara-em-cidades-europeias-para-aliviar-congestionamentos_650297>. Acesso em: 20. set. 2021.

SANTO, P. A.; KIENEN, N; INÈS, M. **Metodologia da Pesquisa Social: da Proposição de um Problema à Redação e Apresentação do Relatório**. São Paulo: Editora Atlas, 2015.

SILVA, A. T. **Organização e técnica comercial**. 20. ed. São Paulo: Atlas S.A,1996.

SILVA, G. C. C.; SILVA, H. I. C. Para Além da Acessibilidade. **Revista Includere**, Mossoró, v. 1, n. 1, p. 204-206, 2015.

PORTUGAL, L. S. **Transporte, mobilidade e desenvolvimento urbano**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2017.

VALENTE, A. M. et al. **Gerenciamento de Transporte e Frotas**. 3. ed. São Paulo. Cengage Learning, 2016.

VASCONCELLOS, E. A. **Políticas de Transporte no Brasil: A Construção da Mobilidade Excludente**. São Paulo: Editora Manole, 2014.