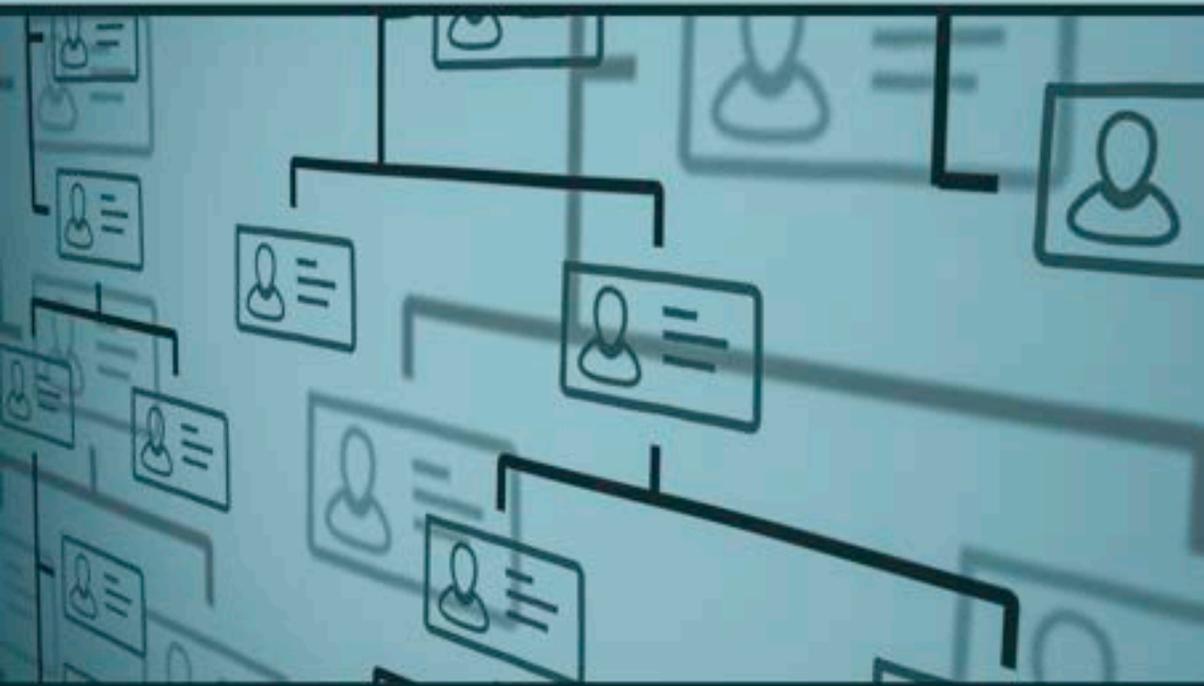


Jhonas Geraldo Peixoto Flauzino
(Organizador)

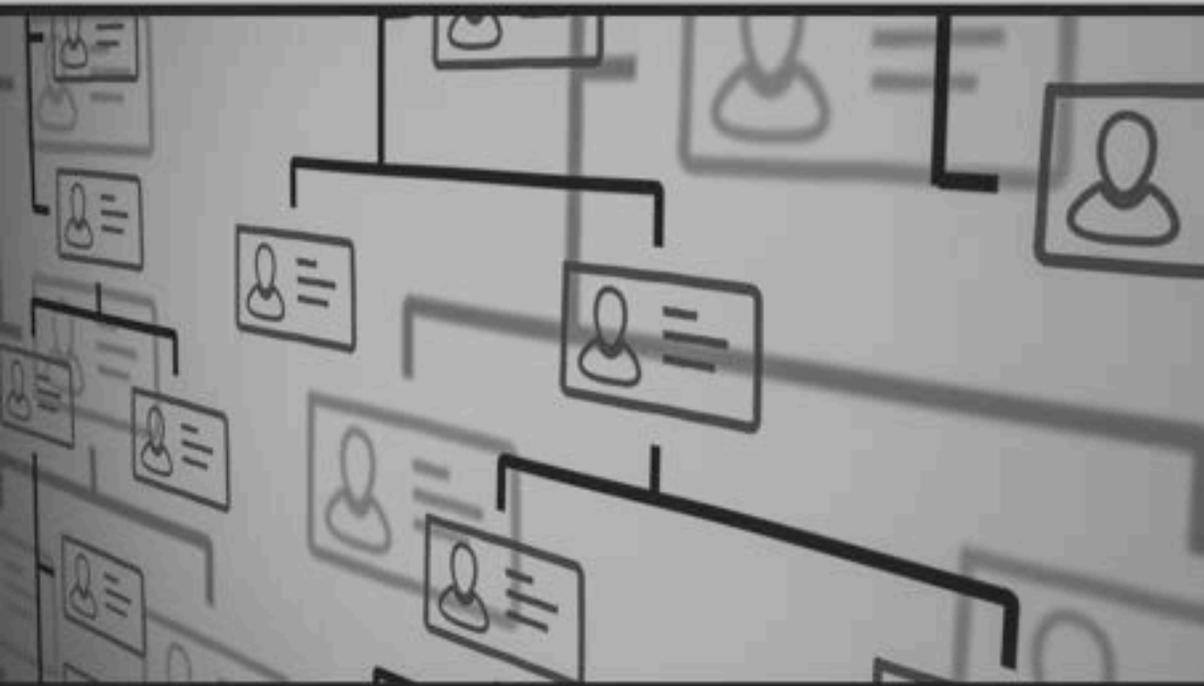


CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS:

Estado, organizações e desenvolvimento regional

**Atena**
Editora
Ano 2022

Jhonas Geraldo Peixoto Flauzino
(Organizador)



CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS:

Estado, organizações e desenvolvimento regional


Ano 2022

Editora chefe

Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Editora executiva

Natalia Oliveira

Assistente editorial

Flávia Roberta Barão

Bibliotecária

Janaina Ramos

Projeto gráfico

Bruno Oliveira

Camila Alves de Cremo

Daphynny Pamplona

Luiza Alves Batista

Natália Sandrini de Azevedo

Imagens da capa

iStock

Edição de arte

Luiza Alves Batista

2022 by Atena Editora

Copyright © Atena Editora

Copyright do texto © 2022 Os autores

Copyright da edição © 2022 Atena Editora

Direitos para esta edição cedidos à Atena Editora pelos autores.

Open access publication by Atena Editora



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição *Creative Commons*. Atribuição-Não-Comercial-NãoDerivativos 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0).

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

Todos os manuscritos foram previamente submetidos à avaliação cega pelos pares, membros do Conselho Editorial desta Editora, tendo sido aprovados para a publicação com base em critérios de neutralidade e imparcialidade acadêmica.

A Atena Editora é comprometida em garantir a integridade editorial em todas as etapas do processo de publicação, evitando plágio, dados ou resultados fraudulentos e impedindo que interesses financeiros comprometam os padrões éticos da publicação. Situações suspeitas de má conduta científica serão investigadas sob o mais alto padrão de rigor acadêmico e ético.

Conselho Editorial**Ciências Humanas e Sociais Aplicadas**

Prof. Dr. Adilson Tadeu Basquerote Silva – Universidade para o Desenvolvimento do Alto Vale do Itajaí

Prof. Dr. Alexandre de Freitas Carneiro – Universidade Federal de Rondônia

Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná

Prof. Dr. Américo Junior Nunes da Silva – Universidade do Estado da Bahia

Profª Drª Ana Maria Aguiar Frias – Universidade de Évora

Profª Drª Andréa Cristina Marques de Araújo – Universidade Fernando Pessoa



Prof. Dr. Antonio Carlos da Silva – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Arnaldo Oliveira Souza Júnior – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Carlos Antonio de Souza Moraes – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Crisóstomo Lima do Nascimento – Universidade Federal Fluminense
Prof^ª Dr^ª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Daniel Richard Sant’Ana – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Prof^ª Dr^ª Dilma Antunes Silva – Universidade Federal de São Paulo
Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Farias – Universidade Estácio de Sá
Prof. Dr. Elson Ferreira Costa – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima
Prof. Dr. Gustavo Henrique Cepolini Ferreira – Universidade Estadual de Montes Claros
Prof. Dr. Humberto Costa – Universidade Federal do Paraná
Prof^ª Dr^ª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Jadilson Marinho da Silva – Secretaria de Educação de Pernambuco
Prof. Dr. Jadson Correia de Oliveira – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. José Luis Montesillo-Cedillo – Universidad Autónoma del Estado de México
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Kárpio Márcio de Siqueira – Universidade do Estado da Bahia
Prof^ª Dr^ª Keyla Christina Almeida Portela – Instituto Federal do Paraná
Prof^ª Dr^ª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof^ª Dr^ª Lucicleia Barreto Queiroz – Universidade Federal do Acre
Prof. Dr. Luis Ricardo Fernandes da Costa – Universidade Estadual de Montes Claros
Prof. Dr. Lucio Marques Vieira Souza – Universidade do Estado de Minas Gerais
Prof^ª Dr^ª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof^ª Dr^ª Marianne Sousa Barbosa – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Prof^ª Dr^ª Maria Luzia da Silva Santana – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Miguel Rodrigues Netto – Universidade do Estado de Mato Grosso
Prof. Dr. Pedro Henrique Máximo Pereira – Universidade Estadual de Goiás
Prof. Dr. Pablo Ricardo de Lima Falcão – Universidade de Pernambuco
Prof^ª Dr^ª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof^ª Dr^ª Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador
Prof. Dr. Saulo Cerqueira de Aguiar Soares – Universidade Federal do Piauí
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof^ª Dr^ª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Prof^ª Dr^ª Vanessa Ribeiro Simon Cavalcanti – Universidade Católica do Salvador
Prof. Dr. William Cleber Domingues Silva – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins



Ciências sociais aplicadas: Estado, organizações e desenvolvimento regional

Diagramação: Camila Alves de Cremo
Correção: Yaiddy Paola Martinez
Indexação: Amanda Kelly da Costa Veiga
Revisão: Os autores
Organizador: Jhonas Geraldo Peixoto Flauzino

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

C569 Ciências sociais aplicadas: Estado, organizações e desenvolvimento regional / Organizador Jhonas Geraldo Peixoto Flauzino. – Ponta Grossa - PR: Atena, 2022.

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-65-258-0399-9

DOI: <https://doi.org/10.22533/at.ed.999221208>

1. Ciências Sociais. I. Flauzino, Jhonas Geraldo Peixoto (Organizador). II. Título.

CDD 301

Elaborado por Bibliotecária Janaina Ramos – CRB-8/9166

Atena Editora

Ponta Grossa – Paraná – Brasil

Telefone: +55 (42) 3323-5493

www.atenaeditora.com.br

contato@atenaeditora.com.br



Atena
Editores
Ano 2022

DECLARAÇÃO DOS AUTORES

Os autores desta obra: 1. Atestam não possuir qualquer interesse comercial que constitua um conflito de interesses em relação ao artigo científico publicado; 2. Declaram que participaram ativamente da construção dos respectivos manuscritos, preferencialmente na: a) Concepção do estudo, e/ou aquisição de dados, e/ou análise e interpretação de dados; b) Elaboração do artigo ou revisão com vistas a tornar o material intelectualmente relevante; c) Aprovação final do manuscrito para submissão.; 3. Certificam que os artigos científicos publicados estão completamente isentos de dados e/ou resultados fraudulentos; 4. Confirmam a citação e a referência correta de todos os dados e de interpretações de dados de outras pesquisas; 5. Reconhecem terem informado todas as fontes de financiamento recebidas para a consecução da pesquisa; 6. Autorizam a edição da obra, que incluem os registros de ficha catalográfica, ISBN, DOI e demais indexadores, projeto visual e criação de capa, diagramação de miolo, assim como lançamento e divulgação da mesma conforme critérios da Atena Editora.



DECLARAÇÃO DA EDITORA

A Atena Editora declara, para os devidos fins de direito, que: 1. A presente publicação constitui apenas transferência temporária dos direitos autorais, direito sobre a publicação, inclusive não constitui responsabilidade solidária na criação dos manuscritos publicados, nos termos previstos na Lei sobre direitos autorais (Lei 9610/98), no art. 184 do Código penal e no art. 927 do Código Civil; 2. Autoriza e incentiva os autores a assinarem contratos com repositórios institucionais, com fins exclusivos de divulgação da obra, desde que com o devido reconhecimento de autoria e edição e sem qualquer finalidade comercial; 3. Todos os e-book são *open access*, *desta forma* não os comercializa em seu site, sites parceiros, plataformas de *e-commerce*, ou qualquer outro meio virtual ou físico, portanto, está isenta de repasses de direitos autorais aos autores; 4. Todos os membros do conselho editorial são doutores e vinculados a instituições de ensino superior públicas, conforme recomendação da CAPES para obtenção do Qualis livro; 5. Não cede, comercializa ou autoriza a utilização dos nomes e e-mails dos autores, bem como nenhum outro dado dos mesmos, para qualquer finalidade que não o escopo da divulgação desta obra.



APRESENTAÇÃO

Há cerca de 500 anos antes de Cristo e antes mesmo da época de Sócrates, o filósofo Heráclito dizia que “nada é permanente, exceto a mudança”. Neste momento passamos por um processo acelerado de mudanças sociais, políticas, econômicas e tecnológicas. O termo “mudança” vem do latim “cambiare”, que significa substituir uma coisa por outra.

A modificação do estado normal das coisas gera expectativa e apreensão. Posto que é um evento incerto e desconhecido, e por vezes, não previsível. Nesse sentido, diversas autoridades dos diferentes campos do saber vêm buscando fórmulas e meios para reduzir a incerteza, ou até mesmo antecipar-se aos eventos futuros.

É nesse caminho que a presente coletânea composta por 19 capítulos, vem para estimular a nossa curiosidade e despertar-nos do conforto. Nela é discutido uma gama de assuntos, desde a avaliação das medidas restritivas adotadas pelas autoridades por ocasião do COVID-19, a debates sobre o combate ao tráfico ilícito de drogas nas fronteiras do Brasil, e assuntos atinentes a revolução digital no mundo dos negócios.

Isto tudo, para citar apenas três artigos da presente obra. Garanto-vos uma fonte rica de estudos relevantes e atuais. Trata-se de uma obra carregada de vivências de seus autores, o que pode vir a proporcionar aos leitores uma oportunidade significativa de análises e discussões científicas.

Que o entusiasmo acompanhe a leitura de vocês!

Jhonas Geraldo Peixoto Flauzino

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1..... 1

A INEFICÁCIA DAS MEDIDAS ADOTADAS NO ESTADO DE COISAS INCONSTITUCIONAL E A COVID-19 NAS PRISÕES BRASILEIRAS

Helio Gustavo Mussoi

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9992212081>

CAPÍTULO 2..... 16

A INTERDISCIPLINARIDADE COMO UM APRENDIZADO AUTONOMO PARA O EMPREENDEDORISMO

Carine Cimarelli

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9992212082>

CAPÍTULO 3..... 23

A IMPLANTAÇÃO DO TERMO CIRCUNSTÂNCIADO DE OCORRÊNCIA (TCO) NA POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE RONDÔNIA: UMA ANÁLISE DOS BENEFÍCIOS E DIFICULDADES DE SUA CONFECÇÃO NO POLICIAMENTO OSTENSIVO OPERACIONAL

Frederico Carneiro dos Santos

Elizabeth Macuco Zanetti Rodrigues

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9992212083>

CAPÍTULO 4..... 37

APERFEIÇOAMENTO DO CONTROLE BIBLIOGRÁFICO NO ÂMBITO DA BIBLIOTECA DO TRIBUNAL REGIONAL ELEITORAL DE MINAS GERAIS

Regina L. P. Dell'Isola

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9992212084>

CAPÍTULO 5..... 54

AS DINÂMICAS SOCIAIS E O DESENVOLVIMENTO NO TERRITÓRIO URBANO NA CIDADE DE CALDAS NOVAS/GO

Rayza Correa Alves Gonçalves

Hamilton Afonso de Oliveira

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9992212085>

CAPÍTULO 6..... 65

BLOCKCHAIN: TECNOLOGIA DE REGISTRO DISTRIBUÍDO

Patrick A. B. de Sousa

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9992212086>

CAPÍTULO 7..... 75

BRASIL: A DICOTOMIA ENTRE A RIQUEZA E O DESENVOLVIMENTO

Stefano Almeida Lopes

Antônio de Lisboa Lopes de Araújo

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9992212087>

CAPÍTULO 8	83
COMBATE AO TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS NAS FRONTEIRAS DO BRASIL	
Anderson Montes Santos	
Allycia Araujo Jovelino	
Bernardino Cosobeck da Costa	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.9992212088	
CAPÍTULO 9	92
CONFLITOS TERRITORIAIS: ALTAMIRA UM MASSACRE ANUNCIADO	
Márcio Teixeira Bittencourt	
Peter Mann de Toledo	
Gilberto de Miranda Rocha	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.9992212089	
CAPÍTULO 10	109
DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: POLÍTICAS PÚBLICAS E SABERES TRADICIONAIS NA CONSERVAÇÃO DAS SEMENTES CRIOULAS	
Antônio Valmor de Campos	
Jane Acordi de Campos	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.99922120810	
CAPÍTULO 11	122
FORMAÇÃO DO POVO BRASILEIRO: DA POLÍTICA MUNICIPAL À CENTRALIDADE DO ESTADO NOVO	
João Sena Zanon Gomes	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.99922120811	
CAPÍTULO 12	134
HOUSING IN PORTUGAL (1992-2008) A MULTIDIMENSIONAL PERSPECTIVE ON THE BEHAVIOUR OF ECONOMIC AGENTS	
António Duarte Santos	
Guilherme Castela	
Iris Lopes	
Nelson Silva	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.99922120812	
CAPÍTULO 13	149
MANIFESTAÇÕES E MOVIMENTOS SOCIAIS PELO MUNDO: O QUE OS GRITOS DAS RUAS ESTÃO QUERENDO DIZER?	
Larissa Ramalho Pereira	
 https://doi.org/10.22533/at.ed.99922120813	
CAPÍTULO 14	161
O ACESSO À INFORMAÇÃO PÚBLICA NO BRASIL: A TRANSPARÊNCIA DA GESTÃO ADMINISTRATIVA E FINANCEIRA COMO MECANISMO DE PREVENÇÃO E COMBATE	

À CORRUPÇÃO

Pedro Henrique Hermes

Aline Martins Rospa

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.99922120814>

CAPÍTULO 15..... 173

O ACORDO DE PARIS E A DEFESA AMBIENTAL BRASILEIRA

Danilo Lopes de Mesquita

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.99922120815>

CAPÍTULO 16..... 186

O IMPACTO DA GESTÃO DA LOGÍSTICA INTEGRADA SOBRE AS EMPRESAS

Rufice Miguel Mucarre

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.99922120816>

CAPÍTULO 17..... 196

REVOLUÇÃO DIGITAL E NOVOS MODELOS DE NEGÓCIOS: O FENÔMENO DA UBERIZAÇÃO E OS IMPACTOS NA INTENSIFICAÇÃO DA PRECARIZAÇÃO DO TRABALHO NO BRASIL

Railson Marques Garcez

José Samuel Scriviner Neto

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.99922120817>

CAPÍTULO 18..... 211

SISTEMA DE BONIFICAÇÃO E A SEGURANÇA DO TRABALHO NOS AMBIENTES PROFISSIONAIS

Patrícia Pereira Pacheco

Vilson Menegon Bristot

Cristina Keiko Yamaguchi

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.99922120818>

CAPÍTULO 19..... 222

BARREIRAS NA PAISAGEM DA CIDADE: A AVENIDA FARRAPOS E O 4º DISTRITO

Silvio Belmonte de Abreu Filho

Simone Back Prochnow

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.99922120819>

SOBRE O ORGANIZADOR..... 236

ÍNDICE REMISSIVO..... 237

O IMPACTO DA GESTÃO DA LOGÍSTICA INTEGRADA SOBRE AS EMPRESAS

Data de aceite: 01/08/2022

Data de submissão: 15/06/2022

Rufice Miguel Mucarre

Universidade Católica de Moçambique - UCM
Faculdade de Comunicação e Educação - FEC
Nampula - Moçambique
<https://orcid.org/0000-0002-6463-1229>

RESUMO: O presente estudo apresenta o quanto é imprescindível para uma empresa ter um setor de logística seja ela própria da organização ou terceirizada, ela é substancial para que a organização tenha uma perspectiva como um todo do processo organizacional, analisando todos os dados para que se tenha uma visão extensiva do processo, de modo a evitar informações incorretas que podem gerar retrabalho gerando mais custo para a empresa, para que o gestor após ter feito o processo logístico de sua atividade apenas a tarefa para o gestor de tomar a decisão mais viável e lucrativa para a organização.

PALAVRA-CHAVE: Logística Integrada, Controle, Gestão.

THE IMPACT OF INTEGRATED LOGISTICS MANAGEMENT ON COMPANIES

ABSTRACT: The present study shows how essential it is for a company to have a logistics sector, whether its own organization or outsourced, it is substantial for the organization to have a

perspective as a whole of the organizational process, analyzing all the data so that it has a extensive view of the process, in order to avoid incorrect information that can generate rework generating more cost for the company, so that the manager, after having done the logistical process of his activity, is only the task for the manager to make the most viable and profitable decision for the organization.

KEYWORDS: Integrated Logistics, Control, Management.

INTRODUÇÃO

Antes de se ter um planejamento logístico na época dos nômades, por exemplo, onde a humanidade basicamente vivia como animais onde se acabassem os suprimentos básicos para se manterem acabavam migrando para outro local, imagine se isso acontecesse conosco hoje, toda vez que acabassem nossos suprimentos tivéssemos que nos mudar para um local mais quente e que tenha mais suprimentos (BALLOU, 2004, p. 19). A logística e o transporte nasceram praticamente juntos quando o homem deixa de ser nômade, e inventa a primeira roda, após o surgimento da roda o transporte se torna fundamental para a economia da época que se baseava na troca de itens a partir desse momento a humanidade não podia mais prescindir do transporte e da logística. (RAZZOLINI, 2012).

O transporte é fundamental sendo considerado o elemento de maior importância

para a logística, sendo que o custo logístico, depois do próprio custo do produto, pode constituir, até 30% dos custos logístico mais pode chegar até dois terços dos custos com o um terço restante sobrando para a informação que é imprescindível para a logística, Um dos principais desafios logísticos é de estabelecer a estrutura adequada para cada empresa, seja ela própria ou terceirizada. (BALLOU, 2004)

Os problemas que a empresa possa sofrer com a falta de um planejamento logístico adequado, nesse estudo demonstrará as vantagens para a empresa quando se utiliza a logística integrada que é uma área de gestão que é responsável por prover recursos e informações e diminuir custo da empresa como o retrabalho e gargalos em geral, aumentando a lucratividade da empresa.

Apresentado como ponto de discussão no trabalho: Qual importância de se ter um planejamento logístico integrado? Como um planejamento logístico integrado pode dar mais lucratividade para empresa? E o porquê a escolha de um modal ou mais pode ser determinante para a logística para se diminuir os custos?

No presente estudo será realizado o método de pesquisa qualitativa e descritiva, pois tem como ideia um estudo sobre a logística integrada e seus benefícios para as empresas, com a perspectiva de se concentrar na compreensão e explicação dos objetivos propostos e torna-los mais explícitos através do levantamento de dados bibliográficos de livros e artigos.

CONCEITO DA LOGÍSTICA

Com os avanços tecnológicos conquistados nas últimas décadas e com a abertura econômica do mercado mundial (Globalização), a logística se tornou importante para redução de custos e para conquista da tão almejada competitividade. A teoria desde seu início, sempre passou por várias transformações, tiveram seus conceitos ampliados e se mostrou como elemento fundamental para o sucesso das organizações.

Assim, dentro do espírito da empresa moderna pode-se conceituar logística adotando uma definição mais atual sugerida por Council of Supply Chain Management Professionals apud Novaes (2001): Logística é o processo de planejar, implementar e controlar de maneira eficiente o fluxo e a armazenagem de produtos, bem como os serviços e informações associados, cobrindo desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o objetivo de atender aos requisitos do consumidor (2001, p. 36).

De acordo com essa citação, entende-se que com as enormes pressões competitivas existentes, aliadas aos altos custos operacionais e administrativos, planejar as atividades envolvidas em todo o processo logístico torna-se fundamental objetivando sempre o melhor atendimento ao consumidor. Portanto, é necessário conhecer todas as etapas do processo, almejando a satisfação plena de toda a cadeia. É importante lembrar que é preciso encontrar soluções eficientes no que diz respeito a custos, com eficácia na busca pelos objetivos

estabelecidos. “Esse planejamento inicia no instante em que o cliente resolve transformar um desejo em realidade” (MARTINS e ALT, 2000, p. 252).

Surgimento da necessidade do transporte

O transporte é uma atividade que está em evidência nas organizações, e de modo simples, consiste na tarefa de levar mercadorias de um lugar para o outro através de rodovias (transporte por estradas), ferrovias (linhas férreas, trens e metrô), hidrovias, (transporte aquaviário feito através de rios – Fluvial e transporte através do mar – marítimo) aerovias, (transporte por ar – aviões e Helicópteros) e dutovias (transporte através de dutos, como é o caso do gás natural, gasolina, óleo diesel e álcool).

O meio de transporte inicia-se quando o homem deixa de ser nômade quando surge a necessidade de buscar coisas em outros lugares, e também de levar para esses ambientes coisas que poderiam ser trocas com outros indivíduos, assim dessa forma como o homem foi se tornando agrário e desenvolvendo e dominado esse processo de transporte e troca de itens, o transporte era feito pela força bruta limitando o volume a ser transportado, vendo a necessidade de transportar volumes maiores, o homem começa a utilizar carroças primitivas como os trenós logo começaram a utilizar carroças com tração por um animal sendo muito utilizada no campo a para transportar mercadorias e também se tinha modelos luxuosos para o transporte de membros da realia (RAZZOLINI, 2012, p. 22).

Após do surgimento da roda uma das mais importantes invenções da humanidade e fundamental para o transporte, então esse transporte se torna fundamental para a economia da época já que era à base de troca de itens, a partir daí a humanidade não pode mais prescindir da função transporte que influencia profundamente a economia moderna (RAZZOLINI, 2012. P. 23).

No Século XIX, durante a revolução industrial houve um grande avanço na área de comunicações, por causa da invenção do telégrafo, a comunicação entre dois pontos distantes, passa a ser quase que instantânea, com a criação dos motores movidos a vapor desenvolvida pelo escocês James Watt em 1769, novas formas de transporte foram desenvolvidas como a Maria fumaça, aprimorando o transporte de cargas e passageiros, que acaba sendo amplamente utilizada em navios e trens tornando-se independente da tração animal. (FERNANDES, 2008, p. 89).

Segundo Savage (1959), “a criação das ferrovias acaba gerando uma demanda maior de passageiros e cargas, aumentou a mobilidade da população, alavancou as viagens de negócios e influenciou o crescimento de cidades nessa época”, Com uma demanda que não parava de aumentar em busca de meios de transporte, durante a virada do século XIX, surge o motor a combustão do automóvel dessa maneira começa a ter carros particulares com três rodas sendo produzidos em 1885, pelo alemão Karl Benz e possuía um motor a gasolina. (FERNANDES 2008, p. 89).

Como cada vez os meios de transporte terrestres não paravam de aprimorar, o

transporte aéreo começou a andar no ano de 1906, o brasileiro Alberto Santos Dumont exibiu ao mundo o primeiro avião. A partir de então este se tornaria a forma mais rápida de se transportar pessoas e mercadorias por longos percursos, até os aviões são dependentes da roda, justificando a dependência do homem pela roda. “O que seria do lendário 14 Bis de Santo Dumont sem as rodas para garantir sua decolagem e aterrissagem” (FERNANDES 2008, p. 89).

Após a Segunda Guerra Mundial, o automóvel e o avião ganharam mais participação no transporte, deixando os transportes ferroviários e hidroviário direcionado as cargas pesadas para longas distancias. De acordo com Bowersox e Closs (2011), o transporte rodoviário cresceu rapidamente nessa época, principalmente com a flexibilidade operacional alcançada com o serviço porta a porta e a intermodalidade para outros modais de transporte sempre estando envolvidos com outros modais.

Apesar de antigo, o transporte por dutos, também conhecido por duto-viário, foi umas das modalidades de transporte que mais demora para se desenvolver, pois antes era utilizado basicamente para transportar agua potável para a população.

Segundo Bowersox e Closs (2011), os Estados Unidos foram um dos primeiros a utilizar esta modalidade em grande escala e em 1960, já estavam em operação 305.540 km de dutos, em 1970, este número atingiu a marca de 349.877 Km naquele país. Vários produtos em todo o mundo começaram a ser transportados desta forma, dentre os quais podemos destacar o petróleo, gás natural, produtos químicos e esgotos.

Então existem cinco tipos de modais mais utilizados no mundo que são aéreo, aquaviário, duto viário, ferroviário e o rodoviário, além desta divisão dos modais, o transporte ainda apresenta alguns aspectos: eles podem ser divididos em infraestrutura, veículos e operações comerciais. A infraestrutura inclui a rede de transporte que é usada para movimentação de materiais, quanto aos terminais, podemos citar: aeroportos, estações de comboio, portos, terminais de autocarro. Já os veículos são os automóveis, bicicletas, autocarros, comboios e aviões, que geralmente trafegam na rede. As operações comerciais estão relacionadas com a maneira que os veículos operam na rede e o conjunto de procedimentos, estratégias, direcionadas para os propósitos almejados, O transporte dutoviário utiliza dutos ou tubulações, para a movimentações de produtos líquidos ou gasoso em geral (existem experimentos em transporte de produtos sólidos nos dutos), mas alguns sólidos como grãos e minérios já estão sendo transportados por esse transporte. (RAZZOLINI, 2012, p. 127) incluindo o ambiente legal e político. Bowersox e Closs (2011, p. 282).

Os transportes por meio de dutos são eficientes e seguros para garantir este alto nível, a adoção de automação industrial e o uso de outras tecnologias são fundamentais. Além da segurança, a natureza da duto via é singular se comparada a todos os outros tipos de transporte. Bowersox e Closs (2011) destaca esta diferença dizendo que os dutos operam 24 horas por dia, sete dias por semana com paradas apenas durante mudanças

de produtos transportados e para fazer sua manutenção as vantagens desse modal são sua confiabilidade, custo equivalente ao ferroviário, sofre pouca interferência do clima e sendo necessário ter um bom equipamento de bombeamento para diminuir perdas nas mercadorias já suas desvantagens são a qualidade limitada de serviço, custo elevado de manutenção, velocidade lenta, porém seja constante tendo uma maior disponibilidade que qualquer outro modal.

O transporte aéreo para Bowersoz e Closs (2011), a vantagem deste tipo de transporte está na rapidez de entrega da mercadoria, porém o alto custo torna a modalidade extremamente cara, principalmente no transporte de carga, um aspecto que reduz este alto impacto do custo é que devido à rapidez nas entregas, o custo de outros elementos logísticos tais como armazenagem ou estoque são reduzidos ou eliminados.

Este foi o tipo de transporte que mais contribuiu para a redução das distâncias e tempo, ao percorrer rapidamente longas distancias, porém é mais utilizado para produtos que tem alto valor, devido ao alto custo nele envolvido, este modal apresenta características importantes quando a questão de segurança e a agilidade tendo as seguintes vantagens sua rapidez, redução de estoque, e custos com a estocagem, menor risco de perdas de mercadorias, favorece a expansão de produtos frágeis a perecíveis, e com desvantagens como seu custo elevado, demora nas operações de expedição de embarque e desembarque, tem uma capacidade limitada de carga, embalagens e equipamentos de condicionamentos com pesos mais enxutos (BERTAGLIA, 2005).

O modal aquaviário ou hidroviário é o transporte de bens por águas fluviais e lacustres (por mares, rios e lagos). Este modal foi fundamental para a humanidade, por ter sido o primeiro a transportar grandes quantidades de cargas e para interligar diferentes países ou até continentes, no caso do Brasil, que sua colonização aconteceu via litorânea que tem uma extensão de quase 8 mil km, o crescimento aconteceu por via de navegação sendo que os primeiros produtos a serem exportados são (madeira, erva-mate, café, ouro, etc...), que impulsionaram o crescimento do modal aquaviário (RAZZOLINI, 2012, p. 140).

Dentre as características deste tipo de transporte podemos destacar que o custo operacional é muito baixo, possui grande capacidade de carga, é econômico para grandes distancias e apresenta pequeno consumo de energia, no transporte marítimo, o custo operacional tende ainda a ser mais baixo e continua sendo o principal meio de transporte de mercadorias a longas distancia, este tipo de transporte depende principalmente de fatores como disponibilidade, qualidade das embarcações e instalações portuárias, O transporte marítimo pode ser do tipo internacional de grandes distancias ou de cabotagem ao longo do litoral. (BERTAGLIA, 2005).

O transporte hidroviário de forma geral se destaca pela grande capacidade de cargas, baixo preço de transporte para longas distancia, e suas desvantagens são sua dependência de infraestrutura, tem sua abrangência limitada, lentidão e tempo de transporte bastante variável. (BOWESOX, CLOSS, 2011, p. 30).

O modal ferroviário é um transporte para longas distancias de produtos de grande volume de carga, principalmente aquelas que possuem baixo valor agregado, nesta modalidade o transporte circula sobre vias férreas, podemos destacar as seguintes características grande capacidade de carga e passageiros, e o mais econômico que o rodoviário, possui opções energéticas renováveis, material rodante são de longa duração, os trens modernos podem atingir grande velocidades e estimula o desenvolvimento das indústrias de base, conforme Ballou (2006) explica os tipos de serviços especiais que as ferrovias oferecem aos embarcadores, desde o transporte de graneis como carvão e cereais até vagões especiais para produtos refrigerados e automóveis novos, que exigem cuidados e equipamentos diferenciados.

Apesar de todas estas qualidades do modal ferroviário, na moderna economia de alta tecnologia, o setor não tem recebido inovação na mesma proporção que nas outras modalidades de transporte devido à falta de flexibilidade. Sendo assim, o sistema ferroviário ultimamente tem sido mais utilizado para cargas que não tem muita urgência, pois os terminais são fixos, dificultando a coleta e entrega ponto a ponto é adequado para o transporte de matérias primas de produtos semiacabados e acabados de médio e baixo valor agregado para trajetos de grandes e medias distancias. (BERTAGLIA, 2005).

A capacidade de transportar grande tonelagem de carga por longas distancias de maneira eficiente é sua principal razão para que a modalidade ferroviária ainda continuar ocupando um lugar de destaque na receita bruta e na tonelagem intermunicipal, as vantagens deste modal é a economia em escala, baixo custo, percorrem longas distancias e tempo curto de transporte para o alto volume de carga já suas desvantagens são serviço lento, necessita de uma infraestrutura, inviabilidade para cargas pequenas pois o preço aumenta e necessidade de composição do trem apenas sai quando há vagões suficientes para compor todo o trem. (BOWERSOX, 2005)

De acordo com Bertaglia (2005), o modal rodoviário é o meio de transporte mais independente dos modais, este é um dos principais motivos que explicam a maior preferencia do transporte rodoviário em relação aos demais meios de transporte no caso de medias e pequenas distancias, a possibilidade de entrega de produto porta a porta é um diferencial exclusivo do transporte rodoviário, é o que leva a mercadoria mais próxima do cliente, o caminhão, por exemplo, possui maior flexibilidade e facilidade de acesso aos lugares de coleta ou entrega que o trem, as operações de despacho também são mais simplificadas e agilizando as entregas de mercadorias.

Para Bowersox e Closs (2011), as características do transporte rodoviário favorecem a movimentação de pequenas cargas a curtas distancias, sendo este um dos principais motivos para se usar este transporte rodoviários nas movimentações multimodais e intermodais.

As principais dificuldades estão relacionadas com o custo crescente as substituição de equipamentos, da manutenção, do salário dos motoristas e dos gastos com pátios e

plataformas, podemos até pensar que os outros modais também precisam de motoristas e consequentemente recebem aumento na folha de pagamento, mas no caso do transporte rodoviário é necessário um motorista para cada caminhão ou cada carga, o que faz a diferença do custo do frete dos demais modais que consegue transportar mais de uma carga por vez. (BOWERSOX CLOSS, 2011, p. 286).

No mercado de transporte fracionado onde se tem apenas um tipo de determinada carga o modal rodoviário é imbatível, mais quando se trata de transporte acima de 300 km começa a se ter muitos custos com o transporte ou caso tenha variedades de produtos que por segurança não se pode levar, coisa que no modal ferroviário, por exemplo, já se pode levar uma variedade de produtos indeterminados, ou seja, independente do modal escolhido sempre haverá seus pontos positivos e negativos. (RAZZOLINI, 2012, p. 135).

Armazenagem, Manuseio de Matérias e Embalagem

Quando falamos de estoque parece ser algo simples, mais nem sempre uma empresa consegue controlar seu estoque, hoje existem várias formas para controlar o estoque, “Estima-se que estas atividades podem absorver 26% dos dólares de logística de uma empresa, e assim merecem uma consideração cuidadosa” (BALLOU, 2004, p. 201).

Assim como os demais processos logísticos, essa etapa também tem sua grande valia. Os produtos estocados dentro de um armazém precisam ser manuseados quando chegam pelos veículos de transporte ou quando são expedidos, a continuidade da qualidade do produto com essa movimentação, é assegurada pela embalagem que o protege, “quando executado de maneira insatisfatória, o manuseio de matérias pode resultar em substanciais avarias de produtos” (BOWERSOX; CLOSS, 2011, p. 43).

Conforme Bowersox e Closs (2011, p. 43). “Quando efetivamente integrados às operações logísticas, a armazenagem, o manuseio de matérias e a embalagem simplificam e aumenta a rapidez do fluxo de produtos ao longo de todo o sistema logístico”.

Segundo BARROS (2004, p. 64). “O transporte é um dos pontos primordiais para a logística, pois estudos do (FMI), o transporte representa algo em torno de 12% (PIB) Sendo assim surge à necessidade de se saber como funciona o planejamento de sistema logístico integrado”. O transporte é considerado um elemento de grande importância na logística de inúmeras empresas, que representa a maior parcela dos custos logísticos na maioria das empresas, e ainda tem papel fundamental no desempenho de diversas atividades dos serviços ao cliente. “Assim, o profissional de logística necessita de um bom entendimento das questões de transporte”. (BALLOU, 2004, p.117).

Em muitos casos, o impacto dos custos logísticos, depois dos próprios custos dos produtos vendidos, pode constituir, até 30% dos custos totais. Isso pode representar de acordo com Gurgel (1996). de 3% a 8% da receita de uma empresa. Entretanto, o elevado custo de não entregar, ou seja, seja quando o produto da empresa não chega ao cliente na hora em condições de uso ou consumo. (BALLOU, 1997, p. 23).

É de suma importância conhecer os modais de transportes mais adequados para cada serviço, para cada empresa, Através de estudos e pesquisas, novas tecnologias são desenvolvidas para melhorar a eficiência dos modais de transporte, como transportar mais gastando menos, em menor período de tempo e causando menos impacto possível na natureza. (BALLOU2004, p. 117). Segundo Fernandes (2008, p. 87), os estudos na área de transporte são de fundamental importância para a estabilidade das operações logísticas no cenário mundial, sendo que transporte é responsável de um a dois terços dos custos logísticos totais.

Segundo Bowersox (2011), o transporte se divide em duas funções principais na logística: movimentação dos produtos de uma fase para outra seguinte no processo de fabricação, ou levar o produto do ponto de origem até o ponto de entrega, um local mais próximo é uma função menos comum do transporte, porém quando ocorre, geralmente é uma operação temporária de curto período devido ao alto custo desta estocagem.

Bowersox e Closs (2011, p. 279) dizem que “Geralmente é possível afirmar que os veículos de transporte de maior capacidade, como os veículos aquaviário ou ferroviários, tem um custo menor por unidade de peso do que aqueles de menor capacidade, como os rodoviários ou aéreos”.

Segundo Reismann (2012), o gerente logístico deve escolher a modalidade que mais encaixe as suas necessidades, podendo utilizar um transporte de frota própria ou terceirizada. Transportadores terceirizados oferecem uma ampla variedade de serviços de valor agregado, tais como a separação, sequenciamento, entrega e apresentação personalizada de produtos.

Para que a logística se tenha um desempenho maior tem que se ter uma integração de todas as partes envolvidas, trabalhar essas etapas de abastecimento, transporte e armazenagem individualmente acaba sendo mais trabalhoso e acabam não informando informações exatas, que acaba gerando prejuízo e retrabalho para empresa, por causa dessas dificuldades para empresa que focam apenas em sua produção, acabam contratando outra empresa especializada para efetuar este processo logístico, Bowersox e Closs (2011, p. 37) diziam que “todas as empresas necessitam de apoio e cooperação de várias outras empresas para consecução de seu processo logístico”.

Ter acesso a informações de qualidade é fundamental para o funcionamento da cadeia de suprimentos. Além de nortear a gestão empresarial, a informação também fica responsável por integrar as partes e os componentes do processo produtivo. (REISSMANN, 2012, p. 65).

“A gestão da informação é hoje um assunto de grande relevância, tanto do ponto de vista acadêmico, como de suas aplicações no negócio” (BEUREN, 2000), apud (BRAIDO; MARTENS, 2011). Por causa da tecnologia que temos hoje, a informação chega à empresa de maneira quase instantânea para a empresa.

Segundo Bowersox; Closs (2011, p. 39). “Os executivos estão aprendendo a utilizar

essa tecnologia de informação para elaborar soluções logísticas únicas e inovadoras”.

“A tecnologia da informação hoje se estende pela cadeia de suprimentos, desde o planejamento e a administração interna integrando todos que fazem parte direta e indiretamente do processo como o termo utilizado cadeia total” (BULLER, 2009, p. 62).

As Informações que entram e sai da empresa de cada processo seja ele interno ou externo devem sempre ser checados para que não haja erros ou qualquer negligência que possa passar despercebida pelos colaboradores, Por condições tratadas para o cliente, acaba causando a recusa dessa carga, que terá que refazer todo seu trajeto de volta para trocar a carga, tendo um prejuízo enorme para ambos, por que o comprador necessitava daquela carga para sua empresa (BOWESOX; CLOSS, 2011, p. 39) Por isso a informação deve ser precisa e acessível, fornecida no tempo correto de modo que seja valida, “Precisa também estar agrupada e ser analisada com base em critérios a parâmetros alinhados com a estratégia da empresa” (REISSMANN, 2012, p. 65).

Para Carvalho (2002) Define que: “Logística é a parte do gerenciamento de cadeia de abastecimento que planeja, implementa e controla o fluxo e armazenamento eficiente e econômico de matérias primas, matérias semiacabadas e produtos acabados, bem como as informações a eles relativas, desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o proposito de atender as exigências dos clientes”.

O planejamento logístico integrado é uma área de gestão que é responsável por prover recursos e informações, portanto a logística é fundamental para que se tenha uma visão como um todo do processo organizacional, analisando todos os dados para que se tenha uma visão ampla do processo para que o gestor após ter feito todo o processo logístico de sua atividade apenas tomar a decisão mais viável e lucrativa para a organização. (RAZZOLINI, 2012).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste presente estudo que tem por objetivo mostrar que a velha logística quando era focada principalmente em processos operacionais, mas agora com a logística integrada que tem seu foco no planejamento da empresa como um todo, e por isso é importante para as empresas terem um planejamento logístico integrado, mostrando que através de um planejamento adequado para a empresa pode se ter uma diminuição dos custos logísticos diretos e indiretos, dessa maneira a empresa tem uma queda nos seus custos tendo uma lucratividade maior.

Para que os objetivos da empresa em diminuir custos, o planejamento logístico integrado tem que ser feito em todos os processos da empresa, como um todo, tanto processos diretos e indiretos, desse modo o planejamento pode identificar os possíveis problemas na empresa e através de uma equipe de logística bem preparada para solucionar esses gargalos que geram despesas logo em seguida deve se montar um planejamento

para que ajustes sejam feitos de modo com que a empresa possa aperfeiçoar os seus processos, para que possa suprir as necessidades dos clientes que cada vez estão mais exigentes.

A escolha de um modal para fazer a distribuição de produtos da empresa é essencial para que se possa fazer o planejamento logístico com cada modal tendo seus pontos positivos e negativos, cada modal é como uma ferramenta para cada tipo de situação onde poderá ter uma maior eficiência em seu manuseio.

REFERÊNCIAS

BALLOU, R. H. **Logística empresarial: transportes, administração de materiais edistribuição física**. São Paulo: Atlas, 2004.

BARAT, J. **Logística e transporte no processo de globalização: oportunidades para o Brasil**. São Paulo: UNESP, 2007.

BERTAGLIA, P. R. **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Abastecimento**. São Paulo: Saraiva, 2005.

BOWERSOX, D. J. **Logística empresarial: o processo de integração da cadeia de suprimento** – São Paulo: Atlas, 2011.

BRAIDO, G. M.; MARTENS, C. D. P. **A gestão logística em uma empresa. Varejista de autopeças**. Revista Eletrônica de Ciência Administrativa (RECADM). Campo Largo, PR, 2011.

BULLER, L. S. **Logística Empresarial**. Curitiba, PR: IESDE Brasil S.A., 2009.

CARVALHO, J. C. **Logística**. 3. ed. Lisboa: Edições Silabo, 2002.

RAZZOLINI, E. F. **Logística Empresarial no Brasil**. – Curitiba: InterSaber, 2012.

RAZZOLINI, E. F. **Transporte e modais com suporte de T.I e SI**. 1. Ed- Curitiba: InterSaber, 2012.

ÍNDICE REMISSIVO

A

Altamira 92, 93, 95, 98, 99, 100, 101, 102, 104, 105, 106, 107

Aperfeiçoamento 30, 37, 38, 41, 50, 52

Aprendizado 16, 18, 22, 112, 118

Autônomo 55, 168, 203

B

Behavior 134, 136, 137, 144, 161, 211

Biblioteca 22, 37, 38, 39, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 172, 221

Blockchain 65, 66, 67, 68, 69, 71, 72, 73, 74

Brasil 4, 5, 6, 8, 10, 12, 13, 24, 25, 28, 30, 33, 34, 35, 38, 42, 45, 46, 52, 53, 55, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 90, 91, 96, 97, 99, 102, 104, 105, 106, 111, 113, 119, 120, 122, 124, 126, 127, 131, 132, 133, 150, 152, 154, 157, 158, 159, 161, 162, 165, 167, 168, 169, 170, 171, 173, 175, 176, 177, 178, 182, 183, 184, 190, 195, 196, 198, 202, 203, 204, 205, 208, 209, 210, 220, 232

C

Combate 44, 70, 83, 86, 88, 92, 96, 98, 161, 162, 164, 166, 167, 169, 170, 177, 179, 182, 183, 184

Conflitos 60, 68, 70, 72, 92, 94, 95, 96, 98, 100, 102, 103, 105, 106, 107, 108, 116, 120, 214, 228, 230

Covid-19 1, 2, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 58

Crioulas 109, 110, 111, 114, 115, 116, 118, 119, 120

D

Dicotomia 75, 76

Drogas 34, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 98, 99, 102, 226

E

Empreendedorismo 16, 17, 18, 22, 205

Empresas 16, 17, 18, 19, 20, 22, 56, 57, 85, 100, 154, 164, 166, 170, 186, 187, 192, 193, 194, 196, 197, 198, 199, 201, 204, 206, 208, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221

Estado 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 34, 35, 49, 55, 56, 57, 59, 64, 72, 84, 85, 87, 92, 93, 94, 95, 97, 99, 100, 101, 102, 104, 105, 106, 107, 111, 116, 119, 122, 123, 126, 127, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 151, 161, 162, 163,

164, 165, 166, 168, 169, 170, 171, 173, 174, 175, 176, 179, 182, 184, 189, 198, 203

I

Impacto 7, 14, 41, 73, 83, 84, 87, 89, 102, 112, 166, 168, 186, 190, 192, 193, 226, 230

Inconstitucional 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 12, 13, 14, 15

Ineficácia 1

Informação 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 66, 90, 150, 161, 162, 163, 164, 165, 168, 169, 170, 171, 172, 179, 181, 187, 193, 194, 196, 204, 233

Interdisciplinaridade 16, 18, 119

L

Logística 32, 86, 186, 187, 192, 193, 194, 195

M

Massacre 92, 93, 95, 98, 99, 100, 102, 104, 105

Movimentos 58, 109, 114, 119, 120, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 159, 160, 164, 197, 202, 204, 222

Multidimensional 134, 137

Mundo 6, 17, 24, 43, 59, 73, 76, 77, 78, 80, 81, 82, 85, 87, 149, 150, 153, 154, 155, 157, 159, 163, 164, 166, 174, 189, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 226, 230, 232

P

Paris 64, 92, 106, 108, 147, 150, 173, 174, 176, 178, 179, 180, 183, 232

Polícia 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 34, 35, 36, 86, 87, 97, 98, 168

Portugal 123, 134, 135, 138, 140, 141, 147, 148

Povo 3, 106, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 132, 150, 151, 152, 156, 166

R

Registro 32, 33, 35, 40, 42, 49, 65, 66, 67, 70, 71, 72, 183, 206, 212

Revolução digital 196, 197, 198, 201, 202, 204, 207, 208

Riqueza 75, 76, 77, 78, 81, 117, 127, 153, 166, 173, 200, 203

Rondônia 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 34, 35, 36

Ruas 31, 132, 149, 150, 152, 153, 156, 157, 158, 159, 160, 223, 227, 230, 232, 233

S

Segurança 4, 9, 14, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 33, 34, 35, 49, 62, 68, 69, 71, 72, 73, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 99, 100, 114, 115, 119, 130, 153, 159, 163, 165, 181, 189, 190, 192, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 233

T

Trabalho 1, 2, 6, 7, 11, 16, 17, 18, 19, 22, 23, 24, 25, 27, 29, 43, 44, 45, 48, 50, 57, 62, 68, 69, 75, 76, 81, 84, 87, 88, 90, 94, 95, 98, 102, 124, 130, 131, 153, 154, 156, 157, 158, 159, 162, 163, 169, 187, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 233

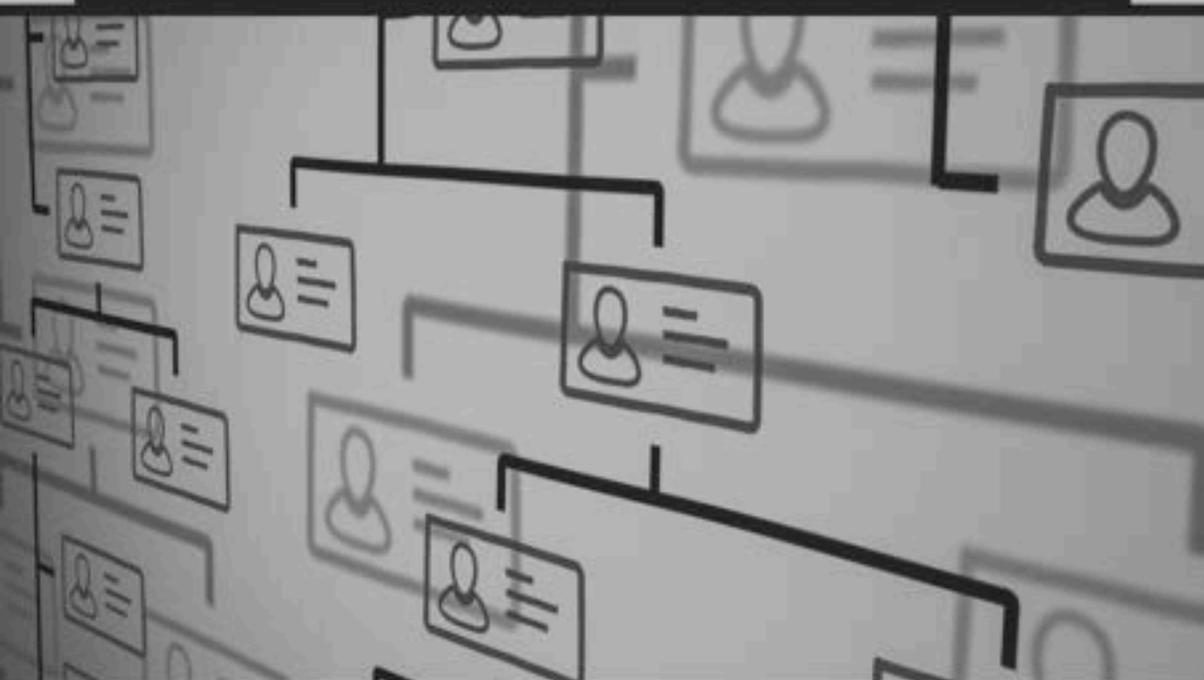
Tráfico 83, 84, 85, 86, 87, 89, 91, 97, 98, 99, 100, 102

🌐 www.atenaeditora.com.br

✉ contato@atenaeditora.com.br

📷 @atenaeditora

📘 www.facebook.com/atenaeditora.com.br



CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS:

Estado, organizações e desenvolvimento regional

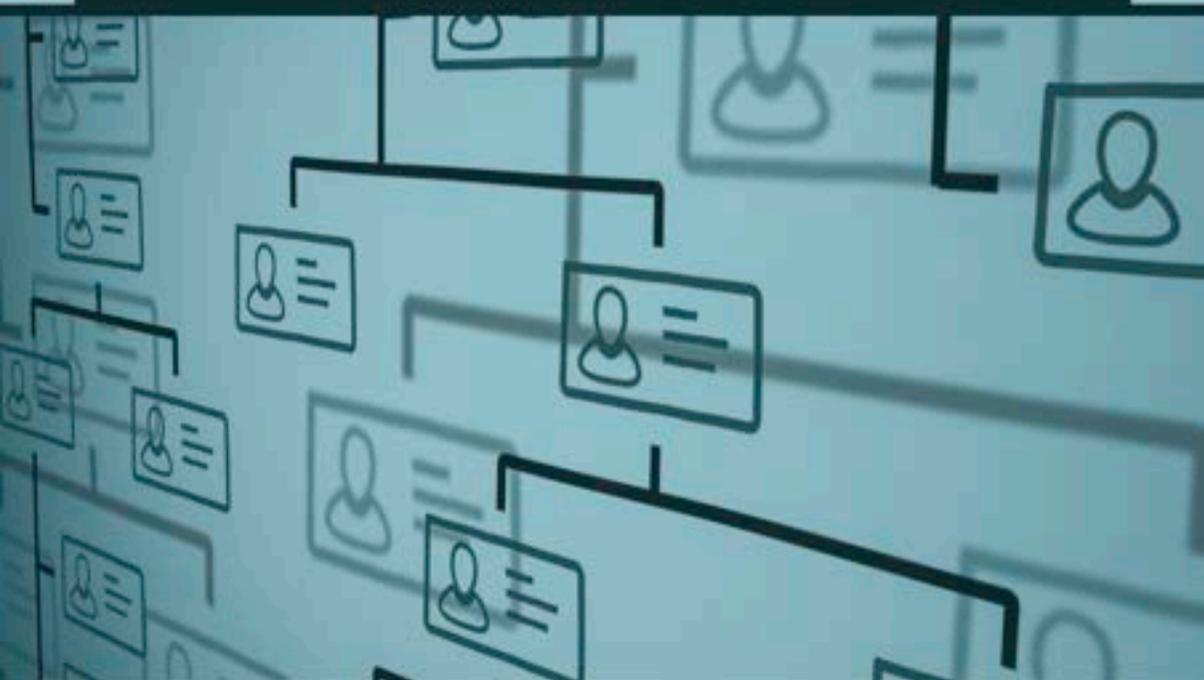
 **Atena**
Editora
Ano 2022

🌐 www.atenaeditora.com.br

✉ contato@atenaeditora.com.br

📷 @atenaeditora

📘 www.facebook.com/atenaeditora.com.br



CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS:

Estado, organizações e desenvolvimento regional


Ano 2022