

## **ANÁLISE DO PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE FRUTAL (MG) E AS PRÁTICAS DE MOBILIDADE URBANA SOB O ENFOQUE DA LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012**

AN ANALYSIS OF THE MUNICIPAL FRUTAL MASTER PLAN (MG) AND URBAN MOBILITY PRACTICES UNDER THE APPROACH OF LAW No. 12,587, OF JANUARY 3rd, 2012

**Júlio Afonso Alves Dutra<sup>1</sup>**

Universidade do Estado de Minas Gerais (UEMG Frutal)

**Isadora Borges Campos<sup>2</sup>**

Universidade de Uberaba (UNIUBE)

**RESUMO:** O crescimento desordenado das cidades, que resultou na segregação espacial, exclusão social e problemas de tráfego e deslocamento, trouxe a preocupação com a mobilidade urbana. Assim, faz-se necessária a elaboração de políticas de desenvolvimento urbano que abordem a mobilidade urbana como indicador de qualidade de vida das pessoas. Nesse sentido, as políticas públicas de mobilidade urbana buscam trazer soluções para os problemas relacionados a ela, considerando os aspectos sociais, econômicos e ambientais da sociedade envolvida. Tal abordagem torna-se muito complexa, uma vez que para trazer contribuição efetiva, as políticas públicas de mobilidade urbana enfrentam sérios desafios na sua implementação. Os desafios precisam ser ultrapassados com o envolvimento de toda a sociedade e com a boa vontade política na implementação de medidas que tragam resultados positivos para os problemas de mobilidade urbana, não apenas para a população atual, mas que possam ser reproduzidos pelas gerações futuras. O presente trabalho tem o objetivo de, a partir de construção e embasamento teórico, identificar as contribuições das políticas públicas de mobilidade urbana para o desenvolvimento das cidades, tendo como foco analisar a Política Nacional de Mobilidade Urbana – Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 – e as práticas desenvolvidas no Plano Diretor do municipal de Frutal, MG, relacionadas a esta política.

**PALAVRAS-CHAVE:** Gestão pública. Mobilidade urbana. Qualidade de vida.

---

<sup>1</sup> Mestre em Desenvolvimento Regional pela Universidade de Santa Cruz do Sul, RS; professor do curso de Administração da UEMG Frutal.

<sup>2</sup> Graduada em Tecnologia em Produção Sucoalcooleira pela Universidade do Estado de Minas Gerais; Graduanda em administração Universidade de Uberaba - Uniube.

**ABSTRACT:** The disorderly growth of cities, which resulted in spatial segregation, social exclusion and problems of traffic and displacement, brought concern about urban mobility. Thus, it is necessary to elaborate urban development policies that address urban mobility as an indicator of people's quality of life. In this sense, public urban mobility policies seek to bring solutions to the problems related to it, considering the social, economic and environmental aspects of the society involved. Such an approach becomes very complex, since to make an effective contribution, public urban mobility policies face serious challenges in their implementation. The challenges need to be overcome with the involvement of the whole society and with political good will in the implementation of measures that bring positive results to the problems of urban mobility, not only for the current population, but that can be reproduced by future generations. The present work has the objective of, from construction and theoretical basis, to identify the contributions of the public policies of urban mobility for the development of the cities, having as focus to analyze the National Policy of Urban Mobility – Law no. 12.587, of January 3rd 2012 – and the practices developed in the Municipal Master Plan of Frutal, MG, related to this policy.

**KEYWORDS:** Public management. Urban mobility. Quality of life.

## INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana tornou-se fundamental para o planejamento das cidades. No entanto, o planejamento dos municípios parece ainda contemplar essa política como apenas uma, entre muitas preocupações específicas, em vez de ser a perspectiva central estruturante sobre o desenvolvimento das cidades. A mobilidade se tornou condição essencial para a emancipação social e o desenvolvimento econômico das cidades.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana – lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (BRASIL, 2013) – foi criada para facilitar o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio de seu planejamento e gestão democrática. Essa política passou a exigir que os municípios com população acima de 20 mil habitantes elaborem e apresentem plano de mobilidade urbana, com a intenção de planejar o crescimento das cidades de forma ordenada.

A lei nº 12.587/2012 (BRASIL, 2013) determina que estes planos priorizem o modo de transporte não motorizado e os serviços de transporte público coletivo, além de determinar à União a prestação de assistência técnica e financeira aos municípios e de

contribuir para a capacitação de pessoas para atender a esta política. Entretanto, no Brasil fora aplicado o conceito de que áreas com menor valorização imobiliária estejam localizadas em áreas distantes dos centros urbanos. Isso fez com que a estruturação urbana fosse baseada na dicotomia centro-periferia/rico-pobre, caracterizando cidades com até 60 mil habitantes pela desigualdade espacial, inclusive na oferta de oportunidades e de transporte público destinados às localidades mais carentes.

Em consequência dos estudos técnicos, o município deve elaborar a legislação municipal de mobilidade urbana, inserida ou integrada a sua lei de Plano Diretor. Esta legislação deve conter, a saber: a aprovação do plano de mobilidade e suas metas; a atribuição de responsabilidades; os instrumentos de gestão do Plano, bem como as fontes de financiamento e/ou respectivos fundos; e a forma de delegação do sistema de transporte público com as respectivas diretrizes (PORTUGAL, 2017).

## REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

### Mobilidade urbana

A mobilidade nos centros urbanos é objeto de crescente preocupação para os gestores de políticas públicas e também no meio acadêmico. A concentração populacional em pequena extensão territorial, antes sinal de progresso e modernidade, atualmente apresenta problemas sérios de várias ordens que refletem na capacidade de deslocamento dos indivíduos. A dificuldade na mobilidade urbana é um problema de fatores múltiplos e exige esforços em várias direções. Concomitantemente, as soluções envolvem grandes custos de planejamento e dependem de soluções de dimensões problemáticas, como a maneira pela qual o território urbano é ocupado ou a questão ambiental. Além disso, o deslocamento pelas cidades tem impacto econômico considerável.

Segundo Diamond (2012, p 33),

Mobilidade urbana é a forma e os meios utilizados pela população para se deslocar dentro do espaço urbano, para avaliar a mobilidade urbana é preciso levar em conta fatores como: a organização do território; fluxo de transporte de pessoas e mercadorias; os meios de transportes utilizados.

As condições oferecidas pelas cidades para garantir a livre circulação de pessoas entre as suas diferentes áreas é um dos maiores desafios na atualidade. O crescente número de veículos individuais promove o inchaço do trânsito, o que dificulta a

locomoção ao longo das áreas das grandes cidades, principalmente nas regiões que concentram a maior parte dos serviços e dos empregos.

Paula e Bartelt (2012) afirmam que a expansão urbana exige uma ação para a promoção de novas formas de deslocamento em áreas urbanas, uma vez que se deve adequar a distribuição da população pelo território, pois ela também cria incentivos para o deslocamento dessa população. Áreas mais bem servidas de diferentes modais de transporte e o próprio incentivo à criação de atividade econômica em novas áreas da cidade alteram os sentidos de deslocamento das pessoas. Portanto, a preocupação com o deslocamento das pessoas deve acontecer ao mesmo tempo que se discute a forma como o território urbano será ocupado, por que tipo de construções e atividades, e quais áreas serão preservadas, como forma direta de garantir a viabilidade das grandes cidades em um futuro próximo.

A dinâmica faz os fluxos gerados pelo deslocamento cotidiano de pessoas serem similares tanto no trajeto como no modal de transporte utilizado. Dois efeitos decorrem dessa similaridade no trajeto e no modal de transporte: a sobrecarga dos sistemas de transporte e a sobrevalorização das regiões mais centrais das cidades (VASCONCELOS, 2012, p. 25).

Surge assim um desafio importante relacionado ao deslocamento urbano, ou seja, atender as demandas por locomoção é altamente custoso. Por um lado, o volume desses deslocamentos, seguindo os mesmos trajetos, implica expandir a oferta de meios de transporte nessas direções em áreas já ocupadas; por outro, o custo de alterar vias urbanas adensadas em áreas centrais das cidades é muito elevado. Para Vasconcelos (2005, p. 56), as alternativas buscadas para resolver essas dificuldades passam pelo incentivo a transportes de superfície, como ônibus e trens urbanos, e a modais individuais, como bicicletas ou, até mesmo, deslocamentos a pé. A velocidade de deslocamento é o conceito-chave considerado nessa dimensão. O incentivo ao transporte público, de fato, provoca aumento na velocidade de deslocamento, notadamente em horários de pico, justificando, assim, a intervenção do poder público.

Como pode ser visto, os desafios sobre a questão da mobilidade urbana são significativos e se desdobram em várias dimensões que se reforçam mutuamente. A mobilidade dentro dos centros urbanos é um desafio fundamental que se coloca como resultado de um longo processo histórico de formação das cidades e de aglomeração da população.

## **História**

Devido ao grande índice populacional, em algumas cidades, a mobilidade urbana é considerada um dos principais desafios de gestão delas na atualidade e tema de debates e críticas devido à opção pelo transporte motorizado individual, que os especialistas chamam de “paradigma do automóvel”.

Entre os fatores que demonstram o fracasso do privilégio ao transporte motorizado individual estão os engarrafamentos e a poluição do meio ambiente. Hoje, esses fatores são comuns nas principais cidades.

O modelo histórico de organização do espaço geográfico brasileiro não contribuiu para uma mudança desse cenário. Afinal, ao longo do século XX, houve uma rápida urbanização do país, que assistiu a um acelerado processo de crescimento das cidades e também de metropolização, ou seja, a concentração da população nas grandes metrópoles. Se o país tivesse passado por um processo de reforma agrária adequado, de forma a conter o elevado êxodo rural e, conseqüentemente, os níveis de urbanização, talvez essas e outras questões urbanas fossem de mais fácil resolução.

## **Problemas e desafios da mobilidade urbana**

Tendo em conta a opção pelo transporte motorizado individual, os principais problemas encontrados são: sobrecarga do espaço; limitação do fluxo; aumento do índice de acidentes, tendo como consequência mutilações graves ou mortes; pequena oferta de alternativa de mobilidade para atender o excesso de passageiros que dependem de transportes públicos; e poluição do ambiente.

A ausência de políticas específicas para aumentar a oferta de meios de transporte viáveis e eficientes resulta diretamente da busca pelo transporte individual, o que resulta em mais automóveis circulando nas ruas, elevando a quantidade de acidentes de trânsito, nos quais a maioria das vítimas está em plena capacidade produtiva. Há, ainda, o aumento da pressão sobre a previdência social, em casos de mortes ou invalidez permanente.

Quanto ao meio ambiente, o aumento de gás carbônico na atmosfera é a consequência mais visível devido aos resíduos dos combustíveis fósseis. Outro fator que deve ser levado em conta é a poluição sonora gerada pelo barulho dos motores dos carros. O ruído provoca estresse no corpo, irritabilidade e cansaço.

O uso de ciclofaixas colabora com a mobilidade urbana, uma vez que os desafios para a melhora da mobilidade urbana são diversos e atendem a especificidades locais. Outra solução polêmica apontada para combater o inchaço de veículos nas cidades é a adoção do chamado pedágio urbano. Com isso, os carros e as motocicletas teriam de pagar taxas para deslocar-se em determinados pontos da cidade. Essa solução recebe apoio de muitos especialistas, mas também a rejeição.

### **Mobilidade urbana sustentável**

A prática da mobilidade urbana sustentável já é comum, pois o conceito depende de vontade política para a implantação dos chamados veículos sobre trilhos, como metrô e trens de superfície. Ela integra, ainda, os chamados ônibus limpos – que usam combustível alternativo –, ciclovias e esteiras rolantes.

Para cidades que não são planas podem ser construídos teleféricos, elevadores e escadas rolantes que permitam o rápido deslocamento sem poluir o meio ambiente. O estímulo ao carro elétrico seria uma alternativa, afinal, ele é movido através de energia renovável, além de não produzir ruído.

Além do transporte motor, a mobilidade urbana sustentável deve atentar ao conforto de quem prefere mover-se a pé. Para isso, as calçadas devem estar em boas condições de circulação para pedestres, cadeirantes, deficientes visuais e pessoas com mobilidade reduzida temporária ou permanente.

### **Lei de mobilidade urbana**

Em 2012 foi sancionada a Lei de Mobilidade Urbana – lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (BRASIL, 2013) que deve ser aplicada em municípios de mais de 20 mil habitantes.

A lei obriga os municípios a elaborar um plano de mobilidade urbana que tenha como objetivos melhorar o deslocamento das pessoas pela cidade, integrar os diferentes meios de transportes e estabelecer um preço acessível para suas tarifas

O prazo para implementação da lei era até janeiro de 2015. Até esta data somente 5% das prefeituras tinham entregue o plano. Assim, foi estabelecido que as cidades poderiam apresentar seus projetos até abril de 2018.

Mesmo assim, a lei foi saudada por especialistas como um avanço entre o poder político e a sociedade civil. Além disso, ela obriga os municípios a trabalhar com planejamento e questões a longo prazo.

## **OBJETIVOS**

### **Objetivo geral**

– Desenvolver um estudo comparativo entre os tratados da lei nº 12.587 com o Plano de Mobilidade desenvolvido no município de Frutal, MG.

### **Objetivos específicos**

- Analisar os tratados da referida lei com o Plano de Mobilidade desenvolvido no município de Frutal, MG;
- Discutir os tratados da referida lei com o Plano de Mobilidade desenvolvido no município de Frutal, MG;
- Apresentar sugestões de práticas a serem implantadas sobre o Plano de Mobilidade desenvolvido no município de Frutal, MG.

## **METODOLOGIA**

A presente pesquisa é caracterizada como descritiva e exploratória. É descritiva, pois tem como objetivo descrever as características de determinado fenômeno, estabelecendo relações entre possíveis variáveis. É exploratória porque apresenta investigações que possuem o objetivo de formular questões ou um problema, com três finalidades: formular hipóteses, aumentar a familiaridade do pesquisador com o ambiente e esclarecer conceitos.

A abordagem utilizada na pesquisa foi a qualitativa que, de acordo com Denzin e Lincoln (2005), consiste num conjunto de práticas interpretativas e materiais que tornam o mundo visível. Essas práticas transformam o mundo, fazendo dele uma série de representações, incluindo notas de campo, entrevistas, conversas, fotografias, gravações e anotações pessoais.

Como método, o estudo de caso foi utilizado. O desenvolvimento de um Plano Diretor de Mobilidade Urbana requer, por parte da municipalidade, um grande envolvimento de trabalho no processo de conhecimento da cidade e do deslocamento de seus cidadãos. As grandes etapas para implementar essa política são: elaboração das bases iniciais de informações; pesquisa de mobilidade; diagnósticos; estudos de demanda e oferta de transporte; desenvolvimento de diretrizes, estratégias e ações; análise do plano de mobilidade urbana. De maneira geral, a pesquisa seguirá as seguintes etapas: pesquisa bibliográfica, com revisão da literatura; pesquisa documental sobre as práticas da gestão pública municipal relativas à mobilidade urbana pós regulamentação da lei nº 12.587/2012; análise dos dados coletados; e redação final do artigo. Todas as etapas da pesquisa serão desenvolvidas entre os meses de março a dezembro de 2019.

### **Localização e caracterização da área de estudo**

Frutal é um município brasileiro do interior do estado de Minas Gerais, região Sudeste do país. Localiza-se na microrregião de mesmo nome. O nome Frutal é derivado de sua história devido ao tempo de sua fundação, ter riachos cheios de jabuticabas – frutas –, daí a origem de seu nome “Frutal”.

Sua população, segundo a estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em 2015, é de 57.795 habitantes. Frutal é considerada uma cidade média pequena. Sua área total é de 2.426,966 km<sup>2</sup> e a densidade demográfica é de 22,03 hab/km<sup>2</sup>. Tem como seus limites o município de Comendador Gomes, ao Norte; Campo Florido, ao Nordeste; Pirajuba e Planura, ao Leste; Colômbia, SP, e Barretos, SP, a Sudeste; Guaraci, SP, e Fronteira, ao Sul; Orindiúva, SP, e Paulo de Faria, SP, a Sudoeste; Itapagipe, a Noroeste. Sua hidrografia, tem o ribeirão Frutal e Bacia Hidrográfica do Rio Grande.

A base econômica do município é a agropecuária e a cana-de-açúcar. A cidade também se destaca na produção de abacaxi – terceira maior produtora do país –, grãos – em especial soja e milho – e na pecuária leiteira.

De acordo com Reis e Paula (2012), o governo municipal exerceu papel ativo na produção do espaço urbano. Isto é, construiu e direcionou eixos de crescimento, edificou bairros, fez doações de terrenos, diversificou o setor econômico por meio de incentivos,

elaborou documentos de planejamento urbano, dentre outras iniciativas. Contudo, é necessário observar que a organização do espaço de Frutal é caracterizada pela atuação empreendida por cada prefeito que administrou a cidade, para além dos instrumentos que direcionam o planejamento urbano da cidade, pois cada gestor expressou as suas próprias características na produção do espaço urbano frutalense. Embora não houvesse plano diretor no período, o desenvolvimento urbano era feito de acordo com as iniciativas do prefeito.

Até o ano de 2006, quando foi instituído o primeiro Plano Diretor Municipal de Frutal, outras leis já tinham sido implementadas e guiavam o plano de desenvolvimento do município, o Código de Posturas (1978); Lei Orgânica (1988); Código de Obras (1991); Código Sanitário (1999) e o Código Tributário (2003).

## **PLANO DIRETOR MUNICIPAL DE FRUTAL - POLÍTICA NACIONAL DA MOBILIDADE URBANA**

A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Frutal, prevista na Reformulação do Plano Diretor Municipal do município, conforme estabelecida pela Plano de Mobilidade Urbana, atende à Política Nacional da Mobilidade Urbana – lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (BRASIL, 2012) –, em deferimento ao Estatuto da Cidade, para promoção do desenvolvimento do município.

O Plano Diretor Municipal de Frutal tem como princípios a garantia do bem-estar dos cidadãos, bem como o cumprimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana e do território municipal, a sustentabilidade urbana e rural, e a gestão democrática e participativa.

A cidade e a propriedade urbana cumprem sua função social quando atendem, simultaneamente, às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no Plano Diretor Municipal, de forma a atender as necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida e do meio ambiente, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas segundo critérios e graus de exigência estabelecidos em lei, visando no mínimo os requisitos de aproveitamento e de utilização para atividades de interesse urbano em intensidade e em compatibilidade com a segurança e a saúde de seus usuários e propriedades vizinhas, com a conservação ou melhoria da qualidade do meio ambiente natural e social.

O Plano de Mobilidade Urbana deve colocar em prática os princípios, objetivos e diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana. Nesta, o plano de mobilidade é efetivo quando produto e ferramenta do planejamento sistêmico da mobilidade urbana do município, agregando os instrumentos de promoção da acessibilidade à cidade e aos princípios de desenvolvimento sustentável.

A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Frutal está fundamentada nos princípios de acessibilidade universal, desenvolvimento sustentável das cidades, em dimensões socioeconômicas e ambientais de equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, com eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano, no qual a gestão democrática e o controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana priorizam a segurança nos deslocamentos das pessoas, em justa distribuição dos benefícios e no ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços, primando pela equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros, e na eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Os objetivos da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Frutal definem a visão de futuro do município, a partir do comprometimento do governo municipal e da sociedade para a implementação de uma política capaz de reduzir as desigualdades sociais e melhorar as condições urbanas de mobilidade e de acessibilidade.

A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Frutal possui como prioridade em seus objetivos reduzir as desigualdades e promover a inclusão social, promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais, proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade, promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades, e, por fim, consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Dentre as ações propostas estão os serviços de transporte público coletivo; a circulação viária; as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana; a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados; a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária; as áreas de

estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos; e os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana.

## **RESULTADOS E DISCUSSÃO**

O foco principal foi satisfeito durante o desenvolvimento deste trabalho, ou seja, realizar um diagnóstico das estratégias na gestão pública municipal relativas à mobilidade urbana desenvolvidas no município de Frutal, MG. A discussão das principais diretrizes da lei nº 12.587/2012 (BRASIL, 2013) que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, aliadas ao diagnóstico das práticas desenvolvidas pela gestão pública municipal influenciam diretamente a qualidade de vida das pessoas. Nesse sentido, as políticas públicas de mobilidade urbana devem trazer soluções para os problemas de mobilidade considerando os aspectos sociais, econômicos e ambientais da sociedade envolvida.

Devido ao modelo de desenvolvimento urbano e as políticas adotadas no Brasil, surgiu nas cidades a problemática dos conflitos de mobilidade, que inviabiliza o alcance da sustentabilidade. Este fato é demonstrado pela política de priorização do transporte individual, em detrimento do transporte coletivo. (ALVES, 2010).

Entretanto, a mobilidade urbana está ganhando espaço nas discussões acadêmicas e de políticas públicas, contudo ela precisa de maior atenção por parte dos agentes responsáveis pelo planejamento urbano, para que proponham soluções para as dificuldades encontradas pelos cidadãos em suas cidades.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A reformulação do Plano Diretor Municipal de Frutal, MG, documento produzido no ano de 2016, entrou em discussão em 2018, com algumas alterações à época, por meio de uma ação da Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, na Câmara de Vereadores, numa Audiência Pública. Porém, em 24 de junho de 2019, a Comissão Permanente de Legislação, Justiça e Redação da Câmara Municipal de Vereadores de Frutal, com a faculdade prevista no art. 107 do seu regimento interno, fez o Requerimento nº 95/2019 que, considerando a tramitação do Projeto de Lei

Complementar nº 108, de 10/08/2018, dispõe sobre a revisão do Plano Diretor Sustentável de Frutal, instituído pela Lei nº 054, de 5 de outubro de 2006, de autoria do Executivo Municipal.

Muito trabalho é necessário realizar para que no município de Frutal sejam atendidas as próprias diretrizes propostas na Política Municipal de Mobilidade Urbana do Plano Diretor Municipal.

A mobilidade urbana é pensada como desenvolvimento local socialmente justo, ambientalmente equilibrado e economicamente viável, visando garantir qualidade de vida para as presentes e futuras gerações, na qual a gestão da política urbana se fará de forma democrática, incorporando a participação dos diferentes segmentos da sociedade em sua formulação, execução e acompanhamento.

Os princípios de acessibilidade universal, ao almejar o desenvolvimento sustentável para o município nas esferas socioeconômicas e ambientais para alcançar equidade no que trata do acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo, ainda sem a devida eficiência, eficácia e efetividade na prestação de serviços básicos de transporte urbano, ficam prejudicados e ferem a soberania popular e o controle urbano de planificação e apreciação da Política Municipal de Mobilidade Urbana, antepondo a proteção da locomoção dos cidadãos, na questão do arranjo no uso dos diferentes modos e serviços.

## REFERÊNCIAS

ALVES, Tais Furtado. **Avaliação da mobilidade urbana na área metropolitana de Brasília**. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília. Brasília, 2010.

BRASIL. Ministério das Cidades. Política nacional de mobilidade urbana. Brasília: Ministério das Cidades, 2013. Disponível em: <<http://www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/municipios-devem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CartilhaLei12587-site.pdf>>. Acesso em: 21 set. 2019.

BRASIL. Ministério do Interior. Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) e Projeto Ronda VII - Programa de Ação Concentrada (PAC). **Relatório preliminar de desenvolvimento integrado (RPDI) do município de Frutal MG**. Acervo Público de Frutal. Belo Horizonte, 1972.

DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. Introduction: the discipline and practice of qualitative research. *In*: DENZIN, N. K.; LINCOLN, Y. S. Handbook of qualitative research. 3. ed. Thousand Oaks: Sage Publications, 2005.

DIAMOND, J. M. **Colapso: como as cidades escolhem o fracasso ou o sucesso**. Rio de Janeiro: Record, 2012.

FERREIRA, J. **Original história de Frutal: registro de fatos pessoais e de acontecimentos histórico de Frutal**. Frutal: Oficinas de Artes; Adebrac, 2002.

FERREIRA, T. L. **Respingos de história I: registro de fatos pessoais e de acontecimentos histórico de Frutal**. Frutal: Oficinas de Artes; Adebrac, 2003.

FERREIRA, T. L. **Respingos de história II: registro de fatos pessoais e de acontecimentos histórico de Frutal**. Frutal: Oficinas de Artes; Adebrac, 2006.

FERREIRA, T. L. **Respingos de história III: registro de fatos pessoais e de acontecimentos histórico de Frutal**. Frutal: Oficinas de Artes/Adebrac, 2009.

FRUTAL. Prefeitura Municipal de Frutal (Município). **Política municipal de mobilidade urbana**. Frutal, MG: Prefeitura Municipal de Frutal, 12 mar. 2018. p. 1-46. Disponível em: <[http://oliverarquitectura.com.br/wp-content/uploads/2018/166/Produto-45- Política-Municipal-de-Mobilidade-Urbana -FINAL-12\\_03\\_2018.pdf](http://oliverarquitectura.com.br/wp-content/uploads/2018/166/Produto-45- Política-Municipal-de-Mobilidade-Urbana -FINAL-12_03_2018.pdf)>. Acesso em: 25 out. 2019.

FRUTAL. Prefeitura Municipal de Frutal (Município). **Projeto de Lei nº 02, de 7 de dezembro de 2016: dispõe sobre a revisão do Plano Diretor Sustentável de Frutal. Reformulação do Plano Diretor de Frutal**. 2. ed. Frutal, MG: Prefeitura Municipal de Frutal, 7 dez. 2016. p. 1-46. Disponível em: <[http://oliverarquitectura.com.br/wp-content/uploads/2016/12/Produto-9-Projeto-de-Lei-do-Plano-Diretor-FINAL-07\\_12\\_2016.pdf](http://oliverarquitectura.com.br/wp-content/uploads/2016/12/Produto-9-Projeto-de-Lei-do-Plano-Diretor-FINAL-07_12_2016.pdf)>. Acesso em: 21 set. 2019.

LOURENÇO, L. A. B. **Das fronteiras do império ao coração da República**: o território do Triângulo Mineiro na transição para a formação sócio-espacial capitalista na segunda metade do século XIX. São Paulo: USP, 2007.

PAULA, M. de; BARTELT, D. D. (Orgs.). **Mobilidade urbana no Brasil**: desafios e alternativas. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016

PORTUGAL, L. da S. Transporte, mobilidade e desenvolvimento urbano. São Paulo: Elsevier, 2017. Disponível em: <<https://books.google.com.br/books?id=-mhaDwAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=Transporte,+mobilidade+e+desenvolvimen+to+urbano&hl=pt-BR&sa=X&ved=0ahUKEwjL-86ymOHkAhXHTN8KHZo5CdMQ6AEIKTAA>>. Acesso em: 21 set. 2019.

REIS DE PAULA, A. S. **As transformações socioespaciais de Frutal MG**. 2012. 172 f.: Il, CDU 910.1. Dissertação (Mestrado em Geografia e Gestão do Território) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia: UFU/IG 2012. Disponível em <[http://busca.ibict.br/SearchBDTD/search.do?command=search&q="+assunto:>](http://busca.ibict.br/SearchBDTD/search.do?command=search&q=)>. Acesso em: 21 set. 2019.

REIS DE PAULA, A. S.; SOARES, B. R. A centralidade nas pequenas e médias cidades: uma análise da Microrregião de Frutal no Triângulo Mineiro. **Caminhos de Geografia**. 2012. Disponível em: <<http://www.ig.ufu.br/revista/caminhos.html>>. Acesso em: 21 set. 2019.

VASCONCELLOS, E. A. de. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2012.

VASCONCELLOS, E. A. de. **Transporte e meio ambiente**: conceitos e informações para análise de impactos. São Paulo: Annablume, 2008.