

Mobilidade Urbana Como Agente Do Direito À Cidade. O Papel Do Município

Marcela Dorneles Sandrini ¹
Priscila Krys Morrow Coelho Resende ²
Laíze Aires Alencar Ferreira ³
Maise Sá De Brito ⁴
Gilmara Rocha De Oliveira ⁵

Mestranda Em Constitucionalismo E Direitos Na Amazônia – Universidade Federal Do Amazonas (Ufam).

Mestranda Em Constitucionalismo E Direitos Na Amazônia - Universidade Federal Do Amazonas (Ufam).

Mestranda Em Constitucionalismo E Direitos Na Amazônia - Universidade Federal Do Amazonas (Ufam).

Bacharel Em Direito – Centro Universitário Do Norte (Uninorte).

Mestre Em Ciências - Universidade Federal Do Amazonas (Ufam).

Resumo

De caráter exploratório e reflexivo, este artigo, como pesquisa aplicada, se propõe a explorar a efetivação de políticas públicas de mobilidade urbana no território brasileiro, destacando sua relevância e sua atuação na dinâmica do cotidiano da população, bem como seu papel como agente do direito à cidade. Constitucionalmente previsto e reforçado no Estatuto da Cidade, a necessidade de locomoção no espaço urbano demanda qualidade e eficiência, pelo que além de refletir sobre os aspectos da mobilidade urbana, se torna necessário compreender a dinâmica da distribuição de competências federativas para sua prática. O Estado Brasileiro com sua peculiaridade de federalismo de terceira geração atribuiu competência a três entes na luta por recursos públicos disponíveis, sendo necessário um olhar aos municípios na concretização de direitos a partir da compreensão das dificuldades desenhadas nesta distribuição local de competências. Assim, a ausência de políticas públicas para a mobilidade urbana é um problema grave que afeta a qualidade de vida das pessoas e que precisa de implementação por parte do Poder Público e da sociedade.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana. Políticas Públicas. Federalismo. Municípios.

Date of Submission: 12-02-2024

Date of Acceptance: 22-02-2024

I. Introdução

A Constituição Federal de 1988 é um importante marco legal que aborda a mobilidade urbana no Brasil. Por conta de uma falta de cuidado das instituições nacionais, alguns direitos fundamentais prescritos na Constituição Federal vêm sendo negligenciados. Em virtude dessas constatações se faz necessária uma análise da mobilidade urbana como agente do direito à cidade, explorando o estudo da efetivação de políticas públicas de mobilidade urbana no território brasileiro.

Cabe ao cientista do Direito, um papel de reflexão sobre o objeto de suas investigações, no sentido de transformar e redefinir o papel do Direito na sociedade (GUSTIN, DIAS, 2006).¹

O ser humano que deveria ser um agente ativo no desenvolvimento das cidades, termina sendo tragado por um cotidiano implacável, com movimentos urbanos lentos e ineficientes. Este cenário faz com que as pessoas não se deem conta que a realidade poderia ser outra se o marco legal da Mobilidade Urbana fosse completamente seguido, pois a legislação prevê uma série de medida para cidades com mais de 20 mil habitantes, seguindo o que já foi feito em outros países. O propósito desse artigo é enfrentar a questão proposta.

As condições de mobilidade da população vêm se degradando (CARVALHO, 2016, p.8). A predominância pelo uso de carros individuais ao transporte coletivo, as distâncias cada vez mais espaçadas entre o local de moradia e trabalho, as condições e a própria qualidade do transporte público oferecido são agentes de resistência no desenvolvimento de uma cidade. Pelo que se faz necessário compreender o contexto por trás da

¹ GUSTIN, Miracy Barbosa de Souza. DIAS, Maria Tereza Fonseca. (RE)PENSANDO A PESQUISA JURÍDICA: Teoria e Prática. 2. Ed. Ampl. Atual pela BBR 14.724 e atualizada pela ABNT 30/12/05. Del Rey: Belo Horizonte, 2006.

dificuldade vivenciada pelo poder executivo na promoção de políticas públicas em prol da melhoria da mobilidade urbana no cenário brasileiro.

Foi no cenário pós-revolução industrial, que sociólogo e filósofo francês Henri Lefebvre (1901-1991) iniciou os debates sobre o direito à Cidade Em 1968, concebeu a obra-manifesto “O Direito da Cidade” (ALMEIDA, 2018, p. 3) com a promoção de críticas ao distanciamento da população do caráter orgânico da cidade, em razão do processo conflitante entre a industrialização e a urbanização. Em suma, Lefebvre defendia a retomada da fruição dos espaços urbanos e das funções sociais da cidade. Passados 50 anos, os argumentos de Lefebvre ainda são atuais (ALMEIDA, 2018, p. 22).

A construção da indústria brasileira começou de forma hesitante ainda na metade do século XIX e tomou grande impulso a partir dos anos trinta do século XX (ALBUQUERQUE, 2015, p. 2). Esse processo de industrialização resultou no crescimento desordenado dos grandes centros populacionais (PAULO, 2010). Impossível considerar a hipótese da reconstituição da cidade antiga; possível apenas encarar a construção de uma nova cidade, sobre novas bases (LEFEBVRE, p. 106). Para remediar este cenário, são necessárias políticas públicas com objetivo de garantir e melhorar o desenvolvimento urbano e o gozo às funções sociais da cidade.

E o que é, afinal, a função social da cidade? Cabe esclarecer que uma cidade cumpre sua função social (Art. 182, CF/88) quando assegura o direito à cidade a todos, em outras palavras, quando atua na melhoria da qualidade de vida da população, disponibiliza acesso aos seus bens de serviço e garante aos cidadãos alguns direitos, dentre eles o acesso à terra urbana, à moradia, ao saneamento básico, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer (Art. 2º, I da Lei nº 10.527/01).

Mobilidade é um processo integrado de fluxos de pessoas e bens que envolvem todas as formas de deslocamentos dentro do ambiente urbano desde o transporte público coletivo e individual, transporte privado motorizado ou não, e a pé (GARCIAS e BERNARDI, 2008, p. 12), ocorrendo no cotidiano, marcada, influenciada e por vezes determinada pela posição social dos sujeitos e suas possibilidades na vida social (GONÇALVES e MALFITANO, 2021, p. 3). É a partir dessa relação que podemos analisá-la como agente do direito à cidade.

Inegável que aos poucos as cidades brasileiras têm apresentado óbices à mobilidade urbana, em razão do constante crescimento de transportes individuais (IBGE, 2020), insuficiência na quantidade, qualidade e regularidade dos transportes coletivos e ausência de estímulos a meios de transportes alternativos e menos poluentes, convergindo na degeneração da qualidade de vida populacional, por esse movido, além de estudar sua atuação na conquista ao direito à cidade, se faz imprescindível verificar se os gestores públicos estão atuando nesta frente para garantir o bem estar da sociedade.

Neste cenário, a Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU no âmbito dos Municípios, apesar de propostas condizentes e voltadas para as necessidades das Cidades, para que uma lei consiga ter sua finalidade atingida são necessários estudos e avaliações dos desafios de sua implantação.

A Política Nacional de Mobilidade urbana estabelece diretrizes para o planejamento, a gestão, o financiamento e a operação do sistema de mobilidade urbana nos municípios brasileiros. Tal Política prevê a criação de planos de mobilidade urbana nos municípios, que devem ser elaborados de forma participativa, contendo ações e medidas voltadas a melhoria da acessibilidade.

Cada municípios com suas peculiaridades, sofre diariamente com ruas abarrotadas de carros, transporte público em quantidade e qualidade inferior às necessidades da população, com as distâncias cada vez maiores e longos períodos de espera e no deslocamento casa-trabalho-casa e por consequência exposição à poluição sonora e do ar.

Assim, cabe compreender o papel dos municípios na execução de políticas públicas, para fins de se criar cidades mais sustentáveis e humanas, que atendam as necessidades e interesses de toda população.

II. Desenvolvimento

Do Direito à Cidade

O desafio de locomoção nos grandes centros urbanos tem permeado as agendas de políticas públicas de cidades no mundo todo. Trata-se de um problema real cuja solução requer investimentos em infraestrutura e planejamento urbano.

Ante o direito constitucional da população brasileira à cidade, este estudo reserva sua essência no estudo de dois direitos fundamentais ao exercício da cidadania, quais sejam o do direito à cidade e o da mobilidade, na busca pela retomada da função social da cidade, do desenvolvimento e do bem-estar da sociedade.

O direito à cidade se refere ao direito de todos a participar ativamente da vida urbana, tendo acesso aos espaços públicos, aos serviços e equipamentos urbanos.

Para Lefebvre, o espaço urbano precisaria ser transformado para proporcionar melhor qualidade de vida para seus residentes. Assim, podemos afirmar que a discussão sobre mobilidade urbana se relaciona diretamente com o conceito de “direito à cidade”, introduzido por Lefebvre. (GONÇALVES e MALFITANO, 2021, p.1). No Brasil, o direito à cidade foi reconhecido e outorgado apenas com o advento da Constituição Federal de 1988. O

Capítulo II da Carta Magna, trata de política urbana e é composto apenas pelos artigos 182 e 183. O artigo 182 da CF/88 disciplina sobre a política pública, no âmbito municipal, de desenvolvimento urbano a partir do pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantia do bem-estar de seus habitantes. Contata-se, então que transformação do espaço urbano defendida por Lefebvre foi recepcionada no ordenamento jurídico brasileiro.

O direito à cidade, por sua natureza, é considerado um direito humano fundamental, ou seja, são os direitos humanos positivados, se colocam como uma das previsões absolutamente necessárias a todas as Constituições no sentido de consagrar o respeito à dignidade humana, garantir a limitação de poder e visar ao pleno desenvolvimento da personalidade humana (MORAES, 2011), e por seu caráter, coletivo, por depender inevitavelmente do exercício de um poder coletivo de moldar o processo de urbanização (HARVEY, 2012), direitos sociais, com conceito legal previsto no art. 6º da CF/88.

Dentro da conjuntura constitucional brasileira, direito à cidade é um direito difuso e coletivo, de natureza indivisível, de que são titulares todos os habitantes da cidade (AMANAJÁS e KLUG, 2018, p.1). A interpretação do direito à cidade deve ocorrer à luz da garantia e da promoção das garantias humanas, compreendidos os direitos civis, políticos, sociais, econômicos e culturais reconhecidos internacionalmente a todos (AMANAJÁS e KLUG, 2018, p.1). O direito à cidade está embutido no exercício da cidadania em busca do desenvolvimento urbano. Contudo, para que o exercício da cidadania seja efetivamente cumprido ou que ao menos o cidadão tenha mecanismos de exigí-lo e defendê-lo, são necessários instrumentos normativo suplementares.

Durante os anos 2000, houve um avanço na institucionalização e na execução de políticas públicas de infraestrutura urbana no Brasil, com reconhecimento jurídico e o aumento dos investimentos nessas políticas. (AMANAJÁS e KLUG, 2018, p.3). Eis que em 10 de julho de 2001, com o objetivo de regulamentar os artigos 182 e 183 da CF/88 é publicado o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001). Com o advento do Estatuto da Cidade foram estabelecidas normas de ordem pública e interesse social (Art. 1º, parágrafo único). Para que o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade fosse atingido, disciplinou-se sobre a “garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações” (Art. 2º, I).

O Estatuto da Cidade é a forma mais eficaz para se garantir o direito à cidade (PAULO, 2010) é o instrumento jurídico por meio do qual os governos municipais estabelecem seus objetivos de política urbana (SANTOS, MEDEIROS e VASQUES, 2013, p.8) com ele, foram estabelecidas subcategorias do direito à cidade, com isso, o exercício da cidadania resta norteado para atuação da sociedade na defesa e participação dos mesmos. Dentre os instrumentos integrantes do direito à cidade, destacar-se-á o direito ao transporte e aos serviços públicos, em suma à Mobilidade Urbana.

Mobilidade urbana como um agente ao exercício do Direito à Cidade

Mobilidade, se extrairmos o significado puro do dicionário é a possibilidade de se mover, logo mobilidade urbana consiste no deslocamento dentro de uma cidade, incorporando de maneira implícita a adjetivação cotidiana (GONÇALVES e MALFITANO, 2021, p.3). Ainda, a mobilidade urbana equivale a políticas públicas que estabelecem as bases de como as pessoas podem e escolhem se deslocar diariamente para trabalhar, para ter acesso à educação e saúde, para realizar seus afazeres e visitar amigos (KALLENBACH, 2020).

Este movimento, aglutina alguns direitos fundamentais dentre os quais: ir e vir (Art. 5º, XV da CF/88), ao transporte e os serviços públicos (Art. 182, CF/88) e segurança pública (Art. 144, CF/88). Neste este último, a mobilidade urbana está expressamente prevista no inciso como agente da preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas disposta no inciso II do § 10 do artigo em questão, a saber: compreende a educação, engenharia e fiscalização de trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente.

Este conglomerado de direitos resultantes na Mobilidade Urbana e sua incontestável relevância motivaram a necessidade da criação de uma lei própria, eis que em 2012 foi instituída a Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU (Lei nº 12.587/12). A PNMU está fundamentada no princípio do desenvolvimento sustentável das cidades e na equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo e do uso do espaço urbano de circulação (Art. 5º, II, III e VIII da Lei nº 12.587/12).

A PNMU ainda, determinou não só a elaboração de Planos de Mobilidade Urbana como estipulou que com prazo não superior a 10 anos houvesse sua avaliação, revisão e atualização, além de estar alinhada e compatível com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana (Art. 24).

A pertinência de trazer esta proposta à tona se dá pela importância da mobilidade como instrumento do desenvolvimento urbano (Art. 182 da CF/88), no resgate do pleno exercício das funções sociais da cidade para sua sociedade e por afetar significativamente a qualidade de vida da população. Sem mencionar, a identificação da atenção dispendida ou não pelos gestores públicos quanto ao tema e do conhecimento da população quanto ao exercício da cidadania para garantir o direito à cidade e o bem-estar coletivo.

Seu estudo é de extrema pertinência por atuar como agente atrator benéfico na transformação da qualidade de vida e atrativos de determinadas áreas. (LANZINI, STOCCHETTI, 2020, p.1), ao mesmo tempo que pode se tornar uma nova forma de autoridade e governo (BÆRENHOLDT, 2013. p.1).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU (Lei nº 12.587/12) disciplina no caput do artigo 1º sobre “integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município”, desta forma a mobilidade urbana também é um direito da cidadania.

Neste cenário, considerando que o município é o ente federativo incumbido do planejamento e gestão do espaço, inclusive para verificar se o poder público vem conduzindo a gestão regional do espaço metropolitano de forma estratégica e empreendedora priorizando os espaços em que há a presença do capital privado (SANTOS, MEDEIROS e VASQUES, 2013, p.11) cabe explorar o papel do Município na promoção de políticas públicas garantidoras do exercício do direito à cidade.

O poder municipal na articulação do Direito à Cidade

A Constituição Federal de 1988 conferiu ao poder público municipal a competência para atender as demandas sociais e melhorar a qualidade de vida da população a partir da promoção de políticas públicas. Para conseguir executar seu papel, né necessário não apenas agentes públicos atuantes e alinhados com as demandas sociais, mas orçamento suficiente para atender os anseios.

O art. 182 da Constituição enfatiza o desenvolvimento urbano, a partir da elaboração de um plano diretor, neste caso, o Estatuto da Cidade. "O Estatuto da Cidade caracteriza-se principalmente por uma orientação ética de forte posicionamento social, viabilizando intervenções no direito de propriedade do solo urbano por motivação do bem coletivo e social" (MENEZES e JANNUZZI, 2019).

Ao realizarmos um corte metodológico para a cidade de Manaus, constatamos uma verdadeira dicotomia, uma vez que localizada no centro da maior floresta tropical do mundo a capital do Estado do Amazonas é a sétima cidade mais populosa do Brasil com um pouco mais de 2,2 milhões de habitantes (IBGE, 2020) e ao mesmo tempo que é considerada a terceira cidade mais empreendedora do país, fica fora da lista das cem primeiras cidades em mobilidade segundo o Ranking Connected Smart Cities de 2021.

Nos últimos anos tem sido implementadas algumas políticas no município; no entanto, somente instituiu seu Plano de Mobilidade Urbana em 29 de dezembro de 2015 pela Lei nº 2.075, que estabelece as regras para o acompanhamento e monitoramento da implementação das diretrizes do Plano Diretor Urbano, quais sejam:

Art. 6º As ações relacionadas com a implantação da Política de Mobilidade da Cidade de Manaus serão orientadas pelas seguintes diretrizes gerais:

- I - favorecer os deslocamentos motorizados de média e grande distância por meio do serviço de transporte público coletivo, priorizando-o nos planos e projetos;
- II - priorizar a circulação dos ônibus do transporte público coletivo urbano no uso do sistema viário;
- III - valorizar a bicicleta nos deslocamentos de curta e média distância como meio de transporte complementar e lúdico;
- IV - reconhecer a importância dos deslocamentos a pé e valorizá-los nos planos e projetos;
- V - estabelecer uma melhor articulação viária do território como forma de reduzir a sobrecarga de fluxos desnecessários nas vias principais, visando à redução dos tempos de circulação;
- VI - reorganizar o sistema viário e definir novas implantações de forma a reduzir as segregações do território e a geração de barreiras à circulação de veículos e pessoas, bem como proporcionar o desenvolvimento urbano por meio do aumento das conexões viárias, tendo como prioridade as alterações viárias de baixo custo;
- VII - promover a coordenação e integração entre os diversos modos de transporte;
- VIII - garantir mobilidade para as pessoas com deficiência ou dificuldade de locomoção;
- IX - reduzir os impactos ambientais da mobilidade urbana;
- X - fortalecer a gestão pública no planejamento, controle e operação dos sistemas viários e de transportes que servem à mobilidade da cidade.

A municipalização de políticas públicas, concretiza um viés descentralizador do Estado, contudo, desenvolve-se permeado por obstáculos. Um dos obstáculos enfrentados é o de ordem financeira, afinal quanto mais a quantidade de municípios sem condições de auto sustento, maior será o desequilíbrio socioeconômico, onerando significativamente os cofres públicos. Affonso (1994) enfatiza que o Brasil possui o um dos maiores níveis de desigualdade social na América Latina, o que resulta, ou pode resultar em uma Guerra Fiscal. Rezende e Afonso (2002) definem Guerra Fiscal:

[...] a competição entre os estados membros de uma federação é considerada, por alguns, benéfica do ponto de vista da eficiência. Dessa perspectiva, se os governos estaduais e municipais usam recursos públicos para criar um ambiente econômico e social melhor para pessoas e negócios, a competição promoverá a eficiência econômica e a satisfação social. Evidentemente, isso implica que as autoridades subnacionais tenham autonomia

para decidir a alocação de seus recursos, sejam eles compostos de receitas próprias ou transferências. Mas essa condição não existe plenamente na federação brasileira, o que significa que a competição provoca distorções econômicas e injustiça social

A Lei de Responsabilidade Fiscal (LC. n. 101/2000) ao consolidar um novo regime fiscal, abalou a configuração federativa articulada na CF/88, retirando certa autonomia dos entes federativos, quais sejam, os Estados e Municípios.

Apesar de legalmente previsto, para exercer seu papel na promoção de políticas públicas, o município perpassa dificuldades as quais carecem de estratégias para superá-las em busca da conquista pela melhoria na qualidade de vida de sua população. Rezende e Afonso (2002) destacam que “a eficiência nos gastos públicos é o único meio para manter um nível adequado de serviços públicos sem ultrapassar os limites para tributar”. Eis que oportuno refletir acerca do futuro, é um dos melhores instrumentos para avançar na renovação da democracia (SCHNEIDER e SILVA, 2014, p. 3)

III. Considerações Finais

O presente artigo buscou explorar o contexto histórico e jurídico da mobilidade urbana e compreender seu papel, sua relevância, no desenvolvimento das dinâmicas sociais. A cidade não consiste tão somente na delimitação geográfica de moradia do indivíduo, mas no local onde devem ser realizadas trocas: de trabalho e ao mesmo tempo de lazer, de estudo, ao passo de que cultura, de arte.

Para que o cidadão consiga usufruir as benesses, devidamente previstas no Estatuto da Cidade, é fundamental o exercício da locomoção, em quantidade e qualidade satisfatória. O cidadão demanda da mobilidade urbana para se deslocar ao trabalho, ao centro de convivência, à um hospital, em suma, trata-se de algo inerente ao convívio social.

O direito à cidade, conforme explorado no artigo, refere-se ao direito de todos a participar ativamente da vida urbana, tendo acesso aos espaços públicos, aos serviços e equipamentos urbanos. Dada a importância no desenvolvimento das atividades sociais, foi necessário compreender o papel da municipalidade na construção de qualidade de vida a partir da mobilidade urbana. Foi demonstrado que o direito a cidade envolve também a participação popular na formulação e implementação de políticas públicas, assegurando que as decisões sejam tomadas de forma participativa e democrática.

Ademais, a responsabilidade fiscal também é um princípio relacionado a mobilidade urbana, de forma a nortear a gestão pública em todos os níveis. Assim, conforme exposto o município precisa equilibrar suas contas e garantir uma gestão responsável dos recursos públicos, de forma a permitir investimentos em infraestrutura e serviços que melhorem a mobilidade urbana.

Por fim, observa-se que a federação, com sua tripla divisão, acabou por dificultar a receita dos municípios, sobretudo dos que não são autossustentáveis, o que compromete o desenvolvimento equilibrado e harmônico no território nacional; difundindo um cenário de guerra fiscal.

Referências

- [1]. Affonso, R. A Crise Da Federação No Brasil. Ensaios, Fee, Porto Alegre, V. 15, N. 2, P. 321-337, 1994
- [2]. Albuquerque, Alexandre Black De. Desenvolvimento Nos Governos Vargas E Jk. Xi Congresso Brasileiro De História Econômica. 2015. Disponível Em <2015.03.07 (Abphe.Org.Br)> Acesso Em 18 Nov 2022.
- [3]. Almeida, Reginaldo Magalhães De. 50 Anos Do “O Direito À Cidade”: Repensando A (Re)Produção Dos Conjuntos Habitacionais De Interesse Social Em Belo Horizonte. 2018. Revista De Direito Da Cidade. Doi:10.12957/Rdc.2018.32941. Disponível Em <50 Anos Do “O Direito À Cidade”: Repensando A (Re)Produção Dos Conjuntos Habitacionais De Interesse Social Em Belo Horizonte / 50 Years Of “The Right To The City”: Rethinking The (Re) Production Of Housing Projects Of Social Interest In Belo Horizonte | Almeida | Revista De Direito Da Cidade (Uerj.Br)> Acesso Em 18 Nov 2022.
- [4]. Amanajas, Roberta; Klug Letícia. Direito À Cidade, Cidades Para Todos E Estrutura Sociocultural Urbana. 2018. Disponível Em <Direito À Cidade.Pdf (Ipea.Gov.Br)> Acesso Em 17 Nov 2022.
- [5]. Bærenholdt, Jørgen Ole. Governmobility: The Powers Of Mobility. 2013 Mobilities, 8:1, 20-34, Doi: 10.1080/17450101.2012.747754. Disponível Em <Governmobility: The Powers Of Mobility: Mobilities: Vol 8, No 1(Tandfonline.Com)> Acesso Em 25 Nov 2022.
- [6]. Bertoldi, Márcia Rodrigues; Oliveira, Olga Maria Boschi Aguiar. Manual De Metodologia Para Projeto De Pesquisa No Direito. Disponível Em <Manual-Projeto-De-Pesquisa-Versão-Final.Pdf (Ufpel.Edu.Br)>. Acesso Em 27 Nov 2022.
- [7]. Brasil. Constituição Da República Federativa Do Brasil. Brasília: Senado Federal, 1988. Disponível Em: <Http://Www.Planalto.Gov.Br/Ccivil_03/Constituicao/Constituicao.Htm>. Acesso Em 18 Nov 2022.
- [8]. Brasil. Estatuto Da Cidade. Brasília.2001. Disponível Em: <L10257 (Planalto.Gov.Br)>. Acesso Em 18 Nov 2022.
- [9]. Brasil. Política Nacional De Mobilidade Urbana. Brasília.2012. Disponível Em: <L12587 (Planalto.Gov.Br)>. Acesso Em 18 Nov 2022.
- [10]. Carvalho, Carlos Henrique Ribeiro De. Mobilidade Urbana Sustentável: Conceitos, Tendências E Reflexões. Ipea. 2016. Disponível Em <Td_2194.Pdf (Ipea.Gov.Br)> Acesso Em 18 Nov 2022.
- [11]. Garcias, Carlos Mello; Bernardi, Jorge Luiz. As Funções Sociais Da Cidade. Revista Direitos Fundamentais & Democracia. 2008. Disponível Em <As Funções Sociais Da Cidade | Revista Direitos Fundamentais & Democracia (Unibrasil.Com.Br)> Acesso Em 18 Nov 2022.
- [12]. Gonçalves, M. V.; Malfitano, A. P. S. O Conceito De Mobilidade Urbana: Articulando Ações Em Terapia Ocupacional. Cadernos Brasileiros De Terapia Ocupacional, V. 29, P. 1, 2021. Doi: 10.1590/2526-8910.Ctoarf1929. Disponível Em <O Conceito De

- Mobilidade Urbana: Articulando Ações Em Terapia Ocupacional/ The Concept Of Urban Mobility: Articulating Actions In Occupational Therapy | Gonçalves | Cadernos Brasileiros De Terapia Ocupacional (Ufscar.Br)> Acesso Em 27 Nov 2022.
- [13]. Gustin, Miracy Barbosa De Souza. Dias, Maria Tereza Fonseca. (Re)Pensando A Pesquisa Jurídica: Teoria E Prática. 2. Ed. Ampl. Atual Pela Bbr 14.724 E Atualizada Pela Abnt 30/12/05. Del Rey: Belo Horizonte, 2006.
- [14]. Ibge – Instituto De Geografia E Estatística. Cidades: Panorama, Manaus. Disponível Em < Ibge | Cidades@ | Brasil | Panorama> Acesso Em 18 Nov 2022.
- [15]. Ibge – Instituto De Geografia E Estatística. Cidades: Panorama, Rio De Janeiro. Disponível Em< Ibge | Cidades@ | Brasil | Panorama> Acesso Em 18 Nov 2022.
- [16]. Ibge – Instituto De Geografia E Estatística. Pesquisa: Frota De Veículos. Disponível Em <Ibge | Cidades@ | Brasil | Pesquisa | Frota De Veiculos | Veículo> Acesso Em 18 Nov 2022.
- [17]. Itdp – Instituto De Políticas De Transporte E Desenvolvimento. Mobilizados Em Foco. Disponível Em: Boletim5_Mobilizados.Pdf (Itdpbrasil.Org). Acesso Em 18 Nov 2022.
- [18]. Kallenbach, Theresa. (2020) Narratives Of Urban Mobility In Germany: On The Threshold Of A Departure From The Car-Centered City?, 2020. Sustainability: Science, Practice And Policy, 16:1, 197-207, Doi: 10.1080/15487733.2020.1799625. Disponível Em Full Article: Narratives Of Urban Mobility In Germany: On The Threshold Of A Departure From The Car-Centered City? (Tandfonline.Com). Acesso Em 25 Nov 2022.
- [19]. Lanzini, Pietro; Stocchetti, Andrea. From Techno-Centrism To Sócio- Centrist: The Evolution Of Principles For Urban Sustainable Mobility. 2020. International Journal Of Sustainable Transportation, Doi: 10.1080/15568318.2020.1827315. Disponível Em From Techno-Centrism To Socio-Centrism: The Evolution Of Principles For Urban Sustainable Mobility: International Journal Of Sustainable Transportation: Vol 15, No 11 (Tandfonline.Com). Acesso Em 25 Nov 2022.
- [20]. Lefebvre, Henri. O Direito À Cidade. Tradução De Rubens Eduardo Frias. 5. Ed. Paulo: Centauro, 2011.
- [21]. Manaus. Plano De Mobilidade Urbana. Manaus. 2015. Disponível Em: Lei Ordinária 2075 2015 De Manaus Am (Leismunicipais.Com.Br). Acesso Em 20 Nov 2022.
- [22]. Meirelles, H. L. Direito Municipal Brasileiro. 6. Ed. São Paulo: Malheiros, 1993.
- [23]. Menezes, Luiz C. A.; Jannuzzi, Paulo De M. Planejamento Nos Municípios Brasileiros: Um Diagnóstico De Sua Institucionalização E Seu Grau De Efetividade. In: Vitte, Claudete C. S.;
- [24]. Keinert, Tânia M. M. Qualidade De Vida, Planejamento E Gestão Urbana: Discussões Teórico-Metodológicas. Rio De Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.
- [25]. Moraes, Alexandre De. “Direitos Humanos Fundamentais”. 9. Ed. São Paulo: Atlas, 2011. P. 2.
- [26]. Necta. Ranking Connected Smart Cities 2021. Disponível Em <https://Ranking.Connectedsmartcities.Com.Br/Resultados.Php>>. Acesso Em 25 Nov 2022.
- [27]. Paulo, Rodolfo Fares. O Desenvolvimento Industrial E O Crescimento Populacional Como Fatores Geradores Do Impacto Ambiental. 2010. Veredas Do Direito. Disponível Em < 270203222.Pdf (Core.Ac.Uk). Acesso Em 26 Nov 2022.
- [28]. Rezende, F.; Afonso, J. R. A Federação Brasileira: Fatos, Desafios E Perspectivas, 2002. Disponível Em: <https://www.joserobertoafonso.Com.Br/Federacao-Brasileira-Rezende-E-Afonso/>. Acesso Em 24 De Nov 2022
- [29]. Rio De Janeiro. Plano De Mobilidade Urbana Sustentável. Rio De Janeiro.2019. Disponível Em: Decreto+Rio+Nº+45781.Pdf. Acesso Em 23 Nov 2022.
- [30]. Santos, Angela Moulin Simões Penalva; Medeiros, Mariana Gomes Peixoto; Vasques, Pedro Henrique Ramos Prado. Política Urbana No Rio De Janeiro: Entre A Cidade Do Plano E A Cidade Real. 2013. Cadernos Do Desenvolvimento Fluminense. Doi: <https://doi.org/10.12957/Cdf.2013.9085>. Disponível Em <Política Urbana No Rio De Janeiro: Entre A Cidade Do Plano E A Cidade Real | Moulin Simões Penalva Santos | Cadernos Do Desenvolvimento Fluminense (Uerj.Br). Acesso Em 22 Nov 2022.
- [31]. Schneider, Y.; Silva, R. L. N. A Democracia Do Conhecimento; A Busca Por Uma Sociedade Inteligente Para Legitimar A Atuação Democrática Das Agências Reguladoras. 2014. Prisma Jur. São Paulo. Doi: Doi: 10.5585/Prismaj.V13n1.5049. Disponível Em A Democracia Do Conhecimento; A Busca Por Uma Sociedade Inteligente Para Legitimar A Atuação Democrática Das Agências Reguladoras. | Schneider | Prisma Juridico (Uninove.Br). Acesso Em 28 Nov 2022.
- [32]. Schonardie, E. F. A Concretização Dos Direitos Humanos E A Questão Dos Aglomerados Subnormais Nas Cidades Brasileiras. Direito Da Cidade, V. 9, P. 1363-1382, 2017. Disponível Em: 27166-98068-1-Pb.Pdf. Acesso Em 18 De Nov 2022.
- [33]. Silva, José Afonso Da. Direito Ambiental Constitucional. 9. Ed. São Paulo: Malheiros, 2010.