

## **PLANEJAMENTO DA LOGÍSTICA URBANA: Análise da implantação da zona azul no município de Três Lagoas-MS**

**Anna Paula V. D. Basile**

Cursando Técnico em Logística  
Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial-SENAC

**Elaine Praxedes**

Cursando Técnico em Logística  
Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial-SENAC

**Maria de Jesus B. Corrêa**

Cursando Técnico em Logística  
Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial-SENAC

**Rogério A. dos Santos**

Cursando Técnico em Logística  
Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial-SENAC

**Elisângela de Aguiar Alcalde**

Mestre em Desenvolvimento Local – UCDB;  
Docente das Faculdades Integradas de Três Lagoas – FITL/AEMS;  
Docente do Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial – SENAC

### **RESUMO**

O presente trabalho aborda a Planejamento da Logística Urbana no Município de Três Lagoas/MS. Inicialmente o trabalho apresenta o conceito de planejamento e logística urbana e os impactos da implantação do estacionamentos rotativos – Zona Azul nos municípios. O trabalho tem por objetivo abordar a dinâmica da logística urbana, seu planejamento e a implantação da Zona Azul no Município de Três Lagoas – MS. A especificidade deste trabalho consiste em: conceituar logística urbana; ressaltar a relevância do planejamento urbano; analisar, por meio da entrevista, a implantação da zona azul no município. O desenvolvimento do estudo será por meio de revisão bibliográfica em revista, jornal, livros e sites sobre o tema proposto, bem como pesquisa de campo para verificar a percepção do entrevistado com relação a variáveis relacionadas à implantação da zona azul.

**PALAVRAS-CHAVE:** Logística Urbana. Planejamento. Zona Azul.

### **INTRODUÇÃO**

Na região Centro Oeste encontra-se o município de Três Lagoas localizada no Mato Grosso do Sul, situado na divisa com o estado de São Paulo. Com o crescimento do município, a Secretaria Municipal de Infraestrutura, Transporte e Habitação trabalham em busca de soluções para a mobilidade sobre o espaço urbano na ótica do deslocamento de pessoas e cargas.

Como término de conclusão de curso, o tema do projeto integrador do curso Técnico em Logística trará como abordagem o “Planejamento da Logística Urbana: análise da implantação da Zona Azul no município de Três Lagoas/ MS”.

Serão abordados os conceitos de logística urbana e planejamento urbano, qual sua importância e consequências de sua falta.

Os estacionamentos rotativos surgiram nas grandes cidades com o objetivo de tentar desobstruir o trânsito nas áreas de maior circulação de automóveis.

As áreas de zona azul têm como finalidade permitir de forma mais equitativa que uma quantidade maior de pessoas na sociedade possa utilizar as vias públicas para estacionar seus veículos, bem como gerar maior rotatividade na dinâmica do trânsito urbano. A demanda por estacionamento tem sido ao longo dos anos maior do que a oferta.

Nesta temática e com base em referências bibliográficas também será abordado o conceito de zona azul, e como se deu a implantação no município de Três Lagoas/MS.

O trabalho tem por objetivo abordar a dinâmica da logística urbana, seu planejamento e a implantação da Zona Azul no Município de Três Lagoas – MS. A especificidade deste trabalho consiste em: conceituar logística urbana; ressaltar a relevância do planejamento urbano; analisar, por meio da entrevista, a implantação da zona azul no município.

## **1 REFERENCIAL TEÓRICO**

### **1.1 Contextualização de Três Lagoas/MS**

O Município de Três Lagoas-MS possui área territorial de 10.206 Km<sup>2</sup>, representando 2,85 % da área total do Estado de Mato Grosso do Sul situada na divisa com o Estado de São Paulo, a uma distância de 324 km da capital, Campo Grande. Limita-se ao Norte com o município de Selvíria, ao Sul com Brasilândia, a Oeste com Água Clara e a Leste com o Estado de São Paulo. “Os distritos de Três Lagoas são Arapuá, Garcia, Ilha Comprida e Guadalupe do Alto Paraná (atualmente Vestia)” (SOUSA, 2007, p. 41).

Três Lagoas se consolida como o 3<sup>a</sup> maior município em população do Estado de Mato Grosso do Sul com estimativa de 15.561 habitantes, atrás de Campo Grande (863.982 habitantes) e Dourados (215.486 habitantes) (IBGE, 2016). O crescimento é decorrente do processo de industrialização que iniciou em 1997 com a instalação da indústria de biscoitos Mabel, seguida pela, já extinta fábrica de

tecidos Nellitex, dentre outras, propiciou o crescimento nos mais diversos setores no Município, tais como: setor alimentício, hoteleiro, comércio e outros. O Município passa a dispor e gerar novos empregos acarretando o êxodo de muitas famílias para a cidade (PREFEITURA DE TRÊS LAGOAS, 2014).

Segundo a Prefeitura Municipal de Três Lagoas, “Tal crescimento aquece também o Turismo Empresarial, um dos segmentos da economia de destaque em Três Lagoas, decorrente deste processo de industrialização” (2014, p. 01).

Conforme os relatos da atual prefeita, Márcia Moura (PMDB): “O crescimento é acelerado e temos que acompanhar tal rapidez dotando toda cidade com infraestrutura necessária. Executamos o que é de nossa competência, para que nossos projetos não fiquem somente no papel” (PREFEITURA DE TRÊS LAGOAS, 2014, p. 01).

Para receber estes novos habitantes a Prefeitura do Município de Três Lagoas tem investido recursos na qualidade vida, gerando muitos benefícios à população três-lagoense, revertidos em melhorias na saúde, infraestrutura, projetos sociais, habitação e outros setores, informou a prefeita Márcia Moura (PREFEITURA DE TRÊS LAGOAS, 2014).

A posição geográfica do município dentro do antigo Estado de Mato Grosso privilegiou a entrada de gêneros produzidos pelo Estado de São Paulo. A logística é um dos fatores mais importante nos dias de hoje, e cada dia as empresas e prestadoras de serviço se preocupam com o planejar para melhor atender o cliente, de forma que o serviço prestado seja de forma organizada e integrada, “não obstante a logística ter uma importância recrudescente e compatível com os objetivos estratégicos globais das organizações nos dias de hoje” (HARA, 2013, p. 1).

## **1.2 Logística Urbana: Breves Conceitos**

A logística urbana é um campo de conhecimento que tem crescido consideravelmente nos dias de hoje e tem por premissa otimizar de maneira global os sistemas logísticos áreas urbanas, levando em conta custos e os benefícios de políticas públicas voltadas a mobilidade da carga urbana, para setores público e privado (PRATA *et al.*, 2012).

Assim, trata-se de um conjunto de métodos científicos multidisciplinares que objetiva analisar e racionar as atividades de manuseio, transporte, armazenagem e comercialização ocorridas nas cidades. Para tal, baseia-se em conhecimentos oriundos de diversas áreas, como Engenharia, Administração, Geografia, Arquitetura e Urbanismo, Economia, Direito e Pesquisa Operacional (PRATA *et al.*, 2012, p. 05).

Pensando em melhor atender as pessoas, o setor público também se utiliza da ferramenta da logística para melhor administrar as necessidades vigentes deste mundo globalizado, segundo Macário *et al.* ( [s.d] *apud* MUKAI *et al.*, 2007, p. 02):

A logística urbana possui abrangência global, a macrologística uma abrangência nacional, a mesologística a abrangência regional e a logística urbana uma inserção urbana e local, ou seja, inclui o planejamento, implementação e controle eficiente do fluxo e armazenamento de materiais e informações relacionadas numa escala urbana.

Assim, nos dizeres de Mukai *et al.* (2007, p. 02), o transporte urbano, “seja de pessoas ou mercadorias, é considerado tema de preocupação que necessita de maior aprofundamento para que as intervenções sejam otimizadas e que visem a melhoria na qualidade de vida local, regional do ambiente urbano”.

Mukai *et al.* (2007 p. 02) destaca que “[...] a logística urbana objetiva a otimização global do sistema logístico urbano, considerando custos e benefícios, de um dado plano de ação, para os setores públicos e privados”. Nesta mesma linha de pensamento, Parente, Gonçalves e Silva (2015, p. 01) abordam o seguinte contexto:

A mobilidade urbana é mais do que, transporte urbano, ou seja, mais do que um conjunto de serviço e meios de deslocamento de pessoas e bens; é o desenvolvimento urbano planejado e uniforme com os objetivos da gestão municipal de uma determinada cidade e/ou estado.

Assim sendo, a necessidade de um planejamento urbano é exigência de nossa Constituição Federal, a qual busca melhorias na qualidade de vida da comunidade local. Para que haja uma boa orientação, o Brasil e outros países utilizam-se de várias leis que possam auxiliá-las.

Nesta temática, Vasconcellos (2012) aborda que os municípios com mais de vinte mil habitantes necessitam de um plano diretor que defina como o espaço local pode ser ocupado, a necessidade da infraestrutura para circulação. Em seu livro: Mobilidade Urbana e Cidadania, Eduardo Vasconcellos esclarece que:

Para que o plano diretor seja eficaz, diversos órgãos governamentais devem contribuir para sua definição e implantação. Várias políticas públicas

estarão condicionadas pelo (PD) ou nele encontrarão sugestões e limitações importantes. 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 (VASCONCELLOS, 2012, p.123).

Na logística urbana o maior entrave é o planejamento da circulação e Oliveira (2010) explica logística:

Não se aplica exclusivamente ao transporte de cargas, mas a toda gama de planejamento que visa aperfeiçoar o processo de transporte e armazenagem de materiais e produtos bem como o deslocamento de pessoas causando o mínimo de impacto negativo possível (OLIVEIRA, 2010, p. 01).

Nessa perspectiva, Carvalho (2013, p. 01) considera que “no cenário urbano, esse fluxo se caracteriza, principalmente, pelo transporte e movimentação de mercadorias”. O ato de planejar a logística urbana requer uma visão de futuro, ou seja, analisar os problemas locais com base no cenário inconstante que surge a cada dia.

Assim sendo, desenvolvimento urbano, logística urbana e mobilidade são temas que devem estar interligados para atender as necessidades das pessoas em realizar as atividades sociais, culturais e políticas e dentro deste contexto o cenário se modifica e conseqüentemente os problemas. Em função das necessidades é que, o planejamento urbano integrado surge, segundo Vasconcellos (2012):

Em geral, o planejamento urbano é considerado a intervenção mais importante, a mais “nobre”. O planejamento de transporte 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 (VACONCELOS, 2012, p 216).

A partir dessa reflexão podemos considerar que a implantação da zona azul se tornou uma necessidade, ou seja, “as demandas são inerentemente conflitantes, precisando ser negociadas” (VASCONCELLOS, 2012, p.43).

### **1.3 Planejamento Urbano: Análise no Município de Três Lagoas/MS**

O planejamento urbano abrange ordenação de espaços, aspectos econômicos, sociais, físico-territoriais, ecológicos e administrativos. Segundo o site do Instituto Soma (2016, p. 01), “o planejamento urbano é um processo dinâmico,

contínuo, retroalimentável e com base multidisciplinar, que necessita da integração das áreas envolvidas”.

Nesta mesma linha de pensamento Kolssdorf (1985 *apud* COSTA, 2010, p.168) conceitua planejamento urbano como algo dinâmico:

[...] a cidade passa a ser vista como o produto de um determinado contexto histórico, e não mais como um modelo ideal a ser concebido pelos urbanistas. Isso leva à busca de solução dos problemas práticos, concretos, buscando estabelecer mecanismos de controle dos processos urbanos ao longo do tempo. A cidade real passa a ser o foco, ao invés da cidade ideal.

Dentro da realidade de uma cidade e fugindo do modelo tradicional de planejamento urbano, o site Santa Cruz (2016, p. 01) relata que:

Essa visão contrapõe com a concepção mais tradicional, onde o urbanista deveria “projetar” a cidade. Mas essa mudança somente se consolidou com o advento do planejamento sistêmico, onde a cidade é um sistema composto por partes (atividades humanas e os espaços que as suportam) intimamente conectadas (vias de circulação). Por isso, para intervir nesse sistema além do enfoque espacial dos arquitetos, dominante até então, se faz necessário reconhecer o caráter dinâmico e sistêmico das cidades através da colaboração de sociólogos, historiadores, administradores, economistas, juristas, geógrafos, psicólogos etc.

Em relação ao planejamento urbano de Três Lagoas/MS foi feita uma revisão no plano diretor onde foi exposto apenas um “prognóstico e que o plano já possui hierarquia” (PREFEITURA MUNICIPAL DE TRÊS LAGOAS, 2016, p. 01).

Nas discussões pensaram na importância da integração, “para que as áreas de preservação, como lagoas, margens dos rios e parques ambientais sejam levados em consideração e integrados a população” (PREFEITURA MUNICIPAL DE TRÊS LAGOAS, 2016, p. 01). Diante dos relatos da Prefeitura Municipal, pode-se entender o planejamento urbano de Três Lagoas como algo dinâmico em que as partes envolvidas no processo de planejar buscam soluções dos problemas para melhor conduzir o contexto atual na direção dos objetivos almejados. Vale ressaltar que essa pesquisa não tem como objetivo abordar com profundidade o conceito de planejamento urbano em Três Lagoas e sim entender a integração da mesma no planejamento da logística urbana e implantação da zona azul.

#### **1.4 Zona Azul: Conceitos e Implementação**

A implantação da zona azul visa permitir de forma mais justa que uma quantidade maior de pessoas no espaço ocupado possa utilizar as vias públicas

para estacionar seu veículo e gerar uma maior rotatividade no trânsito urbano, principalmente nos lugares mais frequentados (OI SÃO JOSÉ, 2015).

Pelo fato das pessoas frequentarem os grandes centros tanto para trabalhar como para outras utilidades, alguns a utilizavam de forma como se fosse estacionamento particular, deixando por tempo indeterminado seus veículos na via pública. Essas atitudes causa uma injustiça em regiões de grande circulação, pois os cidadãos com os mesmos direitos de estacionar são lesados e impossibilitados de estacionar seu veículo. Em São Paulo a implantação e cobrança do estacionamento rotativo foram incentivadas com um dos slogans “onde todos estacionam menos, todos podem estacionar” (CET/SP, 2010 *apud* SANTO FILHO, 2013, p. 01).

Levando os dizeres de Santo Filho (2013, p. 01) em consideração,

Certo é que todos possuem o direito de estacionar seus veículos em vias públicas, já que os bens públicos podem e devem ser utilizados por todos na sociedade sem qualquer forma de distinção. Porém, quando essa utilização passa a ferir o interesse da coletividade, indubitavelmente, o Estado deve intervir restringindo o direito anteriormente disponibilizado ao indivíduo.

Sendo assim, o estado passa exigir o pagamento do tempo de uso pela vaga de estacionamento, restringindo o direito anteriormente utilizado pelo indivíduo.

Nesta perspectiva podemos entender o papel do estado como controlador e inibidor do cidadão, fazendo arrecadações e cobrando certa quantia pela vaga almejada, sob pena de multa, “deve ser ressaltado ainda que os valores das multas pelo descumprimento da obrigação de pagar são sempre muito mais dispendiosas que o próprio valor da obrigação” (SANTO FILHO, 2013, p. 01).

### **1.5 Zona Azul: Implantação no Município de Três Lagoas/MS**

Em Três Lagoas o planejamento da logística urbana fica a cargo da Secretaria Municipal de Trânsito, a qual tem como responsabilidades desenvolver estudos e pesquisas relacionadas com o trânsito, logística e transporte. Segundo a Prefeitura Municipal de Três Lagoas (s.a, p. 01), compete à Secretaria Municipal de Trânsito, entre outras atividades pertinentes: (i) Incentivar e promover um trânsito seguro e sustentável, o uso de transporte com qualidade e sustentável, e o desenvolvimento de uma logística urbana e regional voltada para qualidade de vida do ser humano; (ii) Produzir propostas concretas de políticas de trânsito, transportes

e logísticas direcionadas à segurança e a sustentabilidade da mobilidade, com o intuito de melhorar a qualidade de vida das pessoas; (iii) Desenvolver estudos que possibilitem logística ao eixo de transportes, com redução de custos, eliminação de desperdícios, contenção de gastos e outros fatores que possibilitem meios de transporte seguros aos habitantes e transeuntes; (iv) A implantação, operação e manutenção do sistema de sinalização, dos dispositivos e dos equipamentos de controle viário; (v) Coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsitos e suas causas; (vi) Promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN; (vii) Zelar pelo cumprimento da legislação e as normas de trânsito no âmbito de suas competências; (viii) Regulamentar, em conjunto com os órgãos de polícia de trânsito, das diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito; (ix) Fiscalizar o trânsito, autuar e aplicar medidas administrativas cabíveis, por infrações de circulação, estacionamento e parada prevista no código de trânsito, no exercício regular do poder de polícia de trânsito; (x) Aplicar penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada prevista no código de trânsito, notificando os infratores quanto às multas aplicadas; (xi) Fiscalizar, autuar e aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação de veículos, bem como, notificando os infratores quanto às multas aplicadas; (xii) A implantação, monitoramento e manutenção do sistema de estacionamento rotativo pago nas vias públicas e (xiii) Cooperação em Segurança Pública, através do sistema de Trânsito e outras atividades correlatas;

O projeto de implantação de estacionamento rotativo no centro da cidade vem desde o ano de 2002, quando a Câmara aprovou a Lei nº 1.757, de autoria da vereadora Vera Helena, que dispõem sobre a criação de áreas de estacionamento regulamentadas, em Três Lagoas (HOJE MAIS, 2016).

Segundo o Mapa de Oportunidades de Três Lagoas (2016, p.15), “A frota de veículos cresceu no município de Três Lagoas mais rapidamente que a população. Entre os anos 2002 e 2014, a população aumentou 37%, enquanto a frota total de veículos cresceu 200%, em especial de motos (DENATRAN, 2014)”. Este crescimento aqueceu o mercado de produtos e serviços direcionados à venda, manutenção e conserto de veículos. Segundo Vicente (2016, p. 01):

Com o aumento do número de veículos na cidade, que atualmente supera os 80 mil, as autoridades de trânsito consideram cada vez mais necessária a implantação deste sistema de estacionamento. Encontrar uma vaga no centro é praticamente impossível e exige muita paciência por parte dos motoristas, principalmente, em início de mês.

A proposta inicial para o estacionamento é de duas mil vagas no quadrilátero central, que serão implantadas em duas etapas e prevendo a expansão de mais 1.500 a um valor da tarifa para carros de R\$ 1,60 e para motocicletas, R\$ 0,60, por uma hora de estacionamento (VICENTE, 2016).

De acordo com o secretário municipal de Trânsito, Milton Gomes da Silveira, o contrato com a empresa aconteceu no mês passado. A empresa precisará instalar somente as placas e repintar a sinalização horizontal. A estimativa é de um investimento de R\$ 400 mil. Fora a questão de aquisição de equipamentos e contratação de pessoal, explicou. Neste mês, a empresa deu início ao processo de instalação de um escritório em Três Lagoas. O imóvel já foi locado e as placas de sinalização, adquiridas. O próximo passo será a realização de uma campanha para orientar condutores sobre o funcionamento do serviço (PRANDINI, 2016, p. 01).

Segundo os dizeres do Secretário Municipal de Trânsito relatado por Prandini (2016, p. 01), “O sistema de cobrança vai ser totalmente eletrônicos. Os créditos serão adquiridos por cartões ou aplicativos de celular, além de pontos de venda. A fiscalização vai ser feita pelas placas dos veículos”.

O processo de implantação do sistema de estacionamento rotativo pago foi iniciado em 2014. Desde então, três licitações foram abertas, sendo duas delas canceladas pela prefeitura para readequações, e a última, suspensa pela Justiça. Em abril, uma nova licitação foi aberta, que resultou no contrato com a empresa de Mogi Mirim, vencedora do processo (PRANDINI, 2016, p. 01).

Por fim Prandini (2016, p. 01) cita as falas do Secretário Municipal de trânsito, que cooperam para o entendimento da pesquisa proposta para esse projeto integrador:

A falta de vagas na área central é uma reclamação antiga da população. Três Lagoas possui uma das maiores frotas de Mato Grosso do Sul, proporcionalmente ao número de habitantes [...]. A falta de vagas sempre foi uma reclamação. Em dias de maior movimento, como aos sábados ou início de mês, realmente é muito difícil estacionar. É claro que há quem não concorde, principalmente os trabalhadores do comércio. Mas os usuários em geral, aprovam’.

É imprescindível rediscutir e colocar na pauta da agenda das políticas públicas questões de mobilidade urbana. É preciso inovar, criar e implantar ações que atraiam o usuário do automóvel para outras formas de deslocamento como o

transporte coletivo público, mas que seja eficiente, confortável e seguro. Só ações efetivas podem convencer as pessoas a não usarem o carro, o que está bem longe do cenário que se desenha para o futuro da mobilidade urbana em Três Lagoas e no Brasil.

## 2 METODOLOGIA

Os procedimentos metodológicos foram norteados pelas preposições de Roesch (1999) e segundo a autora, uma pesquisa pode ser classificada quanto ao método e quanto a técnica de coleta de dados.

O trabalho foi norteadado por pesquisa descritiva e qualitativa. Conforme Roesch (1999) a pesquisa descritiva procura descobrir características de determinado fenômeno, estabelecendo correlações a natureza desse fenômeno. Ainda para a autora, a técnica de coleta de dado se enquadra na pesquisa qualitativa.

Para atender os procedimentos metodológicos, utilizou-se como técnica de coleta de dados em fontes secundárias em revistas eletrônicas, livros da área, dados *on line* em sites da Prefeitura Municipal (PM), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas, e por fim a entrevista estrutura, no dia 29 de agosto de 2016 com o Secretário do Trânsito do Município Sr. Milton G. da Silveira, para verificar a percepção do entrevistado com relação a variáveis relacionadas a implantação da zona azul.

Antes da aplicação do questionário foi realizado um pré-teste com uma professora das Faculdades Integradas de Três Lagoas (AEMS) com o objetivo de verificar a existência de questões com dificuldade de compreensão. Não houve dúvidas por parte do respondente com relação às questões.

## 3 RESULTADOS E DISCUSSÕES

O Secretário Municipal de Trânsito Sr. Milton Gomes da Silveira foi abordado em seu Gabinete no dia 29 de agosto no período matutino, em entrevista estrutura contendo questões sobre a implantação da zona azul no município de Três Lagoas/MS e o primeiro questionamento foi o motivou a implantação da zona azul

no município. Segundo o Secretário, a ideia da implantação da zona azul vem desde 2002, por meio de lei aprovada pela Câmara de Vereadores e autorizado pelo município antes mesmo de sua gestão.

O segundo questionamento foi sobre realização de pesquisa de campo junto aos empresários e usuários sobre a implantação da zona azul e o secretário afirmou ter sido feito um pedido oficial para a Associação Comercial e Industrial de Três Lagoas sobre o início de sua implantação e a mesma concordou. Ele enfatiza que a Associação Comercial e Industrial de Três Lagoas concordou com implantação da zona azul no início, porém por ser ano eleitoral, alguns associados por questões demagógicas e interesses pessoais, estão contra.

Segundo o Sr. Milton, foi realizada uma pesquisa de campo para identificar os usuários. Uma equipe da Prefeitura se dirigiu ao centro da cidade pela manhã e ficavam até o final de tarde para ver quantas vagas eram utilizadas pelos cidadãos. O Secretário relata que o que a equipe observou que as vagas eram utilizadas pelos colaboradores e que os espaços públicos não estavam sendo democratizados, ou seja, os estacionamentos estavam sendo privativos de empresários, funcionários do comércio e bancários, os mesmos estacionavam às 07 da manhã e só saíam 17 horas, desfavorecendo o cidadão comum. Foi perguntado sobre os pontos positivos da zona azul e o Secretário respondeu que a ideia não é arrecadar dinheiro e sim, democratizar os espaços públicos para que todos possam usá-los.

Com relação à isenção de taxas para idoso, o mesmo disse que fazer essa isenção no momento acarretará um custo muito alto para a empresa e que futuramente, depois que se consolidar, o sistema pode isentar. Nessa mesma temática foi perguntado sobre a isenção para deficientes e o mesmo confirmou que há a isenção.

Sobre os pontos negativos foram citados os questionamentos às orientações e vendas dos cartões por parte dos monitores. O Secretário informou que os monitores estão para fiscalizar e monitorar quem não tem o crédito sobre pena de que o sistema seja inviabilizado. Relatou ainda que as vendas dos cartões são oferecidas em vários pontos comerciais e que as pessoas só precisam se acostumar com o sistema.

Quando questionado o que a implantação da zona azul coopera para o crescimento e organização do município o secretário disse que estão visando um

trânsito melhor, com acessibilidade, tentando satisfazer os consumidores para tranquilidade na hora de estacionarem em frente ao comércio que deseja realizar suas compras e se sentirem satisfeitos. Com a vinda de várias pessoas que migraram para Três Lagoas temos que viabilizar a organização do trânsito para reduzirmos o número de acidentes no Município.

Sobre a comparação com as metrópoles em relação à implantação, o secretário afirmou que não tem como avaliar cada cidade e suas características, mas que em Três Lagoas vão seguir em frente com essa implantação. Segundo o secretário, logo as pessoas começarão a se adaptar. A empresa que ganhou a licitação trabalha com zona azul em outras quatro cidades e são menores que Três Lagoas e com sucesso. Finalizando o Secretário acredita que a zona azul em Três Lagoas vai ter êxito.

#### **4 CONCLUSÕES**

Esse estudo permite entender que o planejamento da logística urbana é um processo abrangente, e não se limita apenas a ordenação de espaços, mas envolve aspectos econômicos, físicos, territoriais, sociais, ecológicos e administrativos. Visa a conservação dos recursos ambientais e melhoria da qualidade de vida dos residentes. Sendo assim, o planejamento urbano é um processo dinâmico, contínuo e que necessita da integração das áreas envolvidas.

Nessa perspectiva, pode-se compreender a logística urbana como gestora de planos estratégicos que visa planejar medidas positivas dentro dos complexos negativos para melhor conduzir as situações atuais na direção de objetivos almejados. Foca a necessidade da dinamização da logística integrada, ou seja, há uma necessidade de flexibilidade baseada na realidade local, onde as medidas positivas e negativas devam ser analisadas para melhor solucionar as áreas envolvidas.

Pensado de forma integrada e como solucionadora de problemas, o sistema rotativo zona azul, implantado em Três Lagoas/MS vem causando resistências, o que leva a entender que as medidas que visavam soluções com relação ao estacionamento podem ser revisadas.

Vale lembrar que a implantação da zona azul vem sendo discutido no planejamento logístico de Três Lagoas desde 2002 e só foi implantado em 2016. Ficou em espera 14 anos e mesmo depois de decidido, levou três anos para se concretizar por questões burocráticas e de justiça.

Portanto, com base na entrevista realizada com o Secretário Municipal de Trânsito e com relação à dinâmica do contexto atual, a implantação da zona azul em Três Lagoas tem como intuito equalizar os espaços públicos de forma democrática.

## REFERÊNCIAS

COSTA, Marli de Oliveira. A cidade como texto: tecendo saberes e conhecendo Criciúma. São Paulo: Baraúna, 2010.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRANSITO (DENATRAN). Tabela 2 - Frota de veículos, por tipo e com placa, segundo os Municípios Federação – 2002. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: 08 set 2016.

HARA, Celso Minoru. Logística: armazenagem, distribuição e trade marketing. 5 ed. Campinas: Alínea, 2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Estimativas da população residente no Brasil e Unidades da Federação com data de referência em 1º de julho de 2016. Disponível em: <[ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas\\_de\\_Populacao/Estimativas\\_2016/estimativa\\_dou\\_2016.pdf](ftp://ftp.ibge.gov.br/Estimativas_de_Populacao/Estimativas_2016/estimativa_dou_2016.pdf)>. Acesso em 08 set 2016.

INSTITUTO SOMA. Planejamento urbano e regional. 2016. Disponível em: <<http://institutosoma.org.br/areas-de-atuacao/planejamento-urbano-e-regional/>>. Acesso em: 04 set. 2016.

LEONARDO SANCHES DE CARVALHO. Logística urbana. Um caso de imobilidade. 25 mar. 2013 às 11h25min. Disponível em <http://www.sitedalogistica.com.br/news/logistica-urbana-um-caso-de-imobilidade/>. Acesso em 22 ago. 2016

MUKAI, Hitomi *et al.* Logística urbana. XXVII Encontro Nacional de Engenharia de Produção. Foz do Iguaçu, 09 a 11 out. 2007. Disponível em <[http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep2007\\_tr570428\\_8881.pdf](http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep2007_tr570428_8881.pdf)>. Acesso em: 23 ago. 2016.

OI SÃO JOSÉ ON LINE. Estacionamento rotativo (Zona Azul) versus estacionamento exclusivo nas calçadas e recúos das vias públicas, ano XXI, nº 224,

jan. 2015. Disponível em: <  
[http://www.oisaojose.com.br/site/index.php?ed=224&pag=show\\_editorial&editorial\\_atual=2&total=1&materia=4192](http://www.oisaojose.com.br/site/index.php?ed=224&pag=show_editorial&editorial_atual=2&total=1&materia=4192)>. Acesso em: 02 set. 2016.

OLIVEIRA, Josefan. Definição de logística urbana. 2010. Disponível em <<http://thelogicandtheworld.blogspot.com.br/2010/10/definicao-de-logistica-urbana.html>>. Acesso em: 23 ago. 2016

PARENTE, Leylane Alves; GONÇALVES, Patrícia de Melo; SILVA, Moises Marciano Prestes da. Logística urbana: o planejamento como ferramenta de gestão para mobilidade urbana no município de Boa Vista. XII SEGeT (Simpósio de excelência em gestão e tecnologia), 28, 29 e 30 out. 2015. Disponível em: <<http://9/www.aedb.br/seget/arquivos/artigos15/42622572.pdf>>. Acesso em: 23 ago. 2016.

PRANDINI, Renata. Zona Azul deve ser implantada na área central em julho, 24 jun. 2016. Disponível em: <<http://www.correiodoestado.com.br/cidades/tres-lagoas/zona-azul-deve-ser-implantada-na-area-central-em-julho/280778/>>. Acesso em: 23 ago. 2016.

PRATA, Bruno de Athayde *et al.* Logística urbana: fundamentos e aplicações. Curitiba: CRV, 2012.

PREFEITURA DE TRÊS LAGOAS. Três Lagoas se consolida como a 3ª maior em população do Estado de MS. 2014. Disponível em: <<http://www.treslagoas.ms.gov.br/noticia/tres-lagoas-se-consolida-como-a-3-maior-em-populacao-do-estado-de-ms/9595/>>. Acesso em: 02 set. 2016.

PREFEITURA DE TRÊS LAGOAS. Revisão do plano diretor de Três Lagoas. 2016. Disponível em: <<http://www.treslagoas.ms.gov.br/cidadao/plano-diretor/45/>>. Acesso em: 02 set. 2016.

SANTA CRUZ. O que é planejamento urbano? 2016. Disponível em: <<http://santacruz.rs.gov.br/geo/geo/plan.htm>>. Acesso em: 02 set. 2016.

SANTO FILHO, Antônio Carlos do Espírito. Cobrança de estacionamento em zona azul. Inconstitucionalidade. Revista Jus Navigandi, Teresina, ano 18, n. 3576, 16 abr. 2013. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/24191>>. Acesso em: 23 ago. 2016.

SERVIÇO DE APOIO ÀS MICRO E PEQUENAS EMPRESAS DE MATO GROSSO DO SUL (SEBRAE/MS). Mapa de Oportunidades de Três Lagoas. Disponível em: <<http://www.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/UFs/MS/Anexos/Mapa%20Oportunidades/TR%C3%8AS%20LAGOAS.pdf>>. Acesso em 08 set. 2016.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. Mobilidade urbana e cidadania. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012.

VICENTE, João Maria. Licitação para implantação da zona azul em Três Lagoas é suspensa por tempo indeterminado, 18 jan., 2016. Disponível em <<http://www.hojemais.com.br/tres-lagoas/noticia/geral/licitacao-para-implantacao-da-zona-azul-em-tres-lagoas-e-suspensa-por-tempo-indeterminado>>. Acesso em: 23 ago. 2016.