



A IMPORTÂNCIA DO PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO: A MOBILIDADE NA CIDADE DE MANHUAÇU (MG)

Autor: Nelsino Júnio de Freitas Louback

Orientador: Reginaldo Adriano de Souza

Curso: Administração Período: 8º Área de Pesquisa: Administração Estratégica

Resumo: Este estudo abordou a importância do planejamento estratégico e os efeitos negativos causados pela sua ausência no desenvolvimento da cidade de Manhuaçu (MG). As falhas gerenciais perduraram por décadas e a cidade, que é um polo regional, se vê diante de diversos problemas de mobilidade que afetam a vida de moradores e visitantes. Soma-se ainda o exponencial aumento da frota de veículos que não foi acompanhado pelo desenvolvimento das vias públicas. Diante desse contexto, foi analisada a opinião pública sobre os transtornos enfrentados pelas ruas da cidade, bem como buscou-se uma resposta da gestão local. Para a pesquisa, foram utilizados métodos quantitativos e qualitativos, como survey e entrevistas semiestruturadas. Os resultados mostraram o pessimismo da população diante do atual cenário, suas principais queixas, além de mostrar a relação conflituosa entre a gestão municipal e o órgão federal que administra a rodovia que atravessa a cidade. O crescimento desordenado reflete não somente em problemas estruturais, como também sociais. O artigo expõe a necessidade de um planejamento estratégico adequado que sustente o desenvolvimento de Manhuaçu e dê continuidade ao importante papel da cidade para a região.

Palavras-chave: Planejamento estratégico; Mobilidade urbana; Políticas Públicas.

1. INTRODUÇÃO

As políticas públicas adotadas no Brasil, principalmente a partir do ano de 2003, fizeram com que os brasileiros tivessem maior acesso à empréstimos e financiamentos. Dessa forma, a aquisição de novos veículos foi facilitada, fazendo com que a frota nacional aumentasse exponencialmente. Infelizmente, o país como um todo sofre com problemas de infraestrutura, com políticas que não estimulam o transporte coletivo, além da falta de planejamento no desenvolvimento dos municípios, e assim as ruas das cidades não conseguem mais comportar o grande fluxo de veículos.

Manhuaçu (MG) é um polo regional, onde se localizam os principais centros de ensino superior, clínicas médicas, variedade de comércio e serviços na Zona da Mata de Minas, recebendo um grande número de visitantes diariamente. A população local somada à população flutuante cria um fluxo de pedestres e automóveis intenso, e dessa forma, a mobilidade fica comprometida devido ao desenvolvimento desordenado que ocorreu e se mantém ao longo dos anos. O tema proposto é importante, visto que inicia uma discussão sobre um assunto pouco estudado, mas que é debatido e vivenciado pela população. Permite que a gestão municipal tenha acesso à opinião pública sobre sua atuação, os atuais problemas, e principalmente analisar a importância de um bom plano estratégico no desenvolvimento da cidade. O conceito de “planejamento” é muito abordado no meio acadêmico como quesito para sucesso empresarial, porém este estudo mostra como os setores públicos também carecem de bons planos de ação para um desenvolvimento eficiente, pautado no longo prazo, na sustentabilidade e na integração com a população.

A questão da mobilidade está diretamente relacionada à qualidade de vida proporcionada aos habitantes de determinado município, logo, a discussão aqui proposta desperta a atenção da comunidade para uma reflexão sobre o meio onde vive, como estes transtornos estão presentes em seu cotidiano e o que tem sido feito em prol de melhorias.

Quando a população se atenta para as questões do meio onde vive, é capaz de reforçar o exercício de sua democracia participativa e cobrar do legislativo medidas necessárias para o bem comum, além de não permitir que as decisões estratégicas se concentrem nas mãos da classe política.

Neste artigo foi realizada uma análise diagnóstica dos problemas de mobilidade urbana em Manhuaçu, tendo como problema o seguinte questionamento: como a falta de planejamento afeta a vida de moradores e visitantes? Para a coleta de dados, foram utilizados métodos quantitativos e qualitativos, como dados estatísticos e pesquisas de opinião com os principais atores afetados pela deficiência de infraestrutura municipal. O artigo também teve o objetivo de analisar quais são os principais problemas relatados pela população, as características da mobilidade urbana da cidade, assim como buscar ouvir uma resposta da gestão municipal aos anseios da sociedade.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1. Planejamento Estratégico

O chamado Planejamento Estratégico é uma ferramenta essencial para a eficiência da gestão em meios públicos ou privados. Chiavenatto (2008) defende que tal instrumento está voltado para o longo prazo e serve como orientação para toda a

organização. Kotler (1992) acrescenta que é necessário adequar constantemente o plano às mudanças do ambiente. Tal ideia vai de encontro à Ferreira *et. al.* (1997), que afirmam que o gestor deve enfrentar o desafio de prever e se antecipar às tais mudanças. O autor ainda pontua que o Planejamento Estratégico deve ocorrer no nível estratégico da organização, e que deve orientar as ações dos outros níveis hierárquicos. O plano deve ter como base ações pautadas nos termos de eficiência, eficácia e efetividade, de forma a aprimorar os resultados e reduzir ao máximo os pontos fracos da empresa (CHIAVENATTO E SAPIRO, 2003). Braga e Monteiro (2005) afirmam que a necessidade de ações reativas mostra que a gestão não foi capaz de acompanhar as mudanças ambientais. Para os autores:

o planejamento estratégico visa desenvolver na empresa uma mentalidade de antecipação às mudanças ambientais, principalmente na identificação de novas oportunidades e na preparação para lidar com possíveis novas ameaças. Essa posição se contrapõe à tradicional postura passiva das empresas, cujos sistemas de mudanças e adaptações estão sempre defasados em relação ao sistema ambiental. (BRAGA e MONTEIRO, 2005, p.27)

Do ponto de vista histórico, Kotler (1997) defende que até a década de 70 o ambiente era relativamente previsível, onde os administradores se limitavam a realizar planejamentos operacionais. A elaboração do projeto deve partir de um diagnóstico que indique a atual situação do ambiente. Segundo Faria (1997, p.168), o diagnóstico “envolve a análise e síntese dos fatos, isto é, um exame detalhado das condições atuais [...] A síntese permite criar e formular alternativas, de forma a escolher e selecionar, entre as alternativas, uma linha de adoção a adotar”.

Kotler (1999) estabelece algumas etapas para a boa elaboração de um planejamento estratégico, partindo da definição de missão e visão organizacional, analisando os ambientes externo e interno (também chamada de análise SWOT) podendo assim traçar suas metas e objetivos, elaborar sua estratégia, implementá-la e posteriormente realizar avaliação e controle.

A posse de uma boa estratégia garante ao gestor ferramentas para aumentar sua probabilidade de sucesso, podendo inclusive reduzir esforços. Mas quando se trabalha com estratégias míopes, sem riqueza de informações, o fracasso tende a ser um futuro certo e precoce (TZU, 1998).

No setor público não é diferente do privado. Lopes (1998) justifica que a falta de um plano de longo prazo nos meios públicos se dá, entre outros fatores, pela dimensão da “máquina” que o gestor lida, e que os problemas urgentes ocupam o tempo necessário para pensar no futuro. Assim, a gestão fica presa nas tarefas do dia-a-dia e não consegue planejar com cautela o caminho que irá trilhar.

Do ponto de vista do planejamento estratégico urbano, Pagnoncelli e Aumond (2004) afirmam que não se trata de uma tarefa delimitada à gestão municipal, uma vez que integra a sociedade como um todo. Os autores defendem que deve haver a participação de organizações públicas, privadas e a população, para que alcancem benefício mútuo. Os autores ainda compactuam das etapas descritas anteriormente por Kotler (1999) como essenciais para um bom plano urbano.

2.2 Planejamento Urbano

Nas últimas décadas (1995-2015) o planejamento de tráfego teve maior atenção por parte dos gestores, buscando melhorar a qualidade de vida do pedestre no meio urbano. Porém, enquanto diversos países trabalhavam para prevenir e

solucionar seus problemas de mobilidade, em outros os transtornos se multiplicavam. Nos países emergentes a ocupação do território das cidades é mais complexa, e os transeuntes têm que utilizar deste ambiente para suas atividades rotineiras, e a situação fica ainda pior quando ocorre uma elevação do uso de meios particulares para locomoção(GEHL, 2013).

Vasconcellos (2012, p.14) relaciona diversos agentes que se interagem no desenvolvimento dos meios urbanos, incluindo fatores econômicos, políticos e sociais. Segundo o autor “os automóveis adquiriram importância crescente, na medida em que o desenvolvimento econômico diversificou as atividades e gerou novas classes médias ávidas por mobilidade social”. Borba *et.al* (2013) atribuem à industrialização o fato do crescimento urbano ter se tornado complexo, visto que criou uma demanda de novos meios de locomoção que pudessem atender as necessidades dos moradores locais e da população flutuante. Para Lopes (1998), o século 20 foi marcado pela urbanização desorganizada, criando assim diversas cidades “acidentais”, porém o século 21, marcado pela Globalização exige que as cidades sejam “intencionais”, ou seja, dotadas de planejamento ao longo prazo.

Pagnoncelli e Aumond (2004), asseveram que a forma como a população urbana tem crescido compromete o desenvolvimento dos municípios, já que a estrutura não consegue acompanhar esse ritmo. Segundo o Ministério das Cidades (2013) a mobilidade urbana é um desafio que novos gestores devem enfrentar nos planejamentos das cidades modernas.

Vasconcellos (2012) apresenta os conceitos de (1) Planejamento Urbano, (2) Planejamento de Transporte e (3) Planejamento de Mobilidade. O primeiro se relaciona em como o meio deve ser ocupado, baseado na legislação, o segundo com a infraestrutura oferecida, enquanto o terceiro define como tal estrutura irá servir a população baseado no estudo do tráfego, leis, fiscalização e educação. Para o autor:

em geral, o planejamento urbano é considerado a intervenção mais importante, a mais “nobre”. O planejamento de transportes vem a seguir, principalmente em função dos graves problemas de transporte verificados em países em desenvolvimento. Por último, o planejamento da mobilidade aparece como técnica “menor”, associada à existência de recursos humanos especializados na área da engenharia. (VASCONCELLOS, 2012, p.145).

Os planos relacionados ao tráfego devem levar em conta a segurança, conforto, qualidade, e dar atenção especial aos jovens, idosos e pessoas com necessidades especiais (GEHL, 2013). Leite e Awad (2012, p.144) afirmam que um sistema integrado de transporte público multimodal “é fundamental para a oferta de acesso ao trabalho, ao lazer, às compras e a qualquer outra função primária da cidade para a maioria de seus cidadãos”. Na opinião de Lopes (1998, p.20), “o Planejamento Estratégico de Cidades surgiu, então, com características de um processo participativo focado em pensar e construir o futuro das cidades”.

Os pontos que atendem as necessidades de saúde, educação, lazer e compras da população são os polos geradores de tráfego. A demanda por acesso a esses locais compromete a fluidez do trânsito e cria uma nova demanda por estacionamentos. Quando esses estabelecimentos não possuem dentro de seu território um espaço planejado para receber seus visitantes, os mesmos se veem obrigados a utilizar as vias públicas, comprometendo todo o tráfego e gerando uma disputa por vagas (DENATRAN, 2001).

Acrescenta-se também que a falta de planejamento destes polos faz com que seus processos operacionais como carga e descarga, embarque e desembarque, também sejam realizados nas ruas. Tais processos muitas vezes contam com veículos grandes como caminhões, carretas, vans, entre outros. Ou seja, a disputa territorial é ainda mais complexa.

Vasconcellos (2012) afirma que a falta de coordenação sobre o uso do território urbano causa diversos prejuízos para o município. Segundo o autor, quando um imóvel é autorizado a mudar sua destinação inicial (abrigar um comércio onde antes era uma residência), o número de viagens para este local é multiplicado sem que a infraestrutura local acompanhe essa transformação. O autor ainda se posiciona sobre o estímulo dado à expansão urbana através de loteamentos afastados, mostrando que o aumento das distâncias compromete ainda mais o transporte público e gera estímulo ao uso dos meios individuais. Esse posicionamento vai de encontro à opinião de Gonçalves (2009), que defende que o fato das pessoas terem migrado do centro das cidades para as zonas periféricas aumentou a dependência dos carros particulares.

Banister (1995) também abordou essa migração, defendendo que a área central urbana não foi capaz de suportar o fluxo de automóveis, perdendo a qualidade de vida que oferecia à população, e o ambiente, que antes tinha várias funções, passou a ser “mono funcional”.

A população mais carente geralmente se vê obrigada a viver nessas regiões periféricas, distantes do trabalho, de serviços básicos de saúde e educação e carecem de transporte público.

A participação popular e seu sentimento de patriotismo são a força que um planejamento estratégico precisa para promover a imagem de um município interna e externamente. Ou seja, a sociedade precisa estar integrada ao projeto de desenvolvimento local (CASTELLS E BORJA, 1996). Projeto este que precisa dar cada vez mais atenção às questões ambientais, sociais, juntamente com as econômicas, garantindo um desenvolvimento sustentável aos municípios.

2.3 Desenvolvimento Sustentável

Plume (2003, p.1) define Desenvolvimento Sustentável como “uma forma de desenvolvimento que vai de encontro às necessidades da geração atual sem comprometer a possibilidade (ou capacidade) das gerações futuras em satisfazer as suas necessidades”. Vasconcellos (2012) e Druciaki (2013) apontam a poluição atmosférica e sonora como os principais efeitos causados pelos veículos no meio ambiente e que impactam diretamente na saúde humana, seja física ou psicologicamente. Druciaki (2013) afirma que o aumento da frota de veículos compromete os resultados dos planos de melhorias de mobilidade, mesmo que haja uma evolução tecnológica para tal fim.

Vasconcellos (2012) apresenta duas variáveis que contribuem para o aumento das emissões: a manutenção dos veículos e a velocidade do tráfego urbano. Veículos mais antigos ou que não recebem as devidas manutenções tendem a emitir maiores poluentes na atmosfera. Assim, foi criado o Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), baseada em uma lei criada no Brasil em 1986. O programa tinha por objetivo a redução da poluição gerada pelos veículos no país, tendo um cronograma de metas a ser atingido progressivamente. Segundo o autor, quando a velocidade do tráfego é baixa, a emissão de poluentes é maior, podendo aumentar em até 50%.

O modelo de mobilidade adotado no país dá sinais de insustentabilidade, uma vez que agride o ambiente e é ineficaz no transporte da população. A estratégia de ampliação viária é a mais utilizada para atender a demanda social por melhorias de locomoção, porém acaba estimulando a utilização de veículos particulares em detrimento dos meios públicos. Tal fato mostra que existe um ciclo que não apresenta melhorias, prejudicando o meio ambiente e afetando negativamente a vida das pessoas (MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE¹, 2014).

Campos (2006) aborda a questão do modelo energético adotado pelo Brasil. Segundo o autor, é essencial que se busque por fontes de energia mais limpas para que haja melhoria na qualidade do ar.

É necessário que haja medidas que influenciem as pessoas a utilizarem o transporte público em detrimento dos meios particulares. A sociedade precisa sofrer uma mudança cultural para aceitarem essa mudança, pois veem o meio coletivo como aquém ao individual (DRUCIAKI, 2013).

Leite e Awad (2012) afirmam que:

cada vez mais, pensa-se a mobilidade urbana como parte integrante da concepção geral de uma cidade sustentável, onde mover-se com qualidade é face da mesma equação em que estão habitar com qualidade ou trabalhar com qualidade. (LEITE E AWAD, 2012, p.145)

Ainda segundo os autores, a população tem se conscientizado e cobrado medidas sustentáveis de seus governantes. A ideia é propagar essa discussão e manter o debate sempre em aberto nas ruas. Gehl (2013) dá ênfase aos benefícios gerados pelo transporte realizado por bicicletas, uma vez que exigem menor espaço urbano, não emitem poluentes, e podem evitar que o transporte público fique sobrecarregado. O autor também critica as cidades onde a faixa dedicada aos ciclistas se mistura ao tráfego de veículos rápidos, elevando significativamente o risco de acidentes.

Para atender estas demandas é necessário que haja uma autoridade legítima nas mãos de pessoas que têm nos problemas sociais a natureza de seu trabalho. A função do cargo político é receber os anseios da comunidade e alocar recursos para a sua solução.

2.4 Políticas Públicas

A definição de “Políticas Públicas” possui algumas divergências entre diversos autores. Enquanto para alguns as políticas públicas são ações que só podem ser elaboradas e implementadas pelo Estado (por contar com autoridades legalmente eleitas para tal função), para outros os meios não-governamentais são agentes capazes de participar na resolução de problemas públicos. Secchi (2014) defende este último conceito, afirmando que as políticas adotadas pelo Estado são políticas governamentais, e não públicas.

A figura 1, elaborada pelo autor, ilustra seu conceito, mostrando que Política Pública é um conceito mais amplo que o defendido pelos autores estadistas:

¹ BRASIL, Ministério do Meio Ambiente. Mobilidade Sustentável, Cidades Sustentáveis, 2014. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/cidades-sustentaveis/urbanismosustentavel/mobilidade-sustent%C3%A1vel>> Acesso em 15 set. 2015.

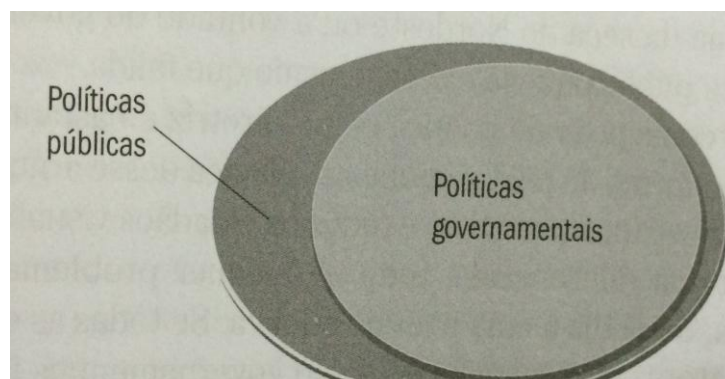


Figura1 - As políticas públicas e governamentais (SECCHI, 2014, p.5)

Lopes (1998) atribui como fator de insucesso da gestão pública a má capacitação e o descaso daqueles que deveriam trabalhar para o Estado. Teixeira (2002) defende que as omissões destes gestores também podem ser consideradas políticas públicas, ideia que contraria Secchi (2014), uma vez que segundo o autor, a passividade diante dos problemas demonstra falta de interesse em encontrar a solução.

Oliveira (2010) argumenta que o gestor público tem de lidar com a escassez de recursos, não sendo possível atender todas as necessidades sociais, logo, é necessário que seja organizada uma lista de prioridades, a chamada Agenda Governamental. Lopes e Amaral (2008) enumeram a política pública em cinco fases, sendo a primeira a definição da Agenda. Uma vez definidas as prioridades, ocorre a formulação das políticas. As ações e tomadas de decisões ocorrem na terceira fase, e que serão respectivamente implementadas e avaliadas nas próximas duas fases.

Para Teixeira (2002):

as políticas públicas visam responder a demandas, principalmente dos setores marginalizados da sociedade, considerados como vulneráveis. Essas demandas são interpretadas por aqueles que ocupam o poder, mas influenciadas por uma agenda que se cria na sociedade civil através da pressão e mobilização social. (TEIXEIRA, 2002, p.3)

As políticas públicas voltadas para o desenvolvimento urbano tiveram início ainda no regime militar, na década de 70, com o 2º Plano de Desenvolvimento, e posteriormente os estudos propostos deveriam contar com participação social. A Lei da Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12) atribui às cidades o papel de planejar e colocar em prática suas ações em prol de uma mobilidade eficiente. A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) acrescenta que as cidades que possuem população acima de 20 mil habitantes devem planejar o crescimento ordenado das cidades, elaborando e apresentando seus planos de ação, e dando prioridade aos meios de transporte não motorizados e aos meios públicos coletivos. Vale ressaltar que o Ministério das Cidades surgiu em 2003, após a aprovação do Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257/01) em 2001 (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013).

Vasconcellos (2012, p.123) condiciona a eficácia do Plano Diretor (PD), exigido pela PNMU, à participação de diversos órgãos públicos. Segundo o autor, “dado o seu caráter legal, o PD precisa ser analisado e votado pela Câmara Municipal, o que implica a participação direta dos vereadores de cada cidade, assim como das entidades civis de representação”.

Guimarães (2009) apresenta outros programas que visam a melhoria da mobilidade urbana, entre eles: o Programa de Infraestrutura para a Mobilidade Urbana (PROMOB) que tem o objetivo de investir em infraestrutura para a locomoção dos meios coletivos e não motorizados, voltado para municípios com mais de 100 (cem) mil habitantes; e o Programa de Intervenções Viárias (PROVIAS) criado com o objetivo de possibilitar a aquisição de equipamentos necessários para a construção, aperfeiçoamento e correções da malha viária brasileira.

Segundo o Ministério das Cidades (2005):

a promoção da mobilidade urbana requer a ênfase no transporte público coletivo e não no transporte individual, o que significa, ao mesmo tempo, uma orientação de inclusão social, de racionalidade de investimentos públicos e de redução de congestionamentos, poluição e acidentes (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005, p.11).

O Ministério das Cidades (2013) e Gomide (2003) apontam que o investimento no transporte público, além de melhorar a mobilidade urbana, impacta positivamente na competitividade das cidades, nos empregos, na geração de renda e promove a inclusão social.

Ofertando transporte público de qualidade e baixo custo às pessoas, a gestão pública desestimula o uso de meios privados. O custo-benefício dos meios de locomoção influencia diretamente no modal adotado pelo indivíduo (VASCONCELLOS, 2012).

Quando os meios coletivos são onerosos as populações de baixa renda sofrem dispêndios em seu orçamento familiar. Trabalho e educação são os principais motivos que levam os indivíduos a se locomoverem, e muitas vezes os chefes de família não contam com trabalho fixo que possa oferecer vale-transporte e estão sempre em empregos temporários. Por outro lado, se a renda cresce, acrescenta-se o lazer como um fator adicional para as viagens (GOMIDE, 2003).

2.5 – Políticas de Ampliação do Crédito

Para analisar o exponencial aumento da frota de veículos no Brasil é necessário entender as políticas de ampliação de crédito propostas pelo Governo Federal.

Barone e Sader (2008) defendem que a partir do Governo de Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010) foram implantadas medidas de inclusão social, levando a população de baixa renda aos bancos públicos, a chamada “bancarização”, onde os créditos concedidos tinham objetivo produtivo ou simplesmente de consumo. Os autores comprovam sua tese, mostrando que entre 2001 e 2007 o número de contas correntes sofreu um acréscimo de 57,5% enquanto o de contas poupança se elevou em 39%.

A modalidade de Crédito Consignado, regulamentada em 2003, fez com que os bancos enxergassem nos aposentados e pensionistas um público em potencial, uma vez que o risco de inadimplência era pequeno. Logo, percebe-se a possibilidade de um grande salto no número de créditos concedidos ao público (LUCA, 2005)².

²LUCA, Lea de. Os bancos querem os vovôs. Abril, 2005. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/revista-exame/edicoes/842/noticias/os-bancos-querem-os-vovos-m0055867>>. Acesso em 19 set. 2015

Segundo Teixeira *et.al* (2006) as taxas de juros aplicadas nas operações de Crédito Consignado são menores que as aplicadas no Crédito Pessoal, uma vez que nesta última modalidade os bancos, mesmo que em posse de garantias, ficam “reféns” do cliente, enquanto na consignação o pagamento das parcelas já está retido diretamente na fonte, seja no salário ou na rescisão contratual (em caso de demissões).

Outro fator importante se deve ao fato da consignação estar restrita a economia formal. Ou seja, além dos aposentados e pensionistas, somente funcionários públicos ou privados com carteira assinada teriam a oportunidade de acessá-la. Assim, grande parte da população foi excluída por trabalharem na informalidade (BARONE e SADER, 2008).

Alerigi Junior³ (2011) noticiou que a Presidente Dilma Rousseff, então em seu primeiro mandato, determinava a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para o setor automobilístico. A medida foi tomada em um momento em que o dólar se encontrava enfraquecido e a economia brasileira estava em crescimento, realizando um grande número de importações de carros. Assim, a venda de automóveis sofreu um grande impulso, atraindo os consumidores com preços abaixo do que era praticado.

O acesso ao crédito é uma ferramenta que pode ser utilizada para controlar e desenvolver a economia. Por outro lado, podem surgir consequências no curto, médio e longo prazo, que necessitam de atenção governamental. Assim, é necessário ter cautela com o índice de endividamento da população, já que vários países no mundo enfrentaram grandes crises causadas pela inadimplência. A falta de um planejamento no orçamento familiar faz com que as pessoas se deixem levar pela oportunidade de acesso ao crédito e posteriormente ficam incapazes de liquidar a dívida (BURIN, 2012).

Uma forma de tentar controlar o mau uso do recurso consignado foi a limitação imposta pelo Governo Federal de 30% como percentual máximo de comprometimento da folha de pagamento.

O Ministério da Justiça (2010) também abordou o excesso de endividamento da população, apresentando o seguinte conceito:

o superendividamento pode ser definido como impossibilidade global do devedor-pessoa física, consumidor, leigo e de boa-fé, de pagar todas as suas dívidas atuais e futuras de consumo (excluídas as dívidas com o Fisco, oriundas de delitos e de alimentos) em um tempo razoável com sua capacidade atual de rendas e patrimônio (MINISTÉRIO DA JUSTIÇA, 2010, p. 21).

O estímulo ao consumo aquece a economia, aumenta a demanda por bens e serviços, o que conseqüentemente causa novos investimentos e geração de empregos. Por outro lado, a população mais pobre e sem escolaridade não se beneficiaria desses empregos devido à falta de qualificação necessária. Assim, é importante estimular o acesso aos recursos para produção, para que a sociedade possa investir em sua capacitação, melhorar seus negócios e ter maior acesso ao mercado (BARONE e SADER, 2008).

³ALERIGI JUNIOR, A. Dilma sanciona lei de redução do IPI para veículos. 2011. Disponível em: <<http://economia.uol.com.br/ultimas-noticias/reuters/2011/12/15/dilmasanciona-lei-de-reducao-do-ipi-para-veiculos.jhtm>> Acesso em 20 set. 2015.

3. METODOLOGIA

A cidade de Manhuaçu (MG) possui aproximadamente 87 mil habitantes e um território de 628.318 km². Sua economia está marcada pela cadeia produtiva do café, que movimenta o comércio local. No ano de 2013 eram 2.849 empresas registradas e cerca de 19 mil pessoas ocupadas e assalariadas neste setor. O fato de concentrar um grande número de organizações que comercializam produtos e serviços faz de Manhuaçu um polo regional, recebendo diariamente centenas de milhares de visitantes de diversos municípios de Minas Gerais e Espírito Santo. Esse contexto é comprovado pelos dados que mostram que o setor de serviços representava 74% do valor do PIB municipal em 2012 (IBGE, 2015).

Assim, tendo como base a população local somada à população flutuante, nota-se que o tráfego de veículos na cidade é intenso e compromete a qualidade da mobilidade urbana. Este é o ponto de partida para esta pesquisa: analisar os reflexos de um crescimento desordenado, marcado pela falta de planejamento, no deslocamento dos moradores e visitantes. Busca-se encontrar a percepção pública sobre os transtornos enfrentados diariamente, seja do ponto de vista do motorista quanto do pedestre.

Essa pesquisa se caracteriza como do tipo descritiva, que para Gil (2002) trata-se de um estudo de populações ou fenômenos, onde o pesquisador pode ter apego à precisão, trabalhando com base em levantamentos e dados quantitativos, ou procurar aprofundar no tema por meio de entrevistas que obtenham relatos e opiniões dos entrevistados, logo, um foco mais qualitativo. Gil (2002, p.42) acrescenta que as pesquisas enquadradas nessa classificação “se propõem a estudar o nível de atendimento dos órgãos públicos de uma comunidade, as condições de habitação de seus habitantes [...] e têm por objetivo levantar as opiniões, atitudes e crenças de uma população”. Esse argumento do autor mostra como o modelo de estudo adotado neste artigo se aproxima do tema proposto.

A pesquisa com fim descritivo não tem como principal objetivo explicar um fenômeno, mas seu estudo pode servir como referência para tal (VERGARA, 1998). Gil (2002) contribui com a explicação, afirmando que se trata de um meio que tem:

[...] como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema com vistas a torná-lo mais explícito ou construir hipóteses. Pode-se dizer que tais pesquisas têm como objetivo principal o aprimoramento de ideias ou descoberta de instituições. (GIL, 2002, p. 41)

Considerando a necessidade de estudar a opinião pública dos moradores e visitantes de Manhuaçu, optou-se pela técnica de levantamento ou *survey*, possibilitando um questionamento direto a uma amostra deste universo acerca do assunto levantado. Essa análise quantitativa gerada pelo conjunto de informações coletadas é o que permite a determinação de conclusões (GIL, 2002).

O método rigoroso com o qual o *survey* é realizado faz com que as informações obtidas possam ser analisadas em longo prazo por diversas perspectivas, comprovando ou negando determinada teoria. É importante lembrar que as respostas obtidas devem ser codificadas e realocadas em grupos de respostas, uma vez que a análise de respostas abertas não fazem parte deste método quantitativo (BABBIE, 2003).

A amplitude, o custo, a conveniência e uma relação fechada às influências externas com os entrevistados compõe os benefícios agregados à técnica de levantamento, enquanto a dúvida diante da subjetividade de determinado contexto e

a possibilidade de não alcançar o número desejado de respostas se caracterizam como desvantagens da mesma (BERTUCCI, 2009).

Gil (2002) defende que a escolha do questionário deve ser eficiente, uma vez que as perguntas precisam ser diretas, não devem induzir a resposta do entrevistado ou gerar nele algum sentimento negativo além de não criar confusão da mente do interlocutor. Baseada em Vergara (2005), a escolha dos questionados/informantes deu-se por acessibilidade, selecionados pela facilidade de acesso.

Do ponto de vista quantitativo, é necessário encontrar um número amostral que irá testar e representar a generalidade da teoria proposta. Assim, baseando-se na equação apresentada por Minayo (2000):

n = Tamanho da amostra

σ^2 = Nível de confiança escolhido

p = percentagem com a qual o fenômeno se verifica

q = Percentagem complementar (100 – p)

e^2 = Erro máximo permitido

$$n = \frac{\sigma^2 p \cdot q}{e^2}$$

Transeuntes manhuaçuenses ou não: aproximadamente 10% ($p = 10$) ($q = 100 - 10 = 90$). Nível de confiança de 95% (dois desvios). Erro máximo = 4%.

$$n = \frac{4 \cdot 10 \cdot 90}{16} = \frac{3.600}{16} = 225$$

O questionário, portanto, foi aplicado a 225 (duzentos e vinte e cinco) transeuntes no município de Manhuaçu (MG).

Este artigo também contou com métodos qualitativos, visando obter informações mais aprofundadas sobre o contexto estudado. Gil (2002) considera que esse critério possui conteúdo mais analítico e menos formal que o método quantitativo, além de ser organizado em textos ou esquemas.

Já Malhotra (2001) defende que a compreensão do problema é mais eficaz nas pesquisas qualitativas. Foram realizadas entrevistas semiestruturadas com o gestor responsável pelo planejamento estratégico de Manhuaçu e com o órgão responsável pela rodovia federal que atravessa o perímetro urbano da cidade, o DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes). Enquanto Gil (2002) exalta a flexibilidade dessa técnica, Bertucci (2009) destaca a importância das entrevistas no estudo de um contexto que envolva as ciências sociais e gerenciais. Essa flexibilidade também é uma das principais características da classificação “semiestruturada”, pois o pesquisador pode alterar seu roteiro de perguntas conforme sua necessidade e conveniência.

Para analisar o aumento da frota a nível nacional e municipal foi realizada uma coleta documental com base nos dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). Essa fase também se enquadra como fase qualitativa.

4. DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

As políticas de ampliação de crédito e os incentivos fiscais oferecidos pelo Governo Federal fizeram com que a frota nacional tivesse um crescimento exponencial. Em Manhuaçu (MG), entre dezembro de 2002 e setembro de 2015 houve um aumento de 175,05% no número de emplacamentos, saltando de 12.545 para 34.505 veículos. Vale ressaltar que esses números não incluem os diversos automóveis emplacados em outros municípios, mas que circulam pela cidade. Esse elevado crescimento pode ser ilustrado pelo gráfico 1:

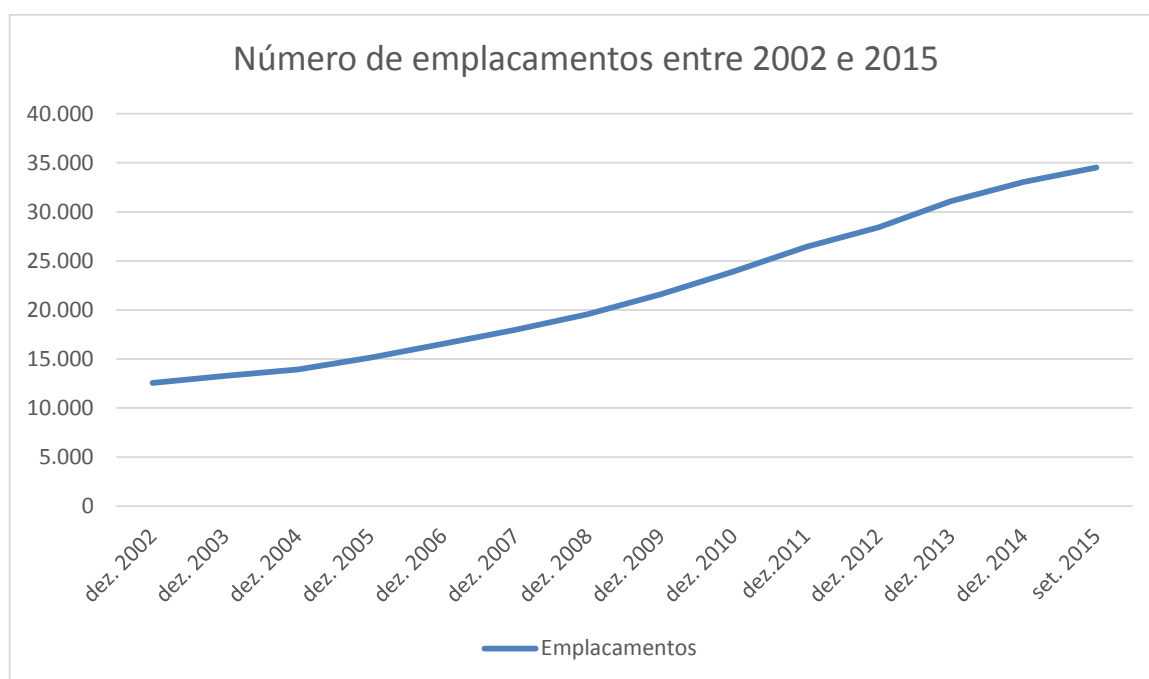


Gráfico 1 - Número de emplacamentos em Manhuaçu (MG) entre 2002 e 2015
Fonte: DENATRAN⁴ (2015)

O questionário utilizado no método quantitativo foi respondido por 50,9% de moradores de Manhuaçu, enquanto 49,1% eram visitantes, e entre os entrevistados, 65,4% se declararam condutores. Considerando as perspectivas de motorista e passageiro, 55,7% dos entrevistados utilizam veículos particulares como principal meio de locomoção na cidade, além de 10,1% de usuários de motocicletas. Estes dados comprovam como a população dá preferência aos meios individuais e motorizados em detrimento do transporte coletivo ou não-poluentes, conforme o pensamento defendido por Druciaki (2013).

A utilização dos ônibus foi destacada por 17,5% dos indivíduos, enquanto 15,4% relataram que na maior parte do tempo trafegam a pé por Manhuaçu. Apenas 1,3% dos entrevistados disseram utilizar bicicletas, logo, percebe-se que o método de transporte tido por Gehl (2013) como o mais benéfico para a mobilidade urbana é o menos utilizado no município.

Segundo o gestor responsável pelo planejamento municipal (entrevistado 1) não há projetos que estimulem essa substituição de modais, apenas incentivos à realização anual de um passeio ciclístico, o qual o próprio considera insuficiente. O

⁴ DENATRAN, 2015. Frota de Veículos. Disponível em:
<<http://www.denatran.gov.br/frota2015.htm>> Acesso em 11 nov. 2015

entrevistado também atribui esta situação aos erros de planejamento em gestões passadas além de uma topografia desfavorável para o uso de bicicletas.

Com o objetivo de aprofundar a pesquisa sobre o comportamento dos transeuntes, o questionário abordou qual o maior fator influenciador nessa escolha de modais, obtendo que 41% dos entrevistados prioriza a comodidade na escolha de seus meios de locomoção, conforme o gráfico 2 a seguir:

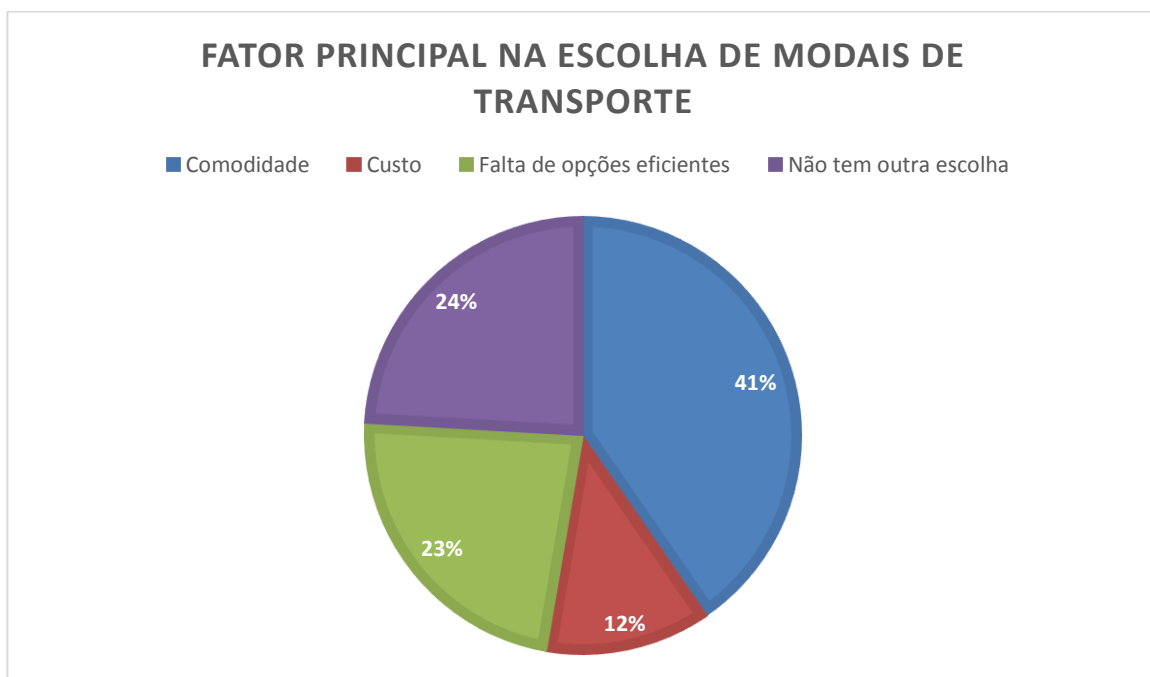


Gráfico 2 - Principal motivo que influencia na escolha dos métodos de locomoção dos entrevistados
Fonte: Dados de pesquisa (2015)

Quando questionados sobre as principais razões que os levam a transitar por Manhuaçu os entrevistados puderam assinalar mais de uma opção, sendo que 54,4% destacaram o motivo “trabalho” e 46,9%, o motivo “educação”. Ainda houve destaque para lazer e compras (26,8%) e saúde (25,4%).

O gestor municipal considera que Manhuaçu possui uma localização estratégica, que somada às suas “diversas vocações e características positivas” fazem da cidade uma referência regional. Ele ainda afirma que:

destarte, Manhuaçu protagoniza uma condição singular de cidade polo, rodeada por dezenas de cidades de porte menor, as quais criaram uma interdependência e uma simbiose que conspira a favor dela e dos municípios parceiros que necessitam um dos outros para que subsistam com a qualidade de vida desejável (GESTOR MUNICIPAL, 2015).

Assim como defendido por Gehl (2013), Banister (1995), e Leite e Awad (2012), a mobilidade urbana está diretamente ligada à qualidade de vida da população, e a pesquisa obteve que 87,3% dos cidadãos concordam com essa ideia, sendo que 53,1% classificaram essa influência como de grande importância.

Com relação ao uso do transporte público, 162 transeuntes afirmaram que a sociedade tem preconceito quanto ao uso dos coletivos. Pensamento que vai de encontro ao que foi abordado por Druciaki (2013), que defendia a necessidade de

uma mudança cultural na população brasileira para substituição dos modais particulares.

No que se refere à atuação da gestão pública (municipal e federal) em busca de amenizar e prevenir os transtornos de mobilidade urbana, foram obtidos dados semelhantes: 75,4% dos entrevistados não veem ações corretivas enquanto 75,9% não veem ações preventivas.

Segundo o gestor público, a mobilidade urbana ganhou destaque nos últimos anos, fruto do desenvolvimento, porém, ressalta que o Governo Federal atribui obrigações nesse sentido às cidades diante de um cenário em que a divisão do “bolo tributário” não ocorre na mesma proporção. A apresentação do Plano de Mobilidade Urbana teria prazo final em abril de 2015, porém, como apenas 1,4% dos municípios mineiros conseguiram atingir essa meta, o prazo foi prorrogado. Por julgar ter uma equipe insuficiente e sem a qualificação necessária, foi aberta uma licitação para a contratação uma empresa especializada para cuidar de questões como:

1. Plano Diretor
2. Plano de mobilidade urbana
3. Revisão do código de obras
4. Código municipal de meio ambiente
5. Lei de parcelamento do solo
6. Código de posturas municipais

A administração municipal ressalta que os instrumentos acima citados necessitam de ampla discussão e da participação popular. Apesar de não significarem soluções imediatas, são “um importante marco de busca de soluções”.

Enquanto 200 entrevistados afirmaram que não há um planejamento adequado para o desenvolvimento de Manhuaçu, o gestor considera que “os empreendimentos que tem por escopo a formação de locais de moradia e estruturar novos bairros, tem sido conduzida (sic) com seriedade compatível pela administração”. O mesmo ressalva que erros podem ocorrer, pois julga como precário o arcabouço legal disponível para a gestão e critica a atitude de alguns empreendedores locais. Segundo o administrador:

temos uma cultura por parte de alguns empreendedores de nossa cidade, que atuam como verdadeiros “estelionatários”, pois iniciam os empreendimentos sem as devidas licenças e projetos, sem aprovação, não legalizam os imóveis e depois a população vai cobrar a infraestrutura, que seria de responsabilidade do vendedor, do poder público (GESTOR MUNICIPAL, 2015).

A população também foi questionada sobre os principais problemas que enfrentam a bordo de um veículo ou como pedestre. Nessas duas questões também era permitido assinalar mais de uma alternativa, obtendo os resultados ilustrados pelo gráfico 3.

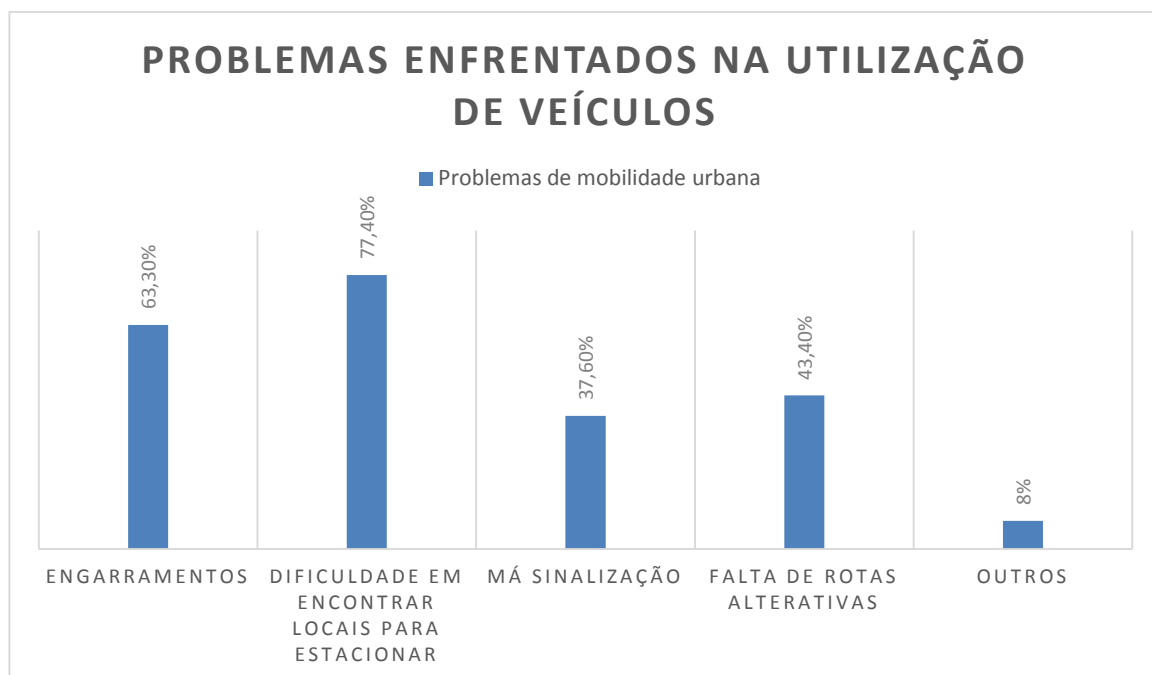


Gráfico 3 - Os principais problemas encontrados na utilização de veículos em Manhauçu
Fonte: Dados de pesquisa (2015)

Os dados obtidos mostram que os engarrafamentos (63,30%) e a ausência de vagas de estacionamento (77,40%) são os transtornos mais citados pela população. Tais problemas se agravaram pelo aumento da frota de veículos e pelo contexto descrito pelo DENATRAN (2001), onde as pessoas ocupam as vias públicas para acessarem seus pontos de interesse na cidade, já que a maioria dos mesmos não possui espaço para receber seus clientes. Do ponto de vista do pedestre, 73% dos questionados se queixaram da qualidade das calçadas, mas problemas secundários também foram citados, como a presença de entulhos e ausência de semáforo para pedestres.

O gestor municipal resume como falta de planejamento a raiz desses problemas. Segundo o entrevistado não foi previsto o crescimento demográfico assim como o da frota de veículos, além da falta de adaptação da legislação ao desenvolvimento municipal, falta de adaptação das vias, comércios construídos sem a preocupação de criar estacionamento para seus clientes e a “prevalência comportamental equivocada das pessoas e usuários das vias”. Segundo ele, a gestão está “tentando minimizar o problema com otimização da sinalização e democratização do uso dos espaços, processo que vem sendo melhorado gradualmente”.

No bairro Bom Pastor, local com concentração de armazéns de café, e na região central, o tráfego é bastante prejudicado pelo número de vagas reservadas para carga e descarga. A administração entende que os empreendedores locais muitas vezes assumem o papel do município e sinalizam de maneira irregular as vias públicas. Tal situação, segundo o gestor, está sendo corrigida gradualmente, buscando padronizar as placas de sinalização bem como a “eliminação de desmandos e a efetiva legalização dos espaços”.

Porém o gestor municipal defende que uma verdadeira melhoria no local ocorreria com a transferência destes empreendimentos para locais no entorno de Manhauçu, segundo ele:

uma das alternativas seria o empreendimento que vem sendo estudado para ser implementado no entorno do aeroporto entre Santo Amaro e Realeza, onde há a proposta de instalação de um condomínio logístico, que atrairá os atacadistas para aquele local (GESTOR MUNICIPAL, 2015).

Essa fala do entrevistado 1 remete ao pensamento de Banister (1995) sobre a perda da qualidade de vida resultante da centralização das atividades comerciais nas cidades.

Sobre uma possível mudança de meios de transportes, os transeuntes acenaram em sua maioria pelo desejo de andar mais a pé (31,1%). Na sequência vem a modal bicicleta (28,1%), ônibus (22,4%) e carro próprio (18,4%).

O gráfico 4 mostra outros grandes problemas de mobilidade em Manhuaçu identificados pelos questionados, de uma maneira mais ampla. A população apontou a falta de estrutura das vias públicas (65,40%) e o excesso de veículos (59,60%) como os principais transtornos de mobilidade existentes na cidade, porém, atribuíram ao comportamento dos indivíduos no trânsito (43%), bem como a imprudência de motoristas e pedestres (43%) como fatores secundários que tornam essa interação nas ruas ainda mais conflituosa.

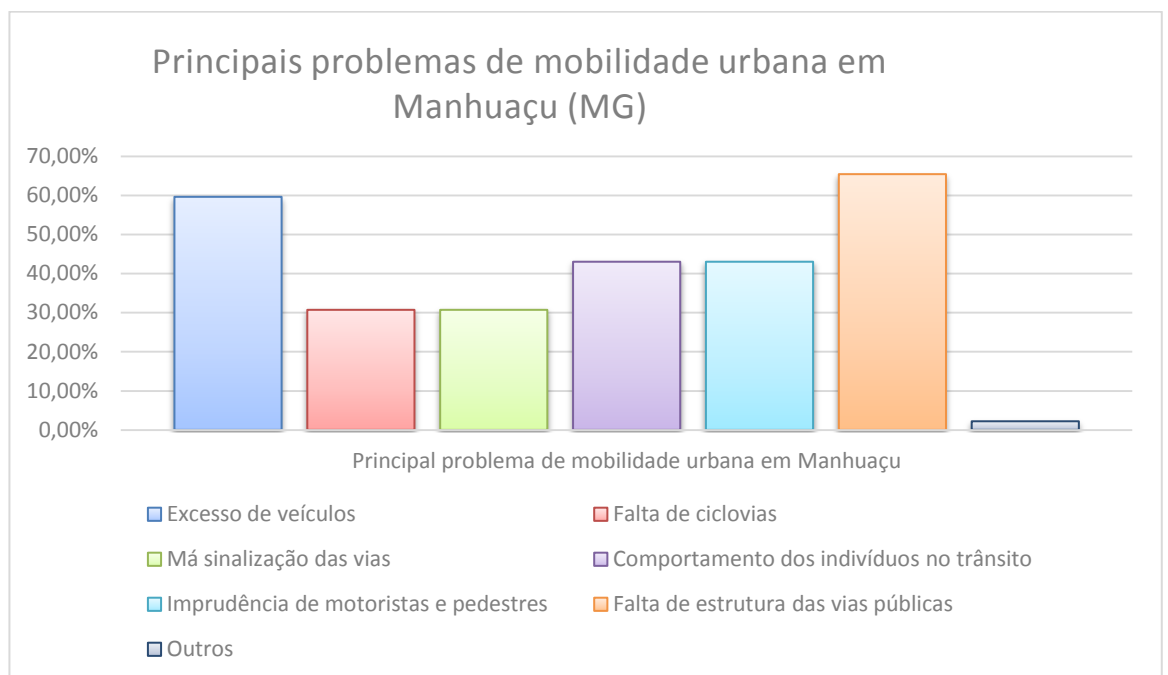


Gráfico 4 - Os principais problemas de mobilidade urbana em Manhuaçu (MG)
Fonte: Dados de pesquisa (2015)

O grande destaque para a falta de estrutura vai de encontro ao pensamento de Pagnoncelli e Aumond (2004), que destacam que o ritmo de desenvolvimento estrutural não consegue acompanhar o crescimento populacional, e no caso de Manhuaçu, também o da frota de veículos.

A administração municipal diz estar ciente que muitas placas de sinalização ainda não atendem as necessidades da população, mas que tem o compromisso de reverter essa situação para benefício de moradores e visitantes.

Enquanto cerca de 73% dos transeuntes criticam a eficiência do estacionamento rotativo, o gestor acredita que essa ferramenta condiz com a realidade do município e tem a proposta de democratizar o uso do espaço. Segundo

o entrevistado, as poucas vagas eram muito utilizadas pelos próprios empresários locais, prejudicando o tráfego do restante da população, dessa forma, o estacionamento rotativo surgiu como uma forma de melhor distribuir tempo e espaço, maximizando a rotatividade. Porém, considera que para uma melhor eficiência é necessária uma mudança comportamental nos indivíduos, que ainda se mostram arredios ao método. Outra maneira de amenizar essa demanda seria o investimento privado em prédios de estacionamento, muito comuns nos grandes centros.

É também na iniciativa privada que a administração municipal acredita estar a solução para os problemas do terminal rodoviário de Manhuaçu. Em entrevista, foi relatado que existe um esboço de projeto para a transferência do terminal para um local de distância mediana do centro, mas não houve interessados em assumir a proposta, provavelmente pelo alto investimento. Da mesma forma, o município não possui recursos suficientes para essa construção. O gestor ainda cita os problemas sociais ao redor do local, afirmando que “as demais questões negativas que se juntaram ao redor do terminal rodoviário é fruto de erros e decisões equivocadas no passado, bem como de outros fatores que foram atraídos para o ambiente.”

Com relação a presença da BR-262 no perímetro urbano de Manhuaçu, 149 entrevistados concordaram que este fato agrava os problemas de mobilidade urbana da cidade. O Entrevistado 2, representante do DNIT afirmou que

há um conflito entre o tráfego urbano de veículos e pedestres e o tráfego de passagem. A cidade se desenvolveu ao longo da rodovia e dos dois lados, criando conflitos com o cruzamento da rodovia além de sobrecarregá-la com tráfego urbano (REPRESENTANTE DNIT, 2015).

Além disso, o entrevistado 2 acrescenta que existia um projeto de contorno elaborado no ano de 1990, mas como a cidade expandiu de maneira muito rápida e desordenada, o projeto se tornou obsoleto.

O responsável pelo planejamento municipal compartilha a opinião da população e destaca que os bairros paralelos à rodovia possuem grande concentração populacional, e a situação ainda é pior diante da ausência de planejamento no passado bem como os demais fatores já citados neste estudo. Apesar de o DNIT afirmar que existe autorização para a construção de duas passarelas no local, a gestão não concorda que seriam alternativas interessantes, por analisarem a situação de outras cidades que não obtiveram o sucesso esperado.

O entrevistado 1 destaca que o DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) é o responsável pela rodovia e deveria atuar nos pontos críticos que afetam a vida de moradores e visitantes de Manhuaçu, e defende que a população deve cobrar atitudes do órgão. Em 2015 foi inaugurada a readaptação do chamado “Trevo do Cafeicultor”, tido como uma iniciativa “corajosa e desafiadora” pela administração municipal, e mesmo assumindo todos os custos, o gestor afirma que foi necessário aguardar por oito meses um parecer favorável do DNIT. Ele acrescenta que:

o município teve o escopo de resolver o problema e reduzir acidentes, preservando vidas e o precioso tempo das pessoas, privilegiando a segurança. Foram investidos cerca de 600 mil reais nas obras, com sinalização adequada e com instrumentos muito além dos que se vê em trevos sinalizados pelo próprio órgão

especializado. O resultado e a percepção que se tem é que a satisfação foi geral, com elogios efusivos e caloroso acolhimento por parte dos usuários e população. (GESTOR MUNICIPAL, 2015)

Durante a pesquisa, constatou-se que 67,1% dos entrevistados concordaram as melhorias proporcionadas pela obra. No trecho também há outro ponto crítico e com alto índice de acidentes: o chamado “Trevo da Zebu”. Vale ressaltar que o local possui dois radares limitando a velocidade em 50 km/h, e essa ferramenta tem o intuito de inibir (com punição monetária) a imprudência.

Como resposta, a gestão de Manhuaçu diz que pretende encaminhar ao DNIT uma proposta com os ajustes necessários ao local, assumindo novamente os custos “por entender que a vida e os interesses dos seus cidadãos devem ser defendidos”, e que o órgão vinculado à União deveria cuidar de suas responsabilidades. O entrevistado 2 atribui à imprudência de motoristas o número de acidentes ocorridos. Logo, percebe-se que a eficiência dos radares não é levada em conta pelo órgão.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo proporcionou uma visão sobre os problemas de mobilidade urbana, oriundos da falta de planejamento, sob duas óticas: a opinião pública e a posição da gestão de Manhuaçu.

Os objetivos propostos foram atingidos, uma vez que os transeuntes se pronunciaram sobre os diversos transtornos que enfrentam em seu cotidiano além de expressarem suas opiniões sobre como tem sido conduzido o desenvolvimento da cidade. Os dados mostraram como a população sente os efeitos dos congestionamentos, dificuldades de estacionamento, além das demais diversas consequências negativas causadas pela falta de estrutura das vias públicas aliadas ao crescimento exponencial de veículos circulando em Manhuaçu. A disponibilidade encontrada no ambiente de pesquisa mostra como a sociedade é sensível ao tema e deseja expressar suas ideias. A participação da gestão pública também atribui mais um objetivo atingido ao artigo.

O gestor responsável pelo planejamento estratégico municipal diz compreender as reclamações, mas ressalva que a atual situação é fruto de anos de negligência, e que apesar de todo o investimento, existem problemas ainda farão parte do dia-a-dia da população por anos. A falta de estrutura e o crescimento desordenado limitam ações de curto prazo e comprometem soluções efetivas. As melhores soluções, como o contorno da BR-262 e o deslocamento de determinados setores comerciais para outras áreas do município dependem de tempo, investimento e políticas públicas eficazes para tal.

A falta de preocupação em se ter um desenvolvimento planejado é comprovada também pelo fato de que somente em 2007, quando Manhuaçu já possuía 130 anos, foi legalmente criada uma secretaria voltada para o planejamento municipal (Lei 2.707/2007). Ainda mais alarmantes que essa informação são os dados que mostram que a sociedade não sente ações que visam evitar a continuidade destes transtornos no futuro.

A gestão afirma que seus projetos de melhoria no trânsito esbarram em diversas barreiras, principalmente a financeira, além da dependência de terceiros, como o DNIT. O terminal rodoviário é um grave problema para a cidade, pois além dos efeitos negativos no tráfego existem as questões sociais: o local é marcado pelo alto índice de furtos, drogas e prostituição.

Percebe-se que o gestor assume suas limitações quando afirma que não possui equipe suficiente e qualificada para a revisão do Plano Diretor (tendo a necessidade de terceirizar essa função), e quando assume que falhas podem ocorrer no desenvolvimento de novos bairros devido ao “arcabouço legal precário” que dispõe. Entretanto pondera que muitos empreendimentos são construídos sem as devidas licenças e projetos, transformando a falta de planejamento em um ciclo vicioso. Essa afirmação remete à atuação do poder legislativo de Manhuaçu, como agente capaz de modificar o adjetivo “precário” atribuído à legislação local, bem como a necessidade de agentes fiscalizadores que inibam a continuidade deste ciclo.

O artigo mostra o quão fundamental é o planejamento estratégico na gestão pública e os inúmeros efeitos negativos que podem surgir com a sua ausência. Manhuaçu necessita de uma visão de futuro, de um projeto de crescimento para se manter como polo. Para tal, a gestão precisa saber alocar e atrair recursos, ter parceria com os órgãos dos quais é dependente e principalmente políticas públicas voltadas para o desenvolvimento local.

Este estudo dá início às discussões sobre um problema contemporâneo que afeta moradores e visitantes de Manhuaçu. Mobilizar esse debate significa criar um ambiente propício de interação entre sociedade e gestão, e uma sociedade participativa é essencial para as melhorias de seu meio.

6. REFERÊNCIAS

ALERIGI JUNIOR, A. **Dilma sanciona lei de redução do IPI para veículos**. 2011. Disponível em: < <http://economia.uol.com.br/ultimas-noticias/reuters/2011/12/15/dilma-sanciona-lei-de-reducao-do-ipi-para-veiculos.jhtm> > Acesso em 20 set. 2015.

BABBIE, E. **Métodos de Pesquisas de Survey**. 2ª Reimpressão. Belo Horizonte: UFMG, 2003.

BANISTER, D. **Transport and urban Development**. Londres. Editora E & FN Spoon, 1995.

BARONE, F. M.; SADER, E. **Acesso ao Crédito do Brasil: evolução e perspectivas**. Rio de Janeiro, Revista da Administração Pública FGV, 2012. Disponível em: < <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rap/article/view/6675/5258> > Acesso em 26 set. 15

BERTUCCI, J. L. O. **Metodologia básica para elaboração de trabalhos de conclusão de cursos (TCC): ênfase na elaboração de TCC de pós-graduação Lato Sensu**. São Paulo: Atlas, 2009.

BORBA, E. L; TORRES, K. A; TOMÁS, G. E; NEVES, A. F; SILVA, G. M. **Gestão Pública para mobilidade urbana: a viabilização do uso de bicicletas em uma cidade do Sul de Minas Gerais**. Rio de Janeiro. SEGET, 2013.

BRAGA, R; MONTEIRO, C. A. **Planejamento Estratégico Sistêmico para instituições ensino**. São Paulo: Hoper, 2005.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Planejamento em Mobilidade Urbana**, 2013. Disponível em: <
http://sectordialogues.org/sites/default/files/mobilidade_urbana_web.pdf > Acesso em 26 set. 2015

_____. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**, 2013. Disponível em:
<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf > Acesso em 10 set. 2015

BRASIL. Ministério da Justiça. Departamento de Proteção e Defesa do Consumidor. **Prevenção e Tratamento do Superendividamento**, 2010. Disponível em <
http://www.vidaedinheiro.gov.br/docs/Caderno_Superendividamento.pdf > Acesso em 01 Out. 2015

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Mobilidade Sustentável, Cidades Sustentáveis**, 2014. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/cidades-sustentaveis/urbanismosustentavel/mobilidade-sustent%C3%A1vel>> Acesso em 15 set. 2015.

BURIN, R. **As consequências das políticas públicas para ampliação do crédito como estratégia para o desenvolvimento econômico**. Disponível em: <
<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/71525/000875747.pdf?sequence=1> > Acesso em 24 set. 2015

CAMPOS, Vânia. Uma visão da mobilidade sustentável. **Revista dos Transportes Públicos**, v.2, p.99 - 106, 2006.

CASTELLS, M; BORJA, J. As cidades como atores políticos; in **Novos Estudos CEBRAP**, n. 45, julho/1996, p. 152-166.

CHIAVENATO, Idalberto. **Administração Geral e Pública**. 2. ed. Rio de Janeiro: Editora Elsevier, 2008.

CHIAVENATTO, I; SAPIRO, A. **Planejamento Estratégico**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003.

DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito. **Manual de procedimentos para o tratamento de pólos geradores de tráfego**. Brasília: DENATRAN/FGV, 2001.

DENATRAN, 2015. **Frota de veículos**. Disponível em: <
<http://www.denatran.gov.br/frota2015.htm> > Acesso em 11 nov. 2015

DRUCIAKI, V. P. Espaço de Circulação e Sustentabilidade. In: **14º EGAL - Encuentro de Geógrafos de America Latina**, 2013, Lima. Disponível em: <
<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal14/Geografiasocioeconomica/Geografiadeltransporte/10.pdf> > Acesso em 15 set. 2015

FARIA, J. C. **Administração: introdução ao estudo**. 3.ed. São Paulo: Thomson/Pioneira, 1997. 168p.

FERREIRA, A. A; REIS, A. C; PEREIRA, M. I. **Gestão Empresarial: de Taylor aos nossos dias: evolução e tendência da moderna administração de empresas.** São Paulo: Pioneira. 1997.

GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas.** São Paulo: Perspectiva, 2013.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa.** São Paulo: Atlas, 1998.

_____. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4 ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GOMIDE, A. A. **Transporte Urbano e Inclusão Social:** elementos para políticas públicas. Brasília, 2003. Disponível em:
<http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs/td_0960.pdf > Acesso em 26 set. 15

GONÇALVES, R. G.; PAIVA, R. V. C.; BARBOSA, F. V. **Planejamento Estratégico: quando o discurso da guerra e da empresa invade a Administração Pública.** Editora Reuna, v. 14, n. 1, p. 29-43, 2009.

IBAM; MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada.** Rio de Janeiro, RJ, 2005

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Manhuaçu, Minas Gerais.** Disponível em: < <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=313940> > Acesso em 01 Out. 2015

KOTLER, P. **Administração de marketing:** análise, planejamento, implementação e controle. 2. ed. São Paulo: Editora Atlas, 1992.

_____. **Administração de Marketing. Análise, Planejamento, Implementação e Controle.** São Paulo: Atlas, 1997.

_____. **Marketing para o século XXI:** como criar, conquistar e dominar mercados. São Paulo: Futura, 1999.

LEITE, C; AWAD, J. C. M. **Cidades Sustentáveis, Cidades Inteligentes - Desenvolvimento Sustentável Num Planeta Urbano.** Porto Alegre: Bookman, 2012.

LOPES, B; AMARAL, J. N. **Políticas Públicas:** Conceitos e práticas. Volume 7. Belo Horizonte: Sebrae/MG, 2008.

LOPES, R. **A Cidade Intencional:** o planejamento estratégico de cidades. 2. ed. Rio de Janeiro. Editora MAUAD, 1998

LUCA, Lea de. **Os bancos querem os vovôs.** Abril. 2005. Disponível em: < <http://exame.abril.com.br/revista-exame/edicoes/842/noticias/os-bancos-querem-os-vovos-m0055867> >. Acesso em: 19 set. 2015.

MALHOTRA, N. K. **Pesquisa de marketing**: uma orientação aplicada. 3. ed. Porto Alegre, 2001.

MINAYO, M. C. S. **O desafio do conhecimento**: pesquisa qualitativa em saúde. Rio de Janeiro: Hucitec, 2000.

OLIVEIRA, Djalma de Pinho Rebouças de. **Planejamento Estratégico**: conceitos, metodologia, práticas. 23. ed. São Paulo: Atlas, 2010

PAGNONCELLI, D; AUMOND, C. W. **Cidades, Capital Social e Planejamento Estratégico**: o caso de Joinville. 3. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

PLUME. **Synthesis Report on Urban Sustainability and its Appraisal**. PLUME. Planning for Urban Mobility in Europe, p.1, 2003

RODRIGUES, E. A. S; CHU, V; ALENCAR, L. S; TAKEDA, T. **O Efeito da Consignação em Folha nas Taxas de Juros dos Empréstimos Pessoais**. Disponível: <<https://www.bcb.gov.br/pec/wps/port/wps108.pdf>> Acesso em 19 set. 2015.

SECCHI, L. **Políticas Públicas - Conceitos, Esquemas de Análise, Casos Práticos**. São Paulo: Cengage Learning, 2014.

TEIXEIRA, E. C.; **O Papel das Políticas Públicas no Desenvolvimento Local e na Transformação da Realidade**, 2002. Disponível em: <http://www.dhnet.org.br/dados/cursos/aatr2/a_pdf/03_aatr_pp_papel.pdf> acesso em 19 set. 2015

TZU, S. **A Arte da Guerra**. São Paulo. Editora Pensamento, 1998.

VASCONCELLOS, E. A. **Mobilidade Urbana e Cidadania**. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2012.

VERGARA, S. C. **Projetos e Relatórios de Pesquisa em Administração**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 1998.