

**A MOBILIDADE NAS CIDADES MÉDIAS PARA POTENCIALIZAÇÃO
DAS ECONOMIAS LOCAIS NO CONTEXTO DO MUNDO
GLOBALIZADO: O CASO DE MANHUAÇU - MG**

Amanda Santos Vargas
Centro Universitário - UniFacig
amanda.vargas@gmail.com

Lidiane Espindula
Centro Universitário - UniFacig
espindulaprojetos@gmail.com

RESUMO:

O crescimento urbano sem planejamento adequado provoca grandes desafios nas cidades brasileiras, de médio e grande porte, e influencia diretamente em sua mobilidade e na potencialização das economias. A presente pesquisa defende que intervenções baseadas em mobilidade e caminhabilidade podem inserir cidades ao contexto globalizado, contudo dados de Manhuaçu-MG apontam que a cidade, apesar de polo regional, está distante dessa realidade, pela deficiência de leis urbanísticas para alcançar a dinâmica de espaços que a mantem viva, ativa e segura, preparada para o mundo globalizado.

Palavras-chave: Caminhabilidade; Crescimento Urbano; Planejamento Urbano.

GT – GT-5. Mobilidade, migração e espaço urbano.

1 INTRODUÇÃO

O crescimento urbano, principalmente a partir de meados do século XX no Brasil, apresenta consequências, resultando em esforços no investimento em habitação, saneamento e infraestrutura viária. Grandes incentivos a execução de vias e rodovias e a fabricação de carros ocorreram nesse período, priorizando os veículos individuais em detrimento de outros modais, corroborando para problemas na mobilidade urbana.

No final do século XX e início do século XXI, um modelo de urbanismo contemporâneo começa a ser implantado, principalmente em países desenvolvidos. No Brasil, o investimento prioritário em vias carroçáveis ainda está presente na maior parte das cidades, contudo novas políticas públicas buscam reverter a situação, como é o caso da Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012), obrigatória em cidades que possuem o Plano Diretor, como é o caso de Manhuaçu, cidade de médio porte, polo regional da Zona da Mata Mineira.

Devido à característica de polo, Manhuaçu recebe pessoas de diversas cidades do entorno e por seu crescimento acelerado, principalmente na segunda metade do século XX, e falhas em seu planejamento, a cidade possui ruas estreitas, com investimentos prioritários em infraestrutura viária para veículos individuais e concentração de usos de comércio e serviços em sua zona central, resultando em um problema recorrente: o trânsito.

Tal característica distancia o município das teorias e práticas do urbanismo contemporâneo, que defende espaços que promovam o uso de diversos modais que atendam as necessidades de uma economia globalizada, defendida por Ghel (2013), um dos principais autores base deste estudo.

Assim, por meio de revisão bibliográfica sobre o tema mobilidade e migração urbana e a partir de pesquisas quali-quantitativas sobre a mobilidade urbana em Manhuaçu, a presente pesquisa tem por objetivo apresentar os polos geradores de tráfego da cidade e a relação desses com os usos do solo urbano, por meio de visitas in loco e dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), por meio de representação em mapa e, posteriormente, discussão sobre realidade local e as novas políticas públicas brasileiras.

A relevância do tema se dá pela importância do município em Minas Gerais e pelo crescimento acelerado sem planejamento e mobilidade adequados, que se torna entrave no desenvolvimento da sua economia.

2 MIGRAÇÃO E MOBILIDADE

A cidade, hoje, é resultado de mudanças ocorridas no modo de vida da sociedade principalmente no aspecto econômico. Com o advento da Revolução Industrial as pessoas começaram a migrar para as cidades em busca de trabalho e melhores condições de vida. Segundo Calabi (2008), no início do sec. XX a maior parte da população europeia já vivia em cidades e seu crescimento já havia ultrapassado os muros das cidades medievais. A cidade então expandiu livremente com a falta de barreiras naturais. A periferia absorveu tudo aquilo que não cabia nos centros e, embora não tivesse acompanhada inicialmente de infraestrutura urbana, valorizava o solo ocupado. Essa valorização ocorreu pautada principalmente no desenvolvimento das ferrovias que oferecia a possibilidade de deslocamento dos trabalhadores aos locais de trabalho.

Ainda segundo a autora, nesse período em que ocorre crescimento espraiado das cidades pautados nessa lógica da possibilidade do deslocamento para o trabalho é que surgem os primeiros questionamentos sobre a temática do urbanismo, visando o controle da ampliação das cidades e a organização da cidade existente. Assim, foram criados os instrumentos analíticos que influenciam o urbanismo contemporâneo, como zoneamentos, divisão em lotes, regulação da tipologia viária e das edificações, alinhamentos e recuos. Os principais problemas abordados pelos estudiosos da época (como os CIAM e a Carta de Atenas) eram a habitação, a localização do trabalho e o transporte e buscavam um consenso entre a coletividade e os produtores capitalistas. Para Choay (1975, p.2) uma impossibilidade é que “o urbanismo quer resolver um problema (o planejamento da cidade maquinista) que foi colocado bem antes de sua criação, a partir das primeiras décadas do século XIX”. Tal afirmação deixa clara a importância do planejamento urbano e sugere que a reflexão antes da ação é mais prudente e menos dispendiosa no caso da formação das cidades.

De acordo com Rezende (2012), no Brasil a tendência à migração para as cidades ocorre após a crise do café 1929, com a instalação do estado novo, quando há o entendimento pela classe política que era preciso definir rumos para o capitalismo industrial no país. Em meados do sec. XX, o estado novo investe em cidades no intuito de atrair investimentos externos, transformando o país de agroexportador para industrial.

De acordo com Ribeiro e Cardoso (1996), o pensamento do Estado Novo para inserir o Brasil no contexto industrial era lidar com o enfrentamento da pobreza a fim de transformar uma população de ex-escravos e a classe menos abastada em operários. Segundo os autores, esse enfrentamento “deve ser efetuado pelo Estado por intermédio de uma política de valorização do trabalho como forma de ascensão social e obrigação da cidadania” (RIBEIRO e CARDOSO, 1996, p. 60). Observa-se, novamente, que a lógica para o desenvolvimento das cidades no Brasil, embora tardio, também se apresenta em função da relação das pessoas com o trabalho. Construir habitações para os operários e dar-lhes condições de ir e vir era a premissa para a industrialização almejada. Muitas cidades brasileiras se desenvolveram, assim como as cidades europeias do início da Revolução Industrial, de forma espaiada, sem que um planejamento adequado de infraestrutura pudesse prever os possíveis danos, como os inúmeros problemas de mobilidade enfrentados atualmente.

Rezende (2012) menciona que nas décadas de 1930 a 1960 o Estado passa por um período desenvolvimentista, com grandes investimentos em infraestrutura viária, saneamento e habitação social. A partir de 1950, houve grandes investimentos em desenvolvimento regional, voltados para uma política intraurbana direcionada à produção industrial, quando foram criadas rodovias ligando importantes cidades de norte a sul e de leste a oeste do país, aeroportos, hidrelétricas, etc., fomentando as relações comerciais internas para industrialização e exportação da produção nacional. Com isso, houve incentivo ao uso dos carros e o investimento crescente em malha viária, entretanto esse crescimento das vias foi feito muitas vezes de forma incompleta, priorizando os veículos em detrimento das outras formas de locomoção no meio urbano.

Durante as décadas seguintes, segundo Low-Beer (2002), o país passou por outros ordenamentos políticos intervencionistas com relação à gestão das cidades, como o governo militar iniciado nos anos de 1964 quando houve forte investimento em infraestrutura urbana. Já na década de 1970 acontece um período de crescimento excepcional, onde “os esforços concentram-se no financiamento da construção civil, principalmente o segmento habitacional” (LOW-BEER, 2002, p. 84), em 1975 passa-se a investir em indústria como siderúrgicas e usinas e também em infraestrutura urbana.

A década de 1980, ainda segundo Low-Beer (2002), ficou marcada pelo crescimento espantoso das cidades brasileiras e, no mesmo período, as taxas de crescimento da economia nacional foram extremamente baixas. A década assiste ao fim do regime militar, a sanção da

constituente e a um cenário econômico conturbado, o que resultou numa estagnação dos serviços públicos urbanos. Posteriormente, a década de 1990 assiste a grandes transformações econômicas com a criação do Plano Real, a estabilização da moeda e as reformas estruturais como privatização de estatais já com um viés neoliberalista. O estado deixa de investir na industrialização e se prepara para solucionar os problemas ocasionados por anos de políticas desarticuladas e sem continuidade, como prover infraestrutura básica com o intuito de reduzir a pobreza, pensar em todos os outros problemas ocasionados por anos de investimentos em prol do desenvolvimento industrial.

Castells (1999, p.21) menciona que “uma revolução tecnológica concentrada nas tecnologias da informação está remodelando a base material da sociedade em ritmo acelerado”. Nesse contexto o que mais se valoriza são o conhecimento, a tecnologia e a informação. Essa revolução permitiu uma redução das barreiras econômicas, de comunicação e de transporte para circulação de mercadorias resultando numa economia globalizada, e essa nova economia modifica o cenário social e urbano. Uma vez que o produto valorizado é intelectual e o meio onde ele se estabelece é virtual, muitas vezes, as cidades deixam de ser economicamente atrativas por sua vocação mercantil. O que mais se valoriza, então, são espaços urbanos que promovem logísticas favoráveis, como cidades com grandes aeroportos, centros de convenção, aershoppings, onde o usuário possa fazer o máximo de atividades em menos tempo. A cidade é onde se produz informação, com isso os centros das cidades deixam de ter importância na dinâmica econômica, uma vez que as sedes das empresas podem estar em qualquer lugar que propicie logística favorável.

Na globalização acontece a transformação da forma urbana da cidade, pois a cidade informacional é um processo caracterizado pelo espaço de fluxos. Em geral há uma dispersão das atividades econômicas nos níveis metropolitanos (CASTELLS, 1999). O urbanismo contemporâneo como dito por Ghel (2013) tem por objetivo produzir cidades para pessoas, além de torná-las atrativas do ponto de vista da globalização. Onde os espaços promovam caminhabilidade, mobilidade urbana por diferentes modais que atendam as necessidades de uma economia globalizada.

De acordo com Sassen (1999), a relação espaço e tempo são transformadas pelo novo paradigma da tecnologia da informação, permitindo a localização das empresas em qualquer lugar. Isso faz com que as cidades tenham que competir entre si para atrair maiores investimentos. Daí a importância da produção de um espaço urbano atrativo de pessoas, como

explicita Jacobs (1961), pois se as empresas, e com isso também os empregos informacionais, podem estar em qualquer lugar, torna-se de extrema relevância para esta escolha avaliar benefícios intangíveis como o bem estar, a qualidade de vida, a segurança, a conectividade e a caminhabilidade que são fruto de um espaço urbano planejado que contempla sustentabilidade, sociabilidade e mobilidade urbana.

3 CIDADES ESPRAIADAS E REQUALIFICAÇÃO DOS CENTROS URBANOS

As cidades estão a cada dia buscando caminhos para sua inserção no contexto da economia globalizada. Uma tendência notória a partir dessa intenção é a requalificação que tem sido feita nos centros históricos das cidades, mas vez que, muitas vezes, representam a identidade das cidades, a exemplo da requalificação feita no Rio de Janeiro com a criação do Porto Maravilha. De acordo com Zenato e Silva (2018), as áreas centrais das cidades sofreram deterioração durante a expansão urbana e os projetos de requalificação buscam torná-las mais ativas, vibrantes e dinâmicas, porém “as áreas centrais apresentam um mosaico de interesses altamente territorializado de seus agentes produtores, consumidores e gestores do espaço urbano e, portanto, a intervenção nelas é complexa” (ZENATO e SILVA, 2018, p. 52). A abordagem conceitual apresentada pelos autores admite “que intervenções pontuais em áreas centrais voltadas exclusivamente para a escala das pessoas reestabelece as relações de passagem e permanência, para e através dos espaços abertos públicos e edificações”(ZENATO e SILVA, 2018, p. 53).

De acordo com Gehl (2013) a cidade contemporânea precisa ser viva, segura, sustentável e saudável. Para isto, é preciso considerar a mobilidade e a caminhabilidade. Ainda de acordo com o autor, para tornar uma cidade caminhável é preciso aumentar a sensação de segurança, diminuir distâncias e fornecer atratividade e variedade de funções nos espaços públicos. Pensando na qualidade de vida e na relação das pessoas com o tempo, um trajeto percorrido a pé deve procurar ser diverso, útil, atrativo e seguro.

Pensado no desenvolvimento sustentável é preciso rever o resultado do desenvolvimento urbano que gerou cidades extremamente espalhadas e estimular cidades mais compactas e diversificadas em que o transporte por veículos seja preferencialmente substituído por outros modais ou mesmo por uma caminhada a pé (ROGERS E GUMUCHDJIAN, 2001 *apud* ZENATO e SILVA, 2018). Entende-se, nesse contexto, que a cidade viva e saudável está ligada

diretamente a boas oportunidades de se caminhar. Para que isso aconteça é preciso haver, de acordo com Gehl (2013), proteção, segurança, ambiente aprazível, qualidade visual e mobiliário urbano adequado. O autor ainda afirma que em cidades onde a caminhabilidade é aprimorada surge acréscimo relevante dos usos para recreação e interação social, o que confirma as ideias de Jacobs (1961), de que a presença de pessoas atrai pessoas. Essa dinâmica alcançada em determinados espaços mantém a cidade viva, ativa e segura, dessa forma preparada para o mundo globalizado.

Esse crescimento das cidades e suas justificativas apresentadas, contribui para a definição de um novo perfil da sociedade e as cidades com maior aumento populacional sofreram inúmeras transformações, com a expansão urbana e a criação de novos distritos, bairros e comunidades, não somente nos grandes centros urbanos, mas em cidades de pequeno e médio porte, como é o caso de Manhuaçu, cidade polo da Zona da Mata Mineira, como apresentado a seguir.

4 MANHUAÇU E OS DESAFIOS DA MOBILIDADE

Manhuaçu é um importante município na Zona da Mata Mineira (Figura 1), maior cidade de sua microrregião, com 627.281km² e 79.574 habitantes, segundo o último Censo de 2010, com população estimada de 89.256ao final de 2018. Fundada em cinco de novembro de 1877, é polo econômico e de prestação de serviço na região Vertente do Caparaó (IBGE, 2014).

Os municípios que integram a mesorregião têm como base econômica a agropecuária, sendo Manhuaçu referência nacional no cultivo do grão de café e tem o mesmo como principal cultura aliada à sua economia (IBGE, 2013).

Possui uma elevada população flutuante, pois caracteriza-se como polo regional também pela oferta de serviços de saúde, educação e comércio para cerca de trinta municípios de Minas Gerais e Espírito Santo, por estar localizado próximo à divisa entre os estados e possuir fácil acesso, pois é cortada por duas importantes Rodovias Federais: BR-262, que transpassa o município transversalmente, ligando o Espírito Santo ao Mato Grosso do Sul, e BR-116, que o cruza no sentido longitudinal, interligando o Ceará ao Rio Grande do Sul, conhecida também como Rodovia Rio-Bahia.

Figura 1 – Localização de Manhuaçu – MG.



Fonte: IBGE, 2018. Adaptado.

O município possui em seu território o Aeroporto Regional da Zona da Mata, com capacidade de operações de jatos comerciais, com atendimentos regulares para municípios de Minas Gerais, como Belo Horizonte, Araçuaí, Caratinga, Diamantina, Ipatinga, Governador Valadares, Patos de Minas e Teófilo Otoni.

Quanto a mobilidade, devido a característica de polo regional, Manhuaçu apresenta vias sobrecarregadas, principalmente na região central da sede, que são intensificadas pelo transporte de carga que as cruza durante todo o dia, para subsidiar o comércio da região, além da BR-262 que apresenta fluxo constante de pequenos e grandes veículos. O tráfego na cidade não é somente formado por habitantes, mas por pessoas que utilizam serviços como lojas, bancos, correio, cartórios, hospital, clínicas de saúde, faculdades e Centro Universitário. A maior parcela dos serviços encontra-se na área central, enquanto os demais bairros da sede são predominantemente residenciais. Essa característica e a crescente expansão horizontal por meio de novos loteamentos aumentam o deslocamento ao centro da cidade, exigindo investimentos constantes em infraestrutura viária, que proporcionem a ligação dos bairros à área central. Esse modelo de cidade cria a necessidade de deslocamentos diários em tempo cada vez maior.

Os fatores econômicos, a prestação de serviços e as conexões viárias influenciam o desenvolvimento de vetores de movimentação de cargas e pessoas. Atualmente, Manhuaçu apresenta em sua sede cinco principais polos geradores de tráfego viário, como apresentado na Figura 2. O Bairro Coqueiro (em vermelho), próximo ao Centro, possui diversas instituições de ensino, como escolas e faculdades, tornando o tráfego intenso durante todos os horários do dia. À noite o uso se dá pela presença de bares e restaurantes na via principal.

A presença dessas instituições corrobora para a sobrecarga das vias também nos bairros Centro (em verde escuro) e Baixada (em rosa), uma vez que carros, vãs e ônibus circulam nesses bairros para transporte dos alunos. O Bairro Baixada é um dos principais acessos à cidade e nele encontra-se o Terminal Rodoviário e os comércios populares. No Centro encontram-se a maior parte dos usos mencionados, e essa concentração afeta diretamente na mobilidade urbana.

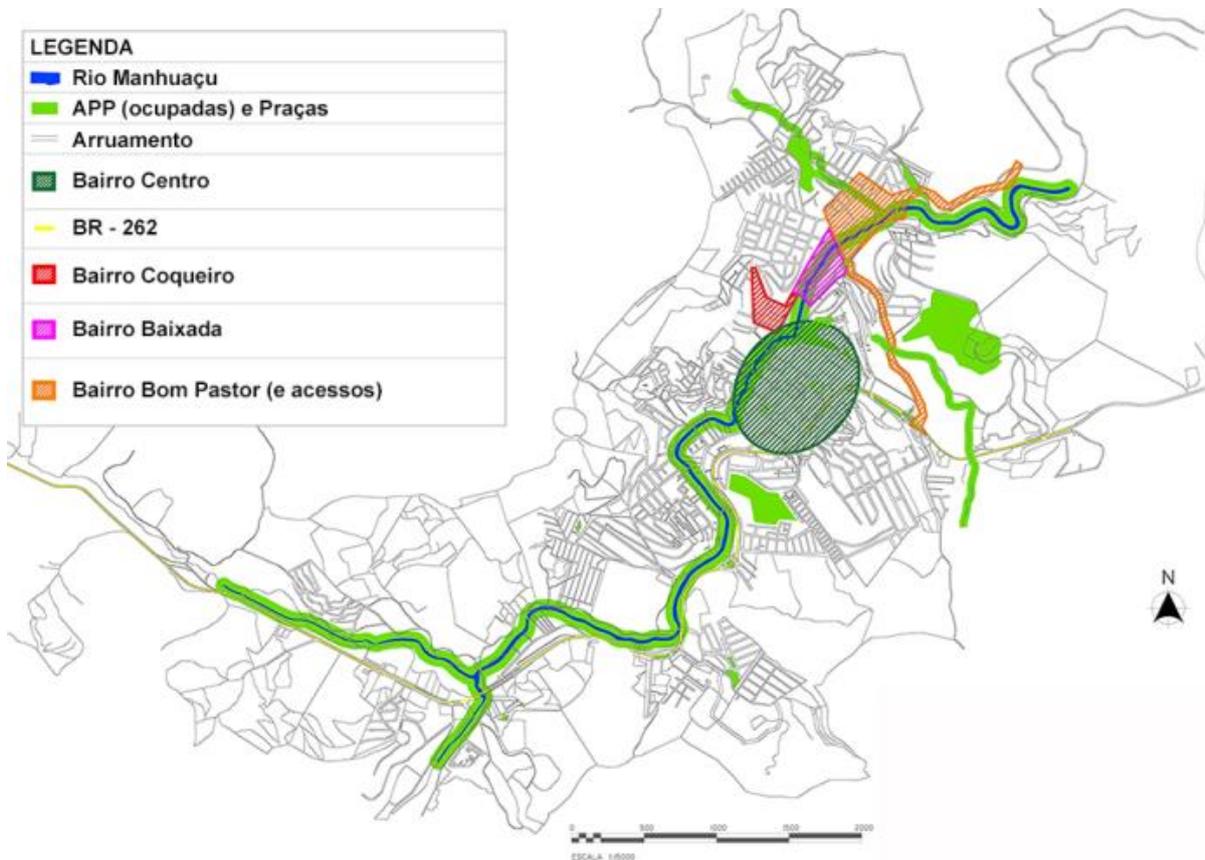
No Bairro Bom Pastor (em laranja) encontram-se as empresas e os armazéns de café, gerando movimento intenso durante todo o dia, principalmente no período da colheita do café, entre os meses de abril a agosto. Recentemente, o Fórum Regional foi construído no bairro e um hipermercado está em construção.

O quinto polo gerador demarcado é a BR-262, que transpõe internamente a sede, é acesso principal e apresenta fluxo intensificado pelos transportes de cargas para fornecimento e reposição de mercadorias e subsídios.

O modelo de deslocamento encontrado resulta em um aumento no número de veículos automotores que culmina na falha da oferta de serviços públicos de transporte coletivo e na precariedade das calçadas em toda a sede do município. De maneira geral, as áreas descritas possuem vias estreitas e, apesar disso, a maioria possui mão dupla e estacionamento de ambos os lados, o que reduz o espaço da calçada, quando existe, obrigando os pedestres a caminharem nas ruas, juntamente com os veículos, ocasionando falta de segurança e acidentes.

A situação se agrava pela ocupação irregular nos passeios, com a presença de entulhos, lixos, materiais para obras, cadeiras, postes e árvores em meio a circulação. Além do descrito, é comum a presença de rampas de acesso de veículos e escadas nas calçadas, como também ausência de pisos ou presença de pisos derrapantes.

Figura 2 – Polos geradores de tráfego da Sede do Município de Manhuaçu-MG



Fonte: DUTRA, COSTA E ESPINDULA, 2016, adaptado.

Essas características contrariam a Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012), Lei Federal que aborda regras e diretrizes que priorizam os pedestres no contexto urbano. A Lei tem como base o transporte coletivo, a acessibilidade universal, o desenvolvimento sustentável, a segurança no deslocamento dos transeuntes, na equidade do uso do espaço público, buscando melhor eficiência na circulação urbana.

O transporte público por meio de ônibus possui onze linhas interligando os bairros, contudo não inclui os bairros com ruas muito íngremes e estreitas, que é realidade na maioria da cidade. Devido ao tamanho da cidade, ao preço da passagem, a ineficiência do serviço, juntamente com calçadas irregulares e ausência de arborização, muitos moradores utilizam carros particulares, mesmo para pequenos percursos.

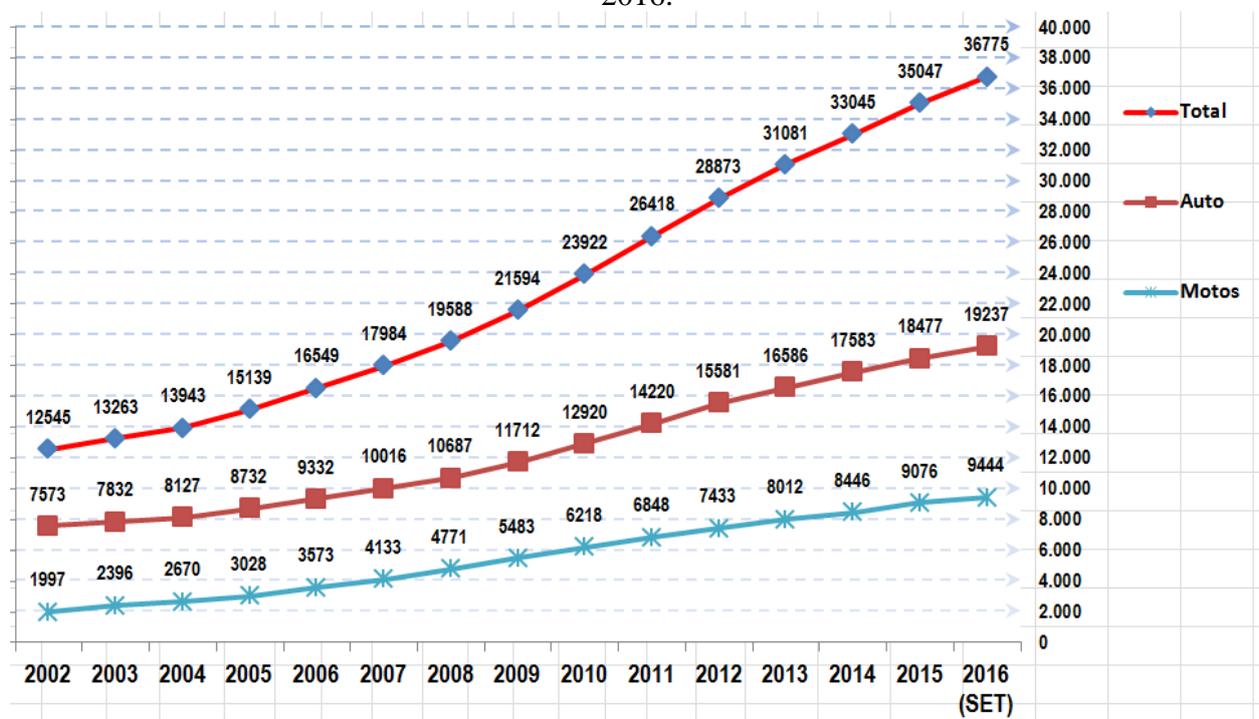
O uso de bicicletas é ambientalmente favorável, pois não gera poluição, além de apresentarem baixo custo em sua aquisição e manutenção, permitindo a mobilidade a diversas rendas e idades, favorecendo a inclusão social. Contudo, o relevo acidentado da cidade e a configuração viária, com vias estreitas na maior parte da cidade, são limitadores na criação de

ciclovias em Manhuaçu. Apenas na BR-262 há uma faixa compartilhada entre pedestres e ciclistas, mas sem infraestrutura adequada e, muitas vezes, com carros estacionados na faixa, apresentando risco aos usuários. Apesar disso, alguns habitantes se deslocam de bicicleta ao trabalho ou escola e um número pequeno a utiliza para práticas esportivas.

De forma geral, as vias e calçadas de Manhuaçu não apresentam condições de caminhabilidade e acessibilidade. No Bairro Centro, algumas calçadas foram reformadas e inclusos pisos táteis de alerta e direcional, como determinado pela NBR 9050:2015, com rampas de acesso a Portadores de Necessidades Especiais (PNE), contudo muitas não atendem a inclinação máxima de 8,33% e, muitas vezes, não estão conectadas às faixas de pedestres.

A deficiência nas calçadas e a ausência de vegetação corroboram para o uso crescente de automóveis individuais. O número de veículos e motos aumentou significativamente entre os anos de 2002 e 2016, segundo dados do DENATRAN, com aumento de cerca de 30 mil veículos no total (Figura 3).

Figura 3 - Evolução da frota de veículos no Município de Manhuaçu (MG) – Jan. 2002 a Set. 2016.



Fonte: Ministério das Cidades (DENATRAN), Sistema Nacional de Registro de Veículos/RENAVAM (SINET).

Como apresentado anteriormente, os números estão em desacordo com os novos modelos de urbanismo defendidos, de vivas e sustentáveis, em que sua infraestrutura dê suporte à

mobilidade e à caminhabilidade. A cidade apresenta constantes investimentos em vias e poucos (ou quase nenhum) em transporte coletivo e acessibilidade de calçadas, o que influencia diretamente na qualidade de vida da população.

As ruas das cidades devem comportar além dos veículos, ou seja, não devem tê-los como prioridade, como também defende a referida Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012). As calçadas devem possuir condições apropriadas para a transição de pedestres atendendo, de maneira igualitária, Portadores de Necessidades Especiais.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012) tem por objetivos promover a igualdade social nas cidades, com acessos aos serviços básicos e equipamentos sociais, proporcionando melhoria nas condições urbanas no que se refere à acessibilidade, à mobilidade e à segurança nos deslocamentos, buscando promover o desenvolvimento sustentável. Outro ponto importante da lei é dar prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte públicos coletivo sobre os de transporte individual motorizado.

Segundo a referida lei, todos os municípios que possuem a obrigatoriedade do Plano Diretor, devem possuir o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos Planos Diretores (BRASIL, 2012).

Dessa maneira, Manhuaçu desenvolveu o Plano de Mobilidade Urbana no ano de 2016 e o mesmo foi aprovado como lei em 2017 (Lei nº 006/2017, MANHUAÇU, 2017), contudo o texto é uma cópia da Lei Federal, ou seja, não apresenta diretrizes específicas para o município, apenas informa que “deverão ser feitos levantamentos para elaboração de inventário e análise da situação da malha viária municipal” (MANHUAÇU, 2017, p. 6).

No mesmo ano, a Prefeitura Municipal de Manhuaçu instituiu o Departamento Municipal de Trânsito e Mobilidade Urbana, com o objetivo de exercer funções do que determina a Lei Federal 9.503/1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Os objetivos do departamento é planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, pedestres e animais, promovendo o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas, operando sistema de sinalização, como também executar a fiscalização de trânsito (CRIADO..., 2017). No mesmo ano da criação do departamento e do Plano de Mobilidade, 2017, foi realizada a I Conferência do Trânsito na cidade, que uniu cerca de 400 pessoas que discutiram, principalmente, problemas viários, soluções para novos estacionamentos de veículos, alterações no sentido das vias, mas pouco se

tratou acerca da situação das calçadas, criação de ciclovias e melhora no sistema de transporte de ônibus.

A realidade de distâncias entre casa e trabalho e casa e serviço e a ausência de investimentos em modais diferentes do veículo particular, resultam no mesmo modelo de cidades pós-revolução industrial. A situação é agravada pela ausência da Lei de Uso e Ocupação do Solo, que estabelece as zonas de ocupação da cidade, as Taxas de Ocupação e Coeficientes de Aproveitamento, como também limita o gabarito das edificações e seus afastamentos. A lei foi amplamente discutida no ano de 2016, por meio de audiências públicas, bem como a revisão do Plano Diretor, o Plano de Mobilidade mencionado, o Código de Posturas e Plano de Resíduos Sólidos, todos aprovados em 2017. Contudo, as Leis de Uso e Ocupação do Solo, a revisão do Código de Obras e a revisão da Lei de Parcelamento do Solo foram entregues à Câmara de Vereadores no final de 2016 e até meados de 2019 não foram aprovadas, não havendo previsão para tal.

O Código de Obras vigente (MANHUAÇU, 1999) é o único instrumento que estabelece normas que buscam disciplinar a elaboração de projetos e a execução de obras no município e na zona rural. A lei define o número de vagas por uso de edificação e afastamentos frontal e lateral de 1,50m, não havendo limite de gabarito ou altura das edificações. Contudo, não há fiscalização quanto a execução de muitas edificações, resultando em vagas destinadas a estacionamentos que transformadas, após a construção, em comércios e escritórios, além da ocupação irregular das calçadas.

A ausência das leis urbanísticas mencionadas e as falhas na fiscalização das leis vigentes, além da cultura do uso do veículo individual, característica geral do brasileiro, e problemas de infraestrutura urbana, culminam para o agravamento da problemática da mobilidade em Manhuaçu. Somente com a união dos agentes sociais é possível reverter a realidade local, com o intuito de proporcionar uma cidade igualitária, sustentável, globalizada e acessível a todos.

Percebe-se na cidade de Manhuaçu grande potencial para sua inserção na economia como cidade globalizada, pois conta com a produção de um produto local que fomenta a economia da região de forma consolidada que é a produção de café e cafés especiais, que fazem com que o mercado atraia investimentos externos e interesses na exportação desse produto. Outro fator relevante que propiciaria tal inserção é a localização privilegiada do ponto de vista da logística de transporte, circulação e distribuição de mercadorias. Contudo todo esse potencial ainda é timidamente explorado pela administração municipal. Eventos culturais como o Simpósio

Nacional do Café têm sido realizados na cidade há alguns anos e atraído muito o público do setor. Porém a administração pública precisa perceber que são necessários investimentos para adequar a cidade para sediar esse e outros eventos de natureza comercial ou acadêmica, proporcionando cada vez mais pessoas e, conseqüentemente, investimentos para a cidade.

Para tais investimentos é necessário que o setor público e privado entenda a importância do planejamento urbano, proporcionando não só para o público externo, mas, principalmente para seus habitantes, infraestrutura adequada que condiga com uma cidade com potencial de crescimento.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O crescimento urbano acelerado provoca grandes desafios nas cidades brasileiras, que muitas vezes crescem sem planejamento adequado, investimento recursos públicos priorizando investimentos em setores que, muitas vezes, não vão de encontro com soluções para cidades sustentáveis e economicamente globalizadas.

Manhuaçu se apresenta como uma cidade média, com perspectiva de crescimento econômico, contudo a falta de planejamento na mobilidade gera entraves em seu desenvolvimento, é necessário que os poderes público e privado estimulem os direitos e deveres de todos os grupos e indivíduos, deve-se pensar em normas e códigos que estimulem conexão entre os elementos da cidade, como usos e mobilidade.

Percebe-se com a presente pesquisa que intervenções baseadas em mobilidade e caminhabilidade podem, além de promoverem cidades nos moldes sustentáveis, com maior qualidade de vida, podem ainda contribuir com o desenvolvimento econômico local inserindo-as na realidade da globalização.

6 REFERÊNCIAS

- BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Lei Nº 9.503, de 23 de Setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Presidência da República. **Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos**. Brasília: 1997.
- BRASIL. Instituto Brasileiro De Geografia e Estatísticas. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/>>. Acesso em 07 jul. 2019.

- BRASIL. Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Brasília, 03 jan. 2012.
- CALABI, Donatella. **História do Urbanismo Europeu**. São Paulo: Perspectiva, 2008.
- CASTELLS, Manoel.; A sociedade em rede. São Paulo: Paz e Terra, 1999
- CHOAY, Françoise. **O Urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 1975.
- CRIADO... o Departamento Municipal de Trânsito de Manhuaçu. Disponível em <https://www.portalcaparao.com.br/noticias/visualizar/26116/criado-o-departamento-municipal-de-transito-de-manhuacu>. Acesso em 07 jul. 2019.
- DUTRA, Jonimar Catarina Gonçalves; COSTA, Maycown Roberto Amaral; ESPINDULA, Lidiane. Avaliação da mobilidade em município polo da Zona da Mata Mineira. XX INIC, 2016, São José dos Campos. **Anais...** São José dos Campos, 2016.
- GEHL, Jan.; **Cidade Para Pessoas**; tradução Anita Di Marco. São Paulo: Perspectiva (2013)
- JACOBS, Jane.; **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz.; CARDOSO, Adauto Lúcio . **Da Cidade à nação: gênese e evolução do urbanismo no Brasil**. In: Ribeiro, Luiz Cesar de Queiroz & Pechman, Robert. (Org.). Cidade, Povo e Nação. Gênese do Urbanismo Moderno. 1ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996, v. 1, p. 53-78
- LOW-BEER, Jacqueline. O Estado e as políticas públicas: uma revisão histórica (1950 a 1997). **Espaço & Geografia**, Vol.5, Nº2 (2002), 65:100; ISSN: 1516-9375
- MANHUAÇU. Lei nº 006 de 12 de dezembro de 2017. Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Manhuaçu e dá outras providências”, 2017.
- MANHUAÇU. Lei nº 2169 de 28 de julho de 1999. Institui o Código de Obras e Edificações do Município de MANHUAÇU – MG, 1999.
- REZENDE, Vera. (org) **Urbanismo na Era vargas: a transformação das cidades brasileiras**. 1ª ed. Niterói: Editora da UFF Intertexto editora, 2012, v.1.
- SASSEN, Saskia. **La ciudad global: Nueva York, Londres, Tokio. Argentina**: Universidade de Buenos Aires, 1999.
- ZENATO, Caroline.; SILVA, André de Souza. **Regenerescência em áreas centrais por meio da acessibilidade e mobilidade urbana: intervenções em Copenhague e Melbourne**. Revista Oculum Ensaios, Campinas, v.15, n.1, 2018, p. 51-66.