

**Quando o Benefício Atrapalha: Uma Análise Dos Reflexos Do Programa Procaminhoneiro No Setor De Transporte De Cargas.**

**EDUARDO GUEDES VILLAR**

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ (UFPR)

**ELIANE FÁTIMA STRAPAZZON BEDUSCHI**

UNIVERSIDADE DO OESTE DE SANTA CATARINA (UNOESC)

**ELIS REGINA MULINARI ZANIN**

UNIVERSIDADE DO OESTE DE SANTA CATARINA (UNOESC)

**PATRÍCIA SBRUZZI EICH THIAGO**

UNIVERSIDADE DO OESTE DE SANTA CATARINA (UNOESC)

## **Quando O Benefício Atrapalha: Uma Análise Dos Reflexos Do Programa Procaminhoneiro No Setor De Transporte De Cargas.**

**Resumo:** Neste estudo buscou-se compreender os reflexos do Programa Procaminhoneiro no setor de transporte de carga da cidade de Maravilha-SC. Para tanto, elaborou-se uma pesquisa qualitativa com os proprietários de empresas de transporte de carga e também de profissionais autônomos que aderiram ao referido programa. Como resultados, verificou-se i) falta de imparcialidade na concessão de crédito pelas instituições financeiras conveniadas; ii) aumento de competitividade em função de novos entrantes; e iii) carência de competência dos beneficiados com o programa em gerir os investimentos adquiridos. Em termos de contribuição teórica a abordagem indutiva empregada com alicerce nas abordagens da prática social permitiu aos pesquisadores estabelecer um micro-foco nas tessituras do programa. Evidenciou-se, neste sentido, que apesar do elevado investimento governamental na política pública em análise, a falta de restrição na concessão de crédito a pessoas que atuam no segmento, a falta de investimento em instrução dos beneficiados, e a falta de uma análise técnica apurada da capacidade de oferta de transporte por parte do governo, gerou uma competitividade excessiva no setor, prejudicando os seus “beneficiários”.

**Palavras-chave:** Política Pública; Prática Social; Micro e Pequenas Empresas; Transporte de Cargas.

### **1 Introdução**

Em busca de aquecer a economia do país o governo federal tem ao longo dos anos buscado aprimorar as políticas públicas na área de transporte de cargas. Segundo Rocha e Farias (2010) na indústria de transporte rodoviário de carga (ITRC) do Brasil, há mais de 60 mil firmas de transportes, dentre as quais 90% são microempresas. De acordo com os dados do Registro Nacional dos Transportadores Rodoviários de Carga (RNTRC, 2010) a frota brasileira de veículos de transportes de cargas tem uma idade média de 19,2 anos para os profissionais autônomos, 8,4 anos para empresas e 13,6 anos para cooperativas, o que resulta em uma média ponderada final da frota nacional de caminhões de 13,4 anos de idade (MOURA, 2012).

A partir de junho de 2006 o Governo Federal lançou o programa Procaminhoneiro, em substituição a programas anteriores, como o Modercarga (de 2003) e BNDES Caminhões (de 2005) (ROCHA; FARIAS, 2010). Segundo esses autores, nos primeiros 6 meses do programa Procaminhoneiro já se tinha financiado mais de 100 veículos. No programa financiavam-se veículos novos e veículos usados (com até 8 anos de uso), e era destinado aos caminhoneiros autônomos, empresários individuais, microempresas e sociedade de arrendamento mercantil. O programa Procaminhoneiro financiava 100% do valor do bem, tinha um prazo máximo de 84 meses, com carência que podia variar de 3 a 6 meses, sem ultrapassar o prazo máximo do financiamento. Em meados de 2009 o programa Procaminhoneiro passou por algumas alterações com o objetivo de atingir os caminhoneiros autônomos. Re-entitulado de Procaminhoneiro 2, o custo de financiamento ficou mais barato e o prazo para quitação do financiamento mais alongado (passou de 84 meses para 96 meses) (ROCHA; FARIAS, 2010).

Atualmente, o Finame Procaminhoneiro é um programa de financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). O propósito deste programa é auxiliar os caminhoneiros autônomos, empresários individuais e microempresas do segmento de transporte rodoviário de cargas, na aquisição de um caminhão de fabricação nacional, com o intuito de modernizar a frota brasileira (BANCO DO BRASIL, 2016). Inclui-se ainda nesse programa, o financiamento de até 80% do valor dos bens, carência de seis meses, prazo de até 96 meses para bens novos; até 72 meses para bens usados com até sete anos de fabricação e até 60 meses para bens usados de oito até 10 anos de fabricação (BNDES, 2016).

Neste processo de construção dos programas Procaminhoneiro, Procaminhoneiro 2 e Finame Procaminhoneiro, este estudo adota a perspectiva da prática social, uma vez que a realidade pode ser compreendida como processo contínuo de (trans)formação em que práticas sociais (re)constroem a realidade de maneira recorrente, mas também proporcionam os fundamentos para a sua modificação (TSOUKAS; CHIA, 2002). Para Giddens (1984) somente por meio das práticas sociais ordenadas no tempo e no espaço que se pode estudar a interação agente e estrutura na produção e reprodução da realidade.

A prática social é definida neste trabalho como um “tipo rotinizado de comportamento” (RECKWITZ, 2002, p. 249), uma vez que representa modos de agir amplamente aceitos e socialmente definidos (TSOUKAS; CHIA, 2002). Apesar de sua rotinização, tais práticas não são imutáveis (FELDMAN, 2000), pois mesmo associadas com a estabilização de padrões de atividade, ao mesmo tempo também são micro-mecanismos de mudança, de acordo com o modo como são utilizados/performados (TSOUKAS; CHIA 2002).

Diante das perspectivas dos programas do governo federal em relação ao transporte rodoviário brasileiro, indaga-se no presente estudo: Como as práticas que envolveram a adoção do Programa Procaminhoneiro refletiram sobre o segmento de transporte de carga em um município do Oeste de Santa Catarina?

O Programa em estudo é oferecido pelo banco BNDES com suporte de dinheiro público, mas os recursos são repassados para os caminhoneiros por meio de bancos comerciais, os quais selecionam as propostas de financiamento e as garantias necessárias. Os Bancos comerciais exigem inúmeras garantias dos adquirentes do programa, pois são os bancos que tem que devolver o dinheiro emprestado para o BNDES (BNDES, 2016).

Neste processo de interação entre estes múltiplos agentes, verifica-se um campo fértil para estudar a adoção de uma política pública e também seus resultados na realidade do setor fomentado. Em especial, justifica-se o olhar da prática social para realizar uma análise em profundidade, pois esta abordagem possibilita uma análise dos comportamentos cotidianos constituídos por diversos elementos interligados, tais como: as formas de atividades corporais e cognitivas, os conhecimentos e sua forma de entendimento e os estados emocionais e motivacionais de seus atores (RECKWITZ, 2002).

Dado o exposto, tem-se como objetivo neste estudo, a compreensão dos reflexos do Programa Procaminhoneiro no setor de transporte de carga da cidade de Maravilha-SC. Para tanto, elaborou-se uma pesquisa em qualitativa das experiências dos proprietários de empresas de transporte de carga e também de profissionais autônomos ao aderirem o programa em estudo.

## **2 Referencial Teórico**

Nesta seção, apresenta-se uma breve revisão conceitual das Teorias das Práticas com o foco na abordagem utilizada neste estudo, e também a base teórico-empírica do estudo de políticas públicas no Brasil.

### **2.1 Teorias da prática social**

Na teoria da estruturação de Giddens (1984), o autor pondera que a atividade humana e as estruturas sociais, pelas quais essa é moldada, estão recursivamente relacionadas. Ou seja, as atividades são moldadas e habilitadas pelas estruturas de regras e significados, e estas estruturas são, ao mesmo tempo, reproduzidas no fluxo da atividade humana (Shove et al., 2012). Na concepção Giddensiana, é por meio das práticas que a constituição dos agentes e das estruturas não são dois fenômenos independentes, um dualismo, mas representam uma dualidade (GIDDENS, 1984, p. 25).

Assim, o componente básico para estudo das ciências sociais, pela teoria da estruturação, não se revela nem na experiência do ator individual, nem pela existência de

qualquer forma social totalitária (estrutura). Para o autor, somente por meio das práticas sociais ordenadas no tempo e no espaço que se pode estudar esta interação agente e estrutura na produção e reprodução da realidade.

No que contempla o desenvolvimento dos estudos da prática social, Shove et al. (2012) retomam contribuições dos filósofos Wittgenstein e Heidegger, dos pragmatistas James e Dewey e do sociólogo Bourdieu como bases para que as teorias da prática entrassem no vocabulário das ciências sociais. Nas ciências sociais, por sua vez, a noção de prática foi conduzida por múltiplos “filamentos” durante as décadas de 1980 e 1990 (SHOVE et al., 2012, p. 6). Todavia, somente no final do século vinte, por meio do trabalho do filósofo Theodore Schatzki publicado originalmente em 1996, retoma-se de maneira conceitualmente organizada o estudo das práticas em ciências sociais (Shove et al., 2012). Os autores indicam que a obra *The Practice Turn in Contemporary Theory* (Schatzki et al., 2001) demonstra múltiplas abordagens teóricas sob o enfoque da prática social. Apesar de não haver uma abordagem unificada, os teóricos concebem que a prática consiste em um conjunto de atividades humanas (SCHATZKI et al. 2001). Cabe salientar contudo, que a dita “virada da prática” não pode ser vista como uma abordagem sólida e uníssona nas ciências sociais, mas como início de um movimento difuso que permanece em construção (Shove et al., 2012).

Assim, a virada da prática está ligada a um interesse de pesquisadores no cotidiano e na atividade humana (SCHATZKI ET al. 2001), e foi influenciada pela virada interpretativa ou cultural na teoria social (RECKWITZ, 2002). Para Reckwitz (2002) as teorias culturais contribuíram em explicar e entender as ações por meio das reconstruções simbólicas de conhecimento, as quais possibilitam, e também condicionam, os indivíduos a interpretar o mundo de acordo com certos padrões e a se comportarem dentro destes padrões correspondentes. Ou seja, muda-se a ontologia do social (SCHATZKI et al., 2001), pois este passa a ser um campo de práticas incorporadas e materialmente entrelaçadas que se organizam em torno de entendimentos compartilhados.

Reckwitz (2002), em uma análise de diferentes perspectivas em ciências sociais, identifica quatro perspectivas diferentes advindas da teoria cultural: o mentalismo cultural; o textualismo; o intersubjetivismo e a teoria da prática. Para o autor embora a teoria da prática seja um segmento da teoria cultural, nem tudo que advém da teoria cultural representa a teoria da prática. Uma prática consiste de um conjunto de atividades corporais e mentais. Se alguém 'conduz' (e 'realiza') uma prática, este sujeito deve se apropriar tanto dos padrões corporais quanto dos padrões mentais que constituem a prática. Assim, a prática atravessa a suposta distinção entre o que ocorre dentro e fora da mente e do corpo (RECKWITZ, 2002). Em adição, toda prática implica um modo rotineiro de intencionalidade, ou seja, de querer ou desejar certas coisas e evitar outras.

Analisar a realidade com a lente da prática social, para Golsorkhi, Rouleau, Seidl e Vaara (2015), permite: i) examinar o nível micro da atividade social e sua construção em um contexto social real; ii) romper com o individualismo metodológico, enfatizando que as atividades precisam ser entendidas como habilitadas ou restringidas pelas práticas vigentes no campo em questão; iii) lidar com uma das questões mais fundamentais na análise social contemporânea: como ação social está relacionada com a estrutura e agência.

Orlikowski (2015) identifica três formas de se engajar em pesquisa de prática social em estudos organizacionais. A primeira forma identifica a prática como um fenômeno, ou seja, passa a entender o que ocorre 'na prática' como antítese ao que advém da teoria. Na segunda, percebe-se a prática como uma perspectiva, na qual se busca articulação de algum aspecto das organizações com as teorias centradas na prática. E na terceira, a prática é entendida como filosofia, na qual há compromisso com a ontologia que posiciona a prática como constitutiva de toda a realidade social, incluindo a organizacional. Neste trabalho, a prática social será

utilizada como perspectiva (ORLIKOWSKI; 2015), uma vez que a teoria da prática social, sem o entendimento de uma teoria uníssona, pode ‘clarear’ o fenômeno em estudo.

## 2.2 Estudos de políticas públicas no Brasil

As políticas públicas, segundo Souza (2006), ressurgiram nas últimas décadas decorrentes de vários fatores, primeiramente a adoção de políticas restritas de gastos, posteriormente novas visões sobre o papel dos governantes substituíram as políticas keynesianas do pós-guerra por políticas restritivas de gastos (SOUZA, 2006). Esta última, direciona-se aos países em desenvolvimento que ainda não conseguiram desenhar políticas públicas capazes de impulsionar o desenvolvimento econômico e a inclusão social (SOUZA, 2006). Para Hofling (2001) o conceito de políticas públicas é entendido como o Estado em ação. Nesta perspectiva, o Estado apresenta um projeto de governo com programas e ações voltadas para setores específicos da sociedade.

O surgimento inicial de políticas públicas enquanto área do conhecimento se desencadeou de uma disciplina acadêmica nos EUA. Já na área do governo, a introdução de política pública como ferramenta das decisões do governo é produto da Guerra Fria e da valorização da tecnocracia como forma de enfrentar suas consequências (SOUZA, 2006).

As ações criadas para o atendimento de anseios da sociedade estão traçadas a partir do planejamento do governo. No que se refere a políticas públicas na realidade brasileira, Oliveira (2006) observou que o planejamento é visto como parte meramente técnica, um conteúdo dominado pelos economistas e burocratas, que acreditam que se houver um planejamento bem executado o processo de implantação acontece automaticamente. Porém, a realidade tem sido diferente: muitos projetos, programas e políticas falham na implementação, diferem do planejado ou têm impactos negativos inesperados (OLIVEIRA, 2006).

Souza (2006) ressalta que no processo de implementação de políticas públicas são levadas em consideração: (a) o tipo de política pública está sendo criada; (b) a classe social que irá atingir, e/ou (c) o momento histórico que o país está vivendo. Em adição, Lima, Machado e Gerassi (2011) afirmam que se considera toda forma de instituição para elaboração de políticas públicas. Segundo o autor ainda que instituição se constitui como qualquer regra ou forma que define comportamento humano, esta organiza-se por meio de grupos, os quais podem ser políticos, econômicos, social e educacional.

Oliveira (2006) observa que existe uma diferença de aspectos de implementação de políticas públicas em países desenvolvidos e em desenvolvimento. Para o autor, os países em desenvolvimento são afetados por: a) aspectos políticos e institucionais, pois muitos desses países em desenvolvimento estão em processo de formação, aonde saíram há poucas décadas do colonialismo, ou mesmo alguns tiveram longos períodos de ditaduras; b) aspecto de capacidade financeira, esses países em desenvolvimento tem menos recurso para aplicação e manutenção das políticas públicas fazendo com que não obtenha o resultado efetivo; c) capacidade técnica de gerir o planejamento.

Grin et al. (2012) citam que nos estados e municípios devem existir políticas que fomentem o empreendedorismo, pois a atividade empreendedora gera emprego, inovação, desigualdade social e crescimento econômico. Para os autores, a atividade empreendedora gera valor por meio da criação e expansão da atividade econômica, identificando novos produtos, processos ou mercados.

As políticas públicas também são diferenciadas, as políticas que apoiam as micro e pequenas empresas são políticas essencialmente sociais ou mesmo conhecidas como políticas regulatórias. As que apoiam os empreendedores de alto impacto são políticas de empreendedorismo ou conhecidas como políticas de estímulos.

As políticas regulatórias são aquelas que regem a entrada e saída de negócios; as regras trabalhistas e sociais; regras de propriedade; regras tributárias; regras de propriedade

intelectual; regras de falência e regras que afetam a liquidez e disponibilidade de capital. Em geral, as políticas regulatórias afetam positivamente o ambiente empreendedor. Alguns fatores poderiam melhorar o ambiente empreendedor, como (a) reforma tributária; (b) simplificação de tramites burocráticos para abertura, manutenção e fechamento de uma empresa; (c) instituição da “janela de serviço”, acesso a todos os serviços prestados pelo governo em um só lugar; (d) instituição da avaliação de impacto regulatório; (e) aumento do acesso ao crédito; a questão de crédito, porém, não se resume à taxa de juros (GRIN et al., 2012; SARFATI, 2013).

Em contrapartida, as políticas de estímulos envolvem esforços para (a) promoção de cultura e educação empreendedora; (b) desenvolvimento de indústria de incubadoras e venture-capital; (c) programas de promoção da inovação (pesquisa e desenvolvimento); (d) programas de fomento à internacionalização; (e) aumento de acesso ao empreendedorismo por grupos sub-representados (étnicos, mulheres etc.). Acredita-se que para obter um melhor desempenho das políticas de estímulos é preciso impregnar essa cultura empreendedora nos cidadãos e a melhor forma de impregnar essa cultura é incluindo o empreendedorismo na educação municipal e estadual (GRIN et al., 2012).

As políticas públicas de regulação do empreendedorismo e das Micro, Pequenas e Médias Empresas (MPMEs) no Brasil são regidas pela Lei Complementar nº 123/2006, a qual distingue as empresas pelo seu faturamento, sendo US\$ 150 mil para microempresas e cerca de US\$ 1,5 milhões para empresa de pequeno porte. Outra classificação realizada pelo SEBRAE, utiliza o número de funcionários como critério e, portanto: microempresas são as que possuem menos de 9 funcionários, pequenas empresas possuem de 10 a 49 funcionários, empresas de médio porte possuem de 50 a 99 funcionários e empresas de grande porte possuem 100 ou mais funcionários (SARFATI, 2013).

De acordo com Sarfati (2013), as MPMEs passaram a ter o apoio de outras agências governamentais como BNDES, Anpex e o Finep. Há diversos programas de nível federal, estadual e municipal que beneficiam as MPMEs, na parte de financiamentos, o BNDES oferece as empresas o Cartão BNDES, que é uma linha de crédito repassado pelos bancos comerciais para as empresas comprarem produtos e contratarem serviços. Já o Finep tem o programa Inova Brasil, que oferece projetos de pesquisas, desenvolvimento e inovação nas empresas com valores reduzidos (SARFATI, 2013).

No mapeamento das políticas regulatórias no Brasil, Canadá, Chile, Irlanda e Itália, observa-se que do ponto de vista regulatório, existe similaridade em quase todos os países. “No Brasil, as políticas públicas se fracionam entre diversas instituições federais, estaduais e municipais, não havendo qualquer ponto focal dos programas” (SARFATI, 2013, p. 43).

Sarfati (2013) finaliza ressaltando que os programas se sobrepõem entre os diversos níveis da federação. Entretanto, especialmente desde o estabelecimento do Estatuto das Micro e Pequenas Empresas, observam-se mecanismos que, configurariam uma política de MPMEs. Embora as pesquisas sobre políticas públicas no Brasil, tenham se desenvolvido sobre o olhar da abordagem institucional (LIMA; MACHADO; GERASSI, 2011) e também da teoria de cluster (SARFATI, 2013), acredita-se que olhar o fenômeno por meio da lente das práticas sociais, poderá trazer o entendimento mais próximo ao vivenciado pelos agentes participantes do programa, e também desvelar seus impactos no setor fomentado.

### **3 Metodologia**

Desenvolveu-se esta pesquisa com o objetivo de compreender como as práticas que envolveram a adoção do Programa Procaminhoneiro refletiram sobre o segmento de transporte de carga no município de Maravilha no estado de Santa Catarina. Para isso, realizou-se uma pesquisa de abordagem qualitativa, pois conforme Creswell (2010), por meio desta abordagem pode-se entender o significado que os indivíduos atribuem a um problema social ou humano.

Neste sentido, realizou-se um estudo de casos múltiplos com dez participantes do programa Procaminhoneiro da cidade de Maravilha-SC, sendo cinco empresas (pessoa jurídica) e cinco profissionais autônomos que atuam no transporte de cargas. Os casos foram escolhidos intencionalmente por se acreditar que seu estudo permitirá melhor compreensão sobre um conjunto maior de casos (ALVES-MAZZOTTI, 2006).

Na etapa de coleta de dados, realizaram-se entrevistas em profundidade com dez sujeitos previamente selecionados de maneira intencional, o detalhamento destes sujeitos é apresentado do Quadro 1 a seguir. As entrevistas em profundidade, segundo DeMarrais (2004), caracterizam-se como um processo interativo, no qual o pesquisador e o pesquisado engajam-se em uma conversação que tem como foco questões relacionadas ao objeto de pesquisa. A seleção intencional dos casos foi realizada pelo critério de máxima variação (PATTON, 2002), no qual, utilizam-se casos distintos para expor a gama de variação e diferenciação do campo. Neste sentido, busca-se explorar a heterogeneidade dos casos para poder alcançar a generalização analítica dos resultados.

Como instrumento para a realização das entrevistas em profundidade, elaborou-se um roteiro de entrevista semiestruturado. Segundo Godoi e Mattos (2006), as entrevistas baseadas em roteiros semiestruturados permitem uma flexibilidade ao entrevistador para ordenar e formular as perguntas durante a entrevista. Ressalta-se que, em pesquisas qualitativas, o roteiro semiestruturado não implica em rigidez, podendo ser aprimorado durante o desenvolvimento da pesquisa (GODOI; MATTOS, 2006).

As entrevistas foram realizadas entre setembro e dezembro de 2017. As entrevistas foram gravadas na íntegra e tiveram duração total três horas, quarenta e oito minutos e cinquenta e seis segundos. As entrevistas foram separadas por ordem de realização e por tipo de sujeito (empresa ou autônomo). Desta forma, as entrevistas realizadas com o Sujeito 1, por ser uma pessoa jurídica, foi denominado de E1E1 (Entrevista1-Empresa 1). Adotou-se a letra A, para representar o profissional Autônomo, por exemplo: E6A1 (Entrevista 6 – Autônomo 1). Esta divisão, apesar de parecer um tanto metódica, permite a análise do processo de aprofundamento da pesquisa a partir das entrevistas sucessivas.

No que se refere a etapa de análise dos dados, utilizou-se a técnica de análise do conteúdo, a qual, consiste em uma técnica de análise das comunicações com o intuito de obter, por procedimentos sistemáticos e por objetivos de descrição do conteúdo de mensagens, “indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção destas mensagens” (BARDIN, 2006, p. 42). Para Merriam (2014) a etapa de análise caracteriza-se como uma das partes mais difíceis de todo o processo de pesquisa, uma vez que envolve o movimento dialético entre parcelas concretas de dados e conceitos abstratos, entre o raciocínio indutivo e dedutivo e entre a descrição e a interpretação dos dados. De maneira indutiva, as categorias de análise que emergiram referem-se a: i) falta de imparcialidade na política de concessão de crédito; ii) aumento da competitividade em função de novos entrantes; iii) carência de competência dos beneficiados com o programa para gerir os investimentos.

#### ***4 Análise e Discussão dos Resultados***

O Programa Procaminhoneiro, criado no ano de 2006 pelo, então, Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva, tinha por objetivo aprimorar o programa de financiamento já existente, chamado BNDES Caminhões.

O Procaminhoneiro foi criado para caminhoneiros autônomos e empresários individuais do ramo de transporte de cargas, com o objetivo de renovar a frota, reduzir os custos (logística e frete), reduzir o consumo de combustível e a melhor o tráfego. O programa passou a financiar entre 90% e 100% do valor de caminhões e implementos rodoviários fabricados no Brasil, tanto

novos e quanto com até 8 anos de fabricação (usados), com uma taxa de juro de entre 15,15% a 16,15% ao ano, podendo ser financiado em até 84 meses.

Na Tabela 1 demonstra-se o montante de financiamentos realizados no município de Maravilha - SC, entre os anos de 2006 até o ano de 2015, considerando o valor liberado por ano e a natureza do financiamento (pessoa física ou jurídica) por meio do Programa Procaminhoneiro. Constatou-se que nesses 10 anos pesquisados o Programa movimentou R\$26.483.613,31, dos quais 41,69% foram financiamentos para pessoas físicas (CPF) e 58,31% para pessoas jurídicas (CNPJ). Os 58 financiamentos para pessoas físicas somaram um total de R\$ 11.040.200,24, e os 52 financiamentos de pessoas jurídicas totalizaram o valor de R\$ 15.443.413,07.

**Quadro 1: Caracterização dos entrevistados.**

Sujeitos	Função	Tempo de atuação	Quantos veículos possuem:	Segmento de transporte:	Quantos veículos financiados pelo programa	O veículo era novo ou semi-novo:	A compra foi para renovação ou aumento da frota?	Você tem contrato de prestação de serviços com alguma empresa	Você viaja ou tem motorista para os veículos?
E1E1	Proprietária	31 anos	10 caminhões	Graneleiro	2 cavalos e 1 carreta	Novos	Aumento - Renovação	Não	Só motoristas
E2E2	Proprietário	32 anos	21 caminhões	Baú, Graneleiro	1 caminhão	Novo	Aumento	Faz Logística Piracanjuba	Só motoristas
E3E3	Auxiliar administrativo	28 anos	20 caminhões	Graneleiro - Carga viva	10 caminhões	Novos	Aumento	Contrato - Aurora - Agrobela - Auriverde	Motorista- Alguns encostados falta de motorista
E4E4	Administrador	15 anos	2 caminhões	Graneleiro - Carga viva	3 veículos	Novos	Aumento - Renovação	Só com caminhão carga viva - Aurora	1 Motorista, 1 Proprietário (pai)
E5E5	Proprietário	45 anos	3 caminhões	Graneleiro	3 veículos	Novos	Aumento	Associado Coocatrans - quando tem carga.	2 Motoristas 1 Filho sócio Empresa
E6A1	Autônomo - Proprietário	18 anos	2 caminhões	Graneleiro	1 caminhão	Novo	Aumento	Associado Coocatrans - quando tem carga.	1 Trabalho e 1 tenho Motorista que é sócio do caminhão
E7A2	Proprietário	30 e poucos anos	2 caminhões	Graneleiro	2 Veículos	Novos	1 Aumento e 1 Renovação	Associado Coocatrans - quando tem carga.	2 Motoristas
E8A3	Proprietário	20 anos	2 caminhões	Graneleiro	1 caminhão	Novo	1º Caminhão meu	Não	2 Motoristas
E9A4	Proprietário	22 anos	3 caminhões	Graneleiro	3 veículos	Novo	Aumento	Carrega pela Coocatrans	3 Motoristas
E10A5	Autônomo - Proprietário	mais de 10 anos	1 caminhão	Graneleiro	2 semi-reboque	Novo	Renovação	Não	Trabalho com o caminhão

**Fonte:** Dados da pesquisa.

**Tabela 1 – Montante liberado pelo Programa Procaminhoneiro para investimento no Município de Maravilha-SC.**

Ano financiamento	Total/ano Aderiram CPF	R\$/ano liberado para Pessoa Física	Total/ano Aderiram Pessoa Jurídica	R\$/ano liberado para Pessoa Jurídica	Total liberado BNDES (R\$)
2006	1	57.600,00	-	-	57.600,00
2007	4	432.261,00	1	226.300,00	658.561,00
2008	5	548.765,30	3	237.108,12	785.873,42
2009	9	1.462.322,40	10	2.293.791,60	3.756.114,00
2010	21	4.148.453,27	27	9.618.857,81	13.767.311,08
2011	2	428.770,15	10	2.932.056,67	3.360.826,82
2012	3	765.758,57	-	-	765.758,57
2013	7	2.240.267,90	1	135.298,87	2.375.566,77
2014	4	637.281,19	-	-	637.281,19
2015	2	318.720,46	-	-	318.720,46
<b>Totais</b>	<b>58</b>	<b>11.040.200,24</b>	<b>52</b>	<b>15.443.413,07</b>	<b>26.483.613,31</b>

Fonte: Dados obtidos junto ao BNDES (2016)

Mesmo com o programa Procaminhoneiro já existente desde 2006, o aumento da procura pelo financiamento aconteceu nos anos de 2009, 2010 e 2011. A diminuição significativa na taxa de juros de 13,5% em 2008 para 4,5% em 2009, o aumento do prazo de pagamento de 84 meses para 96 meses, o aumento da idade para caminhões usados de 8 para até 15 anos (BNDES, 2016), foram os fatores que impulsionaram a procura e adesão ao programa. Conforme dados da Tabela 1, em 2009 foram liberados 9 financiamentos para pessoas físicas e 10 financiamentos para pessoas jurídicas. Já em 2010, a adesão ao Programa aumentou consideravelmente, com 21 financiamentos para pessoas físicas e 28 financiamentos para pessoas jurídicas. O volume de financiamentos declinou em 2011 devido ao aumento da taxa de juros para 7% (em 2011) e para 9% ao ano (em 2015).

Nos anos de 2009 e 2010 o governo diminuiu novamente a taxa de juros com o objetivo diminuir os efeitos da crise financeira internacional sobre a economia brasileira. Isso facilitou o acesso ao crédito, de modo que autônomos, micro, pequenas e médias empresas pudessem expandir seus negócios, fomentado a indústria e o comércio de bens de capitais (BNDES, 2016)

A seguir passa-se a descrever os principais achados relatados pelos sujeitos da pesquisa, que aderiram ao programa na cidade de Maravilha-SC. Ressalta-se que o interesse da pesquisa consiste em compreender os reais reflexos do Programa Procaminhoneiro no setor de transporte de carga, potencialmente beneficiário do programa.

#### 4.1 Entendendo a política de concessão de crédito do programa no município de Maravilha

O Programa Procaminhoneiro constituiu uma linha de crédito, a qual tinha o objetivo de atender as necessidades dos caminhoneiros autônomos e empresário individuais do ramo de transporte de carga, para aquisição ou mesmo renovação do seu caminhão. Posteriormente, passou-se a conceder o crédito para autônomos, empresários individuais, microempresários, pequenas e médias empresas, e até grandes empresas do ramo de transporte de cargas.

Os recursos para o Programa Procaminhoneiro são do Banco Nacional de Desenvolvimento – BNDES, mais quem libera o crédito são as instituições financeiras credenciadas no BNDES, com registros no Banco Central do Brasil. As exigências para aderir ao programa, eram compostas por informações pessoais, como por exemplo CPF, Identidade,

Comprovante de Residência, Comprovante de Renda, Comprovante de Estado Civil, e também informações de bens e patrimônio, como por exemplo certificado de registro e Licenciamento de Veículo (CRLV) dos bens de propriedade do cliente; comprovante de outros Bens/Patrimônio, Registro Nacional de Transporte de Cargas (RNTCR), na ANTT ativo; certificado de regularidade do FGTS; regularidade do veículo, etc..

Contudo, ao que se refere as exigências que as instituições financeiras impunham aos caminhoneiros, verificou-se o favorecimento de alguns interessados em detrimento a outros. Em síntese, evidenciou-se que as instituições financeiras conveniadas adotavam outras exigências para liberação do crédito, tais como, não ter restrição no SERASA ou SPC, ter expressiva movimentação financeira ou mesmo ter um bom relacionamento com o pessoal do banco privado responsável pela liberação do crédito. Essas “vantagens” ficam explícitas na fala do sujeito da pesquisa E6A1 *"Eu fui um privilegiado, (...) por que o gerente da agência bancárias conhecia bem a minha esposa (...) ela encaminhou [a documentação] numa terça-feira, na outra segunda feira, às 10 horas da manhã, ele me ligou que estava liberado."*

Na fala do sujeito E8A3, percebe-se que esse benefício também era facilitado para pessoas com vínculo familiar aos agentes de liberação do financiamento *"(...) de repente até pelo histórico que a gente já tinha. Pai trabalhando dentro do banco, (...), para mim foi o caso de ter mais facilidade de liberação do crédito em si, (...) aprovou o Procaminhoneiro para mim. Eu só tinha o CPF lá no banco, não tinha ANTT"* (E8A3). Com relação a exigência do BNDES, para aderir ao programa os empresários ou motoristas autônomos deveriam ter permissão da ANTT, devidamente registrada com seu CPF ou CNPJ. A Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) é o órgão governamental responsável pela concessão de rodovias, ferrovias e transporte ferroviário; pela permissão de transporte coletivo regular de passageiros pelos meios rodoviários e ferroviários; e pela autorização de ônibus fretados por empresas de turismo (BRASIL, 2018).

Para quem já atuava no ramo, ou seja, já possuía um caminhão, o processo era mais fácil, pois não requeria apresentação da documentação da ANTT. Em contrapartida, aos interessados em adquirir seu primeiro caminhão, normalmente empregados de empresas de transporte que queriam se tornar autônomos, exigia-se o registro na ANTT. Nota-se que essa regra acabava dificultando a concessão de financiamento aos futuros motoristas autônomos, uma vez que era necessário possuir um veículo de transporte registrado em seu nome para conseguir a documentação de liberação junto a ANTT. Ainda, no que tange a liberação de crédito, empresas de grande porte que estavam estabelecidas no mercado, com influência em algumas instituições financeiras, em virtude da movimentação bancária e do histórico de pagamentos com a instituição bancária, financiaram parte expressiva de seus veículos por meio do programa.

Em consequência do aumento de demanda por financiamento em virtude das facilidades na concessão de crédito oferecidas pelo programa, gerou-se o aumento da oferta do serviço de transporte. Esse aumento de oferta de transporte, potencializada pelo programa, dada uma demanda estável por fretes, gerou uma redução do preço do frete em virtude da competitividade do mercado. Em outras palavras, os caminhoneiros tiveram que baixar os preços para continuar trabalhando, pois havia uma alta concorrência no mercado, a qual foi impulsionada pelo próprio programa Procaminhoneiro. Essa constatação pode ser evidenciada na fala do sujeito E6A1: *"O que eles (agências) faziam, quem tinha 10, 20, 30 (anos de empresa), ia lá e pegava 8, 10 caminhões, quantos quisesse pegar. Para eles [grandes empresas] tinha crédito (...). Eu sei de empresas que no ano de 2010 pegou 400 caminhões."*

Por fim, no que diz respeito a concessão de benefício, foram concedidos créditos a pessoas que não eram da atividade de transporte de cargas, mas que tinham relacionamento

próximo com a instituição financeira. Muitos profissionais liberais, advogados, médico, dentistas, comerciantes, entre outros, aderiram ao programa com o intuito de investir no setor, “(...) a parte do comércio, farmácia, mercado e loja, doutor, dentista, enfim, uma série de pessoas comprou caminhão e acabou estragando o setor de transportes” (E7A2). “Na época entrou médico, entrou advogado, entrou todo mundo que não tinha nada a ver com o ramo. Entraram, e aí estragou, (...) judiaram do transporte por causa disso.” (E2E2)

No que se refere a política de concessão de crédito, pode-se concluir, portanto que não houve imparcialidade na liberação do benefício pelas instituições conveniadas. Além disso, evidenciou-se facilidades para empresas financiarem novos caminhões, tornando o programa ineficaz quanto ao cumprimento dos objetivos previamente estabelecidos, uma vez que o Programa Procaminhoneiro foi criado para dar suporte aos caminhoneiros autônomos e empresários individuais do ramo de transporte de cargas.

#### 4.2 Entendendo o impacto do programa na competitividade do setor de cargas

A partir dos dados coletados foi possível evidenciar que o Programa Procaminhoneiros despertou interesse de outros profissionais e/ou segmentos à investirem no setor de transporte de cargas, especialmente pelo juros reduzidos (4,5 % a. a.) e prazo estendido (96 meses de parcelamento). Ressalta-se que no início do Programa (ano de 2006), o preço-médio pago pelo frete de cargas era considerado satisfatório, pois era capaz de manter o pagamento da parcela do financiamento, dos demais custos de atividade (combustível, mão de obra e manutenção), e ainda gerar ganho financeiro ao proprietário.

Contudo, a liberação excessiva de crédito para o Programa Procaminhoneiro, aumentou a oferta do serviço de fretes. No entanto, como a demanda por fretes estava decrescente, em virtude da crise econômica enfrentada pelo país no período, houve um acirramento de competitividade no mercado de fretes, motivado principalmente pelo aumento de oferta do serviço e redução do preço requerido para executá-lo.

Ainda em relação dos novos entrante, muitas empresas que necessitavam de transporte para suas mercadorias, acabaram adquirindo frota própria, em virtude dos benefícios do programa em estudo. Assim, empresários acabaram adquirindo um ou mais veículos para fazer o transporte de suas mercadorias, levando até o destino os produtos industrializados, e, às vezes, utilizando como aproveitamento logístico, os caminhões transportavam (de volta) a matéria-prima para a empresa.

Além de adquirir um veículo que ficaria como patrimônio, a empresa poderia se beneficiar com o crédito do ICMS para compra do veículo novo, com o prazo de pagamento de 96 meses e a taxa de juro de 4,5% ao ano. Então as empresas que dependiam de terceiros, tinham a oportunidade de reduzir o custo do seu produto, aumentar o capital e não depender mais de terceiros para efetuar o frete. “Hoje tem, depois que saiu o Procaminhoneiro, (...), eles têm crédito de ICMS, eles abatem”. (E6A1)

Com os benefícios concedidos por meio do programa Procaminhoneiro e também com crédito de ICMS, entraram no mercado novas transportadoras. Estas eram empresas que apenas prestavam o serviço de manifestar os fretes (conhecidos como atravessadores ou mesmo como intermediários), os quais compraram veículos novos e ao invés de intermediar, começaram a oferecer o serviço de transporte. Além disso, muitas cooperativas também entraram na atividade.

No que se diz respeito ao excesso de caminhões no mercado, após anos de concessão do programa Procaminhoneiro, verificou-se problemas para diversos setores, como: empresas de grande porte, médias, pequenas, microempresas, autônomos e mesmo as cooperativas. Com o aumento de veículos, em períodos entressafra, não havia demanda suficiente para toda a

capacidade de transporte ofertada. Devido aos baixos preços dos grãos, os produtores venderam o que precisavam, e o restante estocaram, não tendo serviço, muitos profissionais chegaram a ficar quase 3 meses parados sem serviço.

No que se refere à questão do preço do serviço de frete, com o aumento expressivo de caminhões no mercado, os produtores e indústrias passaram a pagar menos pelo serviço de frete, dado pelo aumento de competitividade. Muitos caminhoneiros autônomos e empresas que haviam comprado novos veículos haviam contraído dívidas, e precisavam do serviço para manter o pagamento do financiamento, e, portanto, estavam dispostos a diminuir o valor do frete, para conseguir honrar os compromissos assumidos. Dessa maneira, os prestadores acabaram baixando o valor dos fretes. Em outras palavras, como precisavam trabalhar para honrar suas dívidas, acabavam ofertando seus serviços por um valor menor do que o praticado. “(...) então, se existe um frete que pagava R\$ 100,00 a tonelada antes, hoje os caras oferecem a R\$ 80,00, porque tem caminhão sobrando nos pátios. (...)” (E4A4) “(...) então se o frete é R\$ 1.000,00, e tem três caminhões para carregar; um vai por R\$800,00, um por R\$ 700,00, mas eles querem ir. Enfim, eles precisam ir, vão por qualquer preço para poder pagar a prestação”. (E2E2).

Em uma análise geral, verifica-se que o governo, por meio deste programa, buscou fomentar a economia, com a política de fomentar a introdução de novos veículos, financiando veículos novos e seminovos com no máximo 8 anos de idade. Isso gerou um aumento significativo de veículos de transporte no mercado. Contudo, não houve uma política para retirada de veículos velhos do mercado. A falta desta política de retirada, contrapôs um dos principais objetivos do próprio programa Procaminhoneiro, que era a renovação da frota de transportes de carga do país.

#### 4.3 Entendendo a competência dos beneficiados com o programa para gerir os investimentos

Na análise das entrevistas pode-se observar que um dos problemas, tanto das empresas de transporte quanto dos motoristas autônomos entrevistados, é contemplado pela relação entre custo do serviço/preço ofertado.

“Uma vez, você trabalhava com caminhão com... 50, 40% do seu faturamento era usado para o óleo diesel. Hoje já está passando dos 70%. Então se você for analisar por esse lado (...)chegou em um ponto, no ano passado, que era quase que inviável prestar o serviço”. (E10 A5).

Os veículos de transporte de cargas basicamente trabalham com o combustível óleo diesel. Comparando o preço do combustível, há 5 anos, no auge do programa, o valor do óleo diesel custava em média R\$2,60, de acordo com a Agência Nacional do Petróleo (ANP). Atualmente, a média de preço do diesel é de R\$3,30 (ANP, 2018). Esse valor multiplicado pelos litros consumidos todos os dias por um veículo que roda em média 600 km/dia, fazendo a média de 2 km por litro de consumo, considerando 5 dias de serviço na semana, ao final de uma semana, haverá um custo adicional aproximado de R\$ 1.200,00/semana. Esse montante chega a R\$ 4.800,00/mês adicionais em comparação com a realidade de 5 anos atrás.

Ressalta-se que, em virtude do excesso de oferta do serviço, impulsionado pelo Programa Procaminhoneiro, o valor de frete praticado se manteve no período. Dessa forma, é possível evidenciar que o programa do governo refletiu no aumento do endividamento desses profissionais. De outro modo, o programa parece ser falho (ou não contemplar) no que se refere a preparação dos beneficiados para administrar adequadamente o financiamento e a operação de transporte de cargas em si. São diversos os gastos e despesas que uma transportadora, ou mesmo um autônomo, tem para manter um caminhão rodando em perfeito estado de

conservação, tais como: custos com pneus, manutenção, seguros, pedágios, licenciamento, emplacamento dos veículos, seguros, impostos sobre a prestação de serviço, etc. Nas entrevistas, fica evidente que a preocupação dos beneficiados com os custos e análises financeiras, somente surgem depois de aderirem ao programa, em virtude da falta de capacitação em gestão.

No que se refere aos motoristas ou colaboradores, verificou-se que são pessoas com pouca escolaridade e com poucas qualificações. Muitos são motoristas desde jovens, que não tiveram a oportunidade de estudar ou mesmo não quiseram. Como para realizar a atividade não são exigidas qualificações técnicas (apenas a habilitação), muitos optaram pelo trabalho de motorista para sustentar a família.

“(…), não precisa ser formado em faculdade e nada, não é um salário ruim, só que ninguém mais quer, e aqueles que querem não querem sujar as mãos, não querem pegar ferramentas e apertar parafuso; não querem mais nada. Só querem dirigir e saber se tem câmbio automático e se tem wi-fi. (...)” (E9A4).

Os motoristas mais jovens veem a atividade como uma forma de ganhar bem sem qualquer qualificação, muitos não têm o ensino médio completo. Essa falta de experiência no setor faz com que pequenos reparos sejam terceirizados para oficinas especializadas, encarecendo ainda mais a atividade.

Assim como os motoristas mais novos tem dificuldade para a manutenção, os motoristas mais velhos, alguns pela falta de escolaridade e muitos pela incompatibilidade de lidar com a tecnologia, enfrentam problemas com os veículos mais novos. Atualmente, os caminhões são todos eletrônicos, e muitos motoristas tem dificuldade para lidar com essas tecnologias.

De outro modo, em detrimento do aumento de veículos de transporte de cargas após o programa Procaminhoneiro, houve a necessidade de contratação de novos motoristas, muitos deles sem experiência e com imaturidade para compreender o valor do bem que conduziam (caminhões que custam R\$250.000,00 a R\$300.000,00).

“(…) um tempo atrás o cara tendo carteira, ninguém queria saber se sabia dirigir ou se não sabia. Ia embora. O cara não sabia qual é o valor de um caminhão, (...), ele pegava o caminhão da mesma forma que ele pegava uma enxada, ou um carrinho de mão”.  
E8A3

Nota-se, então, que os motoristas mais velhos não mudam de profissão por não possuir escolaridade, ou pela falta de habilidade em outra profissão. Não conseguem trocar de atividade porque não possuem formação e permanecem na profissão por necessidade. Já os motoristas que tiveram a oportunidade de estudar e se especializar, estão deixando a atividade em função da baixa lucratividade. Alegam que o custo de vida na estrada e os riscos não compensam.

Ressalta-se, portanto, que o programa Procaminhoneiro refletiu também na qualidade de vida dos caminhoneiros ao elevar a concorrência e forçar-os a buscar qualificações técnicas na área, bem como, de gestão, para se manterem competitivos. Para os autônomos, a maior dificuldade esteve no capital de giro necessário para manter o caminhão em atividade com os custos elevados. Fica evidente que essa análise de cenário de aumento da oferta de fretes não foi levada em consideração pelos beneficiários do programa, uma vez que a ideia inicial contemplava apenas pessoas físicas.

Por outro lado, as pessoas jurídicas, que aumentaram a frota com o benefício do juros baixo e prazo estendido, estabeleceram uma barreira de entrada para novos competidores autônomos. Considerando que a oferta do serviço pela empresa de transporte se diferenciou pela capacidade elevada da frota e oferta de serviços com custo menor para a indústria.

## 5 Considerações finais

Neste estudo buscou-se compreender os reflexos do Programa Procaminhoneiro ao setor de transporte de cargas da cidade de Maravilha-SC. A análise indutiva realizada com pequenas empresas e profissionais liberais da região, permitiu verificar-se: i) a falta de imparcialidade na concessão de crédito pelas instituições financeiras conveniadas; ii) o aumento de competitividade em função de novos entrantes; e iii) a carência de competência dos beneficiados com o programa para gerir os investimentos adquiridos.

Quanto a imparcialidade na liberação do benefício pelas instituições conveniadas, é possível evidenciar falha no planejamento de políticas públicas brasileiras, conforme exposto por Oliveira (2006), especialmente no que tange a capacidade técnica de gerir o planejamento. Cujas implementações do programa Procaminhoneiro diferiu do planejado, gerando impactos negativos inesperados aos *stakeholders*, tais como: elevada liberação do benefício para pessoa jurídica; aumento considerável da oferta do serviço de fretes e, conseqüentemente, diminuição do preço pago pelo frete; aumento excessivo dos custos do serviço e endividamento de motoristas autônomos com dificuldade para concorrer com transportadoras maiores.

Essa evidência parece corroborar com a proposição de Sarfati (2003), em que não há claro ponto focal do programa Procaminhoneiro, cuja implementação se fracionou entre diversas instituições federais, estaduais e municipais, sem a devida fiscalização.

Ainda, percebe-se que o planejamento da política pública com o objetivo de renovar a frota, reduzir os custos (logística e frete), reduzir o consumo de combustível e melhorar o tráfego (objetivo inicial do programa Procaminhoneiro), não considerou a relação entre formulação, resultados e o ambiente externo (macroeconômico). Visto que não houve uma política para retirada de veículos velhos do mercado, os custos operacionais aumentaram consideravelmente e a liberação do benefício não levou em consideração o volume de caminhões por região.

Nesse sentido, considera-se que não houve leitura adequada do ambiente político, econômico e social no contexto de liberação do programa Procaminhoneiro. Mesmo sendo liberado num contexto de aquecimento da economia, as conseqüências do aumento de competitividade em função de novos entrantes fizeram com que muitos autônomos e pequenas empresas tivessem dificuldade em conseguir honrar os compromissos assumidos. De outro modo, ficou evidente que essa política pública não considerou o possível despreparo dos beneficiados com relação a administração dos recursos adquiridos.

Como contribuição teórica, verifica-se que uma abordagem indutiva com alicerce nas abordagens da prática social permitiu aos pesquisadores estabelecer um micro-foco nas tessituras do programa. Evidenciou-se, neste sentido, que apesar do elevado investimento governamental na política pública em análise, a falta de restrição na concessão de crédito a pessoas que atuam no segmento, a falta de investimento em instrução dos beneficiados, e a falta de uma análise técnica apurada da capacidade de oferta de transporte por parte do governo, gerou uma competitividade excessiva no setor, prejudicando os seus próprios “beneficiários”.

## Referências

- ALVES-MAZZOTTI, A. J. Usos e abusos dos estudos de caso. **Cadernos de pesquisa**, v. 36, n. 129, p. 637-651, 2006.
- BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. 4. ed. Lisboa: Edições 70, 2010.
- CRESWELL, J. W. W. **Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto**. 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2010.

- DEMARRAIS, K. Qualitative interview studies: Learning through experience. *Foundations for research: Methods of inquiry in education and the social sciences*, p. 51-68, 2004.
- FELDMAN, M. S. Organizational routines as a source of continuous change. *Organization Science*, 11(6), 611-629, 2000.
- GIDDENS, A. **A Constituição da Sociedade**. 3ª. ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 1984. Versão em português de 2009.
- GODOI, C. K.; MATTOS, P. L. C. L. Entrevista Qualitativa: instrumento de pesquisa e evento dialógico. In: GODOI, C. K.; BANDEIRA-DE-MELLO, R.; SILVA, A.. **Pesquisa qualitativa em estudos organizacionais: paradigmas, estratégias e métodos**. São Paulo: Saraiva, 2006.
- GOLSORKHI, D., ROULEAU, L., SEIDL D., VAARA, E. Introduction: what is strategy as practice?. In: GOLSORKHI, D., ROULEAU, L., SEIDL, D., & VAARA, E. (Eds.). **Cambridge handbook of strategy as practice**. 2. ed. Cambridge University Press, 2015.
- GRIN, et al. **Desenvolvimento de políticas públicas de fomento ao empreendedorismo em estados e municípios**, 2015.
- HÖFLING, E. M.. Estado e políticas (públicas) sociais. **Cadernos do CEDES**, v. 21, n.20, p. 30-41, 2001.
- LIMA, L.D.; MACHADO, C.V.; GERASSI, C.D. O neo-institucionalismo e a análise de políticas de saúde: contribuições para uma reflexão crítica. In MATTOS, R. A.; BAPTISTA, T. W. F. **Caminhos para análise das políticas de saúde**, 2011. p.111-137.
- MERRIAM, S.B. **Qualitative research: A guide to design and implementation**. John Wiley & Sons, 2014.
- MOURA, G.A. A viabilidade de cooperativas para a renovação da frota autônoma de caminhões. **Dissertação de Mestrado** em Transportes, Publicação T.DM – 025 A/2012, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 81p. 2012.
- OLIVEIRA, J. A. P. de. Desafios do planejamento em políticas públicas: diferentes visões e práticas. **RAP**, Rio de Janeiro 40(1):273-88, Mar./Abr. 2006.
- ORLIKOWSKI, W. J. Practice in research: phenomenon, perspective and philosophy. In: GOLSORKHI, D., ROULEAU, L., SEIDL, D., & VAARA, E. (Eds.). **Cambridge handbook of strategy as practice**. 2. ed. Cambridge University Press, 2015.
- PATTON, M. Q. **Qualitative research and evaluation methods**. 3 ed. Thousand Oaks, CA: Sage, 2002.
- RECKWITZ, A. (2002). Toward a theory of social practices: a development in culturalist theorizing. **European Journal of Social Theory**, 5(2), 243-263, 2002.
- ROCHA, C. H., FARIAS, J. R. Financiamento público da renovação da frota brasileira autônoma de caminhões. **Boletim de Economia & Tecnologia**, v. 23, ano 6, p. 125-137, 2010.
- SARFATI, G. Estágios de desenvolvimento econômico e políticas públicas de empreendedorismo e de micro, pequenas e médias empresas (MPMEs) em perspectiva comparada: os casos do Brasil, do Canadá, do Chile, da Irlanda e da Itália. **Revista de Administração Pública**, 47(1), 25-48, 2013.
- SCHATZKI, T. R., KNORR-CETINA, K., & VON SAVIGNY, E. **The practice turn in contemporary theory**. Psychology Press, 2001.
- SHOVE, E., PANTZAR, M., & WATSON, M. **The dynamics of social practice: Everyday life and how it changes**. Sage Publications, 2012.
- TSOUKAS, H., & CHIA, R. On organizational becoming: Rethinking organizational change. **Organization Science**, 13(5), 567-582, 2002.
- SOUZA, Celina. Políticas Públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**, Porto Alegre, ano 8, n. 16, jul./dez., 2006. (p. 20-45).