



Planejamento Estratégico da Fundação Lar Harmonia

Um modelo organizacional flexível e participativo

A Fundação Lar Harmonia é uma instituição sem fins lucrativos, com foco em prover serviços médicos, jurídicos e de assistência social às comunidades carentes do Bairro da Paz, Baixa do Tubo e Alto do Coqueirinho. Portanto, indiscutivelmente não se trata de um negócio, mas precisa ser vista como uma organização e, como tal, deve-se preocupar, também, em gerir pessoas, processos, tecnologia, bem como elaborar planos de comunicação e marketing; enfim, adotar um modelo de gestão e formulações de estratégias que orientem a consolidação de uma organização autossustentável.

De um lado, definiu-se para a FLH uma visão de futuro desafiadora, mas exequível de “ser uma instituição autossustentável que oferece serviços em nível de excelência, mobilizando colaboradores e comunidade atendida, transformando-os em beneficiários e agentes multiplicadores do processo de construção de uma sociedade mais justa, amorosa, igualitária e harmônica.” Mas como alcançar essa visão se hoje a FLH esforça-se para conseguir fazer frente às despesas mensais de custeio e manutenção de sua operação, com o único objetivo de anteder as comunidades assistidas? Hoje, as receitas com os direitos autorais dos livros, as doações financeiras de alguns voluntários, bem como de alguns convênios firmados com instituições governamentais, não permitem pensar em ampliar o escopo dos serviços já ofertados nem mesmo ampliar o número de pessoas atualmente atendidas.

Nesse sentido, percebemos, já nos primeiros dias da revisão do planejamento estratégico, que o maior desafio não seria sugerir um novo modelo gerencial nem mesmo

definir os objetivos estratégicos e o desdobramento desses em ações condizentes ao porte e nível de maturidade organizacional da FLH. Não que esses aspectos não sejam imprescindíveis ao sucesso do trabalho, mas o primeiro e grande desafio é inserir uma nova premissa à cultura existente, permitindo entender que fazer o “bem” de forma sistematizada, profissional e continuada precisa estar associado, também, à necessidade de captação de recursos financeiros, a qual passa a ser uma premissa básica. O problema não está na captação dos recursos financeiros, mas na forma e, principalmente, na destinação que se faz com eles. E, no caso da FLH, são totalmente legítimas as ações nessa direção.

O desdobramento dessa fase do trabalho resultou em macro ações, que foram desdobradas e estão sendo implementadas. Sistemáticamente serão acompanhadas, e comunicados os seus resultados, objetivando disseminar o pensamento estratégico nas ações do dia a dia, em todas as frentes de atuação.

Ao final da primeira fase desse trabalho, extremamente gratificante, temos certeza de que o caminho correto é a criação de um modelo organizacional flexível e participativo, sustentado por técnicas administrativas de excelência, sem abrir mão, em hipótese alguma, dos valores de amorosidade, espiritualidade, ética, respeito às diferenças, responsabilidade, transparência e valorização do ser humano, que norteiam esse fascinante trabalho de dedicação e amor ao próximo.

Mário Lago é administrador de empresas e voluntário da Fundação Lar Harmonia.

Um novo corpo numa nova sociedade

Quem não gostaria, depois de uma mal sucedida experiência corporal, já na velhice, sabendo que retornaria à terra, de ter um novo corpo? De saber que receberá um novinho, sem doenças nem marcas, nem estigmas cármicos, que dificultassem a vida em sociedade? Iniciar uma nova jornada, cercado de cuidados e de carinho dos pais, vivendo num ambiente harmônico e numa sociedade que lhe proporcione conforto, segurança, educação e saúde é desejo de todos. Sendo assim, restam duas questões: a continuidade do eu e o merecimento. Serei eu mesmo que volta? Sim. É o mesmo Espírito imortal. Em relação ao merecimento, só o terá aquele que construir, na atualidade, aquela sociedade.

Adenauer Novaes

FEIJOADA COM BRECHÓ



DIA DAS MÃES MAIS GOSTOSO

**11 DE MAIO ÀS 9 H
INGRESSO R\$ 20,00**

PROMOVIDO PELA



UNIVERSIDADE DE ESPÍRITO
ESPÍRITO



CENTRO DE ESPÍRITO
HARMONIA



FUNDAÇÃO LAR HARMONIA

RUA DEPUTADO PAULO JACKSON, 560 - PLATA INFORMAÇÕES - (71) 3286-7796



II Feijoada & Brechó

Dia das Mães no Harmonia

A Fundação Lar Harmonia e o Centro Espírita Harmonia realizarão, no dia 11 de maio, a partir das 9h, a sua alegre e integrativa FEIJOADA & BRECHÓ.

Este evento tem, como finalidade maior, arrecadar recursos para ajudar a FLH na manutenção das obras sociais por ela assistidas.

Vamos, juntos, arregaçar as mangas e, com muito amor e responsabilidade, nos unir para realizar a II FEIJOADA & BRECHÓ, dedicando aos projetos da FLH o melhor de cada um de nós, em prol de uma instituição que nos ensina que "O amor é a força propulsora do Universo".

Maria Cecília Alvarenga é psicopedagoga e reitora da Universidade Livre do Espírito.



Programação 2013

Abril

15 a 21

IX Semana Espírita do Centro Espírita Harmonia
"Reencarnação: Processo Educativo"

21/04 (Domingo) - Das 9 às 12 horas

2º Seminário: Reencarnação: Processo Educativo
Adenauer Novaes

Maio

18/05 (Sábado) - às 20h

Aniversário do Núcleo Médico

Junho

02/06 (Domingo) - às 17h

Encontro Junino

Julho

13/07 (Sábado) - às 20h

Aniversário do Núcleo Jurídico

28/07 (Domingo) - Das 9 às 13h

3º Seminário: Jesus, O Intérprete de Deus
Adenauer Novaes

Agosto

25/08 (Domingo) - Das 9 às 13h

4º Seminário: Sonhos: A Essência Orientando a Existência
Djalma Argollo

Setembro

28/09 (Sábado) - Das 9 às 15 horas

IV Feira Harmonia

Automóveis, ciclovias e mobilidade urbana

A realização dos mega eventos esportivos (Copa do Mundo e Olimpíadas) e o acirramento do caos no trânsito das grandes capitais reacenderam o debate sobre mobilidade urbana no Brasil. Segundo dados do DENATRAN, a frota de veículos com placa em Salvador praticamente duplicou em apenas dez anos, ao passar de 375 mil veículos em 2002 para 744 mil em 2012. Durante esse período, a frota de automóveis cresceu de 290 mil para 512 mil unidades, perfazendo um incremento de 222 mil veículos (76,6%). O número de motocicletas aumentou de forma ainda mais significativa ao evoluir de 22 mil para 97 mil unidades, figurando entre as metrópoles nacionais com maior expansão relativa (342% em dez anos). O contingente de caminhonetes quintuplicou ao passar de 10 mil para 50 mil unidades. A intensidade desta expansão está diretamente associada ao crescimento dos níveis de emprego e renda da população, redução da taxa de juros, maior acesso ao crédito e facilidades de financiamento, ampliação da produção doméstica e redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) durante alguns períodos. Nem a crise financeira internacional deflagrada em 2008 reduziu o ímpeto da expansão da frota. Contrariamente, o ritmo de aquisição acelerou. Enquanto a taxa média de crescimento da frota de automóveis em Salvador foi de 5,9% ao ano entre 2002 e 2012, acelerou para 6,3% ao ano entre 2008 e 2012, ou seja, em quatro anos, 111 mil novos automóveis foram acrescentados à frota, respondendo pela metade do incremento de 222 mil unidades observado entre 2002 e 2012. Segundo o Censo 2010 do IBGE, 28,6% dos domicílios soteropolitanos possuíam automóvel para uso particular. Nesses domicílios, residia menos de um terço (29,6%) da população (787 mil habitantes). Logo, conservadoramente, pode-se admitir que 70,0% da população soteropolitana (1,88 milhão de pessoas) se desloca primordialmente de transporte público, a pé, de bicicleta (quando possível) ou de motocicleta (presente em 5,7% dos domicílios). Em 2010, o rendimento médio mensal dos domicílios com presença de automóvel era de R\$ 6.875 (o equivalente a 13,5 salários mínimos à época). Já entre as moradias que não possuíam, o rendimento era de R\$ 1.468 (2,9 salários mínimos). Logo, os automóveis atendem predominantemente a uma pequena parcela da população de elevado padrão de renda. O enorme contingente de automóveis em circulação acarreta diversos problemas ambientais (em todas as suas dimensões) e de mobilidade urbana. Além da poluição, a magnitude da frota congestionada o tráfego, inviabiliza o transporte público e cria severas restrições para a circulação de pedestres e ciclistas. O espaço ocupado por um automóvel numa vaga de estacionamento corresponde ao ocupado por 45 bicicletas, sem mencionar aqueles que ocupam as calçadas em total desrespeito aos pedestres e cadeirantes – a situação é agravada pelo fato de apenas 2,2% dos domicílios soteropolitanos contarem com rampa para cadeirante nas calçadas ao seu entorno. Desse modo, os carros privatizam o espaço público para beneficiar um pequeno segmento da

população. Em 2012, Salvador possuía uma frota de 512 mil automóveis e 7,6 mil ônibus, significando que, para cada ônibus, existiam, em média, 67 automóveis. É importante enfatizar que, mesmo em grandes cidades que já contam com um amplo, diversificado e integrado sistema de transporte público, há medidas restritivas para a circulação de automóveis e de incentivo ao uso de bicicletas. Em Londres, por exemplo, apesar de contar com um sistema de metrô (conhecido por Underground) que acabou de completar 150 anos de existência, composto por 11 linhas e 270 estações, transportando diariamente 4 milhões de pessoas (o equivalente a metade da população londrina!), sendo totalmente integrado a uma extensa rede de ônibus de dois andares (os double decker) e de trens, há restrição de circulação de veículos na zona central, cujo acesso só é permitido por intermédio do pagamento de pedágio urbano. Londres também dispõe de uma rede de 4 mil km de ciclovias e do programa Barclays Cycle Hire para deslocamentos curtos no centro – são 8,3 mil bicicletas disponíveis em centenas de estações com no máximo trezentos metros de distância entre elas, sendo gratuitos os deslocamentos inferiores a 30 minutos e diários a um custo de 2 libras esterlinas (cerca de R\$ 7). Certamente alguns leitores podem questionar que Londres representa um exemplo longínquo, por ser uma cidade milenar e uma das mais pujantes do mundo desenvolvido. Assim sendo, iremos de bicicleta à capital da Colômbia com o intuito de ilustrar um exemplo latino-americano. Ao assumir a prefeitura de Bogotá no ano de 1998, Enrique Peñalosa internalizou na sua gestão que o sistema de transporte é um elemento-chave para a promoção da igualdade e que, portanto, o transporte público deve assumir prioridade sobre veículos privados para que a democracia e o bem-estar social prevaleçam. Neste contexto, sua gestão, apesar da forte resistência de alguns grupos poderosos, construiu cerca de 350 km de ciclovias, diversas novas calçadas para a circulação de pedestres e adotou medidas para restringir o uso de automóveis, as quais culminaram na redução de até 40% dos veículos nos horários de pico. Em 2012, o Governo do Estado da Bahia lançou o Projeto Cidade Bicicleta, que pretendia implantar 217 km de ciclovias em Salvador e Lauro de Freitas até o início da Copa de 2014. A expectativa atual é a de que apenas a metade do circuito seja implantada até a Copa. Esperamos que as três esferas de planejamento governamental, empresas e consumidores invertam a lógica que privilegia os veículos automotores em detrimento do transporte público, calçadas e ciclovias. Afinal de contas, segundo Peñalosa, "uma boa cidade não é aquela em que até os pobres andam de carro, mas aquela em que até os ricos usam transporte público".

José Ribeiro é economista e demógrafo.

Jornalista Responsável
Marcia Cristina de Moraes Matos
- MTB -1072

Edição
Adenauer Novaes

Textos
Adenauer Novaes • José Ribeiro
Maria Cecília Alvarenga • Mário Lago

Projeto Gráfico
Diego Novaes

Arte Final
Diego Novaes

Impressão
Contraste Editora Gráfica

Tiragem
3.000 exemplares

Rua Deputado Paulo Jackson, 560.
Piatã • Salvador-Bahia-Brasil
(71) 3286-7796
atendimento@larharmonia.org.br
www.larharmonia.org.br

colabore com nossas obras assistenciais

Caso você queira contribuir com o trabalho da Fundação Lar Harmonia, mande um e-mail para atendimento@larharmonia.org.br. Você receberá em casa um exemplar do nosso jornal, onde poderá acompanhar nossas realizações, e um boleto bancário referente à sua contribuição. O valor a ser doado será estipulado por você.