



**SOCIEDADE METROPOLITANA DE EDUCAÇÃO, CULTURA E
TECNOLOGIA SÃO CARLOS
FACULDADE METROPOLITANA SÃO CARLOS - FAMESC
CURSO DE GRADUAÇÃO DIREITO**

CLAUDECIR ANTÔNIO MOROZESKY ROSA

**O DIREITO À MOBILIDADE URBANA EM PAUTA: UMA ANÁLISE
ACERCA DA (IN)EFETIVAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA COMO
DIREITO SOCIAL EM SÃO JOSÉ DO CALÇADO - ES**

Bom Jesus do Itabapoana/RJ
2020

CLAUDECIR ANTÔNIO MOROZESKY ROSA

**O DIREITO À MOBILIDADE URBANA EM PAUTA: UMA ANÁLISE
ACERCA DA (IN)EFETIVAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA COMO
DIREITO SOCIAL EM SÃO JOSÉ DO CALÇADO - ES**

Monografia apresentada como parte dos requisitos necessários para a conclusão do Curso de Graduação em Direito, sob orientação do Professor e Doutor Tauã Lima Verdan Rangel, da Faculdade Metropolitana São Carlos – FAMESC.

Bom Jesus do Itabapoana/RJ
2020/02

FICHA CATALOGRÁFICA

Faculdade Metropolitana São Carlos – FAMESC
Preparada pela Biblioteca Marlene Henriques Alves
28/2020

R788d Rosa, Claudécir Antônio Morozesky
O direito à mobilidade urbana em pauta: uma análise acerca da (IN) efetivação da mobilidade urbana como direito social em São José do Calçado - ES / Claudécir Antônio Morozesky Rosa. – Bom Jesus do Itabapoana, RJ, 2020.

100 f.

Monografia (Graduação em Direito) – Faculdade Metropolitana São Carlos. Bom Jesus do Itabapoana, 2020.

Orientador: Tauã Lima Verdun Rangel.

Bibliografia: f.81-100.

1. MOBILIDADE URBANA 2. DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL
3. DIREITO SOCIAL 4. CIDADE SUSTENTÁVEL I. Faculdade
Metropolitana São Carlos II.Título.

CDD 388.4098161

CLAUDECIR ANTÔNIO MOROZESKY ROSA

**ANÁLISE ACERCA DA (IN)EFETIVAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA
COMO DIREITO SOCIAL EM SÃO JOSÉ DO CALÇADO - ES**

Monografia aprovada em ____/____/____ para obtenção do título de Bacharelado em
Graduação de Direito.

Monografia avaliada em ____/____/____

Formatação: () _____

Nota final: () _____

Comissão Examinadora

Prof. XXXXXX

Orientador

Prof. XXXXX

Coorientador ou Avaliador de Metodologia

Prof. XXXXX

Avaliador de Conteúdo

Prof. XXXXX

Avaliador de Conteúdo

Bom Jesus do Itabapoana, XX (dia) de XXX (mês) de XXX (ano).

DEDICATÓRIA

Aos meus pais, Esmerino Rosa (*in memorian*) e Josefa Morozesky Rosa, pela confiança demonstrada.

À minha querida e amada esposa Jaisa Vasconcelos Camargo Rosa.

Aos meus filhos Nathan e Lucas, bênçãos sem medida que Deus colocou em minha vida.

Ao meu orientador e professor, Dr^o Tauã Lima Verdán Rangel, pelo incentivo constante e suporte inestimável no decorrer do trabalho bem como a transmissão do saber demonstrado e repassado sem reservas, simplesmente pela satisfação de ver seus alunos galgarem e atingirem o objetivo.

AGRACIMENTOS

Agradeço primeiramente a DEUS, autor e detentor da vida, pela maravilhosa oportunidade de realizar este trabalho universitário. A minha família, que são: meus pais, Sr. Esmerino (*in memorian*) e Dona Josefa, que na sua simplicidade, sempre esteve orando e pedindo a Deus para que ajudasse o filho.

Agradeço imensamente (até mesmo sem palavras para conseguir expressar a real gratidão pelo apoio) a minha esposa, minha companheira, minha amiga Jaisa Vasconcelos Camargo Rosa, bem como aos filhos, Nathan e ao Lucas, que foram, são, e sempre serão peças fundamentais na construção de cada conquista de minha vida, em todas as áreas.

Agradecimento especial à minha esposa Jaisa que nunca me deixou desistir, mesmo sendo difícil, e as veze muito difícil. Eu gostaria de colocar o nome de cada pessoa que é especial para mim, entre os familiares, amigos e professores, nessa folha de papel, mas seria impossível (a folha é pequena), mas aqueles que me conhecem, e de repente, se depararem lendo essa dedicatória e agradecimentos, sintam-se representados pelos que aqui foram citados. E, por fim, muito, muito, muito obrigado a todos, que direta ou indiretamente, contribuíram para minha conquista acadêmica.

“O forte chora. O forte sente dor; o forte sofre; o forte esmorece; o forte chega até a desfalecer na fé; pensa em parar; mas o importante e bonito de tudo isso, é que o forte não desiste e vai em frente.

O que vem pela frente eu não sei, mas a fé e confiança que carrego comigo, me dá a certeza que preciso para acreditar que dias melhores virão; que coisas surpreendentes acontecerão, e que as bênçãos de Deus nosso Criador, nos acompanharão hoje, amanhã e sempre”. Trechos adaptados de pensamentos de (Cecilia Sfalcin)

ROSA, Claudécir Antônio Morozesky. **O direito à mobilidade urbana em pauta:** uma análise acerca da (in)efetivação da mobilidade urbana como direito social em São José do Calçado-ES. 100f. Trabalho de Conclusão de Curso. Bacharelado em Direito. Faculdade Metropolitana São Carlos - FAMESC, 2020.

RESUMO

O presente trabalho tem por objetivo a análise da efetivação do direito à modalidade urbana no contexto do município de São José do Calçado, cidade do estado do Espírito Santo. De uma adoção tardia do direito à mobilidade urbana no ordenamento jurídico, a problemática se faz ao questionar as medidas que estão sendo adotadas no município em questão. O trabalho se justifica ao fato de ser a mobilidade urbana uma questão de grande importância na estruturação das cidades, devendo atender a todos em relação à necessidade de locomoção diária no espaço urbano, sendo o responsável pela coordenação e acompanhamento das novas formas de desenvolvimento urbano, primando sempre pela qualidade de vida humana. Sendo o direito à mobilidade um direito social e fundamental, necessário que seu alcance beneficie de maneira igualitária a todos os cidadãos. Sendo o direito à mobilidade um direito social e fundamental que todas as pessoas devem usufruir com objetivo de trazer igualdade material. Foi assim que a proposta de abordagem do trabalho se fez com a análise da efetivação do direito à mobilidade urbana no Município de São José do Calçado, sendo possível entender a importância de um plano municipal para atendimento das determinações legais que a cidade deva atender.

Palavras-Chaves: Mobilidade urbana; Desenvolvimento sustentável; Direito social; Cidade sustentável.

ROSA, Claudécir Antônio Morozesky. **Analysis of the (In) realization of Urban Mobility as a social right in São José do Calçado - ES.** 100p. Completion of course work. Bachelor's degree in law. São Carlos Metropolitan College - FAMESC, 2020.

ABSTRACT

This paper aims to analyze the realization of the right to urban modality in the context of the municipality of São José do Calçado, a city in the state of Espírito Santo. From a late adoption of the right to urban mobility in the legal system, the problem arises when questioning the measures that are being adopted in the municipality in question. The work is justified by the fact that urban mobility is an issue of great importance in the structuring of cities, and should attend to everyone in relation to the need for daily mobility in the urban space, being responsible for the coordination and monitoring of new forms of urban development, always striving for the quality of human life. Since the right to mobility is a social and fundamental right, its reach must benefit all citizens equally. The right to mobility being a social and fundamental right that all people should enjoy in order to bring material equality. That was how the proposal to approach the work was done with the analysis of the realization of the right to urban mobility in the Municipality of São José do Calçado, making it possible to understand the importance of a municipal plan to meet the legal requirements that the city must meet..

Keywords: Urban mobility; Sustainable development; Social law; Sustainable city.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ONU - Organização das Nações Unidas

CMMAD - Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento

PDM - Plano Diretor Municipal

LISTA DE FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 1. Rodoviária e proximidades do município de São José do Calçado..... | 72 |
| Figura 2. Via de acesso ao centro do município de São José do Calçado..... | 73 |
| Figura 3. Via de acesso ao centro do município de São José do Calçado..... | 73 |
| Figura 4. Ponte de acesso à rodoviária do município de São José do Calçado..... | 74 |
| Figura 5. Centro comercial do município de São José do Calçado..... | 75 |
| Figura 6. Via de acesso à ENTRADA DO MUNICÍPIO DE São José do Calçado..... | 76 |
| Figura 7. Projeto de via arterial urbana..... | 77 |

SUMÁRIO

Resumo

Abstract

Lista de Abreviaturas

| | |
|--|-----------|
| INTRODUÇÃO | 13 |
| 1 REPENSAR O ESPAÇO URBANO NA HISTÓRIA | 17 |
| 1.1 A Formação das Primeiras Cidades: Uma análise à luz da Idade Antiga e da Idade Média..... | 19 |
| 1.2 As Cidades na Idade Moderna e Contemporânea: O Adensamento Populacional Pelas Revoluções..... | 23 |
| 1.3 A Formação das Cidades no Território Brasileiro | 27 |
| 2 A FUNÇÃO SOCIAL DA CIDADE E O MEIO AMBIENTE URBANO | 37 |
| 2.1 A Ressignificação do Conceito de Meio Ambiente | 38 |
| 2.2 O Meio Ambiente Artificial em Caracterização | 42 |
| 2.3 O Reconhecimento da Função Social da Cidade à Luz do Paradigma das Cidades | 47 |
| 3 MOBILIDADE URBANA E MEIO AMBIENTE ARTIFICIAL: UM ESTUDO DE CASO À LUZ DA REALIDADE DO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO CALÇADO-ES | 51 |
| 3.1 A Mobilidade Urbana Enquanto Direito Fundamental | 58 |
| 3.2 A Política Nacional de Mobilidade Urbana em Caracterização | 62 |
| 3.3 A Mobilidade Urbana no Município de São José do Calçado: Um Estudo de Caso..... | 70 |
| CONCLUSÃO | 79 |
| REFERÊNCIAS | 81 |

INTRODUÇÃO

O direito à mobilidade urbana e suas implicações ainda é um assunto pouco explorado em razão da sua complexidade. Inclusive, em decorrência de tal aspecto, os entes municipais vêm a se esquivar da responsabilidade em elaborar planos municipais para implementar a mobilidade de pessoas no espaço urbano. Ligada tão somente à ideia de automóveis, a mobilidade urbana é vista equivocadamente por tal ideia. Entretanto, essa abrange os demais seguimentos como o incentivo do transporte coletivo, ciclovias e respeito aos pedestres e todos aqueles que precisam se locomover no perímetro urbano com segurança e em determinado tempo.

Não obstante, a cidade deve ser preparada para possibilitar a mobilidade de pessoa com deficiências físicas, o que não é possível em muitos casos. Essas e outras situações violam os preceitos constitucionais, sobretudo o direito de “ir e vir” limitando a locomoção do ser humano. Ao ser violado, não infringe apenas um direito, mas outros inúmeros direitos que seriam efetivados caso o direito ao transporte fosse ofertado de maneira adequada. Por esses e outros inúmeros motivos, o direito ao transporte deve ser discutido e conseqüentemente outros direitos fundamentais sejam alcançados.

A proposta da problemática envolve análise sobre a tardia inserção do direito à mobilidade urbana no ordenamento jurídico brasileiro, questionando as medidas são dotadas no município de São José do Calçado para promoção desse direito. As hipóteses levantadas para a pesquisa foi a de que o direito à mobilidade urbana, apesar de ser inserido posteriormente no rol de direitos fundamentais, é efetivado no município de São José do Calçado, tendo em vista que são adotadas medidas legislativas e práticas para esse fim. Doutro lado, ainda como hipótese, o direito à mobilidade urbana é efetivado em São José do Calçado, pois o município em estudo não possui medidas legislativas e práticas em relação a essa garantia constitucional.

A justificativa se deu pela mobilidade urbana exprimir uma grande importância, pois é o meio que os gestores municipais utilizam para interligar as vias de comércio, equipamentos e bens públicos, lazer, saúde e outros serviços essenciais, efetivando os direitos humanos da cidade. Sendo assim, o direito à mobilidade urbana é considerado a viabilização de acesso aos benefícios da cidade e aproveitamento equânime dos espaços públicos, por isso há de ser estudado, explorado e pesquisado.

Deve a mobilidade urbana ser vista como um sistema que deve atender a todos em relação à necessidade de locomoção diária no espaço urbano. Categoria sistêmica inclui pedestres, ciclistas, passageiros, motoristas e outras atividades econômicas e culturais. A ideia de mobilidade urbana vinculada ao automóvel deve ser abandonada, pois a mobilidade urbana engloba outros diversos grupos.

Por causa da ideia de mobilidade urbana ter sido desenvolvida junto aos veículos, esses sempre ganham quando se trata de disputa de espaço físico com transporte coletivo e pedestres, causando exclusão física, social, econômica e cultural de grande parte da população brasileira. O acesso ao direito ao transporte visa garantir o acesso das pessoas aos diversos bairros de uma cidade e distrito ao redor, a fim de que suas necessidades cotidianas sejam atendidas, que são direitos. Claro assim que a mobilidade urbana tem uma natureza de direito meio. Por isso, a importância de se pesquisar e abordar o tema proposto.

O texto foi construído em três capítulos, sendo o primeiro uma abordagem sobre a construção das cidades antigas devido a migração da população rural para os grandes centros, ocasionando o adensamento e necessidade de se pensar na expansão territorial. Com a união de pequenos moradores, surge a necessidade de fortalecimento dos pequenos clãs, aliando-se contra os ataques de rivais. Os homens encarregados de construir, caçar e lutar para proteção dos povos e as mulheres encarregadas das tarefas domésticas.

Com suas moradias construídas próximas dos rios, surge a necessidade de fortificação das mesmas, utilizando-se pedras, madeiras e barro. A nova estrutura familiar demandou novos métodos de organização social, surgindo as lideranças religiosas e políticas. Em seguida, contextualizado o período da ascensão feudal e a vivências da Revolução Industrial, levando a massiva urbanização das cidades e as novas medidas adotadas nas cidades para suportar o grande número de migrantes provenientes de comunidades rurais.

No segundo capítulo, foi contextualizada a função social da cidade e a preocupação do meio ambiente urbano, uma vez que o adensamento populacional nos grandes centros desperta a preocupação para com a preservação dos solos, sua má ocupação e a necessidade de se implementar políticas públicas para reparação. A ressignificação do meio ambiente contextualiza o levantamento interdisciplinar do

ambiente urbano, demonstrando as novas formas e a composição do ambiente, sempre contextualizados no corpo do texto Constitucional.

O meio ambiente artificial também foi objeto de análise, sendo este caracterizado como o espaço urbano construído, compreendendo o espaço físico fechado. Sendo necessário a garantia da função social por meio de uma moradia digna, com a existência de elementos como a moradia, lazer e o trabalho.

Ao contextualizar o reconhecimento da função social da cidade demonstra a necessidade de implementar o Estatuto da Cidade, prescrevendo diretrizes e políticas para o amplo e correto desenvolvimento urbano, além de aplicar sanções às propriedades que atendam a essa função, tudo ao desiderato de atendimento das necessidades coletivas. Por último, propõe-se a seção que contextualiza a mobilidade urbana e o meio ambiente artificial por um estudo de caso da cidade de São José do Calçado, estado do Espírito Santo. O tópico abordou questões da mobilidade à luz da realidade do município e sua efetiva aplicação. O Plano Diretor Urbano Municipal foi utilizado como parâmetro e em comparação as legislações federais para verificação.

A necessidade de adequação das cidades à política nacional de mobilidade urbana se faz ao fato de observância a preservação do ambiente sustentável. Destacando a necessidade de mobilidade com a acessibilidade universal, priorizando a melhoria contínua das condições de deslocamento e da minimização dos impactos negativos sobre o ambiente que tem influência direta na vida das pessoas.

Como metodologia, optou-se pela condução sob os métodos científicos histórico e dedutivo. O método histórico encontrou-se assento e utilidade na proposta de abordagem contextual requerida do tema, a fim de se estabelecer as bases primárias de concepção e debate sobre a questão central do presente. O método dedutivo, por sua vez, se revelou imprescindível para o recorte e o enfrentamento da proposta temática. Ainda no que concerne à abordagem, a pesquisa se caracteriza como dotada de aspecto qualitativo; em relação aos objetivos, pesquisa exploratória; quanto à delimitação temporal, trata-se de pesquisa pautada em estudos retrospectivos.

No que se referem às técnicas de pesquisa, em razão do enquadramento procedimental, cuida-se de revisão de literatura sob o formato sistemático, cujo recorte e colheita de material obedeceu, criteriosamente, a correlação e aderência dos materiais selecionados com o conteúdo central debatido. Para tanto, além dos aportes teóricos tradicionais correlatos à disciplina em questão, foram empregadas como base

de buscas e seleções as plataformas do Google Acadêmico e do Scielo. De maneira secundária e complementar, foram empregadas pesquisas documentais.

1 REPENSAR O ESPAÇO URBANO NA HISTÓRIA

Para apresentar a formação do espaço urbano e as múltiplas concepções de cidades na história, necessário repensar o seu surgimento e crescimento ao longo do tempo, visto que os primeiros registros arqueológicos encontrados fazem referência às ruínas de cidades que remetem à Revolução Neolítica, datados em 4.000 a 3.000 a.C., cidades que serviam unicamente como centros de comércio e também como fortificações de guerra contra inimigos (PINTO, s.d). Desde os tempos mais remotos, pensadores e filósofos ligados a diversos campos do conhecimento têm se preocupado em apresentar uma concepção mais atenta acerca da cidade e do viver urbano (BARROS, 2011, p.2). No mesmo contexto, a Arquitetura, por seus mais visionários urbanistas, buscando exprimir cidades inteiras conforme um ideal ou um plano diretor, ou sobre o que e como deveria ser uma cidade.

Face a necessidade de compreensão do sistema urbano, pesquisadores inovam suas formulações metodológicas no intuito de explicar o fenômeno que antes era observado tão somente em escalas locais, regionais ou nacionais, mas que agora, observados em escala global (OLIVEIRA; SOARES, 2014, p.120). Decorrente da própria evolução do estudo da questão habitacional, o desenvolvimento dos estudos de história social decorre de um momento de distensão política, com o conseqüente aumento da problematização da história do movimento operário (FERNANDES; GOMES, 2004, p.3).

A importância da cidade para a construção da cidadania, bem como para os autores que escrevem sobre a urbanização, pelo fato da crescente vida nas cidades desde o século XIX, tornando-se um fato mundial. Com o crescente número de pessoas nas cidades, ficou caracterizado, assim, como uma aglomeração de pessoas e de seus objetos (CARLOS, 1992 *apud* MORAGAS, 2006, p.35). Contudo, não só as relações de mercado configuram o espaço urbano, este também é marcado por uma dinâmica construída nas relações sociais de seus moradores com o espaço de vivência; se há uma vida imposta pelas relações capitalistas de produção e acumulação de uma vida diária dos moradores da cidade que se impõe sobre o território deixando suas marcas movidas por fazeres e saberes de constituição coletiva e um dinâmico processo histórico de relação com o lugar (FREITAS; FERREIRA, 2011, p.2).

Em uma compreensão de organização territorial, torna-se necessário fazer a retrospectiva relativa aos tipos de organização urbana. Demonstrando não somente a perspectiva de evolução temporal, mas também no que se refere às variadas tipologias ditadas tanto pela cultura, como pelas características de cada região, ou acepções políticas da cidade, e até mesmo condicionantes religiosos (FONSECA, 2010, p.15). Com a constituição dos povos em uma sociedade, passou o trabalho a ser recompensado por mercadorias como uma espécie de troca, criando assim o escambo (RAFAELLI; CIMBALISTA, 2003, p.3).

Com o gradual estabelecimento da agricultura, veio a consequente sedentarização do homem com a domesticação de animais entre os grupos humanos que se formavam naquele período. Assim, a estabilidade trazida por essas novas técnicas de domínio da natureza e animais, possibilitou a formação de grandes aglomerados populacionais em determinadas regiões (SOUSA, s.d). Na percepção histórica e política, a humanidade se estrutura, em grande escala, em razão do conceito de trabalho. Desde a era paleolítica, aos fazendeiros, artesãos medievais, operários da linha de montagem, aos profissionais da área técnico-científica de hoje, tem no trabalho parte fundamental de sua existência, de sua sobrevivência (RAFAELLI; CIMBALISTA, 2003, p.4).

O crescente número populacional fez com que as complexas sociedades começassem a organizar-se politicamente, abrindo espaço para a formação de um Estado que as administrasse. Cada vez mais densas, as cidades e as formas urbanas aparecem, muitas delas próximas aos rios, por estes fertilizarem a terra, favorecendo o abastecimento dos centros das cidades (NEVES, 2017). Sendo a terra essencial para a vida, pois servia de local para fixação dos povos e extração dos meios de subsistência, derivando desse ponto a concepção de propriedade, sendo esta tão antiga quanto à fixação do homem no solo.

Assim, quando do abandono do nomadismo e adeptos ao modelo agrário de plantio e cultivo, surge a encruzilhada histórica, onde o preço da segurança alimentar impulsionou a valoração daqueles espaços tidos como férteis, surgindo grandes fortificações defensivas e a união dos homens se organizando em clãs, povos e nações. No único intuito de preservar e aumentar seu território e áreas de plantios (ESTEFANI, 2018).

Ao passo que todos os homens tinham de lutar e proteger o clã contra a invasão dos outros clãs, a ética centrava-se no coletivo, todos tinham de produzir e compartilhar igualmente da colheita e do manejo de animais (FERNANDES; MATTOS, 2008, p.2). Com sua estrutura social, os clãs se relacionavam por comunicações entre seus pastores, estes buscando aliados para proteção de inimigos externos. Ainda quando o mundo não era delimitado por fronteiras, os clãs não se encontravam em guerras, pois não havia um poder central para disputar. Contudo, quando da existência de um governo central imposto pelos colonizadores, os clãs entraram em conflitos, uma vez que todos queriam ser detentores do poder (AVANCI, 2015, p.28).

1.1 A FORMAÇÃO DAS PRIMEIRAS CIDADES: UMA ANÁLISE À LUZ DA IDADE ANTIGA E DA IDADE MÉDIA

Com os primeiros registros de seu início há 4.000 anos a.C., a história das primeiras cidades ganha forma quando o homem cria a escrita, sendo aquela definida em idade Antiga e Média (LEAL, 2013). As primeiras cidades são, por vezes, consideradas como grandes assentamentos permanentes em que os seus habitantes deixam de ser identificados tão somente como fazendeiros da área que cerca o assentamento, passando a trabalhar em ocupações mais especializadas na cidade, onde o comércio, o estoque de alimentos e o poder eram centralizados (ARAÚJO, 2012).

Partindo desta identidade, as primeiras cidades surgiram na Mesopotâmia, ao longo do Rio Nilo, resultante do crescimento de pequenos vilarejos e da fusão de pequenos assentamentos entre si. Com o surgimento das primeiras vilas, a divisão das funções tornou-se indispensáveis. Por sua vez, ficavam as mulheres encarregadas das tarefas da casa, a educação dos filhos, o cuidado com a terra e preparo dos alimentos. Já os homens, encarregados de caçar, pescar e garantir a segurança da aldeia (ALTARES, 2018).

Com as moradias próximas dos rios, as construções foram sendo fortificadas, com pedra, madeira e barro. Além da estrutura familiar, novos métodos de organização social e administração surgiram, inclusive lideranças religiosas e políticas (MIRANDA, 2017, p.47). Por desenvolvimento de Idade Antiga entende-se como

sendo o período da história humana que se deu com o surgimento da primeira forma de escrita até a desagregação do Império Romano do Ocidente. Pontos estes definidos por historiadores e que devem ser entendidos como momentos de referência que levaram a transformações no longo prazo e não de imediato.

Ao estudar o período da história antiga, necessário observar sua essência, pois foi este o período em que o foco estava sobre as civilizações orientais e clássicas. Das civilizações orientais, destaque aos povos egípcios, mesopotâmicos, hebreus, fenícios e os persas. No caso das civilizações clássicas, os gregos e romanos (SILVA, 2001). A Idade Antiga foi a primeira da história, sendo classificada em Antiguidade Oriental e Antiguidade Ocidental. A Antiguidade Oriental foi marcada pelo surgimento dos primeiros povos civilizados: egípcios, mesopotâmicos, fenícios, hebreus (DOBERSTEIN, 2010, p.39-40).

Esses povos eram fortemente influenciados pelo meio físico-geográfico que habitavam, em regra possuíam uma economia baseada na agricultura e na pecuária e utilizavam mão-de-obra escrava (MIRANDA, 2017, p.113). Os fenícios, que não possuíam condições favoráveis a uma economia agrária, acabaram por desenvolver a navegação e o comércio. O estudo da antiguidade Ocidental refere-se a dois povos: os gregos e romanos. Essa fase é marcada por grande desenvolvimento comercial, tendo o mar Mediterrâneo como principal rota de comércio.

Com atenção na abordagem para a cidade de Roma, sendo esta a que possuía um milhão de habitantes no século I a.C., considerada por muitos como a única cidade a superar essa marca até o início da Revolução Industrial. A civilização romana surgiu como uma pequena cidade no Lácio, região central da Itália moderna. Ao longo do tempo, os romanos foram expandindo seus territórios e formaram uma civilização extremamente complexa e sofisticada.

Com sua divisão histórica nos períodos monárquico, republicano e imperial, os romanos iniciaram a expansão de suas fronteiras no período republicano. Roma possuía uma sociedade bem dividida, sendo que plebeus e patrícios eram os principais atores sociais (MIRANDA, 2017, p.124). A luta dos plebeus por direitos e melhores condições de vida atravessou toda a história romana.

Com uma crise na fase imperial, Roma foi entendida pelos historiadores como o marco que levou a humanidade para o período da idade média. Os problemas de Império Romano iniciaram-se no século III com uma grave crise econômica que o

afetou fortemente. O golpe de misericórdia do Império Romano do Ocidente foram as invasões dos povos germânicos, que vinham do norte da Europa e procuravam estabelecer-se nas terras romanas. Com o destronamento do último imperador, a Idade Antiga, cronologicamente, foi encerrada (SILVA, 2001).

Posteriormente, entre os séculos V e VI, a população das grandes cidades cairiam drasticamente com a migração dos povos bárbaros, o colapso do Império Romano do Ocidente e o início do feudalismo (MIRANDA, 2017, p.148). No período definido como Idade Média, nota-se a diferença entre o Ocidente e Oriente, pois as cidades eram identificadas tanto como uma entidade político-administrativa quanto um agrupamento de casas. Assim, morar em cidades passou a ser considerado um ato de liberdade em relação às obrigações rurais para o senhor e para a comunidade feudal à época.

Na Europa, algumas cidades criaram um legislativo próprio, com suas leis que eram válidas apenas para dentro da cidade, deixando de fora dos campos a sua aplicação. Após a ascensão do feudalismo as cidades reduziram-se em termos de população devido a Revolução Industrial, que levou a massiva urbanização e a ascensão de novas grandes cidades, inicialmente na Europa, e posteriormente em outras regiões, na medida em que as novas oportunidades geradas nas cidades fizeram com que grandes números de migrantes provenientes de comunidades rurais instalassem-se em áreas urbanas (CASTRO, 2018, p.177).

Caracterizando-se por um tipo de vida essencialmente rural, a sociedade feudal com sua economia baseada na produção natural de subsistência, foi aos poucos se urbanizando, em decorrência de uma produção excedente para atender a demanda que fez aumentar o comércio urbano (SOUSA, s.d). Lado outro, a América latina desbravada pelos europeus, no final do século XV, passou pelo processo de colonização, conquistas dos povos ameríndios e exploração de suas riquezas naturais, que também vai proporcionar o surgimento da vida urbana.

Ainda existiam os burgos, que eram castelos fortificados construídos pelos príncipes feudais, distribuídos por toda a Europa Ocidental, servindo também como abrigo contra invasões bárbaras (CASTRO, 2018, p.178). Nesses burgos, com o aumento de seus habitantes, foram sendo ampliados para além das muralhas, o que gerava a necessidade de proteção e de organização política própria, pois seus

moradores eram constituídos, basicamente, de ricos comerciantes e de artesãos, denominados de burgueses.

Neste espaço de convivência social, a burguesia ia construindo sua liberdade, buscando ficar livre dos entraves feudais (TRINDADE, s.d). Assim, o impasse entre os interesses feudais e os da burguesia eram inevitáveis, pois o desenvolvimento das forças produtivas confere novos padrões de vida social, na qual não há espaço para o senhor feudal (MARX; ENGELS, 1998, p.27). O massivo desenvolvimento urbano, aliado às atividades mercantis e produtivas, introduz transformações radicais na vida social da sociedade europeia da baixa Idade Média.

A nova base produtiva das cidades medievais altera as ideias e os costumes, tornando suas cidades, palcos de intensas discussões das novas teorias e dos novos conhecimentos que a burguesia estava produzindo (AMBONI, 2007, p.06-07). Com o inevitável conflito, a luta de classes é constante, cabendo a burguesia, a defesa de suas interesses e riquezas (TRINDADE, s.d). A conquista da liberdade para as cidades e o direito de se organizarem passou a ser o objetivo da burguesia, que passa por constantes conflitos com o senhor feudal, pois, naquela época, dominava praticamente todas as atividades praticadas nas cidades medievais.

Assim, para proteger seu capital do senhor feudal, o burguês precisou remontar a segurança de seu patrimônio, construindo fortalezas para ter-se como moradias, pois a vida na cidade é sinônimo de riqueza e prosperidade social (AMBONI, 2007, p.6). Do surgimento das cidades na Europa, ocorre o processo de decadência da sociedade feudal e, concomitantemente, o surgimento do capitalismo. A sociedade feudal possuía as aldeias rurais fortificadas, ou seja, cercadas por muros de proteção para os que ali habitavam.

Com um número cada vez maior de mercadores, criou-se o *faubourg* ou “burgo extramural”. Assim, o burgo mais antigo não se expandiu exteriormente, mas se viu absorvido pela povoação mais nova, onde os fatos se sucediam. O povo deixou suas velhas cidades feudais para iniciar novas vidas nas cidades em progresso. Visto que a expansão do comércio representava trabalho para maior número de pessoas e estas afluíam à cidade, no intuito de obtê-lo (HUBERMAN, 1986, p.26 *apud* CASTRO, 2018, p.180).

1.2 AS CIDADES NA IDADE MODERNA E CONTEMPORÂNEA: O ADENSAMENTO POPULACIONAL PELAS REVOLUÇÕES

Apresentar a concepção de cidades na idade moderna que agora contam com o direito a proteção dos indivíduos contra o poder arbitrário do Estado, ou seja, os direitos civis predominam sobre os direitos políticos. Assim, Constant (1985, p. 21 *apud* GHELERE, 2008, p.14) diz que “a liberdade individual é a verdadeira liberdade moderna”. Contudo, deixa o desafio: é preciso aprender a combinar as duas espécies de liberdade. Em contramão às sociedades antigas, que possuíam uma ideia coletiva do homem, na sociedade moderna o homem é atomizado, o individualismo passa a ser a sua marca. Base essa para a compreensão da diferença dos distintos sentidos de liberdade para os antigos e para os modernos (RAMOS, 2014).

Os antigos não conheciam a noção de indivíduo, não separavam os aspectos coletivos do homem e os outros, figura do homem posto estar inserido na cidade, organismo tanto social quanto político. Assim, na sociedade ocidental os princípios de igualdade e liberdade, estabelecem a garantia de direitos individuais em detrimento do coletivo. O Estado, em tal contexto, passa a existir para garantir esses direitos. O todo, o coletivo garantindo o indivíduo (DUMONT, 1992, p. 53-54 *apud* ALVERGA, 2011).

Mecanismos mais importantes, em fins da Idade Média, foram aumentando o poder da autoridade central de um território, podendo ser descrito, de um modo geral, semelhantes a todos os países do Ocidente e isso pode ser observado com especial clareza no desenvolvimento da monarquia francesa. Com a Revolução Industrial surgiu o urbanismo moderno, trazendo mudanças, deixando de lado o tradicionalismo das cidades e utilizando como recurso a utopia, esta, muito rejeitada pelas cidades, porém é a grande percursora de modelos espaciais (SILVA; BUENO; MADUREIRA, 2016, p.3).

Assim, com a gradual expansão do setor monetário da economia, a expansão do setor de troca, ou escambo em uma dada região na Idade Média gerou consequência muito diferentes para a maior parte da nobreza guerreira, por um lado, e para o rei ou príncipe, por outro. Quanto mais moeda entrasse em circulação numa região, maior seria o aumento dos preços. Todas as classes cuja renda não aumentava à mesma taxa, todos aqueles que viviam de renda fixa, ficavam em

situação desvantajosa, sobretudo os senhores feudais, que auferiram foros fixos por suas terras (ELIAS, 1990, p. 83 *apud* PAULA E SILVA, 2003, p.67). Ao que era abordado na sociedade moderna, segundo Dumont:

[...] ao contrário, o Ser humano é o homem elementar, o indivisível, sob sua forma de ser biológico e ao mesmo tempo de sujeito pensante. Cada homem particular encarna, num certo sentido, a humanidade inteira. Ele é a medida de todas as coisas (num sentido pleno todo novo). O reino dos fins coincide com os fins legítimos de cada homem, e assim os valores se invertem. O que se chama ainda de sociedade é o meio, a vida de cada um é o fim (DUMONT, 1992, p. 57).

Ao que se vê, no século XVI o Estado absolutista emergiu no Ocidente. Com a centralização das monarquias da França, Inglaterra e Espanha, uma ruptura decisiva com a soberania piramidal e parcelada das formações sociais medievais, com seus sistemas de propriedade e de vassalagem (ALVES, 2018, p.14). Na França, os conflitos de religião interromperam o desenvolvimento do absolutismo, ameaçando até mesmo a própria sobrevivência da unidade política do país, mas, logo a diante, facilitaram a sua consolidação, tornando-o o mais acabado e completo de todos, identificando-se como um paradigma, um modelo a ser copiado e imitado.

Com efeito, nenhuma outra monarquia europeia desenvolveu como a francesa os ingredientes essenciais do poder absoluto: uma ampla e ilimitada autonomia financeira; exército forte e permanente, com uma burocracia, também maior da Europa e a mais complexa, a ponto de ter dado origem, ainda que temporariamente, a uma nova e distinta classe social, a nobreza de toga, que, ao se tornar vitalícia e hereditária, o brigou o Estado, na Época de Richelieu a criar uma outra burocracia informal, cujos funcionários podiam ser demitidos *ad nutum*; e uma igreja nacional que, por sua experiência das guerras religiosas, não poderia admitir ou tolerar outras confissões (FLORENZANO, 2007, p.32).

Em verdade, o sistema do absolutismo moderno como um mecanismo de equilíbrio político entre a nobreza e a burguesia desliza, com frequência, para sua designação implícita ou explícita fundamentalmente como um tipo de Estado burguês enquanto tal (ANDERSON, 1994, p.16 *apud* BARROS, 2011, p.9). As reflexões sobre o absolutismo eram entregues como casuais e alusivas de uma teorização direta das novas monarquias centralizadas que emergiram na Europa renascentista nunca foi efetuada por nenhum dos fundadores do materialismo histórico. Ademais, a

importância exata sendo deixada ao juízo das gerações posteriores, sendo assunto para debate a problemática da natureza social do absolutismo até os dias atuais pelos historiadores (ANDERSON, 1994, p.17 *apud* BARROS, 2011, p. 13).

O absolutismo vigorou na França entre os séculos 16 e 18, período conhecido como Antigo Regime. Aludida fase que perdurou anos na história da monarquia francesa, dominada em sua maior parte pela dinastia dos Bourbon. O ápice do absolutismo francês ocorreu sob o reinado de Luís XIV, em seu extenso governo, que foi modelo acabado do Antigo Regime francês, tendo influenciado outras monarquias europeias, suas contemporâneas (ANGELO, s.d). Além disso, apresentando uma grande importância histórica, a França é o país atualmente mais visitado do mundo. Entre os principais acontecimentos estão: o feudalismo, as Cruzadas, o movimento Renascentista, expansão do mercantilismo e a Revolução Francesa (FRANCISCO, s.d).

Na Europa, a coroa não se prestava tão somente como núcleo irradiador dos instrumentos de poder. Acima de tudo, figura real personificava o elemento aglutinador em torno do qual se dava forma à noção de Estado. Desafortunadamente, não foram os valores de liberdade, igualdade e fraternidade, propugnados pelos revolucionários franceses, que substituíram o ente do rei como amálgama do Estado. A crescente demanda por mão de obra fabril deu origem a uma nova classe social, o proletariado, cujas degradantes condições de subsistência propiciaram o surgimento de diferentes correntes socialistas, dentre as quais o anarquismo e o marxismo forneceram novos fundamentos ideológicos à guerra revolucionária (SOUSA, s.d).

Nos termos estritamente militares, a Revolução Francesa propiciou o retorno à guerra total, incorporando tecnologia advinda da Revolução Industrial, forjando um paradigma da guerra entre Estados (VISACRO, 2019, p.55). Marcando a passagem da Idade Moderna à Contemporânea, os franceses viveram um processo revolucionário capaz de transformar a feição de meio mundo. Neste aspecto, a famosa Revolução Francesa instituiu ideias políticas que, apesar dos seus limites, abalaram a hegemonia monárquica europeia e, ao mesmo tempo, permitiram o desenvolvimento dos levantes que encerraram a ordem colonial em terras americanas (OLIVEIRA, 2017, p. 17).

Com isso, a influência da cultura francesa, nas primeiras décadas do século XX, a importação de seus modismos e costumes teve amplo espaço nos grandes

centros urbanos (SOUSA, s.d). Abordar a Revolução Industrial, que foi a transformação após o seu desenvolvimento na Inglaterra, sobretudo a partir do século XVIII. Desse modo, a expansão urbana e industrial do capitalismo, que teve por base a exploração do trabalho assalariado por proprietários e controladores dos meios de produção, alterou profundamente o cenário de diversos países e retirou boa parte da população do campo (PINTO, 2018).

Com a migração do homem para os grandes centros, ocorreu o excesso de mão de obra disponível, tornando-a barata, permitindo sua exploração e a expansão dos negócios que proporcionarão a acumulação de capital pela então burguesia emergente. Tudo isso aliado ao avanço do desenvolvimento científico, e invenção da máquina a vapor o que proporcionou o início do fenômeno da industrialização mundial (CAVALCANTE; SILVA, 2011, p. 3).

Com a saída forçada da população carente do interior para residir na cidade, com o objetivo tão somente de desenvolver o trabalho nas fábricas, uma vez que eram vistos como solução para a mão de obra barata, sendo a solução para os burgueses naquele momento (OLIVEIRA, 2017, p.5). Além da ideia de grande desenvolvimento dos mecanismos tecnológicos aplicados à produção, a Revolução Industrial consolidou o capitalismo, aumentou a forma de produtividade do trabalho, originando novos comportamentos sociais, contribuindo de maneira mais decisiva para dividir a imensa maioria das sociedades humanas em suas classes sociais opostas e antagônicas: a burguesia capitalista e o proletariado (CAVALCANTE; SILVA, 2011, p.5).

Com isso, observa-se que as transformações no espaço urbano são fruto não apenas das relações interurbanas, mas também das relações regionais e globais, não sendo a cidade um espaço fechado, pelo contrário, ela assume relações que ultrapassam a esfera local e regional, exigindo uma visão da cidade inserida num contexto político-econômico mais abrangente (SANTOS, p.03 *apud* SILVA; BUENO; MADUREIRA, 2016, p.7).

Ademais, com o desenvolvimento de locomotivas e com a implementação das linhas ferroviárias, a cidade expande seu crescimento por estes caminhos, com o progresso trazido definitivamente pelos trilhos de ferro (MAIA, 2002, p.38). Os reflexos da grande evolução gerada pelos trens e ferrovias são rapidamente sentidos pela cidade, que têm uma geratriz condicionando seu crescimento e estruturando-a até

então sem racionalização. Além das grandes cidades que são obrigadas a abrigar a malha férrea, outras pequenas e médias cidades foram surgindo ao redor da ferrovia, marco condicionante para a consolidação geográfica (ROSA, 2006, p.26).

Com a intensa e crescente movimentação nas cidades, surge a obrigatoriedade de pavimentação das ruas, tal qual a ferrovia, a rodovia impõe em meados do século XX as diretrizes para o desenvolvimento das cidades (MAIA, 2002, p.41). Com essa ótica, o planejamento urbano torna-se uma tarefa muito complexa, uma vez que contribui para alterar o ambiente natural em construído, exige uma série de disciplinas necessárias que irão determinar o espaço proposto (ROMERO, 2001).

1.3 A FORMAÇÃO DAS CIDADES NO TERRITÓRIO BRASILEIRO

Para abordar a formação do território brasileiro e o crescimento de suas cidades é necessário entender que as grandes mudanças foram ocorrendo no decurso dos anos com a chegada dos europeus a solo brasileiro, alterando a política, organização social, cultural e espacial. Assim, percebe-se que a atual configuração do território brasileiro não fora estabelecida e definida com as práticas colonizadoras, mas sim com resultado de um duradouro processo de conquista territorial, que teve início no século XV e que teve consolidação tão somente no século XX (STRAFORINI, 2008, p.64).

A crescente dominação europeia no Brasil interferiu na reprodução social, visto que os ameríndios passaram a ser alvo de missões religiosas e catequese, da escravidão, ocasionando extinção em massa, devido a doenças contraídas do povo branco (ALMEIDA; NOTZOLD, 2010, p.3). Como introduzido anteriormente, a chegada dos europeus em solo brasileiro ocasionou significativas mudanças na organização social, política, cultural e espacial dos povos ameríndios. As relações de convivência entre os povos indígenas e colonizadores acarretaram transformações do modo de vida, sobretudo no que concerne à migração e saúde humana (ALMEIDA; NOTZOLD, 2010, p.2).

Com a excessiva migração e povoamento do país sem regular e adequada fiscalização, uma caótica situação se acarretou: agricultura atrasada, grande número de famílias pobres sem obter algum pedaço de terra, enormes porções de terras

incultas. Extinto em 1822, inaugurando-se o período da ocupação ou das posses, este marcado pela desregulamentação, que vigorou até 1850 (BRANDÃO, 2009, p.5). Mais adiante na história, editada a lei conhecida como “Lei de Terras”, que permitia a sesmeiros que não tivessem cumprido as exigências da anterior legislação revalidar sua concessão, transferindo a posseiros sem título a legitimação de suas posses, de modo a intensificar o cultivo daquelas.

Com a atribuição das sesmarias, nasceu a origem de formas vastos latifúndios. Conceituada no Brasil como uma extensão de terra virgem, a sesmaria era doada a um sesmeiro, com a obrigação - raramente cumprida - de cultivá-la em prazo determinado e de pagar os tributos à Coroa. Havendo em toda a Colônia imensas sesmarias (FAUSTO, 1996, p.25 *apud* PEREIRA, 2011, p.15). Os direitos reservados pela Coroa, ao instituir as capitânicas hereditárias, não se limitaram a uma espécie de vigilância quanto à manutenção de sua forma. Nomeando, além disso, inúmeros funcionários para garantir que as rendas da Coroa fossem recolhidas.

Sendo retomadas pelas Coroa, ao longo dos anos, as capitânicas passaram a pertencer ao Estado. Com a consolidação da colonização após as três primeiras décadas, estas marcadas pelo esforço de garanti a posse da nova terra, a colonização começou a tomar forma. Assim como em toda a América Latina, o Brasil viria a ser uma colônia cujo sentido básico seria o de fornecer ao comércio europeu gêneros alimentícios ou minérios de grande importância (FAUSTO, 1996, p.27 *apud* PEREIRA, 2011, p.17-18).

Na passagem do período imperial brasileiro, este que foi monárquico, agrário e escravista, de feição burguesa, tanto no sentido econômico, quanto no sentido moral e intelectual, repousou sobre a hegemonia de classe (SALLES, 2012, p.17). Moldadas pelo processo de urbanização indissociável do período de intensa industrialização, especial nas décadas de 1950 a 1970, o surgimento da favela é muito anterior ao fenômeno recente de concentração urbana no país.

Embora a consideração do surgimento de habitações urbanas precárias, no Brasil, date de início da colonização portuguesa, as referências aos assentamentos denominados como favela estão associadas ao contexto histórico no século XIX (QUEIROZ FILHO, 2011, p.4). Além do exposto, muito embora a busca incessante por uma cidade mais justa e democrática, ecoa na discussão em torno da reforma urbana, acompanhada por segmentos sociais antagônicos, portadores de

compreensão e discursos diferentes sobre a cidade enquanto espaço social complexo (SILVA, 2016, p.10).

Em uma abordagem periódica, volvendo aqui demonstrar a estrutura da cidade brasileira, desde meados do século XIX e XX, períodos em que aquelas eram traduzidas como cidade colonial e, mais tarde, cidade comercial. Aquela era descrita como os centros construídos pela Coroa, administrada e habitada por civis e militares, comerciantes, religiosos e artesãos. Suas atividades eram priorizadas com a presença de grandes proprietários rurais nas datas e estações de costume (SMOLKA, 1982, p.53 *apud* PENNA, 2011, p.61).

Com a multiplicação das indústrias no início do século XX, a população de diversas áreas que buscava oportunidade de trabalho e melhores condições de vida, dando início às vilas operárias construídas pelos donos das fábricas (TOLEDO, 2018, p.5). Com o crescente processo de expansão do modelo capitalista, este abrangente da esfera política, econômica e social tornou-se responsável direto pela acumulação de riqueza entre poucos e o aumento da miséria, fato que afetou a subsistência de todas as esferas da vida.

A forma urbana da cidade colonial era concentrada, localizava os edifícios públicos em áreas privilegiadas, alinhando-se às habitações combinadas ao local de trabalho. Distantes, as chácaras dos grandes proprietários rurais, que parcelavam suas terras à medida que os centros urbanos expandiam (PENNA, 2011, p.62). Assim, as transações com terras e moradias ganharam destaque, transformando-se rapidamente em ativo financeiro. Desse modo, o crescimento demográfico desencadeou o retalhamento de terras, acelerando a desconcentração urbana (ABREU, s.d., p.2)

Quanto à cidade comercial, essa que se difere, apenas intensifica as tendências já anotadas, entretanto, os grandes produtores rurais passam a despender maior parte do tempo nos centros comerciais, estes que recebem uma significativa mudança. Com o crescimento de demandas, surge a necessidade de investimento em fábricas, estas que precisam ser construídas em áreas distantes das cidades, o que distancia também, a mão de obra. Assim, com o surgimento de tais fábricas, o que teria, por consequência, alterado a estrutura intraurbana no período, serviriam como a já remodelação do centro, já no início do século XX (PENNA, 2011, p.63).

Desse modo, a propriedade é definida por sua função social, neste momento histórico que visa uma distribuição justa das terras, de modo que as mesmas sejam bem utilizadas e sempre produtivas, atendendo ao escopo social (GEWEHR; ISERHARD, 2012, p.266).

O crescimento das cidades e a grande necessidade de novas fábricas, fez crescer o fluxo da classe operária, e também um grande número de que migraram para as cidades, causando alarde entre os conservadores, sobretudo ao medo que se tinha não apenas da classe operária, mas também do crescente número de desempregados e mendigos que tomavam os espaços públicos (CARVALHO, s.d.). Ademais, é fato, ainda, que o uso de recortes espaciais baseados em ideia de rede geográfica é um valioso recurso, uma vez que busca identificar fluxos duráveis que percorrem a complexidade econômica e social dos lugares. Sem embargos, com a difusão das redes urbanas em suas conexões com o crescimento econômico-demográfico pode-se discriminar em detalhes a interiorização da urbanização no tempo (MATOS, 2012, p.21).

As periferias, ainda que com condições extremamente precárias, eram cada vez mais habitadas e os próprios moradores levantavam as casas em seu tempo livre, sendo aquela a única alternativa de moradia (TOLEDO, 2018, p.6).

Com o crescimento desregrado dos grandes centros e a precariedade voltada para os mais pobres, as construções irregulares vão ganhando forma no entorno das cidades. Assim, não somente voltando a abordagem para o cortiço, para o sanitarismo, deve-se observar, conforme já alinhado em linhas anteriores, a redução do trabalho fabril, lutas das classes operárias, sobretudo sob o ângulo dos laços entre cultura e política (VALLADARES, 2000, p.3).

Para Queiroz (2011 *apud* QUEIROZ, 2015, p.345) a favela teve seu surgimento associado à rápida expansão populacional e ao déficit habitacional, no final do século XIX. Já de acordo com as definições elencadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2010 *apud* QUEIROZ, 2015, p.347), a favela se caracteriza pelos critérios de padrões de urbanização e/ou de precariedade de serviços públicos essenciais. É forçoso que a favela, sua história e seus moradores deixaram de representar uma descoberta, mas também a sua transformação em problemas. Ainda que ocupando um lugar menor na paisagem da cidade, a favela não

escapa aos olhos do observador que, necessita de certas intervenções (VALLADARES, 2000, p.14).

As ocupações ilegais, muitas vezes ocorridas em áreas com baixos padrões de serviços e infraestrutura, incompatibilidade com o zoneamento, falta de autorização para construir e a ausência de um planejamento ou subdivisão da propriedade. Não atendendo aos avanços do crescimento urbano, compelido está o cidadão a residir em áreas com menor acessibilidade e a prestação dos serviços urbanos, oferta de emprego, infraestrutura, dentre tantas outras carências (TONUCCI; ÁVILA, 2007, p.6).

Fundamental a compreensão de que o crescimento da cidade e do processo de urbanização e industrialização, as modificações na cultura e o surgimento de novas tecnologias provocadas no ambiente urbano são expressões de uma apropriação e de acumulação de um capital (BARBOSA; NASCIMENTO JUNIOR, 2009, p.24).

A grande dificuldade do acesso à terra é fator determinante de carência e desigualdades sociais. Os altos preços do solo urbanizado nas cidades determinam a segregação populacional por estratos de renda com imposição social inversamente proporcional à capacidade de pagamento de quem os suporta. Gerando uma obrigação a uma parcela da população mais desfavorecida de recursos, buscando alojamento em áreas mais distantes e precariamente provida de serviços públicos (BASSUL, 2002).

Lado outro, cabe ressaltar que a ausência de infraestrutura também se configura em grave problema ambiental, cujos vetores são a disposição irregular de lixo e esgoto, com a conseqüente poluição do solo e da água, agravados pela alta densidade populacional. Situação que se complica com a desvalorização comercial dessas áreas, tornando-as importante atração para população pobre, realimentando o ciclo de expansão e adensamento dessas localidades (TONUCCI; ÁVILA, 2007, p.7). Assim, a favela se expande não somente através da crise habitacional e do crescimento populacional, mas também, através de seu dilatamento conceitual. Assim, no início do século denominava o agrupamento existente em um dos morros da cidade, e que depois se expandiu para as demais áreas (ALMEIDA, 2016, p.23).

Ressalta-se, entretanto, que o desordenado crescimento urbano não é em si o causador dos problemas cotidianos, mas sim a situação concreta nas relações promovidas entre o capital e o trabalho engendrados pelas leis de mercado que criam

as necessidades e acentuam os desequilíbrios em um ambiente urbano (BARBOSA; NASCIMENTO JUNIOR, 2009, p.30).

Com as construções irregulares, as favelas geralmente se concentram em áreas que não deveriam ser habitadas, locais que se encontram totalmente à margem da sociedade, sendo certo que as construções não possuem infraestrutura e em sua maioria, sequer possuem saneamento básico (PAULO, 2018, p.33).

Embora exista uma grande diversidade e peculiaridades, físicas e sociais, por trás da formação das favelas em todos o mundo, de fácil identificação alguns fatores que explicam a existência de assentamentos irregulares e informais nos mais variados contextos macrossociais e nacionais do mundo subdesenvolvido, inclusive no Brasil. Assim, as forças econômicas, sociais e espaciais, comuns à maioria dos países periféricos e capitalistas, que produzem e moldam as favelas, diferenciando-as do resto da cidade, a partir de uma estruturação perversa entre pobreza urbana e inadequação do sistema de provisão de moradias (TONNUCI; ÁVILA, 2007, p.7).

Grande parcela devida a fatores de expulsão do povo rural por falta de condições dignas de trabalho, entretanto, mencionavam que a cidade não estava ajustada ou preparada para receber esse contingente, uma vez que o crescimento populacional demandava mais habitação, infraestrutura, serviços e emprego (RIBEIRO; PONTUAL, 2009, p.5).

Identificar os motivos que causaram o desencadeamento pode ser um esforço de excessiva abstração, porém, fundamental para uma compreensão mais geral e estrutural das causas primeiras que realimentam o ciclo de empobrecimento e favelização. Políticas coerentes e robustas só terão resultados efetivos e de longo prazo quando acertarem diretamente as raízes destes processos, o que reclama as profundas alterações estruturais e institucionais de modo a evitar a formação de novas favelas (TONUCCI, ÁVILA, 2007, p.8).

Da impossibilidade de se adquirir moradia no mercado imobiliário formal, aos pobres só restariam as políticas do Estado. Entretanto, o resultado da carência e ineficiência de políticas públicas de habitação, da escassez de crédito para habilitação popular e da ausência de medidas para conter a especulação imobiliária é a produção de assentamentos informais.

Ribeiro descreve a criação de favelas como sendo uma forma clara de deterioração urbana, ao descrever que:

A própria população urbana, largada a seu destino, encontra soluções para seus maiores problemas. Soluções esdrúxulas é verdade, mas não únicas que estão a seu alcance. Aprende a edificar favelas nas morrarias mais íngremes fora de todos os regulamentos urbanístico, mas que lhe permitem viver junto aos seus locais de trabalho e conviver como comunidades humanas regulares (RIBEIRO, 2006, p.188 *apud* PAULO, 2018, p.34).

Assim, como resultado de um intenso crescimento da população urbana, em especial, nos espaços metropolitanos, em que os processos de planejamento urbano e regional, em suas distintas escalas, permaneciam estanques à nova realidade, períodos que não privilegiavam o combate às desigualdades, muito menos as prementes questões, pautando-se tão somente em questões estruturais (PEQUENO, 2008). Consideradas a expressão das mazelas do crescimento urbano não planejado e do aumento da pobreza urbana, as favelas aglutinam a população mais exposta a condições e situações de extrema vulnerabilidade social e ambiental (OJIMA, 2007).

Processo de suburbanização periférica da pobreza é fruto da legislação permissiva do Estado em diversos municípios e da sua ineficiência em prover habitação necessária para reprodução da força do trabalho. (TONUCCI, ÁVILA, 2007, p.8). Por outro lado, abordando a função social da cidade, visto que há uma preocupação com todos os direitos fundamentais inseridos no texto da Constituição Federativa do Brasil, certo que há uma exigência para que o Estado adote uma postura coletiva, abarcando a perspectiva da sociedade como um todo (BATTAUS; OLIVEIRA, 2016, p.83). Com uma urbanização sem planejamento a situação calamitosa se espalha por diversas cidades, aumentando a pobreza e a violência. O passo de modernização da economia brasileira até os atuais dias não levou à superação da pobreza e das desigualdades sociais (UGEDA JUNIOR, s.d., p.9).

As cidades marcadas pelo rápido crescimento e sem planejamento, expõem cada vez mais os seus habitantes a condições subumanas, gerando uma situação de desequilíbrio, em detrimento da dignidade da pessoa humana. Desse modo, o processo de evolução urbana impõe uma regularização da ocupação do espaço urbano respeitando os paradigmas do desenvolvimento sustentável. Fato a isso, a distribuição da cidade, dentro de um processo evolutivo, há de cumprir sua função social, planejado com efetividade por um Plano Diretor com respeito a uma ordem urbanística sustentável (BATISTA JUNIOR, 2009).

Assim, evidente a função maior de questão urbanística, primando pelo bem-estar de toda uma sociedade, não se levantando restrições de qualquer natureza (GEWEHR; ISERHARD, 2012, p.269). Abordado sob forte influência de novas teorias geopolíticas ou de política ambiental, o direito urbanístico traz à tona os problemas históricos e geográficos das grandes cidades brasileiras bem como os problemas ambientais. Assim, de suma importância planejar o crescimento urbano de modo a respeitar o equilíbrio ambiental, levando às futuras gerações uma cidade que ofereça todas as condições de vida saudável (ROMANO, 2017).

Claro assim a necessidade de que a propriedade cumpra com seu papel perante a sociedade e o meio ambiente, indo além do individual, com reflexos positivos e que viabilize o sucesso da política urbana (SÉGUIN, 2005, p.261).

Na abordagem de crescimento urbanístico, ressaí os ensinamentos do administrativista Meirelles, a saber:

É o conjunto de medidas estatais destinadas a organizar os espaços habitáveis, de modo a propiciar melhores condições de vida ao homem na comunidade. Entendem-se por espaços habitáveis todas as áreas em que o homem exerce coletivamente qualquer das quatro funções sociais: habitação, trabalho, circulação, recreação (MEIRELLES 2002, p.491 *apud* GEWEHR; ISERHARD, 2012, p.269).

Dessa forma, compreende-se que o proprietário tem o dever de usar da propriedade em prol do bem comum, ou seja, pensando no coletivo. Portanto, o direito de propriedade não pode ser considerado como absoluto (GEWEHR; ISERHARD, 2012, p.260). Assim, não só os habitantes atuais serão beneficiados pela proteção e regulamentação do solo, mas as futuras gerações, desde já, protegidas de um meio ambiente degradado (GUIMARÃES, 2004). Diretamente ligada a luta das classes sociais, a questão urbana é a busca de acesso ao direito de melhores condições de vida minimamente digna e a participação dos habitantes da cidade na construção de seus destinos, sendo estes os protagonistas de sua história de vida (WERNECK, 2016, p.10).

Em contribuição na discussão do direito de propriedade e dos demais direitos presentes na gestão urbana e ambiental, fundamentos de uma política pública aplicável nas cidades, regiões metropolitanas e áreas ambientalmente protegidas (SILVA; TEIXEIRA, 2017, p.16). Por intermédio de limitações que o funcionalismo da propriedade que as normas urbanísticas se exteriorizam. Sendo as limitações

medidas de interesse público, conformando o interesse do indivíduo e i da coletividade (GUIMARÃES, 2004, p.12).

Assim, a cidade deve ser analisada como justificativa para a distribuição de terras visando um maior aproveitamento do solo urbano. Entendimento que corresponde ao interesse do homem, pois visa entregar às terras aquele que trabalha para consegui-la (QUEZADO, 2013). Lado outro, a função social da cidade pode significar a função socioambiental da cidade, sendo a adoção mais viável ao desenvolver o assunto em questão. Essa concepção é a forma aprimorada da ideia apresentada anteriormente, pois visa interesses maiores do que, estritamente, particular. Desse modo, tem como objetivo efetivar o programa do art. 225 da Constituição da República e do art. 2º, §1º do Estatuto da Terra, os quais exprimem que a função social é desempenhada a partir do momento que se atende a conservação dos recursos naturais (QUEZADO, 2013).

A função social da cidade entendida assim como uma nova ética urbana voltada à valorização do ambiente, cultura, cidadania e direitos humanos. Abarca o pleno exercício do direito à cidade: enquanto se fustigam as causas da pobreza, protegem-se o meio ambiente e os direitos humanos, reduz-se a desigualdade social e melhora a qualidade de vida (OLIVEIRA; CARVALHO, 2013, p.64 *apud* QUEZADO, 2013, *online*). Desse modo, a função social da cidade não só pode ser exercida quando o direito à propriedade privada se torna relativizado para garantir o acesso a todos os moradores à cidade. Sendo assim, cuida pontuar que o que vem a ser reconhecido, posteriormente, pelo Estatuto da Cidade por meio da usucapião urbana que limita a especulação imobiliária. Ainda que a ideia da função social da cidade esteja presente desde 1934 e passando por várias Constituições, essa ideia só foi colocada em prática em 2001 com a promulgação do Estatuto da Cidade (RODRIGUES, 2004, p.11).

Assim, a função social da cidade é reconhecer a necessidade presente, futura e as condições de desenvolvimento em determinada área/cidade, dando uma melhor qualidade de vida aos moradores (SALAME, 2005). Diz-se assim, que a função social da cidade fica na margem entre duas ideias, de um lado a cidade urbanizada que busca seu desenvolvimento e bem-estar. De outro lado, a igualdade na utilização dos recursos naturais e sua reparação, consoante o art. 158, §2º, da CF. Em verdade, a

função social da cidade tem como objetivo estabelecer um elo prático entre essas duas concepções abordadas (QUEZADO, 2013).

Ligada a ideia neoliberal, a função social da cidade incentiva a iniciativa privada a equipar os centros urbanos com estruturas e apoio do investimento privado (SALAME, 2005). É assim que a Constituição Federal afirma que o desenvolvimento urbano deve se atentar as funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes, consoante o art. 182, caput, da Constituição Federal de 1988. Para isso, prevê o estabelecimento de políticas de desenvolvimento urbano nos parágrafos que seguem o artigo anteriormente mencionado (BRASIL, 1988).

Pode-se extrair que a política de desenvolvimento urbano deve atender a dois objetivos constitucionais essenciais que é a ordenação do pleno desenvolvimento da função social da cidade conforme definição de um plano diretor que garanta o bem-estar dos cidadãos (LIBÓRIO; SAULE JÚNIOR, 2017). Objetivos esses aqui expressados têm relação com a efetivação dos direitos sociais elencados, sobretudo quanto aos do trabalho, moradia, lazer e ao transporte. Prosseguindo de acordo com a classificação sugerida na Carta de Atenas que institui essas quatro funções como essenciais da cidade. Ao bem-estar, há ligação com outro dispositivo da cidade (LIBÓRIO; SAULE JÚNIOR, 2017).

2 A FUNÇÃO SOCIAL DA CIDADE E O MEIO AMBIENTE URBANO

Entender a importância da função social da cidade compreende saber a motivação para o surgimento dessa proteção, remontando ao processo de urbanização do Brasil, este que começou por crescentes ondas migratórias do campo em direção às cidades. Foi assim que, sofrendo com o crescimento significativo em curto período de tempo, com os consequentes problemas da má ocupação e ocupações irregulares e/ou em áreas restritas, necessário se fez a implementações de políticas públicas para reparação (SOUSA; SILVA, 2004, p. 41).

Introduzida pela Constituição Mexicana em 1917, a função social da propriedade tratou do desenvolvimento econômico nacional com observância de uma responsabilidade social, sem embargos de outras formas de atividade econômica que pudessem contribuir com o pleno desenvolvimento da nação (JELINEK, 2006, p. 13). Ademais, tratada na referida Constituição a forma de socialização da própria propriedade, uma vez que ela sofre a intervenção em benefícios do interesse público e social, com a possibilidade de especificar-se o domínio eminente e o domínio útil e afastar o atributo da exclusividade do direito de propriedade em relação ao Estado (MORAES, 1999, p. 34 *apud* JELINEK, 2006, p. 14).

No advento da Constituição Federal de 1988, substanciais alterações ocorreram nesse cenário. Sendo disciplinado pelos constituintes as diretrizes gerais que abordaram as políticas urbanas, com o viés de regular o pleno desenvolvimento da função social das cidades e garantir o bem-estar social da população. Conhecida também como Constituição cidadã, esta consagrou a importante luta pela reforma urbana por meio da positivação da política urbana. Assegurada em princípios jurídicos e urbanísticos, além dessa positivação de política pública, entregou a definição do modelo de cidade sustentável e estabeleceu o seu fim social, qual seja, o bem-estar de todos (SANTOS, 2015, p. 415).

É assim que ficou estabelecido no art. 5º, incisos XII e XIII, da Carta Magna que o direito de propriedade somente estará assegurado quando a propriedade atender a sua função social. Desse modo, o livre uso, gozo, fruição

da propriedade está condicionado ao atendimento de tal função, sendo essa regra aplicada tanto à propriedade rural quanto à propriedade urbana (WEIBLEN *et al*, 2008).

Com o dirigismo constitucional elevado à dimensão dos direitos coletivos, ou seja, o direito à cidade, para a presente e às futuras gerações, qualificando essa dimensão como direito difuso. É assim que a norma constitucional é vista como a cláusula imperativa e finalística, tornando esse direito relativizado. A função social, como basilar princípio da propriedade, refere-se à qualidade desta de servir ao proprietário que poderá usar, gozar e dispor, respeitando, contudo, o direito da coletividade de ter o mesmo direito. Para que a função social da propriedade seja atingida, deverá o detentor estar estritamente em observância da produtividade, ao respeito ambiental e ao cumprimento da legislação social (SILVA, 2012).

Sendo a propriedade legítima e voltada para o atendimento de seus fins e em observância ao benefício da coletividade, resguardado está a sua função social. A propriedade individual, voltada exclusivamente para os interesses individuais e egoísticos do proprietário não é mais permitida diante do ordenamento jurídico vigente. Assim, nas falas do Ministro Eros Roberto Grau, “a propriedade dotada de função social é justificada pelos seus fins, seus serviços, suas funções” (GRAU, 2005, p. 238 *apud* HUMBERT, 2010).

É assim que no contexto da função da social da propriedade, deve-se observar a moradia, o uso racional dos recursos naturais e a inclusão social como elementos que devem estar à frente de qualquer interesse particular. Entendendo-se assim, que o pleno cumprimento da função social da propriedade se consuma quando ela atende, dentre os outros requisitos, à preservação do meio ambiente (FERREIRA; DIAS, 2008).

2.1 A RESSIGNIFICAÇÃO DO CONCEITO DE MEIO AMBIENTE

Abordar a temática do desenvolvimento urbano e proteção ao meio ambiente de forma isolada torna-se cada mais difícil, uma vez que há o entrelaçamento entre estes objetos. Importante se faz, desse modo, o levantamento interdisciplinar do meio ambiente urbano, visto ser esse a

roupagem com que as cidades se apresentam a seus habitantes e visitantes. Percebido de diferentes formas, o meio ambiente compõe-se de uma heterogeneidade de percepção, este resultado do modo de interação com os indivíduos. Não há entre os especialistas, unanimidade sobre a conceituação de meio ambiente, significando este, em sentido lato, recinto ou sítio dos seres vivos e das coisas. No sentido estrito, o meio ambiente representa a combinação de todas as coisas e fatores externos ao indivíduo ou população de indivíduos, na composição de seres bióticos e abióticos e suas inter-relações (KRZYSCZAK, 2016, p. 04).

Como um importantíssimo endereço para o futuro, o meio ambiente compreende demandas de suma importância. Não sendo necessário um aprofundado estudo, certifica-se que a qualidade das águas encontra-se fortemente ameaçada; que o clima tende a se transformar no próximo século por conta do efeito estufa e da redução da camada de ozônio, reduzindo a biodiversidade, empobrecendo o patrimônio genético e os recursos para o desenvolvimento científico que a natureza alberga (ZULAUF, 2000).

A abrangência do meio ambiente tomou maiores proporções com a Constituição Federal de 1988, que tratou do meio ambiente em diversos dispositivos, dispensando específico capítulo sobre o tema. Questão que a doutrina brasileira passou, com fundamentação constitucional, a dar ao meio ambiente o maior número de aspectos e de elementos envolvidos (KRZYSCZAK, 2016, p. 05). A preocupação com a crise do meio ambiente que ameaça a qualidade da existência humana, das presentes e futuras gerações, fez com que o homem repensasse no novo modelo de educação ambiental. Com esse propósito, demonstrando sua abrangência, também seu significado e os diversos olhares, estes de suma importância, para o desenvolvimento de um meio ambiente equilibrado (SMANERO; CENC; LIMA, 2012, p. 925).

Na busca pelo conceito de meio ambiente, este muitas vezes de forma difusa e variada do vocábulo, acarretando uma incompreensão do verdadeiro sentido da educação ambiental que transforma toda uma sociedade. Nessa cena, Dulley (2004, p. 20 *apud* LIMA; OLIVEIRA, 2011) cita que o ambiente seria a natureza conhecida pelo sistema social humano, composto pelo meio ambiente humano e o meio ambiente das demais espécies conhecidas. Ensina que há uma distinção entre ambiente e meio ambiente: o primeiro refere-se a todas as

espécies, quanto que o segundo relaciona-se sempre a cada espécie em particular.

Para Dias (2004), a o conceito de educação ambiental acompanhou a evolução dos conceitos de meio ambiente, vez que em 1969 a educação ambiental era considerada um processo que deveria resumir-se à formação de cidadãos, para que esses pudessem resolver possíveis problemas relacionados ao ambiente biofísico (SMANEORO; CENC; LIMA, 2012, p. 925).

Para Guimarães (2005, p. 12 *apud* LIMA; OLIVEIRA, 2011), o meio ambiente é uma unidade que precisa ser compreendida inteira, e é através de um conhecimento interdisciplinar que poderemos assimilar plenamente o equilíbrio dinâmico do ambiente. Ainda nessas compreensões, Silva (2000, p. 20 *apud* KRZYSCZAK, 2016, p. 05) define o meio ambiente como sendo a interação de conjunto de elementos naturais, artificiais e culturais que propiciem o desenvolvimento equilibrado da vida em todas as suas formas.

Forçoso que, a natureza tende a ser compreendida não somente ao seu espaço físico, ela vai muito além de uma construção, uma intervenção, um resultado da visão que as relações humanas têm dela no tempo e no espaço. Lado outro, o meio ambiente é carregado de seu sentido dinâmico de seus elementos/componentes, tantos vivos como não vivos. Muito embora a legislação brasileira não faça menção aos aspectos sociais do meio ambiente, ela definiu o meio da forma mais ampla possível, fazendo extensão à natureza como um todo. Restando uma ideia abrangente deste termo, de maneira que cada recurso ambiental passou a ser considerado como sendo parte de um todo indivisível, com o qual interage constantemente e do qual é diretamente dependente (KRZYSCZAK, 2016, p. 05).

Sendo a sociedade como um todo, responsável pela preservação do meio ambiente, sendo este, inicialmente, com as condições físicas e químicas, justamente com os ecossistemas do mundo natural, e que constitui o habitat do homem, uma realidade de tempo e espaço. Realidade que pode ser histórica e/ou social (EMÍDIO, 2006, p. 127 *apud* LIMA, 2007). Dessa visão, ressaí que o meio ambiente não compreende somente o espaço em que se vive, mas o espaço no qual o ser humano habita. Assim, o meio ambiente é a multiplicidade de relações e, especialmente, a relação: entre os homens e os elementos naturais; entre homens e as relações que se dão entre as coisas; entre os

homens e as relações de relações, pois é essa multiplicidade de relações que permite, abriga e rege a vida, em todas as suas formas (TOSTES, 1994 *apud* QUANDT *et al*, 2014, p. 154).

Portanto, o reconhecimento de preservação do meio ambiente deve prevalecer, tornando-se ultrapassado torna-se o pensamento de preocupar-se tão somente com elementos do ambiente necessário à sobrevivência da espécie humana, com uma visão reducionista. Ao mesmo tempo, confirmar em adversas situações de como o conceito de meio ambiente depende fundamentalmente do conhecimento e da cultura local.

Sentido esse que a conservação da natureza pode ser vista como um instrumento que visa minimizar impactos e degradação ambiental, indiferente se fora realizada em área urbana ou rural. Assim, a conservação da natureza deve estar pautada nas legislações pertinentes, seguindo os preceitos éticos e aspectos técnicos dos recursos naturais de maneira a mantê-los em condições adequadas o uso das atuais e futuras gerações (MENEGUZZO; CHAICOUSKI, 2010, p. 184).

É assim que a vontade social deve prevalecer sobre a quase inexistente vontade política ambiental, exigindo-se constantemente o investimento nos processos de tomada de consciência, atraindo olhares para o que já é evidente. Tornando mais célere a transformação comportamental com relação ao meio ambiente, diminuindo, por consequência, o lamento quando do surgimento de catástrofes previsíveis, por não terem sido evitadas a tempo (ZULAUF, 2000). O cuidar da natureza deve ser algo gradativo, constante, onde o ser humano compreende que o uso indevido dos recursos naturais pode afetar sua qualidade de vida e do resto do mundo. Não há como imaginar um conceito explícito de meio ambiente na teoria educacional, uma vez que inexistem ambientes educacionais relacionados diretamente com o meio ambiente, razão se mostra os constantes e necessários modos de repensar a questão (BORTOLON; MENDES, 2014).

Neste contexto, necessário que o direito erga atenção ao meio ambiente equilibrado, enquanto direito fundamental, sendo garantido constitucionalmente o se desenvolvimento sustentável, sendo este, amplamente discutido no percurso histórico social, no que tange a sua juridicidade e aplicabilidade,

demonstrando a sua essencial importância nos campos de estudo, interpretação e aplicação no meio social (FRANÇA, 2018).

2.2 O MEIO AMBIENTE ARTIFICIAL EM CARACTERIZAÇÃO

Ao se discutir as nuances do meio ambiente, este comumente entendido como àquele ligado à natureza, ao ambiente natural, ao verde, águas, animais, etc. Decerto, elementos que compreendem o meio ambiente, entretanto, restringe quando a concepção ampla do meio ambiente, pois não viabiliza a visão macro do que o mesmo possui, demonstrando os seus desdobramentos e importância. Remontado ao espaço urbano construído, o ambiente artificial, também denominado humano, importa ao conjunto de edificações, que vai compreender em um espaço físico fechado, nos equipamentos de trabalho, nomeados de espaço urbano aberto (RANGEL, 2013).

Em sua definição como ponto pacífico entre estudiosos do assunto, que a entendem como espaço urbano construído, sendo a construção pelo homem nos espaços naturais, ou seja, uma transformação daquilo que seria o meio ambiente natural (SILVA, 2005). No contexto das cidades, ou seja, o meio ambiente urbano, este enxergado como meio ambiente artificial, quando se leva em consideração apenas a construção física. Observa-se, com isso, que o ambiente urbano, além de sua constituição física, compreende outros aspectos (BRITO, 2016, p. 06).

Compreende-se que a ação do homem definiu a extensão do meio ambiente artificial, que se expande em grandes proporções e possui, em consequência, a extirpação do meio ambiente natural. Pois, basicamente seria necessário a destruição do meio ambiente natural para se construir o meio ambiente artificial (DOTTO; CUNHA, 2010, p. 04). Em reconhecimento, José Afonso da Silva (2011, p.20 *apud* HENSEL, s.d, p.03), por sua vez, ensina que o termo meio ambiente mostra-se mais rico de sentido na medida em que expressa o resultado da interação do conjunto de elementos naturais e culturais, sendo a interação resultado condicionada ao meio em que se vive. O autor diz, ainda,

O conceito de meio ambiente há de ser, pois, globalizante, abrangente de toda a natureza original e artificial, bem como os bens culturais correlatos, compreendendo, portanto, o solo, a água, o ar, a flora, as belezas naturais, o patrimônio histórico, artístico, turístico, paisagístico e arqueológico. O meio ambiente é, assim, a interação do conjunto de elementos naturais, artificiais e culturais que propiciem o desenvolvimento equilibrado da vida em todas as suas formas (SILVA, 2011, p. 04 *apud* HENSEL, s.d, p. 04).

Assim, indissociável o conceito de meio ambiente ao aspecto artificial, o qual é constituído pelo espaço urbano construído, consubstanciado no conjunto de edificações e dos equipamentos públicos. Embora o texto Constitucional traga a previsão expressa do meio ambiente no art. 225, o desenvolvimento das políticas públicas ficou desenhado no art. 182 da Lei Maior, sendo este o dispositivo imediato para definição do meio ambiente artificial. Assim compreendido:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (BRASIL, 1988).

Observa-se, portanto, que a cidade exercerá sua função social por meio de uma moradia digna, o que leva a concluir a existência de elementos como: a habitação, a circulação, o lazer e o trabalho. Abordando em seu texto a carga de valor jurídico-social, estes refletidos aos ditames do art. 225, da Constituição Federal, o Estatuto da Cidade traz o ambiente urbano como seu protegido, para uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida (MACEDO, 2014). Não se podendo esquecer de dizer que, via de regra, o meio ambiente artificial é o local em que o ser humano se desenvolve, enquanto indivíduo sociável, objetivando-se a sadia qualidade de vida nos espaços habitados (VERDAN, 2009).

Sendo o meio ambiente artificial o local físico de circulação e residência da pessoa humana, importante o seu equilíbrio para a sadia qualidade de vida de seus habitantes (MACEDO, 2014). Em direcionamento à referida temática, encontra-se o Estatuto da Cidade, que traz em seu escopo as diretrizes gerais da política urbana, buscando ordenar o desenvolvimento e crescimento das

idades sempre em atendimento as funções sociais da cidade e da propriedade urbana. O planejamento participativo e a função social da propriedade são os princípios básicos do referido Estatuto, sempre visando o bem coletivo que engloba não só a proteção ambiental, mas também o bem-estar e a segurança de todos os cidadãos (MALDANER; SANTIN, 2015, p.5).

Nesse sentir, os regramentos constitucionais desenhados ao campo de incidência espacial das cidades prescreverão condutas positivas e negativas impostas aos entes, no desiderato de proteger o meio ambiente artificial, garantindo a aplicação do princípio da dignidade da pessoa humana (MACEDO, 2014). Em mesmo contexto, o Estatuto da Cidade definiu as diretrizes para as cidades sustentáveis, que deverá assegurar, como primordial diretriz da política urbana no Brasil, os básicos direitos no que se refere à pessoa humana e o lugar em que se vive (FIORILLO, 2008, p. 303).

Ressai assim, que o Estatuto da Cidade desempenha um importante papel na tutela do meio ambiente artificial e para tanto tem o condão de fixar as diretrizes gerais de desenvolvimento urbano, colocando à disposição instrumentos que garantam a necessária tutela do meio ambiente artificial. Prescrevendo condutas de ordem pública e de relevante interesse social no tocante ao uso da propriedade urbana, tendente a proteção do meio ambiente ecologicamente equilibrado delimitado ao perímetro urbano (MACEDO, 2014).

Esse Estatuto torna-se, de certa forma, medida de segurança para tentar mudar o cenário urbano brasileiro, pois através de seus instrumentos, ele reforça a atuação do poder público na busca de cidades mais democráticas, equitativas e sustentáveis (MALDANER; SANTIN, 2015, p.6). Desse modo, insurge que proteção do meio ambiente se torna efetiva quando se tem a plena consciência ambiental, devendo ser resultante de uma educação ambiental. Como caminho para se alcançar o desenvolvimento sustentável, está o enraizamento consciente por meio de imposições legislativas capazes de tutelar um ambiente sadio e equilibrado (SOUZA, 2013, p. 17).

Em mesmo contexto, da garantia da criação e prestação dos serviços públicos à população como elementos integrantes de um ambiente artificial, ao passo que a expansão urbana tende a se tornar compatível com as barreiras da sustentabilidade ambiental, social e econômica (MACEDO, 2014). Imprescindível assim, que o poder público e toda a população, através de seus

Plano Diretores, assumam a responsabilidade pela garantia da aplicação da lei, para assim por fim ao crescimento globalizado e desordenado, que favorece os interesses de uma minoria capitalista, enquanto que a maioria da população vive mal e em locais de extrema precariedade (MALDANER; SANTIN, 2016, p.6).

Nessas premissas, entende-se que dentro de uma cidade existem várias cidades. A população que compõe a cidade é diversa e desigual, seja em seu sentido econômico como cultural, gerando impasses e tornando difusos os pensamentos desta população como um todo (MORAES; GOUDARD; OLIVEIRA, 2008, p. 97). Resultado de um crescimento desordenado, as cidades necessitaram de implementação e administração de denominados equipamentos urbanos, estes, segundo Ferrari (1977 *apud* MORAES; GOUDARD; OLIVEIRA, 2008, p. 98), são as obras e serviços, sejam públicos ou de utilidade pública, permitindo a realização plena da vida de uma população.

Em mesma linha, a Associação Brasileira de Normas e Técnicas (ABNT) define o equipamento urbano como sendo todos os bens públicos ou privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento de uma cidade, implantados mediante autorização do poder público, em espaços públicos e privados. Assim, as possibilidades de interações sociais dos equipamentos urbanos são, de fato, fundamentais para qualificar bairros ou regiões das cidades. Entretanto, no Brasil a realidade do planejamento de equipamentos leva em consideração apenas características técnicas em legislação sem, contudo, explorar os aspectos qualitativos dos equipamentos urbanos comunitários (NEVES, 2015, p.504).

Ligados ao processo de sustentabilidade das cidades, fundamental considerar o planejamento desses equipamentos urbanos, uma vez que aquela é atingida por equipamentos à medida que os espaços são dotados de autonomia, minimizando os deslocamentos e promovendo interações socioespaciais (NEVES, 2015). Desse modo, os equipamentos urbanos correlacionam-se com os outros entes físicos da cidade, para refletir na população, da melhor maneira possível em termos de uso, de acessibilidade, de segurança, de conforto e da boa aplicação do erário (MORAES; GOUDARD; OLIVEIRA, 2008, p.101).

Com importância aos cidadãos, os investimentos no campo social passaram a constituir as prerrogativas do atual modelo de gestão, sendo que os

problemas relacionados à satisfação do cidadão começam a diminuir a partir do momento em que ocorre as melhorias dos indicadores sociais como consequência do aumento dos gastos públicos na área social (LEVY; DRAGO, 2005, p.20 *apud* FERREIRA; ROSA, s.d, p.02). No contexto da cidade e seu ambiente urbano, os equipamentos públicos como elementos integrantes de um ambiente artificial, demais ponderações se fazem necessárias para a conclusão do tópico. Essas consoantes os ambientes denominados de abertos e fechados dentro de um ambiente artificial.

Com isso, indissociável que o meio ambiente, em seu contexto artificial, o qual é constituído pelo espaço urbano construído, consubstanciado de edificações (espaço urbano fechado) e dos equipamentos públicos (ruas, praças, áreas verdes, espaços livres em geral: espaço urbano aberto). Demais disso, os equipamentos públicos incluem também na percepção de espaço aberto as áreas construídas fechadas, fechadas e semiabertas, com destinação do uso público e concebidas para preencher algumas das funções da cidade que estão relacionadas à assistência, educação, saúde e/ou quando erguidas pelo Poder público municipal (MILARÉ, 2011, p.345 *apud* HENSIL, s.d, p.04).

Em mesma linha, José Afonso da Silva cita que o espaço urbano construído, incorporado no conjunto de edificações, a que chama de espaço urbano fechado, assim como as praças, áreas verdes, espaços livres em geral, formam o espaço urbano aberto, contendo os equipamentos públicos (SILVA, 2007, p.21 *apud* COUTINHO, 2016, p.27). Ainda, Melo (2008, p.26 *apud* TIMBO, 2011, p.234) diz que o meio ambiente artificial é constituído pelo conjunto de edificações feitas pelo homem, e diz respeito aos espaços fechados e equipamentos públicos, estes que recebem tratamento especial da nossa Constituição Federal, sendo os seus principais valores a sadia qualidade de vida e dignidade da pessoa humana.

É assim que, face a essas observações até aqui delineadas, pode-se compreender que o ambiente artificial também pode ser visto como aquele construído pela paisagem edificada pelo homem que, por meio de sua criatividade, modifica o meio físico com o escopo de exercer funções urbanas. Dessa nova leitura de ambiente, entende-se pelo atendimento do bem-estar coletivo, um ambiente saudável para todos os que ali habitam. Nesse contexto e, concretizando a função social da cidade, o plano diretor surge como um

importante instrumento de desenvolvimento e expansão urbana com a finalidade de garantir a função social das cidades (MATOS; DIAS; GARABINI, 2018, p. 323).

2.3 O RECONHECIMENTO DA FUNÇÃO SOCIAL DA CIDADE À LUZ DO PARADIGMA DAS CIDADES

Do discorrido acerca da construção meio ambiente artificial, este, delimitado através do estatuto da Cidade, que prescreveu diretrizes para a política e o desenvolvimento urbano, além das sanções às propriedades que não atendam à função social. Nessa linha, conforme ensina Santos (2002, p. 139), entende-se que há concretização da função social de propriedade quando a sua instituição jurídica serve de instrumento para a preservação da ordem de funcionamento prescrita pela sociedade, com atuação integrada com as demais instituições jurídicas a ela correlacionadas.

É, assim, que incumbe à administração pública municipal o desenvolvimento de uma política urbana que estabeleça critérios para definir a função social da propriedade. Critérios que deverão ser entabulados no Plano Diretor próprio, atendendo as particularidades do município e definindo diretrizes para que a propriedade urbana atenda a sua função social, preconizando os interesses sociais locais (WEIBLEN *et al*, 2008, p. 05).

De grande importância é o papel dos municípios na organização ambiental, editando normas que visam a proteção do meio ambiente. Em tal percepção, ensina Daniela Regina pontes, que:

Os municípios apresentam autonomia para definir as bases de organização territorial interna. Assim, a divisão territorial interna. Assim, a divisão territorial do município pode se conformar de várias maneiras, dentre elas as mais comuns são as que dividem o município em áreas urbanas e rurais, em bairros nas áreas urbanas, em distritos e subdistritos na área rural, em área de expansão urbana (PONTES, 2011, p. 32 *apud* MATOS; DIAS; GARABINI, 2018).

Para se levantar a questão do direito à propriedade, necessário situá-lo dentro do contexto político, histórico e social, possibilitando o adequado

entendimento de seu conteúdo, diante da impossibilidade de se extrair um único conceito, tendo em vista as diversas modificações ao longo do tempo (MACHADO, 2014, p. 12).

Da abordagem histórica, a ideia de função social foi preambularmente tratada por São Tomás de Aquino em seu Tratado de Justiça, desse modo, guardando direta relação com a doutrina cristã da Idade Média. Mais tarde, o jusnaturalismo trabalhou esse princípio com uma necessidade para efetivação da justiça divina (GOBBO, 2007, p. 407). Assim, não se mostra errada a afirmação de que a propriedade nasceu baseada na necessidade social a partir da escassez de bens. Desse modo, a propriedade não se mostraria como um direito natural, mas um recurso utilizado pelo homem que possibilitou o enfrentamento das adversidades de dado momento da histórica (MACHADO, 2014, p. 13).

Foi assim que a função social da propriedade surgiu, primordialmente como reação ao abuso de direito. Sendo o aludido abuso de direito restar configurado não apenas na maneira como o proprietário usava o seu bem, mas também pelo modo como ele o alienava, ou seja, guardava relação direta com o direito de dispor. Entretanto, como se contata, essa teoria tornou-se insuficiente para atender às necessidades coletivas com o transcurso do tempo, causando prejuízos a terceiros (MACHADO, 2014, p. 407).

Nesse modo, o conceito de função social evoluiu de tal maneira que atualmente é segura a afirmação de que é possível o descumprimento da função social sem a necessidade de ocorrência do abuso do direito (MOESCH, 2005). Assim, o poder público deve aplicar todos os instrumentos cabíveis observando sempre o interesse local, cabendo à população o papel essencial de fazer valer a gestão democrática da cidade, onde todos os cidadãos têm o direito de opinar e escolher o melhor para a coletividades, uma vez que todos têm direito à cidade e todos devem ter acesso às condições básicas de vida (MALDANER; SANTIN, 2015, p.9).

Desse modo, a função se relaciona com o direcionamento de algo a sua finalidade, tornando-o legítimo. Não há dúvidas, portanto, que ao presente tema, a função social seja dirigida ao conjunto de cidadãos que formam a sociedade, sendo a função diretamente voltada ao fim social (OLIVEIRA, 2020). É que o direito à cidade pode ser compreendido como um direito coletivo, de usufruto de

todas as pessoas dentro dos princípios da justiça social e territorial, da sustentabilidade ambiental e da democracia. (MOROSO; BARBOSA; SANTOS JUNIOR, 2018).

Em dada ideologia funcional está o aspecto dinâmico que compreende a propriedade. Papel que desempenha em uma determinada sociedade, trabalhando no mundo concreto. Com o constante exercício da função na sociedade, seja para demonstrar claramente a supremacia do capital sobre o trabalho na época liberal, seja para servir de instrumento para uma sociedade mais justa e igualitária, como hoje, no Estado Social. Quando de seu reconhecimento pelo ordenamento para com o dever de proteger o interesse coletivo, e não o individual, a função da propriedade tornou-se social (GONDINHO, 2000).

Desse modo, a dignidade da pessoa humana é regra basilar, influenciando o conteúdo da função social. Assim, cumprirá a função social a propriedade que, obedecendo a dignidade humana, contribua para o desenvolvimento nacional, para a diminuição da pobreza e das desigualdades sociais (MOESCH, 2005). Sobressai, diante das considerações apresentadas, que a normativa da propriedade urbana salta do sistema geral civil para a construção de um regime próprio, gerando possibilidade de se superar a concepção estática de fonte de acumulação de capital e o objeto de planejamento político no interesse geral visando o desenvolvimento das funções sociais (TORRES, 2001, p. 115).

Nesse contexto, poderia se considerar como função social da cidade a própria realização dos direitos sociais - educação, saúde, moradia, transporte, etc., - na cidade. Entretanto, tradicionalmente consideravam-se como funções sociais da cidade aquelas previstas na Carta de Atenas de 1933 como funções do espaço urbano, ou seja, tipicamente as atividades desenvolvidas pelo espaço territorial, a saber, habitação, trabalho, circulação e recreação (TORRES; MOTA, 2019, p.706).

Entretanto, com a nova roupagem da mencionada Carta, já datada em 2003, a visão de uma cidade futura se amplia, abrangendo outros interesses a serem tutelados, tais como a multiculturalidade, mobilidade, proteção intergeracional, identidade social, o direito de equipamento e serviços urbano dentre outros (ALVES; 2004). Deve-se, à luz de contexto, considerar que as

funções sociais da cidade irão abarcar de fato a implementação de ações e programas em observância da propriedade privada e de um sistema formado por interesses coletivos e individuais, seguidos no contexto da cidade (CARVALHO FILHO, 2013, p. 29 *apud* TORRES; MOTA, 2019, p.706).

Na sistemática, mostra-se aparente o conflito entre o direito à moradia e ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, que se agrava diante da violação do princípio da função social da propriedade, que vai da ausência de políticas públicas capazes de efetivar a função social da cidade, buscando sempre o equilíbrio da relação homem-natureza e do bem-estar da coletividade (COSTA; VENÂNCIO, 2016, p.132).

3 MOBILIDADE URBANA E MEIO AMBIENTE ARTIFICIAL: UM ESTUDO DE CASO À LUZ DA REALIDADE DO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO CALÇADO-ES

Ao discorrer sobre o tópico da mobilidade urbana, importante também levantar as questões de um eficaz planejamento e as consequências causadas por falta do mesmo. De igual modo levantar a importância e trazer uma abordagem de uma visão de cidade sustentável e os reflexos para uma melhor qualidade de vida.

Após a Segunda Guerra Mundial, o automóvel passou a ser visto como um artigo de consumo e status social de grande relevância. Com o crescimento da produção e o grande aumento de frota de veículos que, em geral, o sistema viário e o planejamento urbano não acompanharam, tendo por resultados além da poluição sonora e atmosférica, os engarrafamentos são responsáveis pela crescente agressividade dos motoristas e pela decrescente qualidade de vida em meio urbano (TAPIA-GRANADOS, 1998 *apud* MARIN; QUEIROZ, 2000, p. 8).

Assim, diretamente ligado a questão da reforma sanitária, que em processo de implementação no país e em consonância com a maior parte do mundo desenvolvido e em desenvolvimento, os problemas ligados à mobilidade urbana - trânsito - passaram a ser percebidos como um aspecto de saúde pública, assim comparados com os acidentes de trabalho, o crescimento do uso de drogas e outros fatores que, direta ou indiretamente afetam a saúde de toda uma população (QUEIROZ; OLIVEIRA, 2003, p.102).

Sendo que o comportamento humano no trânsito pode ser resultante do conflito pela disputa pelo espaço, em busca de mobilidade que possa atender as necessidade e interesses diversos, com destaque às questões de planejamento urbano de modo a ofertar condições dignas de viver e conviver e circular (MACEDO, 2005, *apud* PINHEIRO; PILEGGI; GAUBEUR, 2006, p. 9.191).

Como uma possível forma para a diminuição de problemas relacionados ao tráfego urbano, especialistas apontam a urgente necessidade de se atuar em três esferas de trabalho, sendo: educação, engenharia e fiscalização. A educação envolve a formação de diversos tipos de usuários, incluindo-se as

crianças. No contexto da engenharia, esta como sendo responsável pela projeção das vias, sinalização etc. Em última fase, a fiscalização, ficando a cargo do poder de polícia do estado, buscando fazer com que as leis de trânsito sejam respeitadas pelos usuários (HANTOWER, s.d. p.19-20).

Vislumbra-se que a ausência de um eficaz e contínuo planejamento urbano implica nas questões do agravamento do trânsito. O fluxo mobilístico de uma cidade depende essencialmente de uma organização para o espaço na qual foi criada. A falta de planejamento compromete o fluxo de automóveis em uma via, aumentando o tempo do percurso. Comprovando-se que é primordial a organização do espaço urbano de forma consciente, levando em conta ainda a taxa de crescimento populacional (ZAMIN; DATSCH; VENERAL; ROCHA; OLIVEIRA, 2018, p. 2).

Com a falta de planejamento urbano, o crescimento repentino no número de veículos faz com que as cidades passem a apresentar problemas relacionados à mobilidade urbana, como congestionamentos, falta de acessibilidade, acidentes de trânsito, exclusão social, entre tantos outros problemas. Essas dificuldades já são vividas intensamente por moradores dos grandes centros urbanos e já frequentes também em cidades de médio e até mesmo nas de pequeno porte (PIASSAROLO, 2014, p. 6). Dentre as inúmeras necessidades do homem civilizado que somente por meio dos órgãos do Estado, obrigações que são definidas por legislações. O planejamento urbano pode ser definido como a formulação para aliviar os problemas urbanos (SILVA, 1964 *apud* MOURA, 2017, p.41).

O contínuo crescimento desordenado aliado ao processo de industrialização provocam a exclusão e segregação que remete a necessidade de reorganizar o espaço urbano. Desse modo, buscam-se a igualdade social por inúmeras reivindicações e apelos por parte da sociedade civil exigindo por parte do Estado os direitos sociais descritos na Carta Magna, para garantir satisfatoriamente o direito à terra, à moradia, ao saneamento ambiental, trabalho, lazer, ao transporte e aos serviços públicos, para presente e futuras gerações (PIRES; PIRES, 2016 *apud* (ZAMIN; DATSCH; VENERAL; ROCHA; OLIVEIRA, 2018, p. 4).

Villaça (1999 *apud* MOURA, 2017, p. 42) ensina que o planejamento urbano como as ações do Estado sobre o urbano que tenham sido objeto de

algum plano, por mais amplo que seja o conceito de plano. A precariedade de organização do meio urbano traz inúmeros problemas, ao exemplo de pessoas, automóveis e rotas que de alguma forma, atrasam o trânsito. Elencados em tais questões está o aumento populacional que em contrapartida aumenta também o fluxo de veículos nos grandes centros (ZAMIN et al, 2018, p. 2).

A ideia de planejar o ambiente urbano depende primordialmente dos planos diretores de cada cidade, definindo suas atividades e os órgãos públicos responsáveis por acompanhar a efetividade do mesmo. Assim, ocorrendo a falta desse inicial planejar, Villaça vai ensinar que:

A autonomização dos planos, seus deslocamentos da realidade, se insere na produção de um enorme arsenal de ideias sobre a cidade e sobre o planejamento urbano que se alimenta de si própria, pois não têm nenhuma vinculação com a realidade. É o planejamento urbanos enquanto ideologia que dominará - e ainda domina - o planejamento urbano no Brasil (VILLAÇA. 1999, p. 227 *apud* MOURA, 2017, p. 45).

Desse modo, o planejamento busca trazer a esfera da prática cotidiana e de uma participação para junto da esfera da decisão, ressaltando, por oportuno, que o planejamento oferece um modo de aproximar a população às instâncias do governo, democratizando assim, o controle da administração (MOURA, 2017, p.49).

É assim que a locomoção adequada vai atender e gerar oportunidades igualitárias às diversas parcelas da sociedade, não priorizando apenas determinados grupos e/ou regiões. Imprescindível assim que exista políticas públicas que preparem a infraestrutura social e econômica das cidades, para que não ocorra um crescimento concentrado causando uma polarização social e empobrecendo uma parcela considerável da população (BRITO; PEREIRA, 2015, p.4).

No aumento da frota de veículos alinhado a falta de acessibilidade que interferem na mobilidade urbana, exigem-se das autoridades os princípios relacionados a infraestrutura urbana e a partir de então a criação de políticas públicas, na qual são identificados um conjunto de programas, ações e atividades voltadas ao direito da cidadania (PIASSAROLO, 2014, p. 9).

Com o breve relato nas linhas introdutórias do presente tópico, os problemas relacionados a mobilidade urbana não estão presentes em grandes centros apenas, os mesmos já podem ser presenciados nas cidades de médio e pequeno porte, entretanto, em nível inferior, mas as consequências são as mesmas (PIASSAROLO, 2014, p. 12). Fato estes que, caso não ocorra o modo como se dão os planejamentos e planos, muitos feitos de portas fechadas e de maneira isolada, sem dar importância para áreas que influenciam a questão, continuarão a depender dinheiro com iniciativas que já nascem fadadas ao fracasso ou à irrelevância (RUBIM; LEITÃO, 2013, p. 63). Fato que não se pode olvidar dizer sobre a existência de soluções mágicas para problemas complexos.

Entretanto, diferente do vivenciado há cem anos com problemas decorrentes do uso do cavalo como meio de transporte, não mais dependemos de uma invenção tecnológica para escapar dos congestionamentos urbanos. Soluções conhecidas e variadas, algumas mais simples que outras, envolvem a idealização de um planejamento que abarque e considere todos os atores da mobilidade e priorize os transportes não motorizados e coletivos, feitos de forma participativa e capaz de transformar efetivamente a forma como as pessoas se deslocam pelas cidades (RUBIM; LEITÃO, 2013, p. 63).

Desafio, portanto, é a viabilização de investimentos necessários para que o país continue a avançar na melhoria dos sistemas de transporte público e os não motorizados. Ajustando políticas de investimentos, ainda mais importante o avanço nas políticas compensatórias voltadas ao transporte público, de forma a tornar mais atrativo economicamente operacional em relação ao transporte individual. De mesma importância, políticas sociais focadas na mobilidade dos mais pobres também se mostram relevantes, diminuindo a exclusão do acesso dos mesmos aos equipamentos sociais urbanos e também aos empregos formais ofertados (CARVALHO, 2016, p.359).

Assim, caminhos delineados pelo Estado em relação a essa política têm impactado não só a economia, mas também na seara social e ambiental, evidenciando uma subordinação de todos os aspectos da vida social e uma ordem econômica, impactando diretamente a mobilidade urbana (MENEZES; CUNHA; ABREU, 2015, p. 10). Assim, a mobilidade urbana e o desenvolvimento sustentável se harmonizam para ocupar espaço na cidade e obter a garantia de acesso das pessoas e bens, afastando o dano ao ambiente urbano. De igual

modo, a estrutura urbana, a disponibilidade e a possibilidade de acesso aos meios de transporte coletivos, sendo estes eficazes, propiciarão condições melhores para efetivação da mobilidade (PARENTE; GONÇALVES; SILVA, 2015, p.2).

Já agora, na tratativa de repensar o conceito de cidade sustentável e suas questões quanto ao crescimento desordenado, a falta de planejamento e dos instrumentos essenciais ao regulamento dos solos e a falta de investimento público. Ressai que as cidades estão se tornando simplesmente grandes aglomerações de pessoas, com uma infraestrutura precária e sem espaços públicos adequados. Sabe-se também, que as grandes cidades são as maiores responsáveis por boa parte da poluição e degradação do meio ambiente (DAL MOLIN; FERREIRA, 2019, p.2).

Cada vez mais presente as questões ambientais se tornam populares e fundamentais para a sociedade, assim, de grande relevância a atenção voltada ao conceito das cidades sustentáveis, e analisar os benefícios deste que tem sido um dos maiores exemplos de crescimento sustentável e resolução dos problemas com as questões ambientais, sobretudo com o destino dos recursos renováveis e do aproveitamento dos resíduos para diminuição dos impactos ambientais, causadores de danos em todo o planeta, especialmente nos grandes centros urbanos (GONÇALVES, 2016).

Considera-se como desenvolvimento de uma cidade sustentável aquele definido pela Organização das Nações Unidas (ONU) ao dizer que é o desenvolvimento que satisfaz as necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades, assim, conclui-se que o mundo está muito distante desse ideal.

Para o repensar em cidade sustentável, necessário saber que a discussão teve início na década de 60 e 70, quando de uma primeira conferência mundial sobre o meio ambiente foi convocada pela ONU. A conferência visou tratar das ações internacionais de proteção do meio ambiente e desenvolvimento sustentável, momento em que criaram a Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMAD), sendo confeccionado, ao final, um relatório que definiu o ideal de desenvolvimento sustentável como sendo:

Desenvolvimento que satisfaz as necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades, significa possibilitar que as pessoas, agora e no futuro, atinjam um nível satisfatório de desenvolvimento social e econômico e de realização humana e cultural, fazendo, ao mesmo tempo, um uso razoável dos recursos da terra e preservando as espécies e os habitats naturais (CMMAD; 1991 *apud* DAL MOLIN; FERREIRA, 2019, p. 38).

Fato a isso, pode-se entender que o desenvolvimento sustentável é a soma de três fatores, sendo: a sustentabilidade ambiental, a sustentabilidade econômica e a sustentabilidade sócio-política, também conhecido como tripé da sustentabilidade. Com isso, as cidades precisam reinventar, encontrar maneiras sustentáveis de se desenvolver e oferecer a infraestrutura básica necessária, uma vez que a urbanização desenfreada irá causar um enorme crescimento de recursos consumidos e na poluição gerada, acarretando inúmeros problemas ambientais (DAL MOLIN; FERREIRA, 2019, p. 40).

O desenvolvimento sustentável é o assunto que quase todas pessoas já escutaram, entretanto, só conhecem de maneira abstrata. Muitas dessas pessoas têm a mínima ideia de que medidas sustentáveis são transformações ínfimas, lentas e em longo prazo (LOUREIRO; GREGORI, 2013, p. 459). Para iniciar o desenvolvimento sustentável nas cidades, necessário o investimento na revitalização de seus grandes centros, já que a infraestrutura local já existe, em grande parte delas (abastecimento de água, sistema de esgoto, transporte público e vias), e a deixando inutilizada torna-se um desperdício. As favelas também precisam estar inseridas nesses programas, facilitando a integração com a cidade, elaborando políticas públicas que regularizem os terrenos e edificações, transformando-as em bairros urbanizados.

Entende-se que as questões urbanas que afetam a qualidade de vida e a saúde ambiental, estão diretamente associadas às precariedades inerentes ao próprio modelo industrial e capitalista de desenvolvimento urbano, mormente ao déficit habitacional que por vezes conduz uma pequena parcela da população à moradia em ocupações de áreas de risco (ARAÚJO; PESSOA, 2019, p. 2).

Os modelos de cidades desenvolvidas precisam ser justos, éticos e sustentáveis, deixando de lado a ideia de transformações apenas oriundas dos governos, e sim, acreditando no desenvolvimento de ações que integrem os

cidadãos na busca da sustentabilidade. Assim, buscando um ambiente urbano com desenvolvimento equilibrado, ambientalmente sustentável e socialmente justo (LOUREIRO; GREGORI, 2013, p.460).

Rogers (2001 *apud* DAL MOLIN; FERREIRA, 2019, p. 43), ensina que o conceito de cidade sustentável reconhece que a cidade precisa atender aos nossos objetivos sociais, ambientais, políticos e culturais, além dos objetivos econômicos e físicos. Sendo a cidade um organismo vivo, dinâmico que vai se moldando de acordo com as pessoas. De relevância, salienta-se que uma cidade sustentável não surge somente com a construção de alguns edifícios sustentáveis, vai muito além; sendo socialmente justa, planejada arquitetonicamente e ecológica.

Dessa forma, em necessidade de se planejar os ambientes urbanos, a Carta Magna trouxe regras de direito urbanístico, regras que visam direcionar as relações sociais na cidade. Com um capítulo sobre política urbana prevendo o princípio da função social da cidade, de modo a garantir o bem-estar dos seus habitantes, conforme previsão do art. 182, assim transcrito:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (BRASIL, 1988).

Assim, pode-se perceber que houve uma significativa mudança de paradigma ao se pensar nos ambientes urbanos. Sendo este identificado em três estádios, sendo o primeiro destinado a moradia de um acúmulo de comunidades, na segunda perspectiva, um ambiente de políticas voltadas a função social urbana, e por último, a garantia de ambientes urbanos como meio sustentável e sadio de desenvolvimento (LOUREIRO; DE GREGORI, 2013, p. 462).

Face a isso, a questão de um ambiente sustentável não deve ser entendida como uma moda, um estilo de vida alternativo voltado para uma pequena parcela da população preocupada com as questões ambientais, mas com como uma condição geral de sobrevivência e permanência da vida na Terra. Desse modo, o urbanismo sustentável deverá propor formas de apropriação do espaço, que condizem com as necessidades emergenciais apresentadas à sociedade global (SILVA; ROMERO, 2010, p.9).

3.1 A MOBILIDADE URBANA ENQUANTO DIREITO FUNDAMENTAL

Do já demonstrado sobre a mobilidade urbana como sendo um direito social, necessário discorrer também sobre garantias de direitos humanos em suas dimensões, especificamente de segunda dimensão, esta que se relaciona com as liberdades positivas, reais ou concretas, assegurando a igualdade material entre o ser humano. Essa dimensão encerra a percepção de relevância ou da fundamentalidade de determinados necessidades humanas, não voltadas tão somente aos sistemas capitalistas industriais, como em todo e qualquer regime econômico conhecido na história, percebe-se então a proteção de direitos sociais não sendo de modo algum o exemplo do feudalismo e ao mercantilismo (MELLO, 2001, p. 244).

O grande marco dos direitos de segunda dimensão se deu com a Revolução Industrial, a partir do século XIX, força da luta do proletariado na defesa dos direitos sociais. Ao invés de se negar ao Estado uma constante atuação, exige-se do mesmo a prestação de políticas públicas, tratando-se assim de direitos positivos (LURCONVITE, 2007). Preserva-se, portanto, a proteção da igualdade material e determinam a proteção à dignidade da pessoa humana. (LIMA, 2013, p. 14).

Imperioso demonstrar que os direitos fundamentais de segunda dimensão ganham maior relevância com a Constituição alemã (1919), sendo o marco do movimento constitucionalista que consagrou direitos sociais e econômicos e reorganizou o Estado em função da sociedade e não mais do indivíduo (MALHEIRO, 2017, p. 6). Após a Revolução Industrial ocorreu um fenômeno mundial de crescimento dos meios urbanos, momento em que as cidades não estavam preparadas para receber o grande volume de pessoas, ocasionando assim, zonas de conflitos e vários impeditivos à plenitude do gozo dos bens da vida suscitados (CIDADE; LEÃO JUNIOR, 2016, p. 200).

Nessa dimensão, extrai-se que a noção de liberdade sozinha não garante dignidade plena, sendo exemplos de direitos garantidos nessa dimensão: direito à educação, à saúde e à assistência social, em que o homem continua sendo o titular desses direitos (LOVATO; DUTRA, 2015). Dessa percepção, Francisco Gilney Bezerra (2013) ensina que:

Essa igualdade, agora, não é a igualdade formal porque essa já havia sido consagrada antes com as revoluções liberais (tratar os iguais de forma igual e os desiguais de forma desigual). A igualdade que se fala nos direitos de segunda dimensão é a igualdade material, isto é, aquela igualdade referente à atuação do Estado para reduzir desigualdades existentes, aplicando sua atuação na garantia dos direitos sociais, econômicos e culturais. Aqui, sim, trata-se de igualdade material, associada aos direitos sociais, garantindo efetivamente condições mínimas a todo e qualquer indivíduo de forma isonômica, e não somente ao crivo das liberdades individuais (BEZERRA, 2013 *apud* LOVATO; DUTRA, 2015, p.5).

Com isso, fundamentam-se os direitos de segunda dimensão na busca por condições dignas para existência e manutenção da dignidade da pessoa humana, devendo o Estado produzir e materializar leis e normativas para o direito social, efetivando para o maior número de indivíduos possível (PIMENTA; NEVES, 2015, p. 11). Na inserção do direito fundamental a garantia do direito ao transporte, sendo esta inserida por Emenda à Constituição Federal apresentada no ano de 2011, sob a seguinte proposição:

Vetor de desenvolvimento relacionado à produtividade e à qualidade de vida da população, sobretudo do contingente urbano, o transporte destaca-se na sociedade moderna pela relação com a mobilidade das pessoas, a oferta e o acesso aos bens e serviços. Como é de pleno conhecimento, a economia de qualquer país fundamenta-se na produção e no consumo de bens e serviços como também no deslocamento das pessoas, ações que são mediadas pelo transporte (ERUNDINA, 2011, p. 02 *apud* GOMES; SANTOS, 2017, p. 954).

A inclusão do direito ao transporte gera a promoção do desenvolvimento nacional, uma vez que impõe ao Poder Público a implementação de políticas públicas para possibilitar e facilitar o acesso, a movimentação das pessoas, bens e serviços. Método de inclusão dos indivíduos na vida comunitária, o direito ao transporte fornece, de forma plena, a reafirmação da dignidade da pessoa humana (ARAÚJO; MAIA, 2016, p. 227 *apud* GOMES; SANTOS, 2017, p. 955).

Há de se pensar, entretanto, que a garantia ao transporte não foi concedida de forma imediata, sendo ela, fruto de uma intensa luta dos movimentos sociais a fim de garantirem um acesso digno e de qualidade e que possibilite iguais acessibilidades e todos os possíveis usuários desse meio de locomoção (SILVA; RAMALHO, 2018).

Muito embora a inclusão do direito ao transporte tenha sido uma conquista ao mundo jurídico, grande questionamento ainda sobre a sua aplicabilidade, dado o seu caráter aberto, devendo sua ampliação ao âmbito normativo, ainda que indiretamente, para efetivação e realização (CIDADE; LEÃO JUNIOR, 2016, p. 197). Uma vez que, ao se conceber a garantia de direito fundamental, os entes públicos, em suas esferas, precisam ter um sistema de circulação de transporte efetivo, atendendo bem a demanda do deslocamento de pessoas, pois as mesmas precisam ter acesso aos locais de trabalho, saúde, instituições de ensino e demais serviços essenciais (SILVA JUNIOR; RANGEL, 2017).

Ao positivar o direito à mobilidade urbana se obteve de uma dimensão substancial do conceito de liberdade da pessoa física, para além dos aspectos dos direitos civis de abstenção do Estado em criar empecilhos ao deslocamento, entrada e permanência dos indivíduos (PIOVESAN, 2004). Lado outro, para uma fruição substancial do direito individual à liberdade de locomoção, essencial a promoção do direito social à mobilidade urbana, por uma prestação positiva por parte do Estado, criando políticas vocacionadas a tal implementação.

Havendo omissão na prestação de serviços e políticas públicas quanto a mobilidade urbana efetiva, cabe ao judiciário agir para que os outros poderes atuem na prestação daquilo que precisam. Classificado como direito de prestação pelo poder público, o direito ao transporte enfrenta grandes desafios, pois não se realizam sem uma prévia regulamentação, ou seja, sem a existência de uma política pública (SILVA JUNIOR; RANGEL, 2017).

Considerando o exercício da cidadania, tendo como pressuposto a vida digna, pode e deve ser amparado por instrumentos jurídicos que, pela natureza, buscam a minimização das desigualdades e carências sociais por se mostrarem instrumentos transformadores da realidade, pela sua força normativa (CIDADE; LEÃO JUNIOR, 2016, p. 199).

Nota-se que a luta da sociedade frente ao Estado foi no sentido de promoção da liberdade, como a atuação estatal e seus limites que não se demonstravam sem uma justa causa para ingresso na vida do indivíduo. É assim que a liberdade de locomoção se tornou um dos direitos adquiridos, tendo a liberdade para se movimentar dentro do espaço territorial de forma livre (GOMES; SANTOS, 2017, p. 954).

Condição essencial para acesso de bens e serviços urbanos, a mobilidade urbana é primordial para uma ampla integração social. Entretanto, não é distribuída de forma igualitária entre os grupos sociais e indivíduos e, sobretudo, não têm a mesma qualidade em todo o espaço (PLANMOB, 2014, p. 27). Como um dos métodos para a inclusão dos indivíduos na vida comunitária, o direito ao transporte precisa ser fornecido de forma plena, não sendo ofertado dessa maneira, pode ser prejudicial aos indivíduos. Evidente, ademais, que o desenvolvimento normativo consagrou esse direito para a população. Possibilitando um desenvolvimento nacional, sendo necessário o desenvolvimento sustentável, garantindo o acesso físico aos demais direitos (GOMES; SANTOS, 2017, p. 955).

Assim, uma eficiente mobilidade urbana mostra-se como um dos caminhos para garantir tanto a qualidade de vida nas cidades quanto a inclusão social urbana, já que a própria questão do acesso aos locais de trabalho surge como uma necessidade fundamental dos trabalhadores. Sendo a mobilidade associada diretamente à promoção da acessibilidade, materializando-se no direito à igualdade e instrumento de garantia da cidadania, de forma que as cidades se adaptem às particularidades de seus habitantes (COSTA, 2019, p. 54).

Todavia, o trajeto da mobilidade urbana também não pode ser visto como uma simples projeção de tendências observadas no passado, quando dos modelos de transportes usados se limitavam a uma mobilidade limitada, com poucas projeções e condições de existir, como a destruição de espaços urbanos, tal como hoje os conhecemos, e os impactos ambientais irreversíveis que acarretariam resultados incontornáveis (SILVA, 2013).

Visto assim que a forma urbana reflete diretamente na infraestrutura de transportes e das tecnologias dominantes no momento atual. Sendo assim, o desenho urbano pode influenciar na distribuição espacial das diretrizes urbanas, definindo a densidade quanto a sua ocupação. Razão que as medidas de um planejamento eficiente podem ser capazes de conter a dispersão e contribuir efetivamente para a redução das distâncias de deslocamento e eficiência da mobilidade urbana (BARCZAK; DUARTE, 2012).

Assim, na tentativa de se conter a desproporcional expansão da cidade do automóvel e recuperar a qualidade de vida urbana, necessário que a cidade

seja redesenhada à escala do pedestre, ou seja, dispor de prioridades à micromobilidade (distâncias curtas a pé ou em bicicleta) e minimizar a macromobilidade (grandes distâncias percorridas em automóveis), aumentando assim, a satisfação dos habitantes e a vitalidade dos mesmos (MOLLER, 2006 *apud* BARCZAK; DUARTE, 2012). Dessa percepção, sendo o objetivo a construção e desenvolvimento de espaços diversificados que encorajam a convivência e priorizem o transporte não motorizado, não há outra maneira de fazê-lo senão restringindo ao máximo os deslocamentos motorizados e isto apenas será possível com a redução e planeamento dos espaços destinados aos automóveis (MASCARÓ, 2005).

3.2 A POLITICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA EM CARACTERIZAÇÃO

Do abordado sobre o crescimento populacional e a consequente precariedade organizacional dos grandes centros urbanos, têm-se também como relevante a abordagem do sistema urbano no tocante a sua mobilidade, sendo este responsável pelo intenso fluxo de pessoas e máquinas pelas vias. Assim, discorrendo sobre a concepção de mobilidade urbana, essencial demonstrar suas faces, essa que entrou na agenda da sustentabilidade ambiental tratada predominantemente como setor de transportes. Sendo o transporte urbano visivelmente a mobilidade, passando, então, a ocasionar uma preocupação ambiental tendo em vista o problema maior do aquecimento global, com qual teria maior relação de causalidade (BOHUSCH; SCHEIBE, 2014, p. 159).

Para conceituação, a mobilidade está relacionada com o que é móvel ou que obedece às leis do movimento. Propriedade que se caracteriza pela interação entre as diversas variáveis, sendo as básicas o espaço, a velocidade e o tempo. Relação entre estas variáveis imprimem, ao objeto móvel, condições de inércia ou de deslocamento (LEMOS, 2007 *apud* SOUZA; PASQUALETTO, 2013, p.321). Na definição de mobilidade urbana, Vargas ensina que:

É a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização de suas atividades cotidianas (trabalho, abastecimento, educação, saúde, cultura, recreação e lazer), num tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro (VARGAS, 2008 *apud* SOUZA; PASQUALLETO, 2013, p. 322).

Em mesmo sentido, Campos diz que:

De acordo com as dimensões do desenvolvimento sustentável, pode-se considerar que a mobilidade dentro da visão da sustentabilidade pode ser alcançada sob dois enfoques: um relacionado com a adequação da oferta de transporte ao contexto socioeconômico e outro relacionado com a qualidade ambiental. No primeiro, se enquadram medidas que associam o transporte ao desenvolvimento urbano e a equidade social em relação aos deslocamentos: no segundo, se enquadram a tecnologia e o modo de transporte a ser utilizado (CAMPOS, 2006 *apud* ALMEIDA; GIACOMINI; BORTOLUZZI, 2013, p. 5-6).

Ao passo que o Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos - MDT, que a mobilidade urbana é:

O atributo das cidades que se referem à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, tanto por meios motorizados quanto não motorizados. Resulta da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade (MDT, 2009 *apud* SOUZA; PASQUALLETO, 2013, p. 322).

De mesmo modo, a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável definiu a mobilidade como sendo:

Um atributo associado às pessoas e aos bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas ou, mais especificamente, a mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infraestrutura (vias, calçadas, etc.). É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade (BRASIL, 2004).

Assim, a mobilidade urbana deve ser abordada não somente aos serviços de transportes coletivos ou de cargas ou à infraestrutura destinada ao trânsito e aos transportes. Abrangência que caracteriza um conjunto de aspectos concorrentes ao bom desempenho da ação da mobilidade sustentável, relacionando os deslocamentos urbanos a aspectos sociais, ambientais, políticos, de acessibilidade e tecnologia, dentre outros (SOUZA; PASQUALETTO, 2013, p.324).

Com isso, a necessidade de ter a vida em sociedade voltada a balizar o sentido de eficiência, eficácia, produtividade, sempre na lógica da mercantilização e de todos os fatores, entre os quais os seres humanos, em uma acepção muito mais holística do que a vigente até então (CRUZ; FONSECA, 2018).

Cada vez mais presente nas políticas e estratégias territoriais, a mobilidade assume o plano fundamental no processo de mudança, sua formulação e implantação representam um desafio conceitual e prático, acentuando nos países em desenvolvimento, por apresentarem áreas superpopulosas, sistemas de transportes não integrados e baseados nos modos rodoviários, redes viárias especializadas insuficientes e desbalanceamento espacial entre moradia e emprego (CERVERO, 2013 *apud* MELLO; PORTUGAL, 2017).

Decerto que os conceitos de sustentabilidade foram incorporados ao processo de planejamento e gestão das cidades, acrescentando a necessidade de se incorporar ferramentas práticas que auxiliem nesse processo. Assim, necessário destacar os elementos indicadores da mobilidade urbana. Cabendo destacar ainda que, em toda cidade, a mobilidade está vinculada com a acessibilidade universal, determinante para a realização dos deslocamentos de toda a população, sobretudo das pessoas com deficiência ou com restrição motora, como idosos, crianças e obesos, entre outros. Lado outro, o enfoque na sustentabilidade pressupõe a consideração da matriz energética dos transportes (CÂMARA DOS DEPUTADOS, 2015, p. 46).

Pensar na mobilidade urbana é pensar, portanto, sobre como organizar os usos e a ocupação da cidade e a melhor forma de garantir o acesso das pessoas e bens ao que a cidade oferece, e não somente pensar os meios de transporte e trânsito (SANTO; VAZ, 2005 *apud* ALMEIDA; GIACOMINI;

BORTOLUZZI, 2013, p. 5). Diz-se, entretanto, que os problemas de mobilidade são definidos como multidimensionais e não envolvem exclusivamente questões ligadas ao acesso aos meios de transporte. Envolvem também questões mais complexas do cotidiano, além de aspectos ao planejamento físico e organizacional das cidades (COSTA, 2008, p. 17).

Como mecanismos de gestão da mobilidade urbana, o Brasil se utiliza de instrumentos regulatórios que se apresentam de forma semelhantes às políticas urbanas da Europa, caracterizados pelas intervenções do Estado nas cidades, mediante políticas socioespaciais e ambientais, que inclui aspectos da defasa do atendimento ao princípio da gestão democrática e do controle social no planejamento da mobilidade urbana, com objetivo de assegurar o pleno acesso universal à cidade (BRASIL, 2012 *apud* SEABRA; TACO, 2014, p. 6).

Discussões que envolvem o tema de mobilidade urbana exercem efeitos diretamente sobre a qualidade do ambiente e da própria existência do ser humano no espaço urbano em que residem ou desenvolvem suas atividades. Efeitos que podem parecer de forma positiva ou negativa na qualidade da vida das pessoas, fator que depende muito da qualidade do espaço urbano. Por essa questão, os problemas relacionados ao espaço urbano devem ser priorizados ao máximo, uma vez que exercem impactos ligado diretamente na vida das pessoas que ali habitam, seja por estresse resultante de um ambiente turbulento e mal planejado e/ou problemas de saúde causados pela poluição (SOARES; ANDRADE; MEDEIROS JUNIOR, 2017, p. 34).

Assim, a mobilidade urbana deve buscar melhoria contínua das condições de deslocamento e da minimização dos impactos negativos sobre o ambiente que tem influência direta na vida das pessoas (MATOS, 2010).

É assim que, buscando o cumprimento da ordem urbanística, esta inserida no texto Constitucional - função social - compreende-se como um bem jurídico difuso, que demanda especial proteção ambiental, sendo, antes de tudo, um bem da vida. Desse modo, é de se observar que a cidade se apresenta como um bem ambiental por abranger todos os aspectos do meio ambiente, confirmando, portanto, sua essencialidade à vida humana, tido como meio social em que as atividades e relações humanas desenvolvem, na busca pela sadia qualidade de vida (COSTA; VENÂNCIO, 2016, p. 113).

Face a isto, a cidade não pode ser vista apenas como um meio gerador de impactos ambientais e sociais, em razão da compreensão dos direitos individuais sobre os direitos sociais e do homem em relação à natureza, mas sendo entendida como meio garantidor do direito a uma vida digna, emergindo, daí a função social da cidade, sendo ensinado por Fiorillo que:

Cumprida quando esta proporciona a seus habitantes o direito à vida, à segurança, à igualdade, à propriedade e à liberdade (CF, art. 5º, *caput*), bem como quando garante a todos um piso vital mínimo, compreendido pelos direitos sociais à educação, à saúde, ao lazer, ao trabalho, à previdência social, à maternidade, à infância, à assistência aos desamparados, entre outros encartados no art. 6º (FIORILLO, 2013, p. 550 *apud* COSTA; VENÂNCIO, 2016, p. 116).

Desse modo, o texto constitucional, além de abordar a função social da propriedade, destaca a especial proteção ao desenvolvimento urbano sustentável, nos termos do que é definido no art. 183 da Carta Magna, destacando a função social da cidade como garantia do bem-estar dos indivíduos (BRASIL, 1988). Assim, não há como demonstrar o desenvolvimento sustentável da sociedade sem antes atribuir às cidades uma infraestrutura mínima capaz de garantir aos indivíduos uma vida minimamente digna, atribuindo, por consequência, o pleno equilíbrio do meio ambiente, mister à vida humana (COSTA; VENÂNCIO, 2016, p. 116).

Razão a isso, denota-se que a função social da cidade ocorre quando suas riquezas são distribuídas de forma justa a fim de combater desigualdades sociais e econômicas, assim como a segregação social, garantindo o desenvolvimento urbano sustentável e a tutela aos direitos humanos e promoção da dignidade da pessoa humana (OLIVEIRA; BENEDITO, 2015, p. 177).

Trabalhar a mobilidade urbana e sua sustentabilidade contemporânea, necessário algumas abordagens introdutórias. Sendo o desenvolvimento sustentável e sustentabilidade comumente abordados. O desenvolvimento sustentável é idealizado como um processo de aprendizagem em que é direcionado por políticas públicas orientadas por um plano de desenvolvimento nacional (PIES; GRAF, 2015). Homem e natureza carregam uma relação conturbada desde os primórdios tempos. Com o avanço tecnológico e industrial da contemporaneidade mudanças foram ocorrendo e uma melhoria na qualidade

de vida e saúde da humanidade acontecendo, mas também ocasionou na exploração dos recursos naturais de forma desmedida, com a consequente escassez e possível esgotamento dos mesmos, caso instrumentos de controle e fiscalização da utilização dos bens ambientais não venham a ser implementados (ASSIS; BASTOS, 2019).

Condição diferentes da sustentabilidade, esta que é reflexo da relação entre o homem e o meio ambiente, sobretudo aos problemas existentes que são nocivos a ecologia e ao desenvolvimento econômico (FEIL, 2017 *apud* CARVALHO, 2019, p. 779). Assim a possibilidade de um desenvolvimento sustentável como fundamento de nova concepção para os princípios da solidariedade e da dignidade humana. Desse modo, a existência do homem em sociedade exigiu medidas necessárias ao desenvolvimento sustentável, que atualmente fora descrito em cinco dimensões, sendo: social, ética, ambiental, econômica e jurídico-política.

Para Freitas (2012) as descritas dimensões se entrelaçam e se constituem mutuamente, numa dialética da sustentabilidade, que não pode, sob pena de irremediável prejuízo, ser rompida. Assim, reconhece-se que o homem verificou a necessidade de reestabelecer parâmetros e algumas regras de exploração da natureza, volvendo uma relação harmoniosa entre o desenvolvimento econômico e o meio ambiente (FREITAS, 2012, p. 71 *apud* ASSIS; BASTOS, 2019). Na necessidade de se encontrar meios sustentáveis para desenvolver e oferecer a infraestrutura básica necessária, pois essa urbanização irá causar um crescimento em relação aos recursos consumidos e na poluição gerada, acarretando inúmeros problemas ambientais (DAL MOLIN; FERREIRA, 2019, p. 40).

Com a necessidade de propor novas formas de apropriação do espaço. A sustentabilidade urbana deve condizer com as faltas emergenciais apresentadas à sociedade global hoje, mostrando-se coerentes com a equidade nas esferas sociais, ambientais, econômicas e de governança. Face a isso, a cidade sustentável não significa tão somente a conservação e a recuperação dos recursos naturais, mas, sobretudo, a promoção de um planejamento territorial adequado às particularidades de cada espaço urbano e a justa distribuição dos ônus e dos benefícios ligados ao processo de urbanização. Entretanto, não supre a forma como a legislação tentou conceituar o que seja a sustentabilidade da

cidade, eis que a sustentabilidade da cidade alcança a construção de comunidades sustentáveis (GOMES; ZAMBAM, 2011).

É assim que a sustentabilidade urbana passa, antes de tudo, pela ideia de capacidade para reversão dos atuais padrões de urbanização para estabelecer uma nova matriz urbana, tanto no que diz respeito ao tratamento do passivo socioambiental herdado da industrialização, quanto à capacidade de regular e organizar a urbanização em curso socialmente mais justo e menos impactantes, em especial nas cidades pequenas e médias, em que as possibilidades de mudança ainda são amplamente possíveis (BRITO, 2003, p. 26).

Como plano de governança, os gestores incorporariam os impactos da atividade humana ao meio ambiente e suas relações com o crescimento e desenvolvimento das cidades no processo decisório, primando pela resiliência e proteção dos recursos naturais. Ao passo que os planos tradicionais são de curto e médio prazos e têm a função de regular o uso do solo e infraestrutura (SOTTO; RIBEIRO; ABIKO, 2019).

A discussão que recai sobre a linha da sustentabilidade muitas vezes vem amparada pelo modelo de cidade compacta, onde quase tudo o que a cidade consome estaria sendo produzido ao seu entorno. Ao contrário disso, a produção do espaço segue a lógica capitalista. Se fazendo necessário refletir sobre a possibilidade de algum momento, se consolidar no modelo de cidade sustentável ou se as práticas que embasam esse modelo não atuam simplesmente como instrumento de atração econômica para, de algum modo, legitimar um discurso hegemônico, voltado para o próprio capital (ZANGALLI, 2013, p. 292).

A sustentabilidade urbana surge como uma necessidade de reduzir os impactos socioambientais urbanos e, conseqüentemente, melhorar a qualidade de vida da população local, por meio de instrumentos legais e de planejamento. A cidade planejada proporciona menores conflitos e impactos sociais, ambientais e econômicos, acesso a todos os serviços públicos direcionados para uma melhoria na qualidade de vida da população residente e das futuras gerações (ANDRADE; FRAXE, 2013, p. 14).

Em mesmo sentido, ao passo que as crises econômicas e globais, aliadas a escassez de recursos ambientais e a grande massa de poluição só

crecem, falar-se em mobilidade urbana não faz sentido se deixar de considerar o seu aspecto sustentável, questão de abordagem de forma multidisciplinar, assim:

A mobilidade urbana sustentável pode ser definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Ou seja: baseado nas pessoas e não nos veículos (FANINI, 2011, p. 10 *apud* CIDADE; LEÃO JUNIOR, 2016, p. 204).

Assim, os elementos comentados demonstram a relevância em se levantar discussão das políticas públicas de transporte, com a participação de gestão popular, em face da confirmação desse direito e o atendimento aos anseios sociais pelo estado. Desse modo, ao repensar na mobilidade urbana como um instrumento efetivo da cidade, voltado ao equilíbrio entre a satisfação das necessidades humanas com a proteção do ambiente natural. Para isso, a satisfação humana implica na oferta disponível de bens e serviços compatíveis com as demandas da população, apresentando estabilidade e regularidade ao decorrer do tempo. De modo que o impacto ambiental não comprometa a capacidade futura de satisfação das próximas gerações (CARVALHO, 2016).

Ao trabalhar o desenvolvimento urbano sustentável e ter a visão de uma cidade como espaço de desenvolvimento humano, necessário o desenvolvimento por três vias principais - econômico, social e ambiental -, podendo ser feito o mesmo com o sistema de mobilidade. Abordando essas dimensões para o campo da mobilidade urbana, pode-se delinear os pressupostos básicos de uma mobilidade urbana sustentável, nos quais a proteção ambiental, a sustentabilidade econômica e a justiça social se tornam condicionantes importantes no processo de planejamento (CARVALHO, 2016, p. 17).

3.3 A MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOSÉ DO CALÇADO: UM ESTUDO DE CASO

Para trabalhar a presente seção, foi solicitado à Prefeitura Municipal de São José do Calçado/ES, junto ao setor competente, cópia da Lei nº 1.508/2008, que instituiu o Plano Diretor Municipal (PDM). Como já abordado em seções anteriores, trata-se o Plano Diretor de um importante instrumento da política urbana e territorial de dado município, integrando o sistema de planejamento municipal, sendo orientado a compor as leis de diretrizes orçamentárias do ente público.

Assim, ao debruçar de uma análise sobre o referido documento, observa-se de seu Capítulo II, Seção X, abordagem sobre a política de mobilidade e transporte, definindo em seu art. 24, as diretrizes da política de mobilidade e transporte, conforme se vê abaixo:

Art. 24. São diretrizes da Política de Mobilidade e Transporte:

- I. a garantia de condições necessárias ao exercício da função de circular, locomover, parar e estacionar facilitando os deslocamentos e a circulação;
- II. a elaboração de uma proposta viária garantindo segurança e condições de mobilidade para a população;
- III. a garantia de condições para implantação de ciclovias e calçadas padronizadas, especialmente nas principais vias de áreas urbanas;
- IV. a manutenção e recuperação das condições físicas dos principais eixos de circulação de função estruturante e aos municípios vizinhos;
- VI. a elaboração de proposta viária para eliminação do trânsito de veículos pesados dentro da área urbana;
- VII. a sinalização e identificação adequadas de vias públicas;
- VIII. a garantia de acessibilidade universal, priorizando o uso das áreas públicas por pessoas portadoras de necessidades especiais;
- IX. a elaboração de estudo para identificação dos pontos críticos nas estradas vicinais para sua recuperação e manutenção;
- X. a execução de drenagem adequada nas margens das estradas;
- XI. a vistoria regular nos transportes coletivos para cumprimento das normas vigentes;

Com a obrigatoriedade de adequação dos municípios à uma política de mobilidade urbana, esta que deve considerar a dinâmica e tendências do desenvolvimento urbano, obedecendo uma sequência lógica de atividades e

respeitando, ainda, princípios técnicos e de participação social e de sustentabilidade da mobilidade urbana (FERREIRA, 2015, p.05). Na questão da mobilidade urbana, realidade que não se mostra adequada no município em questão. Do crescimento desordenado, o transporte urbano sofre reflexos negativos que incidem em aspectos como o aumento do tempo de viagem ocasionado pelos congestionamentos, falta de acessibilidade e estrutura das ruas.

Com o crescente número de veículos particulares nas ruas, os problemas com congestionamentos se agravam e geram pressão política por uma maior capacidade de tráfego das vias públicas urbanas (IWAMOTO, 2019, p.08). Na comparação com a legislação municipal e os regramentos nela contidos, os regramentos das legislações federais conhecidas como “Estatuto das Cidades” e “Lei de Mobilidade Urbana” serão analisadas à luz da legislação municipal, verificando se a mesma atende aos preceitos e as demonstrações da cidade.

O Estatuto das Cidades, Lei nº 10.257/2001, define que a política urbana deve ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, atendendo ainda, as diretrizes para uma cidade sustentável, gestão democrática, planejamento do desenvolvimento das cidades, a oferta de equipamentos urbanos, transporte, serviço público, etc. (BRASIL, 2001). Em comparação, a legislação estadual traz em seu capítulo I, o título dedicado aos princípios fundamentais, sendo de responsabilidade dos agentes públicos a promoção do município sustentável para todos, com valorização dos aspectos à moradia, ao saneamento ambiental, ao transporte, respeito às funções sociais da propriedade, etc. (BRASIL, 2008).

De comparação a cidade sustentável, a Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMAD) definiu esse como sendo o que satisfaz as necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras, possibilitando as pessoas de agora e no futuro, o atingimento de um nível satisfatório de desenvolvimento social e econômico (CNMMAD, 1991 *apud* DAL MOLIN; FERREIRA, 2019, p. 38). Da comparação, possível identificar que o PDM considerou a preocupação com as normas para uma cidade sustentável e acessível. O que se observa da figura 1, capturada próxima do terminal

rodoviário da cidade, que as ruas não atendem a uma boa revitalização, preocupação que deve ter em questão da mobilidade/acessibilidade.

Figura 1. Rodoviária e proximidades do Município de São José do Calçado



Fonte: Os autores, 2020.

Explorando ainda os princípios instituídos no Plano Diretor Municipal, ressaltamos a valorização relativos à moradia, ao saneamento ambiental, uma infraestrutura urbana adequada, transporte, serviços públicos e lazer para as presentes e futuras gerações. Entretanto, ao se analisar as figuras 02 e 03, verifica-se o crescimento da cidade e as necessidades de suas adequações às necessidades urbanas

Figura 2. Via de acesso ao centro do Município de São José do Calçado



Fonte: Os autores, 2020.

Figura 3. Via de acesso ao centro do Município de São José do Calçado.



Fonte: Os autores, 2020.

Na abordagem da mobilidade urbana, verifica-se que o PDM faz referência a priorização do transporte coletivo público e ao não motorizado.

Priorização essa também definida pela Lei de Mobilidade Urbana em seu princípio da eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano (BRASIL, 2012).

Na questão da priorização de modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e do transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, ressaltamos que a realidade do planejamento municipal não atende aos mesmos. A figura 4 apresenta a ponte de acesso ao centro da cidade e ao terminal rodoviário, tendo uma dimensão que as ruelas de uma pequena cidade não comportam os veículos de grande porte. Possível extrair ainda a falta de acessibilidade, uma vez que um padrão de energia elétrica está posicionado na calçada, lugar de passagem de pedestres, incluindo os cadeirantes e deficientes visual.

Figura 4. Ponte de acesso à Rodoviária do Município de São José do Calçado.



Fonte: Os autores, 2020.

Em continuidade, a figura 5 apresenta o acúmulo de veículos nos centros, local em que está situado grande parcela do comércio local.

Figura 5. Centro comercial do Município de São José do Calçado.



Fonte: Os autores, 2020.

Muito embora a cidade de São José do Calçado esteja localizada em sua grande extensão territorial em terrenos de inclinação (morros) a não oferta de uma ciclovia nas vias principais deixa de atender ao determinado nas legislações em análise. Sendo o transporte individual o mais utilizado, ocasionando a massiva circulação de automóveis nos centros comerciais. Da figura 6, feita na via de entrada da cidade, possível verificar a falta de acostamentos e/ou ciclovias, inviável a circulação de pedestres para atividades como caminhada, corrida e até mesmo o incentivo ao ciclismo.

Figura 6. Via de acesso à entrada do Município de São José do Calçado.

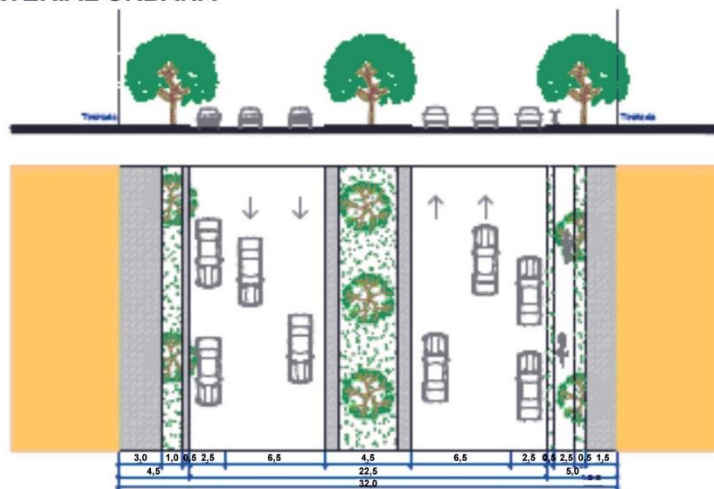


Fonte: Os autores, 2020.

Ademais, importa a observação de que o PDM traz em seu anexo 4.6., a projeção de uma “planta e seção da hierarquização viária”, da qual se extrai o planejamento de uma ideal via arterial urbana, apresentada pela imagem 07. O que se extraiu das imagens apresentadas anteriormente, ideal que ainda está bem distante da realidade da cidade.

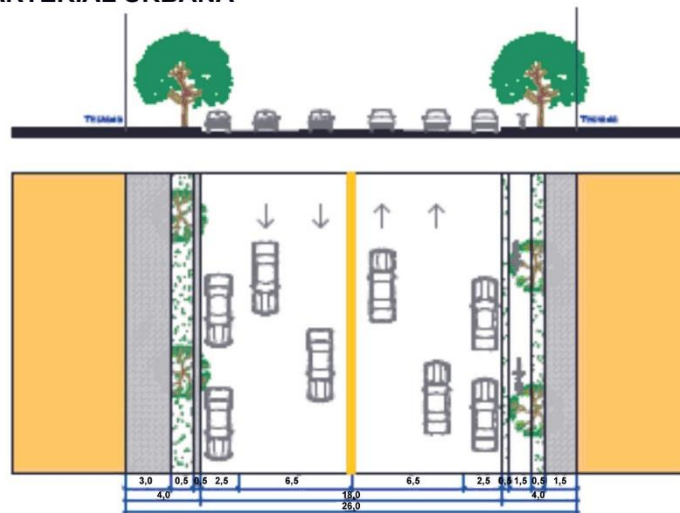
Figura 7. Projeto de via arterial urbana, anexo 4.6 do PDM.

ARTERIAL URBANA



ARTERIAL URBANA- faixa da via 32m

ARTERIAL URBANA



ARTERIAL URBANA- faixa da via 26m

Fonte: Lei Municipal nº 1.508/2008.

Assim, a importância do ordenamento territorial urbano mostra-se relevante ao atingimento das políticas de mobilidade, ressaltando o direito a cidades sustentáveis, com destaque para o transporte e as infraestruturas urbanas, com melhores condições de deslocamentos da população (CARVALHO, 2016, p. 346).

Com a falta de uma política eficiente e de investimentos na mobilidade para incentivo ao transporte coletivo, proporcionam o aparecimento de um

número cada vez maior de veículos particulares nas ruas, ocasionando congestionamentos, fato esse vivenciado no município em debate.

CONCLUSÃO

A partir da abordagem proposta no presente, foi analisada a efetivação do direito à mobilidade urbana no município de São José do Calçado, cidade do Espírito Santo, foi possível entender a importância de um plano municipal para atendimento das determinações legais que uma cidade deva atender. Sendo assim, de igual modo, demonstrado que o município em análise, apesar de contar com um plano municipal a efetivação da mobilidade urbana está bem distante da atual realidade.

Abordada a história do espaço urbano, suas múltiplas concepções construídas na história, as relações de mercado por uma dinâmica construída nas relações sociais de seus moradores com o espaço urbano de vivência construída com as relações sociais de seus moradores com o espaço de vivência. Demonstrada, também, a perspectiva de evolução temporal e também os referentes as variadas tipologias ditadas pela cultura e políticas de cada cidade, até mesmo pelas condicionantes religiosos. Estando em constante crescimento, surge a necessidade de investimento nas rodovias, ruas e ferrovias, de modo a facilitar o escoamento de mercadorias produzidos pelas fábricas, o que teria, por consequência, alterado a estrutura intraurbana já no início do século XX.

Com esse crescimento, surgiu as construções irregulares no entorno das cidades, localidades com baixo padrão de serviços essenciais pelo poder público. Levantando a compreensão de que o crescimento das cidades e do processo de urbanização e industrialização, as modificações na cultura e o surgimento de novas tecnologias provocadas no ambiente urbano são expressões de uma apropriação e de acumulação de um capital.

Na apresentação do meio ambiente artificial, este conceituado como sendo o espaço urbano construído pelo homem, dependendo esses espaços de planejamento por planos diretores. Tais planos definem as atividades e suas prioridades para a cidade. Retratada ainda a mobilidade urbana como sendo um direito fundamental reconhecido pela Carta Constitucional, sendo esta uma prestação positiva por parte do Estado, criando políticas vocacionadas a tal implementação.

Mesmo sendo um direito fundamental, o pleno acesso de bens e serviços urbanos não tem sua distribuição igualitária entre os grupos sociais e indivíduos e, sobretudo, não tem a mesma qualidade em todo o espaço urbano. Verificado que para uma eficiente mobilidade urbana, necessário que o Estado assuma caminhos de inclusão social nas cidades, por questões como trabalho, serviços de saúde e instrumentos de justiça igualitária, de modo que as cidades se adaptem às particularidades de seus habitantes.

Assim, entende-se que a mobilidade urbana é um modo de organizar os usos e as ocupações da cidade de uma melhor forma para o acesso das pessoas e bens ao que a cidade oferece, e não somente os meios de transporte e trânsito, confirmando, portanto, sua essencialidade à vida humana, como meio social em que as atividades e relações humanas, na busca pela sadia qualidade de vida. Foi assim comparado em última seção do trabalho a realidade do município com o seu plano diretor. Questões como o crescimento do município e seu cumprimento do direito fundamental foram abordadas, sendo demonstrado assim, uma precariedade do desenvolvimento urbano e a tutela de direitos.

Com os instrumentos de promoção para o crescimento urbano equilibrado trazidos pelo Estatuto da Cidade e seus reflexos positivos, bem como a Lei da Mobilidade, apresentaram vários princípios importante para o desenvolvimento de um sistema de mobilidade mais sustentável e com foco nas pessoas, retirando de pauta a figura importante dos veículos em massa nos grandes centros. No ideal de transformar os problemas ocasionados pela desestruturação das áreas urbana, as legislações que regulam a temática trazem ganhos para toda a população. Visto assim a necessidade de priorização do transporte público e do incentivo ao transporte não motorizado.

É assim que a busca pela melhoria da qualidade de vida da população está diretamente ligada a melhoria da qualidade no trânsito das cidades e a mobilidade urbana sustentável. Muito embora seja o assunto recente e pouco tratado pela maioria dos gestores municipais, a preocupação destes está cada vez maior em preservar os recursos ambientais e fazer com que haja integração com a infraestrutura dos locais urbanos.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso: 20 ago. 2020.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso 24 ago. 2020.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em 15 set. 2020.

SÃO JOSÉ DO CALÇADO (MUNICÍPIO). **Lei nº 1.508, 05 de abril de 2008**. Institui o Plano Diretor Urbano do Município de São José do Calçado e dá outras providências. Disponível em: <<http://saojosedocalcades.portaltp.com.br/consultas/institucional/legislacao.aspx>>. Acesso em 30 out. 2020.

ABREU, Mauricio de Almeida. **Cidade Brasileira: 1870-1930**. Disponível em: <<http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal8/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/62>>. Acesso em 31 ago. 2020.

ALBUQUERQUE, Isabela Dias de. **A formação da Inglaterra em duas batalhas: Edington (878) e Hastings (1066)**. 2013. Disponível em: <https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/46567522/MEDIEVALIS_v_2_n_2_2013.pdf?1466167664=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DCoragem_amabilidade_e_honra_o_ideal_hero.pdf&Expires=1597601621&Signature=QeAwcE9IHU4xEo7B9jqKHdBWYvrG~XkPdVje0dNz3MqLtV82jPPkIZzwgmjEde8pghDZuN804up2tEaMiUARfJcAy6AhOrvcVvkIS5znyK56eq4y-wUjQFFYErVE2mWbv6WjpToWbtbbMFeNZn42evLVT~MLkr3MyclocU3fRL3iQevs8~XJObi40fW83ZQCsj~BIR2u53Lq5WBXAYM9QIG5793gRuv3GHPs~SVFPqQnLFRFpZEJxNzGR8BN~XEKoshUXy-wpYWcTPTMJLsKQBp05jCeptD~IVtlqnKFUHL8Ry6dLwbJz8CCX6zZ4IHF0fR5s4BxeDhy8X0kPQ__&Key-Pair-Id=APKAJLOHF5GGSLRBV4ZA#page=92>. Acesso em 11 ago. 2020.

ALMEIDA, Catarina Santos de; NOTZOLD, Ana Lúcia Vulfe. **O impacto da colonização e imigração no Brasil meridional: contágios, doenças e ecologia humana dos povos indígenas**. Disponível em:

<<http://periodicos.unesc.net/index.php/historia/article/download/431/440>>. Acesso em 20 ago. 2020.

ALMEIDA, Eridiana Pizzanatto; GIACOMINI, Larissa Bressan; BORTOLUZZI, Marluze Guedes. Mobilidade e acessibilidade urbana. *In: IMED*, portal eletrônico de informações, 2013. Disponível em: <<https://www.imed.edu.br/Uploads/Mobilidade%20e%20Acessibilidade%20Urbana>>. Acesso em 16 set. 2020.

ALMEIDA, Rafael Gonçalves de. **Favelas do Rio de Janeiro: A geografia histórica da invenção de um espaço**. 523f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <<https://www.capes.gov.br/images/stories/download/pct/2017/Teses-Premiadas/Geografia-Rafael-da-Costa-Goncalves-de-Almeida>>. Acesso em 01 set. 2020.

ALTARES, Guillermo. A autêntica revolução foi no período Neolítico. *In: EI País*, portal eletrônico de informações, 2018. Disponível em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2018/04/20/ciencia/1524219983_369281.html>. Acesso em 03 ago. 2020.

ALVES, Fernando Brandão. A visão do conselho Europeu de urbanistas sobre as cidades do Sec. XXI. *In: 2º Congresso Nacional da Construção, ANAIS... Porto*, 2004. Disponível em: <https://paginas.fe.up.pt/construcao2004/c2004/docs/SAT_02_carta%20atenas.pdf>. Acesso em 16 out. 2020.

ALVES, Geovana. Prússia: o absolutismo no leste europeu. *In: Manchetes da História*, Alfenas, 2018. Disponível em: <<https://www.unifal-mg.edu.br/remadih/wp-content/uploads/sites/11/2018/11/RevistaManchetesHist%C3%B3riaAbsolutismo.pdf>>. Acesso em 12 ago. 2020.

AMBONI, Vanderlei. Cidades medievais: base ontológica da formação burguesa. *In: VI Jornada de Estudos Antigos e Medievais, ANAIS...*, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2007. Disponível em: <<http://www.ppe.uem.br/jeam/anais/2007/trabalhos/003>>. Acesso em 02 ago. 2020.

ANDRADE, Francisco Alcicley Vasconcelos; FRAXE, Therezinha de Jesus Pinto. (In) Sustentabilidade urbana e impactos socioambientais: um ensaio teórico sobre a ocupação urbana desordenada. *In: Somanlu*, a. 13, n. 2, jul.-dez. 2013. Disponível em: <<https://www.periodicos.ufam.edu.br/somanlu/article/view/4020/3421>>. Acesso em 19 set. 2020.

ANGELO, Amorim de. Absolutismo na França – Formação do estado nacional francês. *In: Uol*, portal eletrônico de informações, s.d. Disponível em: <<https://educacao.uol.com.br/disciplinas/historia/absolutismo-na-franca-formacao-do-estado-nacional-frances.htm>>. Acesso em 11 ago. 2020.

ARAÚJO, Ana Célis Baía; PESSOA, Zoraide Souza. O desafio das cidades sustentáveis: prós e contras de uma proposta para o desenvolvimento urbano. *In: XVIII Encontro Nacional da ANPUR, ANAIS...*, Natal, 27-31 mai. 2019. Disponível em: <<http://anpur.org.br/xviiienganpur/anaisadmin/capapdf.php?reqid=1554>>. Acesso em 15 set. 2020.

ARAÚJO, Thiago Souza. História das cidades. *In: Portal São Francisco*, portal eletrônico de informações, 2012. Disponível em: <<https://www.portalsaofrancisco.com.br/historia-do-brasil/historia-das-cidades>>. Acesso em 02 ago. 2020.

ASSIS, Ana Paula Ramos e Silva; BASTOS, Fabrine Félix Fossi. **A sustentabilidade na contemporaneidade**: novas perspectivas a partir da sua pluridimensionalidade e uma breve análise da extrafiscalidade como política pública voltada ao desenvolvimento sustentável. Disponível em: <<https://www.nucleodoconhecimento.com.br/lei/sustentabilidade>>. Acesso em 19 set. 2020.

AVANCI, Michelle. Entre estado e clãs: a estrutura sócio-política da Somália. *In: Revista Relações Internacionais no Mundo Atual*, n. 20, v. 1, p. 275-306, 2015. Disponível em: <<http://revista.unicuritiba.edu.br/index.php/RIMA/article/download/1241/847>>. Acesso em 25 ago. 2020.

BARBOSA; Valter Luís; NASCIMENTO JUNIOR, Antônio Fernandes. Paisagem, ecologia urbana e planejamento ambiental. *In: Geografia* (Londrina), Londrina, v. 18, n. 2, 2009. Disponível em: <<http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/geografia/article/download/3286/3235>>. Acesso em 09 set. 2020.

BARCZAK, Rafael; DUARTE, Fábio. Impactos ambientais da mobilidade urbana: cinco categorias de medidas mitigadoras. *In: Urbe: Rev. Bras. Gest. Urbana*, Curitiba, v. 4, n. 1, jan.-jun. 2012. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2175-33692012000100002>. Acesso em 05 out. 2020.

BARROS, José D'Assunção. As Ciências Sociais e os modelos de cidade. *In: Arquiteturarevista*, v. 7, n. 1, p. 21-33, jan.-jun. 2011. Disponível em: <<http://revistas.unisinos.br/index.php/arquitetura/article/download/1274/334>>. Acesso em 25 ago. 2020.

BASSUL, José Roberto. Reforma urbana e Estatuto da Cidade. *In: EURE* (Santiago), Santiago, v.28, n.84, set. 2002. Disponível em: <https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008400008>. Acesso em 25 ago. 2020.

BATISTA JUNIOR, Geraldo. A ordem urbanística como direito difuso. *In: Jus Navigandi*, Teresina, 2009. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/14241/a-ordem-urbanistica-como-direito-difuso>>. Acesso em 01 set. 2020.

BATTAUS, Danila M. de Alencar; OLIVEIRA, Emerson Ademir B. de. O direito à cidade: urbanização excludente e a política urbana brasileira. *In: Lua Nova*, São Paulo, v. 97, p. 81-106, 2016. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/ln/n97/0102-6445-ln-97-00081>>. Acesso em 01 set. 2020.

BORTOLON, Brenda; MENDES, Marisa Schmitt Siqueira. A importância da educação para o alcance da sustentabilidade. *In: Revista Eletrônica de Iniciação Científica*, Itajaí, v. 5, n. 1, p. 118-136, 1 trim. 2014. Disponível em: <<https://www.univali.br/graduacao/direito-itajai/publicacoes/revista-de-iniciacao-cientifica-ricc/edicoes/lists/artigos/attachments/984/arquivo%206.pdf>>. Acesso em 15 out. 2020.

BRANDÃO, Luiz Carlos Kopes. A colonização brasileira, do descobrimento ao estatuto da terra. *In: Planeta*, v. 1, n. 1, 2009. Disponível em: <<https://periodicos.unifap.br/index.php/planeta/article/download/52/v1n1Luiz>>. Acesso em 20 ago. 2020.

BRITO, Ariane Santos de; PEREIRA, David de Lima. **Mobilidade urbana e planejamento sustentável no município de Resende**: estudo de caso exploratório. 11f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Direito) – Universidade Federal Fluminense, Volta Redonda, 2015. Disponível em: <<https://app.uff.br/riuff/bitstream/1/5343/1/Ariane%20Santos%20-%20David%20de%20Lima>>. Acesso em 12 set. 2020.

BRITO, Fernando de Azevedo Alves. **A hodierna classificação do meio ambiente, o seu remodelamento e a problemática sobre a existência ou a inexistência das classes do meio ambiente do trabalho e do meio ambiente misto**. Disponível em: <<https://engcivil20142.files.wordpress.com/2016/04/meio-ambiente-natural-artificial-cultural-e-de-trabalho.pdf>>. Acesso em 15 out. 2020.

CAMARA DOS DEPUTADOS. O desafio da mobilidade urbana. *In: Câmara dos Deputados*, portal eletrônico de informações, 2015. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/a-camara/estruturaadm/altosestudios/pdf/desafio_mobilidade_conle>. Acesso em 16 set. 2020.

CARMONA, Ronaldo G. Guerra Contínua pela supremacia mundial na era da Quarta Revolução Industrial. *In: Cadernos de Estudos Estratégicos*, Rio de Janeiro, n. 1, 2019. Disponível em: <https://www.esg.br/publi/arquivos-cadernos/copy_of_EdiodeMarode2019.pdf>. Acesso em 11 ago. 2020.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Mobilidade urbana sustentável**: conceitos, tendências e reflexões. Brasília: IPEA, 2016. Disponível em:

<http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6637/1/td_2194>. Acesso em 05 out. 2020.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Mobilidade urbana**: avanços, desafios e perspectivas. Brasília: IPEA, 2016. Disponível em: <<http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/9186/1/Mobilidade%20urbana>>. Acesso em 12 set. 2020.

CARVALHO, Gláucia Oliveira de. Sustentabilidade e desenvolvimento sustentável: uma visão contemporânea. *In: Revista Gestão & Sustentabilidade Ambiental*, v. 8, n. 1, 2019. Disponível em: <http://www.portaldeperiodicos.unisul.br/index.php/gestao_ambiental/article/view/6707/4348>. Acesso em 19 set. 2020.

CARVALHO, Marcelo Santos de. A cidade, símbolo da modernidade. *In: Uol*, portal eletrônico de informações, s.d. Disponível em: <<https://monografias.brasilecola.uol.com.br/historia/a-cidade-simbolo-modernidade.htm>>. Acesso em 31 ago. 2020.

CASTRO, Gilberto Ribeiro. O surgimento das cidades. *In: Revista Interdisciplinar de Estudos Contemporâneos da Faculdade de Nova Serrana*, v. 2, n. 07, 2018. Disponível em: <<https://www.fans.edu.br/wp-content/uploads/2018/12/RIEC-VII-EDI%C3%87%C3%83O-DIREITO-1.pdf#page=177>>. Acesso em 02 ago. 2020.

CAVALCANTE, Zedequias Vieira; SILVA, Mauro Luis Siqueira da. A importância da revolução industrial no mundo da tecnologia. *In: VII EPCC: Encontro Internacional de Produção Científica Cesumar, ANAIS...*, UNICESUMAR, Maringá, 2011. Disponível em: <https://www.unicesumar.edu.br/epcc-2011/wp-content/uploads/sites/86/2016/07/zedequias_vieira_cavalcante2>. Acesso em 19 ago. 2020.

CIDADE, Roberto Berttoni; LEÃO JÚNIOR, Teófilo Marcelo de Arêa. Direito ao Transporte como Direito Fundamental Social. *In: Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade*, Brasília, v.2, n.1, p.196-216, jan.-jun. 2016. Disponível em <<https://indexlaw.org/index.php/revistaDireitoUrbanistico/article/download/509/506>>. Acesso: 24 jul. 2020.

CIMBALISTA, Silmara; RAFFAELLI, Rafael. Trabalho e personalidade. *In: Cadernos de Pesquisa*, Florianópolis, 2003. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/cadernosdepesquisa/article/download/1735/4436>>. Acesso em 25 ago. 2020.

COSTA, Beatriz Souza; VENÂNCIO, Stephanie Rodrigues. A função social da cidade e o direito à moradia digna como pressuposto do desenvolvimento urbano sustentável. *In: Revista Direito Ambiental e Sociedade*, v. 6, n. 2. p. 106-136, 2016. Disponível em:

<<http://www.ucs.br/etc/revistas/index.php/direitoambiental/article/download/3481/2611>>. Acesso em 17 set. 2020.

COSTA, Camila Bastos Bacelar. **Proteção constitucional à mobilidade urbana eficiente no Brasil**. 170f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2019. Disponível em: <<https://repositorio.ufba.br/ri/bitstream/ri/30466/1/CAMILA%20BASTOS%20BACELAR%20COSTA>>. Acesso em 18 set. 2020.

COSTA, Marcela da Silva. **Um índice de mobilidade urbana sustentável**. 2008. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18144/tde-01112008-200521/publico/Tese_MCOSTA>. Acesso em 16 set. 2020.

COUTINHO, Ricardo Silva. **Cidade sustentáveis: conteúdos e limites do estado ambiental na perspectiva de uma teoria estruturante**. 274f. Tese (Doutorado em Engenharia) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2016. Disponível em: <<https://tede2.pucsp.br/bitstream/handle/19634/2/Ricardo%20Silva%20Coutinho.pdf>>. Acesso em 23 out. 2020.

DAL MOLIN, Amanda Finatto; FERREIRA, Rafael Lopes. O desenvolvimento sustentável no planejamento urbano. *In: Caderno Meio Ambiente e Sustentabilidade*, v. 14, n. 8, 2019. Disponível em: <<https://www.uninter.com/cadernosuninter/index.php/meioAmbiente/article/download/539/1035>>. Acesso em 15 set. 2020.

DIÓGENES, José Eliaci Nogueira. **Gerações ou dimensões dos direitos fundamentais?** Disponível em: <<http://professor.pucgoias.edu.br/SiteDocente/admin/arquivosUpload/7771/material/GERA%C3%87%C3%95ES%20OU%20DIMENS%C3%95ES%20DOS%20DIREITOS%20FUNDAMENTAIS>>. Acesso em 17 set. 2020.

DOBERSTEIN, Arnaldo Walter. **O Egito antigo**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2010. Disponível em: <<http://www.pucrs.br/edipucrs/oegitoantigo>>. Acesso em 12 ago. 2020.

DOTTO, Adriano Cielo; CUNHA, Diego da Rocha. Tutela ambiental Constitucional. *In: Portal Catalão*, portal eletrônico de informações, 2010. Disponível em: <http://www.portalcatalao.com/painel_clientes/cesuc/painel/arquivos/upload/temp/26625e5965231c5baba3c7812914ae05.pdf>. Acesso em 15 out. 2020.

ELIAS, Norbert. **O processo civilizador: formação do Estado e civilizador**. Disponível em: <<https://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=oRLUDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT5&dq=forma%C3%A7%C3%A3o+das+cidades+na+inglaterra&ots=x5EVm5yw12&sig=ZU18rwS87vTUzREIZ8L9y0iqg3w#v=onepage&q&f=false>>. Acesso em 11 ago. 2020.

ESTEFANI, Daniel. A evolução histórica da propriedade, o surgimento de sua função social e a usucapião extrajudicial enquanto propulsora do conteúdo existencial mínimo. *In: Uol*, portal eletrônico de informações, s.d. Disponível em: <<https://monografias.brasilecola.uol.com.br/direito/a-evolucao-historica-propriedade-surgimento-sua-funcao-social-usucapiao-extrajudicial.htm>>. Acesso em 25 ago. 2020.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil cobre um período de mais de quinhentos anos, desde as raízes da colonização portuguesa até nossos dias**. Disponível em: <[https://www.intaead.com.br/ebooks1/livros/hist%F3ria/12.Hist%F3ria%20do%20Brasil%20-%20Boris%20Fausto%20\(Col%F4nia\)](https://www.intaead.com.br/ebooks1/livros/hist%F3ria/12.Hist%F3ria%20do%20Brasil%20-%20Boris%20Fausto%20(Col%F4nia))>. Acesso em 20 ago. 2020.

FERNANDES, Ana; GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras. História da cidade e do urbanismo no Brasil: reflexões sobre a produção recente. *In: Ciência e Cultura*, São Paulo, v. 56, n. 2, abr.-jun. 2004. Disponível em: <http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252004000200015>. Acesso em 25 ago. 2020.

FERNANDES, Piedade Maria Inglês; MATTOS, Gabriel Gonçalves. O funcionamento da sociedade capitalista na concepção de Émile Durkheim e Karl Marx. *In: Revista Científica Eletrônica de Psicologia*, a. 6, n. 10, mai. 2008. Disponível em: <http://faef.revista.inf.br/imagens_arquivos/arquivos_destaque/T3U70zKu6gaM Fwr_2013-5-10-16-46-37.pdf>. Acesso em 25 ago. 2020.

FERREIRA, Mauro. **Políticas públicas de mobilidade urbana**. Disponível em: <<https://www.franca.unesp.br/Home/Pos-graduacao/-planejamentoeanalisedepoliticaspUBLICAS/notas-de-trabalho---lap-n.-01.pdf>>. Acesso em 28 out. 2020.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Curso de direito ambiental brasileiro**. 9 ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

FLORENZANO, Modesto. Sobre as origens e o desenvolvimento do estado moderno no ocidente. *In: Lua Nova*, São Paulo, n. 71, p. 11-39, 2007. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/ln/n71/01>>. Acesso em 19 ago. 2020.

FONSECA, Maria Ana. **O lugar da fábrica: história e evolução urbanística**. 55f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Universidade da Beira do Interior, [S.I.], 2010. Disponível em: <<https://ubibliorum.ubi.pt/bitstream/10400.6/2262/2/O%20Lugar%20da%20Fabrica.pdf>>. Acesso em 20 ago. 2020.

FRANÇA, Ismael Bruno Silva. Meio ambiente e sustentabilidade. *In: Revista Jus Navigandi*, Teresina, 2018. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/68390/meio-ambiente-e-sustentabilidade>>. Acesso em 15 out. 2020.

FRANCISCO, Wagner de Cerqueira. Importância da França. *In: Uol*, portal eletrônico de informações, s.d. Disponível em: <<https://mundoeducacao.uol.com.br/geografia/franca.htm>>. Acesso em 11 mar. 2020.

FREITAS, Tânia Maria de; FERREIRA, Claison Leite. **A produção do espaço urbano**: formação de território e governança urbana, o caso da quadra 50 da cidade Gama-DF. Brasília: IPEA, 2011. Disponível em: <<https://www.ipea.gov.br/code2011/chamada2011/pdf/area7/area7-artigo44>>. Acesso em 25 ago. 2020.

GEWEHR, Lilian; ISERHARD, Antonio Maria de Freitas. A função socioambiental da propriedade privada urbana ante as novas diretrizes do estatuto da cidade. *In: Revista Direito Ambiental e Sociedade*, v. 2, n. 1, p. 257-282, 2012. Disponível em: <<http://www.uces.br/etc/revistas/index.php/direitoambiental/article/download/3706/2129>>. Acesso em 04 set. 2020.

GOBBO, Felipe Stuart. A função social da propriedade urbana: evolução do conceito de propriedade e sua consagração como princípio constitucional na constituição da república de 1988. *In: Revista Eletrônica Direito e Política*, Itajaí, v. 2, n. 3, 3 quadr. 2007. Disponível em: <<https://siaiap32.univali.br/seer/index.php/rdp/article/download/7646/4378>>. Acesso em 15 out. 2020.

GOMES, Daniela; ZAMBAM, Neuro José. Sustentabilidade do espaço urbano: novas tecnologias e políticas públicas urbanístico-ambientais. *In: Revista Brasileira de Direito*, v. 7, n. 1, 2018. Disponível em: <<https://seer.imes.edu.br/index.php/revistadedireito/article/view/256/987>>. Acesso em 19 set. 2020.

GOMES, Magno Federici; SANTOS, Ariel Augusto Pinheiro dos. Do controle judicial da política pública de mobilidade urbana no paradigma sustentável. *In: Revista de Direito da Cidade*, Rio de Janeiro, v. 9, n. 3, 2017. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/26938>>. Acesso em: 18 set. 2020.

GONÇALVES, Vinícius Viana. Cidades sustentáveis e o legado para o futuro. *In: Âmbito Jurídico*, Rio Grande, 2016. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-ambiental/cidades-sustentaveis-e-o-legado-para-o-futuro/>>. Acesso em 15 set. 2020.

GONDINHO, André Osório. **Função social da propriedade**. Problemas de direito civil-constitucional. Rio de Janeiro: Renovar, 2000.

GUIMARAES, Nathália Arruda. **O direito urbanístico e a disciplina da propriedade**. 2004. Disponível em: <<http://www.redbcm.com.br/arquivos/Bibliografia/o%20direito%20urban%C3%ADstico%20e%20a%20disciplina%20da%20propriedade.pdf>>. Acesso em 05 set. 2020.

HANTOWER, Maya. O trânsito expressa o uso do espaço urbano. *In: Psicologia, Ciência e Profissão*, v. 6, n. 2, s.d. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/pcp/v6n2/06>>. Acesso em 12 set. 2020.

HENSEL, Andréa Rosina. **Meio ambiente artificial equilibrado, o direito urbanístico e a educação ambiental**. Disponível em: <<http://www.varianiepagot.com.br/downloads/baixar.php?arquivo=meio-ambiente-artificial-equilibrado-o-direito-urbanistico-e-a-educacao-ambiental.pdf>>. Acesso em 23 out. 2020.

HUMBERT, Georges. O estatuto da cidade, a função socioambiental da propriedade e os instrumentos urbanísticos de sua efetivação. *In: Revista Jus Navigandi*, Teresina, 2010. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/14198/o-estatuto-da-cidade-a-funcao-socioambiental-da-propriedade-e-os-instrumentos-urbanisticos-de-sua-efetivacao>>. Acesso em 12 out. 2020.

IWAMOTO, Vanessa Sanae. **Política Nacional de Mobilidade: objetivos e diretrizes**. Disponível em: <http://repositorio.unicentro.br:8080/jspui/bitstream/123456789/1309/1/IWAMOTO_Politica_Nacional_de_Mobilidade.pdf>. Acesso em 27 out. 2020.

JELINEK, Rochelle. **O princípio da função social da propriedade e a sua repercussão sobre o sistema do código civil**. Disponível em: <<https://www.mprs.mp.br/media/areas/urbanistico/arquivos/rochelle.pdf>>. Acesso em 12 out. 2020.

KRZYSCZAK, Fabio Roberto. As diferentes concepções de meio ambiente e suas visões. *In: Revista de Educação do IDEAU*, v. 11, n. 23, jan.-jun. 2016. Disponível em: <https://www.bage.ideau.com.br/wp-content/files_mf/9c9c1925f63120720408c5260bb0080d355_1.pdf>. Acesso em 15 out. 2020.

LEAL, Priscila de Oliveira Ribeiro. A evolução do trabalho humano e o surgimento do Direito do Trabalho. *In: Revista Jus Navigandi*, Teresina, 2013. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/32198/a-evolucao-do-trabalho-humano-e-o-surgimento-do-direito-do-trabalho>>. Acesso em 12 ago. 2020.

LIBÓRIO, Daniela Campos; SAULE JÚNIOR, Nelson. Princípios e instrumentos de política urbana. *In: PONTIFÍCIA Universidade Católica de São Paulo (org.). Enciclopédia Jurídica*. São Paulo: PUC-SP, 2017. Disponível em <<https://enciclopediajuridica.pucsp.br/verbete/76/edicao-1/principios-e-instrumentos-de-politica-urbana>>. Acesso: 27 jul. 2020.

LIMA, Ana Maria Martins de. Conceito de meio ambiente. *In: Ambiente do Meio*, portal eletrônico de informações, 2007. Disponível em: <<https://ambientedomeio.com/2007/07/29/conceito-de-meio-ambiente/>>. Acesso em 15 out. 2020.

LIMA, Luciana Resende de Souza. **A eficácia horizontal dos Direitos Fundamentais**. Artigo Científico (Especialista *Lato Sensu*) – Escola de Magistratura do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <https://www.emerj.tjrj.jus.br/paginas/trabalhos_conclusao/1semestre2013/trabalhos_12013/LucianaResendeSouzaLima>. Acesso em 17 set. 2020.

LOUREIRO, Mônica Michelotti; DE GREGORI, Isabel Christine Silva. Como construir cidades sustentáveis? *In: Revista Eletrônica do Curso de Direito da UFSM*, Santa Maria, 2013. Disponível em: <<https://periodicos.ufsm.br/revistadireito/article/download/8348/5030>>. Acesso em 15 set. 2020.

LOVATO, Ana Carolina; DUTRA, Marília Camargo. Direitos Fundamentais e direitos humanos - singularidades e diferenças. *In: XII Seminário Internacional de Demandas Sociais e Políticas Públicas na sociedade contemporânea e VIII Mostra de Trabalhos Jurídicos Científicos, ANAIS...*, Universidade de Santa Cruz do Sul, Santa Cruz do Sul, 2015. Disponível em: <<https://online.unisc.br/acadnet/anais/index.php/sidspp/article/download/13217/2323>>. Acesso em 17 set. 2020.

LURCONVITE, Adriano dos Santos. Os direitos fundamentais: suas dimensões e sua incidência na Constituição. *In: Âmbito Jurídico*, Rio Grande, 2007. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-constitucional/os-direitos-fundamentais-suas-dimensoes-e-sua-incidencia-na-constituicao/>>. Acesso em 05 out. 2020.

MACEDO, Roberto F. de. O meio ambiente artificial e a tutela jurídica das cidades no direito ambiental brasileiro. *In: Jusbrasil*, portal eletrônico de informações, 2014. Disponível em: <<https://ferreiramacedo.jusbrasil.com.br/artigos/159862410/o-meio-ambiente-artificial-e-a-tutela-juridica-das-cidades-no-direito-ambiental-brasileiro>>. Acesso em 15 out. 2020.

MACHADO, Socorro Bezerra dos Santos. **Propriedade privada e função social: o regime jurídico da propriedade urbana no Brasil**. 114f. Dissertação (Mestrado em Direito) – Faculdade de Direito do Sul de Minas, Pouso Alegre, 2014. Disponível em: <<https://www.fdsu.edu.br/mestrado/arquivos/dissertacoes/2014/04.pdf>>. Acesso em 15 out. 2020.

MAIA, Ernani. **Em que medida os avanços tecnológicos podem influenciar na estrutura das cidades**. Disponível em: <<http://www.maiaarquitectura.com.br/imagens/aulas/13>>. Acesso em 20 de ago. 2020.

MALDANER, Talissa; SANTIN, Janína Rigo. A importância do estatuto da cidade na busca por cidades mais justas. *In: XII Seminário Internacional de Demandas Sociais e Políticas Públicas na sociedade contemporânea e VIII Mostra de Trabalhos Jurídicos Científicos, ANAIS...*, Universidade de Santa Cruz do Sul, Santa Cruz do Sul, 2015. Disponível em:

<<https://online.unisc.br/acadnet/anais/index.php/sidspp/article/download/13065/2281>>. Acesso em 14 out. 2020.

MALHEIROS, Emerson Penha. **A defesa dos Direitos Humanos e a Inserção de suas normas do sistema jurídico da sociedade da informação.**

Disponível em:

<http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/documentacao_e_divulgacao/doc_biblioteca/bibli_servicos_produtos/bibli_boletim/bibli_bol_2006/RTrib_n.975.17>.

Acesso em 17 set. 2020.

MARIN, Letícia; QUEIROZ, Marcos S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. *In: Cad. Saúde Pública*, Rio de Janeiro, v. 16, n. 1, p. 7-21, jan.-mar. 2000. Disponível em:

<<https://www.scielo.org/article/csp/2000.v16n1/7-21/>>. Acesso em 12 set. 2020.

MARRARA, Thiago. **Bens Públicos, Domínio Urbano, Infraestruturas.** Belo Horizonte: Fórum, 2007.

MARX, Karl; ANGELS, Friedrich. Manifesto do Partido Comunista. *In: Estud. av.*, São Paulo, v. 12, n. 34, set.-dez. 1998. Disponível em:

<https://www.scielo.br/scielo.php?pid=s0103-40141998000300002&script=sci_arttext>. Acesso em 11 ago. 2020.

MASCARÓ, J. L. **Loteamentos urbanos.** Porto Alegre: Edição do Autor, 2005.

MATOS, J. R. D. C. **Mobilidade urbana sustentável.** Tese de Doutorado - Instituto Politécnico de Leiria, Portugal. 2010.

MATOS, Ralfo. Migração e urbanização no Brasil. *In: Geografias*, Belo Horizonte, v. 8, n.1, p. 07-23, jan.-jun. 2011. Disponível em:

<<https://periodicos.ufmg.br/index.php/geografias/article/download/13326/10558/>>. Acesso em 31 ago. 2020.

MATOS, Willian Rocha de; DIAS, Eliotério Fachin; GARABINI, Vânia Mara Basilio. O papel do plano diretor das cidades como instrumento de proteção ao meio ambiente equilibrado. *In: Revista Jurídica Direito, Sociedade e Justiça*, Dourados, v. 6, n. 1, supl. esp. 2018. Disponível em:

<<https://periodicosonline.uems.br/index.php/RJDSJ/article/view/2312>>. Acesso em 14 nov. 2020.

MENEGUZZO, Isonel Sandino; CHAICOUSKI, Adeline. Reflexões acerca dos conceitos de degradação ambiental, impacto ambiental e conservação da natureza. *In: Geografia (Londrina)*, Londrina, v. 19, n. 1, 2010. Disponível em: <<http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/geografia/article/download/2593/5061>>. Acesso em 15 out. 2020.

MENEZES, Viviane de Araújo; CUNHA, Aurineida Maria; ABREU, Manuela de Sousa. A problemática da mobilidade urbana brasileira: impactos na efetivação do direito a cidade. *In: VII Jornada de Políticas Públicas, ANAIS...*,

Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2015. Disponível em: <<http://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2015/pdfs/eixo11/a-problematICA-da-mobilidade-urbana-brasileira-impactos-na-efetivacao-do-direito-a-cidade>>. Acesso em 12 set. 2020.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Indicadores de Efetividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em <<https://www.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/ArquivosPDF/indicadores/fichas-analises/1.1.pdf>>. Acesso 27 jul. 2020.

MIRANDA, Carlos Alberto Cunha. **A arte de curar nos tempos da colônia: limites e espaços da cura**. 3.ed. rev. ampl. e atual. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2017. Disponível em: <<https://www.ufpe.br/documents/39938/950195/E-book+A+ARTE+DE+CURAR.pdf/79de256e-161d-4fb1-bf4e-e802193f223a>>. Acesso em 12 ago. 2020.

MOESCH, Frederico Fernandes. O princípio da função social da propriedade e sua eficácia. *In: Revista Jus Navigandi*, Teresina, a. 10, n. 880, 2005. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=7645>>. Acesso em 15 out. 2020.

MORAGAS, Rosana Alves Ribas. Concepção de cidade/urbano no ensino de geografia: elementos para análise. *In: Itinerarius Reflectionis: Revista Eletrônica de Educação do Curso de Pedagogia do Campus Avançado de Jataí da Universidade Federal de Goiás, Jataí*, v. 1, n. 2, jan.-jul. 2006. Disponível em: <<https://www.revistas.ufg.br/rir/article/view/20324>>. Acesso em 14 nov. 2020.

MOROSO, Karla; BARBOSA, Benedito Roberto; SANTOS JUNIOR, Orlando. A cidade das pessoas: em defesa da função social da propriedade e da posse urbana. *In: Observatórios das Metrôpoles*, portal eletrônico de informações, 2018. Disponível em: <<https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/cidade-das-pessoas-em-defesa-da-funcao-social-da-propriedade-e-da-posse-urbana/>>. Acesso em 15 out. 2020.

MOURA, Andréa Mendonça. **Planejamento urbano e planejamento de transporte: uma relação desconexa?** 376f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2017. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/23950/1/2017_Andr%C3%A9aMendon%C3%A7adeMoura.pdf>. Acesso em 12 set. 2020.

NEVES, Daniel. Cidade Medieval. *In: História do Mundo*, portal eletrônico de informações, 2017. Disponível em: <<https://www.historiadomundo.com.br/idade-media/cidade-medieval.htm>>. Acesso em 02 ago. 2020.

OJIMA, Ricardo. As cidades invisíveis: a favela como desafio para urbanização mundial. *In: Rev. bras. estud. popul.*, São Paulo, v. 24, n. 2, jul.-dez. 2007..

Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-30982007000200013>. Acesso em 25 ago. 2020.

OLIVEIRA, Gabriel Prado Souza de. Função social da propriedade e usucapião especial de imóvel urbano: aspectos materiais e processuais. *In: **Âmbito Jurídico***, Rio Grande, 2020. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-civil/funcao-social-da-propriedade-e-usucapiao-especial-de-imovel-urbano-aspectos-materiais-e-processuais/>>. Acesso em 15 out. 2020.

OLIVEIRA, Hélio Carlos Miranda de; SOARES, Beatriz Ribeiro. Cidade Média: apontamentos metodológicos e tipologia. *In: **Caminhos de Geografia***, Uberlândia, v. 15, n. 52, dez. 2014. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/download/23678/15964/0>>. Acesso em 25 ago. 2020.

OLIVEIRA, Juliana Aparecida Gomes; BENEDITO, Luiza Machado Farhat. A função social da propriedade urbana. *In: **Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade***, v. 1, n. 2, jul.-dez. 2015. Disponível em: <<https://www.indexlaw.org/index.php/revistaDireitoUrbanistico/article/download/60/56>>. Acesso em 17 set. 2020.

OLIVEIRA, Rosane Machado de. Revolução Industrial na Inglaterra: Um novo cenário na Idade Moderna. *In: **Revista Científica Multidisciplinar Núcleo do Conhecimento***, ed. 07, a. 02, v. 01, p. 89-116, out. 2017. Disponível em: <<https://www.nucleodoconhecimento.com.br/wp-content/uploads/artigo-cientifico/pdf/revolucao-industrial-na-inglaterra>>. Acesso em 19 ago. 2020.

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-PR. *In: XIII SEGET, **ANAIS...***, 28-30 out. 2015. Disponível em: <<https://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos15/42622572.pdf>>. Acesso em 12 set. 2020.

PAULO, Rodolfo Fares. **Crescimento urbano desordenado: o papel do Estado diante dos impactos socioambientais**. Porto Alegre: Editora Fi, 2018. Disponível em: <<https://www.univem.edu.br/arquivos/Livro%20Rodolfo%20Fares.pdf> es>. Acesso em 09 set. 2020.

PENNA, Alícia Duarte. **Na cidade brasileira entre os séculos XIX e XX: periferias e centros, pobres e ricos**. 309f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2011. Disponível em: <https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/MPBB-8M4M7L/1/alicia_d_penna>. Acesso em 31 ago. 2020.

PEQUENO, Renata. Políticas habitacionais, favelização e desigualdades sócio-espaciais nas cidades brasileiras: transformações e tendências. *In: **Scripta-Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales***, Barcelona, v. 12,

n. 270,2008. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-35.htm>>. Acesso em 25 ago. 2020.

PERRY, Anderson. **Linhagens do Estado absolutista**. São Paulo: Brasiliense, 2004. Disponível em:

<<http://www.repositoriolabim.cchla.ufrn.br/bitstream/123456789/1621/1/O%20Estado%20Absolutista%20no%20Ocidente.%20Linhagens%20do%20Estado%20Absolutista.%20ANDERSON%2C%20Perry.%201994>>. Acesso em 11 ago. 2020.

PESSANHA, Anysia Carla Lamão; RANGEL, Tauã Lima Verdán. Meio ambiente em perspectiva: do reconhecimento das múltiplas dimensões interdependentes do meio ambiente. *In: Âmbito Jurídico*, Rio Grande, 2017. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-ambiental/meio-ambiente-em-perspectiva-do-reconhecimento-das-multiplas-dimensoes-interdependentes-do-meio-ambiente/>>. Acesso em 15 out. 2020.

PIASSAROLO, Andressa Coelho. **Mobilidade urbana**: as dificuldades enfrentadas pela sociedade com o aumento da frota de veículos na cidade de Cacoal/RO. Disponível em: <<https://www.ri.unir.br/jspui/bitstream/123456789/1143/2/ARTIGO%20VERSAO%20FINAL.pdf>>. Acesso em 12 set. 2020.

PIES, Willian; GRAF, Claudir Olímpio. Desenvolvimento sustentável: uma análise a partir do método safe. Disponível em: <<https://periodicos.ufsm.br/reget/article/download/15960/>>. Acesso em 04 out. 2020.

PIMENTA, Rubens Alves; NEVES, Helen Correa Solis. A efetivação dos direitos fundamentais de segunda geração pelo Poder Judiciário. *In: Revista Fadir*, Uberlândia, 2015. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/revistafadir/article/view/26097/16336>>. Acesso em 17 set. 2020.

PINHEIRO, Ana Lucia Fonseca Bragança *et al.* Educação para o trânsito e responsabilidade social. **Anais do XXXIV COBENGE**. Passo Fundo: Ed. Universidade de Passo Fundo, 2006. Disponível em: <http://www.abenge.org.br/cobenge/arquivos/13/artigos/9_303_572>. Acesso em 12 set. 2020.

PINTO, Tales dos Santos. Cerceamentos e Revolução Inglesa. *In: Brasil Escola*, portal eletrônico de informações, 2018. Disponível em: <<https://brasilecola.uol.com.br/historiag/cercamentos-revolucao-industrial-inglesa.htm>>. Acesso em 11 ago. 2020.

PINTO, Tales dos Santos. Evolução das cidades. *In: Brasil Escola*, portal eletrônico de informações, s.d. Disponível em: <<https://brasilecola.uol.com.br/historia/evolucao-das-cidades.htm>>. Acesso em 02 ago. 2020.

PLANMOB - **Planos de Mobilidade Urbana sustentável e projetos estruturantes para cidades-Polo e as Regiões Centro Sul e Centro-Norte do Estado do Espírito Santo**. Vitória: SEDURB. 2014. Disponível em: <https://sedurb.es.gov.br/Media/sedurb/Importacao/Plano%20de%20Mobilidade/PLANMOB_completo_Anchieta>. Acesso em 19 set. 2020.

QUANDT, Fábio Luiz *et al.* Saúde ambiental e atenção à saúde: construção e ressignificação de referências. *In: Cad. Saúde Coletiva*, Rio de Janeiro, v. 22, n. 2, 2014. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/cadsc/v22n2/1414-462X-cadsc-22-02-00150.pdf>>. Acesso em 15 out. 2020.

QUEIROZ FILHO, Alfredo Pereira de. As definições de assentamentos precários e favelas e suas implicações nos dados populacionais: abordagem da análise de conteúdo. *In: Urbe: Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v. 7, n. 3, p. 340-353, 2015. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/urbe/v7n3/2175-3369-urbe-2175-3369007003AO03>>. Acesso em 01 set. 2020.

QUEIROZ FILHO, Alfredo Pereira de. Sobre as origens da favela. *In: Mercator: Revista de Geografia da UFC, Fortaleza*, v. 10, n. 23, p. 33-48, 2011. Disponível em: <<https://www.redalyc.org/pdf/2736/273621468004>>. Acesso em 21 ago. 2020.

QUEIROZ, Marcos S.; OLIVEIRA, Patrícia C. P. Acidentes de trânsito: uma análise a partir da perspectiva das vítimas em Campinas. *In: Psicologia & Sociedade*, v. 15, n. 2, p. 101-123, jul.-dez. 2003. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/psoc/v15n2/a08v15n2>>. Acesso em 11 de set. 2020.

QUEZADO, Sérgio. **Funções Sociais da Cidade**: Entenda quais e o que são. Disponível em <<https://sergioquezado.jusbrasil.com.br/artigos/111571230/funcoes-sociais-da-cidade-entenda-quais-e-o-que-sao>>. Acesso: 27 jul. 2020.

RAMOS, Cesar Augusto. Aristóteles e o sentido político da comunidade ante o liberalismo. *In: Kriterion*, Belo Horizonte, v. 55, n. 129, jan.-jun. 2014. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0100-512X2014000100004&script=sci_arttext&tlng=pt>. Acesso em 11 ago. 2020.

RANGEL, Tauã Lima Verdan. O meio ambiente artificial a partir de uma perspectiva ofertada pelo direito urbanístico. *In: Âmbito Jurídico*, Rio Grande, 2013. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-ambiental/o-meio-ambiente-artificial-a-partir-de-uma-perspectiva-ofertada-pelo-direito-urbanistico/>>. Acesso em 12 out. 2020.

RANGEL, Tauã Lima Verdan. SILVA JUNIOR, Ivanildo Geremias da. O direito social ao transporte: mobilidade urbana e meio de promoção de direitos fundamentais. *In: Jornal Jurid*, Bauru, 2017. Disponível em <<https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-constitucional/o-direito-social-ao-transporte-mobilidade-urbana-e-meio-de-promocao-de-direitos-fundamentais/>>. Acesso: 27 jul. 2020.

RIBEIRO, Cecília; PONTUAL, Virginia. A reforma urbana nos primeiros anos da década de 1960. *In: Vitruvius Arquitectos*, Juiz de Fora, 2009. Disponível em: <https://www.ufjf.br/pur/files/2011/04/7_A-reforma-urbana-nos-anos-60>. Acesso em 25 ago. 2020.

ROCHA, Ana Cláudia dos Santos. Direito ambiental. *In: Conteúdo Jurídico*, Brasília, 2010. Disponível em: <<http://conteudojuridico.com.br/consulta/Artigos/22186/o-estatuto-da-cidade-e-a-tutela-do-meio-ambiente-artificial>>. Acesso em 15 out. 2020.

RODRIGUES, Arlete Moysés. **Estatuto da Cidade**: função social da cidade e da propriedade. Alguns aspectos sobre população urbana e espaço. Disponível em <<http://www.suelourbano.org/wp-content/uploads/2017/09/RODRIGUES-2004-Estatuto-da-Cidade-funcao-social-da-cidade-e-da-propriedade.pdf>>. Acesso: 27 jul. 2020.

ROMANO, Rogério Tadeu. Alguns conceitos de direito urbanístico. *In: Revista Jus Navigandi*, Teresina, 2017. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/59453/alguns-conceitos-de-direito-urbanistico>>. Acesso em 01 set. 2020.

ROMERO, Marta Adriana Bustos. **A arquitetura bioclimática do espaço público**. Brasília: Universidade de Brasília, 2001.

ROSA, Wilhelm. **Arquitetura industrializada: a evolução de um sonho à modularidade**. 91f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16134/tde-26052010-103825/publico/Arquitetura_Industrializada>. Acesso em 20 ago. 2020.

RUBIN, Barbara; LEITÃO, Sérgio. O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades. *In: Estudos Avançados*, v. 27, n. 79, 2013. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/ea/v27n79/v27n79a05>>. Acesso em 12 set. 2020.

SALEME, Edson Ricardo. **Parâmetros sobre a função social da cidade**. Disponível em <<http://www.publicadireito.com.br/conpedi/manaus/arquivos/anais/XIVCongresso/141.pdf>>. Acesso: 27 jul. 2020.

SALLES, Ricardo Henrique. O Império do Brasil no contexto do século XIX. Escravidão nacional, classe senhorial e intelectuais na formação do Estado. *In: Almanack*, Guarulhos, n. 04, p.5-45, 2 sem. 2012. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/alm/n4/2236-4633-alm-04-00005>>. Acesso em 21 ago. 2020.

SANTOS, Fábio da Silva. O estatuto da cidade e a necessidade de aplicação no baixo São Francisco. *In: Revista de Desenvolvimento Econômico*, Salvador, a. 16, ed. esp., p. 408-430, dez. 2015. Disponível em: <<https://revistas.unifacs.br/index.php/rde/article/download/4014/2736>>. Acesso em 11 out. 2020.

SEABRA, Luciany Oliveira; TACO, Pastor Willy Gonzales. **Mobilidade Urbana no Brasil: antecedentes e perspectivas à luz dos mecanismos de gestão.** Disponível em: <<http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/pt-BR/producao-da-rede/artigos-cientificos/2014-1/807-mobilidade-urbana-no-brasil-antecedentes-e-perspectivas-a-luz-dos-mecanismos-de-gestao/file>>. Acesso em 16 set. 2020.

SILVA JUNIOR, Ivanildo Geremias da; RANGEL, Tauã Lima Verdan. O direito social ao transporte: mobilidade urbana e meio de promoção de direitos fundamentais. *In: Âmbito Jurídico*, Rio Grande, 2017. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-constitucional/o-direito-social-ao-transporte-mobilidade-urbana-e-meio-de-promocao-de-direitos-fundamentais/>>. Acesso em 05 out. 2020.

SILVA, Daniel Neves. Mundo Escola: Idade Antiga. *In: Uol*, portal eletrônico de informações, 2001. Disponível em: <<https://mundoeducacao.uol.com.br/historiageral/idade-antiga.htm>>. Acesso em: 02 ago. 2020.

SILVA, Diana Aires; RAMALHO, Maria Noalda. O direito social ao transporte: um estudo sobre a sua viabilização para os usuários da organização papel marhê. **Anais III CINTEDI**. Campina Grande: Realize Editora, 2018. Disponível em: <<https://www.editorarealize.com.br/index.php/artigo/visualizar/44831>>. Acesso em 05 out. 2020.

SILVA, Fernando Nunes da. Mobilidade urbana: os desafios do futuro. *In: Cad. Metrop.*, São Paulo, v. 15, n. 30, dez. 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-99962013000200377&lng=pt&tlng=pt>. Acesso em 05 out. 2020.

SILVA, Geovany J. A. de; ROMERO, Marta A. B. **Urbanismo sustentável no Brasil e a construção de cidade para o novo milênio.** Disponível em: <https://www.usp.br/nutau/sem_nutau_2010/perspectivas/romero_marta>. Acesso em 15 set. 2020.

SILVA, Marcus Vinicius Fernandes Andrade da. Algumas considerações sobre o meio ambiente artificial. *In: Boletim Jurídico*, Uberaba, 2005. Disponível em: <<https://www.boletimjuridico.com.br/artigos/direito-ambiental/645/algumas-consideracoes-meio-ambiente-artificial>>. Acesso em 12 out. 2020.

SILVA, Renata Vicentin; BUENO, Adriano Rafael Escher; MADUREIRA, Eduardo Miguel Prata. O surgimento do urbanismo: planejamento urbano. *In: 14 Encontro Científico, Cultural Interinstitucional, ANAIS...*, 2016. Disponível em: <<https://www.fag.edu.br/upload/ecci/anais/5b8d826164cb4>>. Acesso em 20 ago. 2020.

SILVA, Sandra Regina Mota; TEIXEIRA, Bernardo Arantes do Nascimento. Desafios da gestão urbana e ambiental diante de transformações no direito de propriedade no Brasil. *In: Ambiente & Sociedade*, São Paulo, v. 20, n. 4, p. 1-18, out.-dez. 2017. Disponível em:

.<https://www.scielo.br/pdf/asoc/v20n4/pt_1809-4422-asoc-20-04-00001>. Acesso em 05 set. 2020.

SOARES, Joyce Aristércia Siqueira; AMDRADE, Marília Zulmira Sena de Souza; MEDEIROS JUNIOR, José Flor. Mobilidade urbana sustentável: fatores determinante da escolha pelo transporte alternativo na percepção dos usuários que fazem a rota Campina Grande - PB/Alagoa Nova - PB. In: **Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade**, v. 6, n. 2, mai.-ago. 2017. Disponível em: <<https://www.redalyc.org/pdf/4716/471655311004.pdf>>. Acesso em 27 set. 2020.

SOTTO, Debora *et al.* Sustentabilidade urbana: dimensões conceituais e instrumentos legais de implementação. In: **Estud. av.**, São Paulo, v. 33, n. 97, set.-dez. 2019. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142019000400061>. Acesso em 19 set. 2020.

SOUSA, Rainer. **Histórias do Mundo: Francesa**. Disponível em: <<https://www.historiadomundo.com.br/francesa>>. Acesso em 11 ago. 2020.

SOUSA, Rainer. Período Neolítico. In: **Brasil Escola**, portal eletrônico de informações, s.d. Disponível em: <<https://brasilecola.uol.com.br/historiag/neolitico.htm>>. Acesso em 02 ago. 2020.

SOUZA, Carolina Grosso de. Direito ambiental: a ciência jurídica do meio ambiente. In: **ETIC**, Toledo, 2013. Disponível em: <<http://intertemas.toledoprudente.edu.br/index.php/ETIC/article/viewFile/3602/3359>>. Acesso em 15 out. 2020.

STRAFORINI, Rafael. A formação territorial brasileira nos dois primeiros séculos de colonização. In: **GEO UERJ**, Rio de Janeiro, a.10, n. 18, v. 1, 1 sem. 2008. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/download/1379/1169>>. Acesso em 21 ago. 2020.

SUZA, Marcello Victorino Junqueira de. ORRICO FILHO, Romulo Dante. AURÉLIO, Marcelino. O papel da modelagem da divisão modal na elaboração de planos de mobilidade. In: XXIX Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET, **ANAIS...**, Ouro Preto, 9-13 nov. 2015. Disponível em <http://146.164.5.73:20080/ssat/interface/content/anais_2015/TrabalhosFormatados/RT875.pdf>. Acesso: 29 jul. 2020.

TIMBO, Maria Santa Martins. O direito a um meio ambiente artificial sem poluição visual. In: **DPU**, n. 39, mai.-jun. 2011. Disponível em: <<https://core.ac.uk/download/pdf/233835933.pdf>>. Acesso em 23 out. 2020.

TOLEDO, Bruna Brum de. A formação das favelas na cidade do Rio de Janeiro: uma análise baseada na segregação populacional e exclusão social. In: XVI Encontro Nacional de Pesquisadores em Serviço Social, **ANAIS...**,

Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2018. Disponível em: <<https://periodicos.ufes.br/abepss/article/view/22211>>. Acesso em 09 set. 2020.

TONUCCI, João Bosco Moura; ÁVILA, Jorge Luís Teixeira. **Urbanização da pobreza e regularização de favelas em Belo Horizonte**. Disponível em: <<https://core.ac.uk/download/pdf/6519726>>. Acesso em 01 set. 2020.

TORRES, Marcos Alcino de Azevedo; MOTA, Mauricio Jorge Pereira da. Função social da propriedade e funções sociais da cidade. *In: Revista de Direito da Cidade*, Rio de Janeiro, v. 11, n. 2, 2019. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/43506/32486>>. Acesso em 16 out. 2020.

TORRES, Marcos Alcino. Impacto das novas ideias na Dogmática do direito de propriedade. *In: Revista de Direito da Cidade*, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, 2001. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/9933>>. Acesso em 14 nov. 2020.

TRINDADE, José Damião de Lima. **Anotações sobre a história social dos Direitos Humanos**. Disponível em: <<http://www.pge.sp.gov.br/centrodeestudos/bibliotecavirtual/direitos/tratado1.htm>>. Acesso em 11 ago. 2020.

UGEDA JUNIOR, José Carlos. **Urbanização brasileira, planejamento urbano e planejamento da paisagem**. s.d. Disponível em: <<http://www.ambiente-augm.ufscar.br/uploads/A2-151>>. Acesso em 09 set. 2020.

VALLADARES, Licia. A gênese da favela carioca. A produção anterior às Ciências Sociais. *In: RBCS*, v. 15, n. 44, out. 2000. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/rbcsoc/v15n44/4145>>. Acesso em: 01 set. 2020.

VERDAN, Tauã Lima. O meio ambiente artificial a partir de uma perspectiva ofertada pelo direito urbanístico. *In: Âmbito Jurídico*, Rio Grande, 2013. Disponível em: <<https://ambitojuridico.com.br/cadernos/direito-ambiental/o-meio-ambiente-artificial-a-partir-de-uma-perspectiva-ofertada-pelo-direito-urbanistico/>>. Acesso em 15 out. 2020.

VISACRO, Alessandro. **Fazendo as coisas certas: Segurança e Defesa do Estado Moderno**. 2019. Disponível em: <https://www.esg.br/publi/arquivos-cadernos/copy_of_EdiodeMarode2019>. Acesso em 11 ago. 2020.

WEIBLEN, Fabricio P. *et al.* A função social dos imóveis urbanos à luz da Constituição Federal de 1988. *In: Revista Eletrônica do Curso de Direito da UFSM*, Santa Maria, v. 3, n. 2, 2008. Disponível em: <<https://periodicos.ufsm.br/revistadireito/article/download/6861/4155>>. Acesso em 11 out. 2020.

WERNECK, Raquel Machado. O processo de urbanização da favela de Paraisópolis (SP): desigualdade ou acesso ao direito habitacional? *In: 4º Colóquio Brasil-Portugal, ANAIS...*, 7-10 nov. 2016. Disponível em:

<https://www.mackenzie.br/fileadmin/OLD/62/ARQUIVOS/PUBLIC/SITES/POR TAL/IV_COLOQUIO_BRASIL-PORTUGAL/31>. Acesso em 09 set. 2020.

ZAMIN, Luísa *et al.* Mobilidade urbana: compreender o trânsito e suas relações com o cidadão. *In: Salão do Conhecimento, ANAIS...*, UNIJUÍ, Ijuí, 01-04 nov. 2018. Disponível em:

<<https://publicacoeseventos.unijui.edu.br/index.php/salaoconhecimento/article/view/9829/8479>>. Acesso em 12 set. 2020.

ZANGALLI, Paulo Cesar. Sustentabilidade urbana e as certificações ambientais na construção civil. *In: Soc. & Nat.*, Uberlândia, v. 25, n. 2, p. 291-302, mai.-ago. 2012. Disponível em: <<https://www.scielo.br/pdf/sn/v25n2/a07v25n2>>. Acesso em 19 set. 2020.

ZULAUF, Werner E. O meio ambiente e o futuro. *In: Estud. av.*, São Paulo, v. 14, n. 39, mai-ago. 2000. Disponível em:

<https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142000000200009&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 15 out. 2020.