I ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE II

ROSÂNGELA LUNARDELLI CAVALLAZZI

VALMIR CÉSAR POZZETTI

DIOGO OLIVEIRA MUNIZ CALDAS

Copyright © 2020 Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte destes anais poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria – CONPEDI
Presidente - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC – Santa Catarina
Diretora Executiva - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini - UNIVEM/FMU – São Paulo
Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa – Pará
Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG – Goiás
Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos – Rio Grande do Sul
Vice-presidente Sudeste - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio – Rio de Janeiro
Vice-presidente Nordeste - Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR – Ceará

Representante Discente: Prof. Dra. Sinara Lacerda Andrade – UNIMAR/FEPODI – São Paulo

Conselho Fiscal:
Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara – ESDHC – Minas Gerais
Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM – Rio de Janeiro
Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho – Ceará
Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva – UFS – Sergipe
Prof. Dr. Valter Moura do Carmo – UNIMAR – São Paulo
Secretarias
Relações Institucionais:
Prof. Dra. Daniela Marques De Moraes – UNB – Distrito Federal
Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues - UNIVEM – São Paulo
Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - Mackenzie – São Paulo
Comunicação:
Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali – Rio Grande do Sul
Profa. Dra. Maria Creusa De Araújo Borges - UFPB – Paraíba
Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro - UNOESC – Santa Catarina
Relações Internacionais para o Continente Americano:
Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA – Bahia
Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM – Rio Grande do Sul
Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA – Maranhão
Relações Internacionais para os demais Continentes:
Prof. Dr. José Barroso Filho – ENAJUM
Prof. Dr. Rubens Beçak - USP – São Paulo
Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba – Paraná
Eventos:
Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta - Fumec – Minas Gerais
Profa. Dra. Cinthia Obladen de Almendra Freitas - PUC – Paraná
Profa. Dra. Livia Gaigher Bosio Campello - UFMS – Mato Grosso do Sul

Membro Nato – Presidência anterior Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa – UMICAP – Pernambuco

D597

Direito urbanístico, cidade e alteridade II [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Rosângela Lunardelli Cavallazzi

Diogo Oliveira Muniz Caldas

Valmir César Pozzetti – Florianópolis: CONPEDI, 2020.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5648-082-4

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Constituição, cidades e crise

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Assistência. 3. Isonomia. I Encontro Virtual do CONPEDI (1: 2020 : Florianópolis, Brasil).

CDU: 34

CONPEDI

Conselho Nacional de Pesquisa
e Pós-Graduação em Direito Florianópolis
Santa Catarina – Brasil
www.conpedi.org.br

I ENCONTRO VIRTUAL DO CONPEDI

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE II

Apresentação

O Encontro Virtual do CONPEDI apresentou como temática central “Constituição, Cidades e Crise”. Essa temática estimulou a apresentação dos trabalhos, que primaram pela ótima qualidade acadêmica e calorosos debates ao final do evento, que versou, entre outros aspectos, sobre a ideia de democracia, direito à cidade, acesso a moradia, intervenções urbanísticas e, na intersecção de perspectivas que se destacam pelo desenvolvimento.

Em especial, a questão dos direitos sociais e fundamentais mereceu destaque no Grupo de Trabalho “DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE II”, na medida em que são questões, sem qualquer dúvida, que tangem o princípio da dignidade da pessoa humana, plena cidadania e participação no espaço urbano.

Cabe, em especial destaque, que o GT “DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE II” promoveu sua contribuição, com exposições orais e debates que se caracterizaram tanto pela atualidade quanto pela abordagem coletiva e interdisciplinar.

Eis uma breve síntese dos trabalhos apresentados:

O DIREITO URBANÍSTICO E O PAPEL DA ATIVIDADE EMPRESARIAL NO DESENVOLVIMENTO DA CIDADE, de autoria de Eduardo Felipe Veronese abordou acerca da função social da empresa, que atribui, além do aspecto econômico, atuar em defesa dos interesses da coletividade, para que a sua própria atividade empresarial seja sustentável. O autor procurou demonstrar que a atividade empresarial possui não apenas condição, mas também o dever de colaborar com a promoção dos direitos fundamentais no âmbito da cidade.

Fausto Amador Alves Neto, Samir Alves Daura e João Hagenbeck Parizzi apresentaram o artigo intitulado: REFLEXÕES SOBRE A EDUCAÇÃO AMBIENTAL E A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO COMO FORMAS DE CONSTRUÇÃO DE CIDADES SUSTENTÁVEIS que analisou de que modo se interligam a educação ambiental e para o trânsito como forma de construção da cidade sustentável.

O artigo intitulado GOVERNANÇA TERRITORIAL E DIREITO À CIDADE NO RIO TUCUNDUBA, EM BELÉM/PA, de Carla Maria Peixoto Pereira e Mozart Victor Silveira, apresenta reflexões sobre a importância da participação da sociedade civil na governança de territórios, para que se promova o direito à cidade localmente.

NOVOS MODELOS DE NEGÓCIO, NOVO MODELO DE CIDADE: RELAÇÕES ENTRE FRAGMENTAÇÃO E DESCENTRALIZAÇÃO URBANAS E NOVAS CATEGORIAS DE TRABALHO da autoria de Mateus Cavalcante de França buscou responder: como novos modelos de negócio relacionam-se a novas configurações urbanas? Para isso, realizou amostra de startups e escritórios de coworking na Região Metropolitana de Porto Alegre, observando como foi desenvolvida sua distribuição.

O PLANEJAMENTO URBANO E A POSSIBILIDADE DE REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA EM ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE, artigo cujos autores, Fausto Amador Alves Neto, Airton Batista Costa Neto Nepomuceno e Samir Alves Daura, trouxe investigação acerca da possibilidade de regularização fundiária em áreas de preservação permanente, com desdobramentos sobre possível posição conflitante entre o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado e o direito à moradia.

O artigo intitulado O ESTADO DEMOCRÁTICO E O DIREITO À MORADIA: UMA REFLEXÃO À LUZ DO PRINCÍPIO DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA, de Tasmânia Da Silva Oliveira Mantiolhe expõe a falta de efetivação do acesso à moradia no Brasil. Tal inexecução, segundo a autora, pode ser constatada através da proliferação do aumento crescente de moradores de rua, construções irregulares, crescimento do número de favelas e ausência de políticas públicas que visem garantir moradia.

O RISCO NO CUMPRIMENTO DE MEDIDAS SOCIOEDUCATIVAS EM MEIO ABERTO: TERRITÓRIO E DIFERENTES REPRESENTAÇÕES DE ESPAÇO NOS BAIRROS RESTINGA E RUBEM BERTA NA CIDADE DE PORTO ALEGRE de autoria de Victória Hoff da Cunha e Ana Paula Motta demonstrou estudo acerca do contexto territorial de adolescentes entre 12 a 21 anos que sofreram homicídio nos anos de 2015 a 2018 na cidade de Porto Alegre, onde a pesquisa questiona se o cumprimento de medidas socioeducativas em meio regime aberto está associado ao risco de sofrer homicídio.

Jordana Aparecida Teza, Ana Flávia Costa Eccard e Cláudia Franco Corrêa apresentaram o artigo O TERMO TERRITORIAL COLETIVO COMO PROPOSTA DE INCLUSÃO SUSTENTÁVEL: O ESTUDO DO CASO DA COMUNIDADE DOS TRAPICHEIROS que analisa o Termo Territorial Coletivo como proposta de inclusão social sustentável e a

preocupação ambiental na sociedade contemporânea, através de possibilidades de inclusão dos grupos menos favorecidos. Analisa a questão fundiária brasileira, especificamente da cidade do Rio de Janeiro com inúmeras intervenções estatais e processos de gentrificação.

Na sequência Cleidiane Mara de Souza Braga e Carlos Eduardo Artiaga Paula em seu artigo INSTRUMENTOS LEGAIS DE ACESSO À MORADIA E À PROPRIEDADE EM MUNICÍPIOS DE PEQUENO PORTE analisaram as medidas legais de acesso à moradia e à propriedade no âmbito dos municípios de pequeno porte; e concluíram que, dentre os instrumentos de regularização fundiária previstos na legislação pátria, destaca-se a usucapião e a também a Lei nº 13.465/2017 que legitimou a Regularização Fundiária Urbana.

No artigo A PROTEÇÃO JURÍDICA DO GRAFITE NO ORDENAMENTO JURÍDICO BRASILEIRO, Clarice Fernandes Santos investigou, a partir de jurisprudências envolvendo o grafite, de que a forma com que o judiciário brasileiro vem enfrentando esse fenômeno que envolve arte, cultura, cidades e direito.

Os autores Camila Rabelo de Matos Silva Arruda e Diogo Oliveira Muniz Caldas apresentam o trabalho versando sobre a urbanização e a densidade populacional com recorte nos grandes centros urbanos na perspectiva da função social da cidade e seu reflexo no campo da moradia.

No texto A URBANIZAÇÃO E A MÁ DISTRIBUIÇÃO POPULACIONAL: O PROBLEMA DOS GRANDES CENTROS URBANOS os casos referência abordados a partir da obra A Questão Urbana de Manuel Castells, Manuel abrangem estudos sobre o Plano Abercrombie e a Realidade Urbana Inglês; Barcelona na Espanha; a Reforma do Espaço Urbano Norte-Americano; a Renovação do Espaço Urbano de Paris com as obras de Georges-Eugène Haussman; o caso Canadense com a Crise Habitacional em Quebec e Montreal e o Movimento Habitacional e a Luta Política no Chile. O estudo analisa planos aplicados em vários países para atender os problemas habitacionais e garantir o mínimo existencial segundo específicos critérios, tais como as mudanças no espaço urbano ao longo do tempo e as intervenções do Estado no planejamento urbano dos grandes centros.

AS INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS E A EVOLUÇÃO DO SISTEMA HABITACIONAL NO RIO DE JANEIRO constitui o título do trabalho apresentado por Camila Rabelo de Matos Silva Arruda, Diogo Oliveira Muniz Caldas com o recorte espacial da cidade do Rio de Janeiro sediando os grandes eventos mundiais a partir de 2007. A análise percorre na linha do tempo políticas públicas no sistema urbanístico com ênfase nos processos de remoções acompanhados de condições propicias para gentrificação de novos espaços urbanos. Importante estudo é dedicado a formação das favelas no território brasileiro

com destaque para o Morro da Providência e o Projeto Rio no complexo Maré na cidade do Rio de Janeiro. A investigação alcança a política urbana estabelecida na Constituição de 1988 e o microssistema do Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257 de 2001.

Por sua vez Isabel Novembre Sangali e Ednilson Donisete Machado discorreram, no artigo intitulado A INOBSERVÂNCIA DO DIREITO FUNDAMENTAL À BOA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E A CRISE DA MORADIA NO BRASIL, discorreram acerca das influências e danos gerados ao direito de moradia pelo descumprimento ao direito fundamental à boa administração pública. Onde constataram a relevância constitucional atribuída ao direito à moradia e a indiscutível influência do Poder Público sobre este direito.

Finalizando, Marcelo Coelho de Souza e Maria Claudia da Silva Antunes, por meio do artigo intitulado A INSERÇÃO DOS COMPLEXOS PRISIONAIS NO BRASIL NA PERSPECTIVA DAS CIDADES SUSTENTÁVEIS demonstram que a desarmonia entre as políticas públicas e penitenciária, precisam se reinventar para que os complexos prisionais brasileiros, com a terceira maior massa carcerária, sejam inseridos nos espaços urbanos contribuindo de forma significativa com as cidades sustentáveis.

Por fim, os Coordenadores do Grupo de Trabalho Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade II parabenizaram e agradeceram aos autores dos trabalhos que compõem esta obra pela valiosa contribuição científica de cada um, o que por certo será uma leitura útil à comunidade científica. Reiteramos a satisfação em participar da apresentação desta obra e do CONPEDI, que se constitui, atualmente, o mais importante fórum de discussão e socialização da pesquisa do Direito.

Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi – UFRJ / PUC

Professor Dr. Valmir César Pozzetti – UEA

Professor Dr. Diogo Oliveira Muniz Caldas – UVA / UNICARIONA

Nota técnica: Os artigos do Grupo de Trabalho Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade II apresentados no I Encontro Virtual do CONPEDI e que não constam nestes Anais, foram selecionados para publicação na Plataforma Index Law Journals (https://www.indexlaw.org/), conforme previsto no item 8.1 do edital do Evento, e podem ser encontrados na Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade. Equipe Editorial Index Law Journal - publicacao@conpedi.org.br.

REFLEXÕES SOBRE A EDUCAÇÃO AMBIENTAL E A EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO COMO FORMAS DE CONSTRUÇÃO DE CIDADES SUSTENTÁVEIS

REFLECTIONS ON ENVIRONMENTAL EDUCATION AND TRAFFIC EDUCATION AS WAYS TO BUILD SUSTAINABLE CITIES

Fausto Amador Alves Neto [1]
Samir Alves Daura [2]
João Hagenbeck Parizzi [3]

Resumo

A proteção ao meio ambiente é questão fundamental por estar relacionada à própria existência humana. O objetivo do presente trabalho é analisar de que modo se interligam a educação ambiental e para o trânsito como forma de construção da cidade sustentável. Trata-se de estudo bibliográfico e interdisciplinar, levantando questões jurídicas e também da geografia urbana. Ao final, observou-se a importância da educação para a compreensão do novo paradigma incorporado pela Constituição Federal, seja como forma de construir políticas públicas mais eficientes, seja para promover uma necessária mudança de comportamento por parte da sociedade, preservando as presentes e futuras gerações.

Palavras-chave: Meio ambiente, Trânsito, Educação, Sustentabilidade, Cidades sustentáveis

Abstract/Resumen/Résumé

Protection of the environment is a fundamental issue to be qualified for human existence itself. The objective of this work is to analyze how to link environmental education and traffic as a way of building a sustainable city. This is a bibliographic and interdisciplinary study, raising legal issues and also urban geography. In the end, select the importance of education to understand the new paradigm incorporated by the Federal Constitution, either as a way to create more efficient public policies, or to promote a change in behavior on the part of society, preserving the gifts and current presentations.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Environment, Traffic, Education, Sustainability, Sustainable cities

---

[1] Bacharel em Direito pela FEIT/UEMG. Doutorando e Mestre em Geografia pela UFU. Especialista em Direito. Advogado. Professor do Curso de Direito da UEMG/Ituiutaba. Professor do Curso de Administração da FACMAIS/Ituiutaba.

[2] Bacharel em Direito pela Faculdade de Direito Milton Campos. Mestre em Direito pela UFU. Especialista em Direito. Advogado. Professor do Curso de Direito da FACMAIS/Ituiutaba.

[3] Bacharel em Direito pela Universidade Tiradentes. Doutorando em Direito e Mestre em Direito e Políticas Públicas pelo Centro Universitário de Brasília. Advogado. Professor do Curso de Direito da UEMG/Ituiutaba.

INTRODUÇÃO

O meio ambiente está inserido como direito fundamental em nosso ordenamento jurídico, havendo diversas repercussões jurídicas a respeito das diversas formas de protegê-lo. Nesse sentido, a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 determina que o meio ambiente necessita ser preservado não somente para o presente momento, mas também, para as futuras gerações.

No contexto da defesa de um meio ambiente ecologicamente equilibrado, o tema do presente artigo são as formas de construção das denominadas cidades sustentáveis. Visando delimitar o tema, cumpre analisar a importância da educação ambiental e da educação para o trânsito como formas de construção de cidades que se orientem a partir do princípio da sustentabilidade.

Definido o tema, cumpre apresentar o problema de pesquisa, ou seja, o questionamento que se pretenderá responder ao longo do trabalho: A educação para o trânsito e a educação ambiental, observadas conjuntamente, poderiam ser objeto de políticas públicas voltadas à construção de cidades sustentáveis? Em outras palavras, a educação, enquanto poderoso instrumento do princípio da sustentabilidade, poderia ser utilizada para fomentar práticas de trânsito mais inclusivas, racionais e ambientalmente responsáveis no âmbito das cidades?

Diante do problema formulado, a seguinte hipótese ou resposta provisória pode ser apresentada: tanto a educação para o trânsito quanto a educação ambiental são importantíssimos instrumentos para a devida incorporação do novo paradigma da sustentabilidade em nossa prática cotidiana, especialmente quando se trata de construir modelos de cidades sustentáveis, que em síntese, estão inseridas na concepção de desenvolvimento sustentável humanisticamente orientado.

Por oportuno, registre-se que o conceito de cidades sustentáveis é bastante amplo, podendo ser relacionado com todas as práticas que de alguma maneira visam trazer mais qualidade de vida para a população, a partir de políticas mais eficientes e ambientalmente responsáveis. Nesse sentido, o presente trabalho não tem a pretensão de esgotar a temática das cidades sustentáveis, mas sim, abordar de forma específica a questão da mobilidade urbana e do trânsito, dilemas esses que tem tomado a atenção de estudiosos e formuladores de políticas públicas imbuídos de construir modelos de cidades que diferem da forma tradicional amplamente conhecida.

O trânsito, por si só, pode ser apontado como um dos principais responsáveis por diversos impactos sobre as cidades em que habitamos, seja em relação ao meio ambiente, por

meio da deletéria poluição sonora, atmosférica, visual, do solo e da água, seja sobre a própria vida das pessoas, que muitas vezes não possuem acesso a formas de mobilidade urbana diversas das tradicionais, que não possuem acesso a um transporte público acessível e eficiente, entre outros problemas. Certamente, essas questões hodiernas não são respondidas por meio de respostas prontas, sendo na realidade um dos principais desafios de nosso tempo, especialmente em centros de médio e grande porte. Desta forma, qualquer proposta não deve prescindir do debate democrático no âmbito do Estado e da sociedade, haja vista as diferentes características econômicas e socioculturais de cada localidade, a demandar políticas públicas específicas e direcionadas.

Nesse sentido, a relevância e atualidade do tema estão justificadas, sobretudo quando compreendemos que estudar formas de construção de cidades sustentáveis representa incorporar efetivamente o novo paradigma da sustentabilidade, em contraste com o velho paradigma da insaciabilidade.

Como referencial teórico do presente trabalho, tem-se a defesa do princípio da sustentabilidade em Juarez Freitas (2016), especialmente do seu conceito multidimensional da sustentabilidade que abarca as dimensões ambiental, social, econômica, ética e jurídico política.

O objetivo geral do presente artigo é estudar a educação ambiental e a educação para o trânsito como formas integradas de construção de cidades sustentáveis, o que implica em analisar a necessária proteção do meio ambiente aliada a uma política eficiente de mobilidade urbana.

Os objetivos específicos do trabalho são: a) estudar a importância da proteção do meio ambiente no atual momento da sociedade; b) compreender e assimilar o paradigma da sustentabilidade enquanto princípio de natureza multidimensional; c) analisar a importância da educação ambiental e da educação para o trânsito como instrumentos de construção de efetivas cidades sustentáveis.

Para que os objetivos propostos sejam devidamente alcançados, o presente estudo adotou o método dedutivo como método de abordagem. O trabalho foi realizado a partir de levantamento bibliográfico, com revisão de conceitos e utilização de material doutrinário nacional e estrangeiro, que se mostraram cruciais para a melhor compreensão do tema proposto.

1 POR QUE É NECESSÁRIO PROTEGER O MEIO AMBIENTE HODIERNAMENTE?

Diversas são as formas de degradação do meio ambiente. O solo, a água e o ar sofrem contaminações por substâncias não biodegradáveis, que continuam nas cadeias alimentares por um longo tempo. Certamente, o lixo urbano é um das principais causas de poluição do meio ambiente, consistindo em um grave problema para a população, especialmente quando é jogado ao longo das ruas, avenidas e rodovias, em que nota-se a falta de consciência por parte dos cidadãos que não respeitando a legislação ambiental, degradam o próprio ambiente em que vivem, contribuindo para o aumento da crise ambiental que coloca em risco a vida no planeta.

Antes de trazer a definição do que vem a ser "meio ambiente", necessário se faz registrar a existência de críticas por parte dos doutrinadores no que se refere à nomenclatura "meio ambiente". Paulo Machado menciona que apesar de esta expressão ser considerada bem harmonioso, autores portugueses declaram que ela não é a mais correta, especialmente por existir um pleonasmo. Efetivamente, as palavras "meio" e "ambiente" dizem exatamente a mesma coisa, já que as duas significam o entorno, tudo aquilo que envolve (MACHADO, 2009, p. 51).

Marcelo Rodrigues evidencia, em sua obra, a dificuldade em elaborar uma definição de meio ambiente. Este dispõe que "muito mais do que uma expressão redundante, fluida e até mimética, trata-se de algo que eu sei o que é, mas não sei responder o que seja", isso se deve ao fato de que o meio ambiente como bem a ser juridicamente protegido compõe-se de uma série de relações, interações e elementos que não são atribuídos de certa concretude (RODRIGUES, 2002, p. 51).

José Afonso da Silva, ao partir para uma definição do meio ambiente, assevera que "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, 2007, p. 20).

O artigo 3º da Lei nº 6.938/81 – Política Nacional do Meio Ambiente, traz um conceito jurídico do que vem a ser meio ambiente, sendo "o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem química, física e biológica que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas".

Essa definição prevê a preocupação em se incluir no conceito não apenas a dimensão natural do meio ambiente, como também a artificial, cultural e do trabalho, considerando o fato que todas elas são responsáveis em conceder e abrigar a vida. A Resolução n. 306 do CONAMA vem reforçar essa idéia, no item XII de eu anexo I ao conceituar meio ambiente como sendo "conjunto de condições, leis, influência e interações de ordem física, química,

biológica, social, cultural e urbanística, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas" (CONAMA, Resolução 306).

Somando-se a essas definições de meio ambiente, a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, em seu artigo 225, dispõe que "todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações."

Registre-se, portanto, que proteger o meio ambiente é questão fundamental, sobretudo por estar relacionada à própria existência do ser humano, que apenas sobreviverá com dignidade se puder viver em um local que ofereça as devidas condições. Por oportuno, é nesse contexto que se insere o estudo das denominadas cidades sustentáveis, objeto do presente trabalho.

1.1 A proteção Constitucional do meio ambiente

Até a década de 1970 o meio ambiente não possuía uma plena proteção no Brasil, sendo alvo de leis esparsas que apenas davam os primeiros passos com o intuito de proteger o ambiente em que viviam as pessoas. Nem mesmo as constituições anteriores proporcionavam essa garantia, sendo importante mencionar as palavras de Paulo de Bessa Antunes: "a Constituição de 1988 não desconsiderou o meio ambiente como elemento indispensável e que servia de base para o desenvolvimento da atividade de infraestrutura econômica". Sendo assim, o objetivo do legislador é a defesa do meio ambiente sustentável (ANTUNES, 2005, p. 63).

Ressalte-se que uma sociedade efetivamente preocupada com as pessoas e com os seres vivos que nela habitam não deve ser construída a partir do paradigma da insaciabilidade, da destruição, do desmatamento, das cidades caóticas e irracionais, do envenenamento das fontes de água, solo e ar, mas sim a partir da preservação, do desenvolvimento sustentável, do respeito à humanidade e da construção de cidades sustentáveis . Neste sentido, Paulo Antunes aduz:

> A fruição de um meio ambiente saudável e ecologicamente equilibrado foi erigida em direito fundamental pela ordem jurídica constitucional vigente. Este fato, sem duvida, pode se revelar um notável campo para a construção de um sistema de garantias da qualidade de vida dos cidadãos e do desenvolvimento econômico que se faça com respeito ao Meio Ambiente (ANTUNES, 2005, p. 63).

Por sua vez, a Constituição da República vigente, que abarcou a proteção ambiental, intensificando a proteção por outros instrumentos normativos, como a Lei nº 6.938/81, tornou-se referencia mundial no que se refere a proteção ao meio ambiente, pois foi a primeira a dispensar um capítulo com dispositivos que garantem à proteção deste patrimônio da humanidade.

Pela atual Constituição, o legislador demonstrou uma grande preocupação quanto à proteção do meio ambiente, como por exemplo, elencando diversos dispositivos que regulamentam a questão ambiental, direta ou indiretamente em precisamente vinte e dois artigos constitucionais e seus incisos, quais sejam os artigos: 5º, 20 ao 24, 43, 49, 91 ,129 ,170, 174, 176, 182, 186, 200, 216, 225, 231 e 232, assim como no Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, os artigos 43, 44 e parágrafos.

Neste sentido, Luiz Regis Prado menciona que "a preocupação foi tanta com o meio ambiente que o nosso legislador constituinte resolveu reservar-lhe um capítulo inteiro na Constituição Federal, procurando disciplinar a matéria diante de sua importância mundial" (PRADO, 1992, p. 22).

No que se refere às disposições regulamentadas na atual Constituição, cumpre destacar tão somente os dois principais artigos, que em seus textos disciplinam de maneira enfática a questão da proteção ao meio ambiente, que são os artigos 170, inciso VI e o artigo 225 (já citado acima), a saber:

> Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:
> [...].
> VI – defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de seus processos de elaboração e prestação;

Frisa-se que referido dispositivo, nada mais é do que a liberalidade dos órgãos ambientais em estabilizar a aplicação das normas renunciadas na lei da Política Nacional do Meio Ambiente – Lei nº 6.938/81, e também da resolução CONAMA 001/86, que versa sobre o Estudo Impacto Ambiental, restringindo dessa maneira a degradação em massa pela força desmedida do ser humano.

Analisando o artigo 225 da Constituição da República de 1988, observa-se que seu maior objetivo é não possibilitar o aviltamento e destruição ambiental, ficando assim esclarecida a importância da preocupação do legislador em interromper a degradação e

promover os instrumentos necessários para que possamos efetivamente alcançar o desenvolvimento sustentável, que certamente é condição para a sadia qualidade de vida.

Contudo, é notório que o meio ambiente urbano das cidades brasileiras obteve muitas transformações com o decorrer dos tempos, de modo que nem todas foram positivas. Ao contrário, algumas imperfeições fazem com que as cidades caminhem para o sentido inverso do desenvolvimento, corroborando práticas próprias do paradigma da insaciabilidade, especialmente a partir do uso de meios de transportes com alta capacidade de poluição, engarrafamentos causados pela utilização deficitária do transporte público, além da ausência de políticas que visem orientar uma efetiva educação para o trânsito e ambiental. Para vencer esses obstáculos e construir cidades sustentáveis, urge incorporar o paradigma da sustentabilidade, tema a ser explorado no próximo tópico.

2 SUSTENTABILIDADE: UM NOVO PARADIGMA

Não é segredo que o princípio da sustentabilidade possui relação direta com a área ambiental. Contudo, restringir o estudo do pensamento sustentável ao meio ambiente corresponde a uma visão ultrapassada, importando, inclusive, na necessidade de repensar o Relatório "Our common future", publicado em 1987 pela Comissão Bruntland, sobretudo em decorrência de que o mencionado documento conferia ênfase excessiva às necessidades materiais das pessoas e das futuras gerações, esquecendo-se dos bens imateriais, também importantes para a construção de uma ideia satisfatória sobre desenvolvimento sustentável (FREITAS, 2016).

Jeremy Caradonna, importante estudioso da sustentabilidade, trabalha com um conceito mais abrangente a respeito da presente temática, destacando que a sustentabilidade deve ser compreendida a partir das dimensões ambiental, social, econômica e política. Com efeito, o citado autor destaca o dilema que a humanidade vive hoje, consistente em continuar vivendo a partir de bases insustentáveis ou efetivamente partir para um novo modelo calcado em bases sustentáveis (CARADONNA, 2014, p.5).

No mesmo sentido, o jurista brasileiro Juarez Freitas também trabalha com um conceito multidimensional a respeito da sustentabilidade, nos seguintes termos:

> [...] trata-se do princípio constitucional que determina, com eficácia direta e imediata a responsabilidade do Estado e da sociedade pela concretização solidária do desenvolvimento material e imaterial, socialmente inclusivo, durável, equânime, ambientalmente limpo, inovador, ético e eficiente, no intuito de assegurar, preferencialmente de modo preventivo e precavido, no presente e no futuro, o direito ao bem estar (FREITAS, 2016, p. 43).

Estudar a sustentabilidade corresponde a compreender um novo paradigma, que confronta diretamente com a insaciabilidade característica do pensamento antropocêntrico. Esse novo paradigma foi incorporado pela Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, especialmente a partir dos arts. 3º, 170 e 225, o que significa dizer que estamos tratando de um princípio com força vinculante. Com a sustentabilidade regendo as diversas relações sociais, preceitua-se a necessidade de o Estado praticar formas de desenvolvimento a longo prazo e humanisticamente orientadas, tendo em vista a natureza multidimensional destacada acima.

Sob a perspectiva ambiental, nos termos do art. 225 da Constituição, cumpre ao Estado e a sociedade a promoção de um meio ambiente ecologicamente equilibrado, com o escopo de garantir qualidade de vida à população do presente e às futuras gerações. Além da tradicional defesa do meio ambiente e da fauna por meio de políticas públicas e da responsabilização cível e criminal daqueles que promovem a devastação de áreas protegidas, medida extremamente importante é tornar as cidades brasileiras autênticas "cidades sustentáveis", sendo uma das principais medidas a promoção do trânsito em bases sustentáveis, o que implica na necessidade de uma mudança drástica de comportamento, a ser destacada no próximo tópico a partir do estudo da educação ambiental e da educação para o trânsito.

A partir da perspectiva social, a sustentabilidade consiste na aplicação do princípio da igualdade material, garantindo-se à sociedade e às futuras gerações a distribuição dos resultados do desenvolvimento sustentável, o que implica na defesa dos direitos sociais, dos direitos dos consumidores, dos direitos econômicos, entre outros, protegendo-se, portanto, os grupos vulneráveis.

A dimensão ética da sustentabilidade está diretamente relacionada com a necessidade de aplicação da solidariedade como condição de possibilidade para que os seres humanos continuem a sobreviver com dignidade no planeta em que habitam. Nesse sentido, cumpre urgentemente à humanidade repensar seus comportamentos, sobretudo aqueles mais relacionados a uma forma de vida própria do paradigma da insaciabilidade. Dentre as diversas temáticas que podem ser abordadas sob a perspectiva ética da sustentabilidade, certamente o trânsito é uma delas, especialmente a necessidade de construção de uma nova educação voltada para um trânsito mais seguro e ecologicamente responsável.

Registre-se que dois princípios extremamente importantes e que estão ligados à dimensão ética da sustentabilidade são os mandamentos da prevenção e precaução. Em

relação ao trânsito, certamente será crucial a adoção de medidas preventivas relacionadas à segurança de todos aqueles que utilizam as vias públicas para locomoção, assim como de políticas públicas para promoção do trânsito ambientalmente sustentável.

Quanto à dimensão econômica, o princípio da sustentabilidade defende a análise do custo-benefício da ação dos governos e daqueles que atuam no mercado, sobretudo para avaliar as consequências de suas práticas a longo prazo. Importante nesse campo de análise é a defesa de uma forma de desenvolvimento que seja sustentável, o que somente será possível a partir de investimentos em educação, nos diversos setores da sociedade. Por oportuno, para o presente estudo, registre-se a importância dos investimentos em educação para o trânsito, como forma de conscientizar a população em geral a respeito da necessidade de implementação de boas práticas.

No que se refere à dimensão jurídico-política da sustentabilidade, registre-se que o mencionado princípio tem eficácia direta e imediata, não havendo necessidade de qualquer regulamentação para sua aplicação direta. Portanto, estamos a tratar de um paradigma que já está em plena vigência e que precisa urgentemente ser devidamente observado e incorporado pelo conjunto da sociedade e pelo próprio Estado, na medida em que ainda observamos na prática diária diversas práticas que estão muito mais relacionadas com o paradigma da insaciabilidade, a ser superado.

Com efeito, reitere-se que o presente estudo se apoia na visão multidimensional da sustentabilidade proposta por Juarez Freitas, que trabalha com todas as mencionadas dimensões de forma interdependente e integrada. Por oportuno, veja-se as seguintes palavras de Freitas pela defesa de uma agenda para a sustentabilidade multidimensional, a respeito da importância dos transportes para a construção de cidades sustentáveis, o que por oportuno, tem direta relação com o trânsito:

> [...] Redesenho jurídico-institucional da matriz de transportes com substancial incremento da participação dos modais hidroviário e ferroviário, bem como o oferecimento de alternativas viáveis ao automóvel, nos grandes centros urbanos. Tradução: melhorias expressivas do transporte público, serviço essencial e contínuo, com a adoção, por exemplo, de veículos leves sobre trilhos. Está certo Nicholas Stern, ao salientar que o "planejamento das cidades e o efeito do transporte público terão efeito poderoso. O transporte não raro é muito destrutivo, por força, por exemplo, de veículos que levam uma única pessoa e a engarrafamentos crescentes, mas políticas sensatas podem estimular o voluntário melhor uso da infraestrutura existente, e o bom *design* físico e tecnológico pode fazer os sistemas de infraestrutura existente funcionarem com muito mais eficiência". Nessa linha, um eficaz e eficiente programa de mobilidade urbana requer, antes de mais nada, o sério compromisso com o acesso facilitado a transporte público de qualidade,

> observada a Lei de Mobilidade Urbana, no ponto crítico de dar prioridade aos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado. Ao lado disso, urge incentivar os investimentos, de grande monta, no campo da logística. A nova matriz de transportes é, seguramente, requisito essencial para a sustentabilidade, sem os custos altíssimos dos gargalos para o escoamento da produção, que impedem a formação de preços internacionalmente competitivos. A calhar, indispensável cumprir à risca os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre os quais o desenvolvimento sustentável das cidades, com a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços, bem como a estipulação de padrões de emissão dos gases de efeito local e monitoramento das emissões de gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado (2016, p. 96-97).

Desta forma, no próximo tópico será observada a educação para o trânsito como importante medida inserta no novo paradigma da sustentabilidade, a fim de construção de efetivas cidades sustentáveis no país.

3 EDUCAÇÃO AMBIENTAL E EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO COMO CONDIÇÕES DE POSSIBILIDADE PARA A CONSTRUÇÃO DE CIDADES SUSTENTÁVEIS

Para que possamos ter uma percepção lógica do que acontece no mundo é preciso que ocorra uma efetiva construção do conhecimento em educação ambiental, posto que a informação é um instrumento capaz de modificar a consciência do ser humano e do mundo que o rodeia (BARRETO, 1994, p. 56).

Promover a educação ambiental e para o trânsito são medidas fundamentais para a construção de cidades sustentáveis. Contudo, importante é frisar que a educação que se pretende não é aquela própria do paradigma da insaciabilidade, que procura apenas alcançar efeitos materiais imediatos. Conforme destaca Juarez Freitas, a educação que importa é aquela garantidora de uma “formação qualificada contínua para a sustentabilidade”, promovendo o bem-estar a longo prazo (FREITAS, 2016, p. 172).

No contexto das cidades sustentáveis, cumpre à população de forma geral compreender e assimilar o seu papel transformador, o que implica na necessidade de mudança de comportamento voltado agora ao paradigma da sustentabilidade.

Com esse intuito, Juarez Freitas defende a necessidade de implantação de quatro premissas para a construção de uma educação sustentável que seja bem-sucedida, sendo elas: a) “educação para a causalidade de longo espectro”, oportunidade em que o autor destaca a importância dos seres humanos compreenderem que suas ações, sejam elas positivas ou negativas, impactam de forma duradoura e direta no planeta em que vivem; b) “educação

como pluridimensionalidade do desenvolvimento", premissa essa que orienta processos educacionais voltados ao desenvolvimento das dimensões ambiental, social, econômica, ética e jurídico-política da sustentabilidade, todas elas vistas em conjunto; c) "educação como causa poderosa", premissa que defende a educação como grande diferencial do paradigma da sustentabilidade, assumindo papeis relevantes em todos os espectros, tais como na elaboração de políticas públicas e na mudança de comportamento da sociedade como um todo; d) "educação como fonte da homeostase social", que defende a educação sustentável como condição de possibilidade para se alcançar o equilíbrio em termos duradouros (FREITAS, 2016, p. 174-175).

Com o mesmo intuito, qual seja, de propor uma renovada concepção para as cidades, tornando-as sustentáveis, Renato Boareto defende estudos mais aprofundados sobre mobilidade urbana, especialmente para relacioná-la com a necessária proteção do meio ambiente e com a democratização do acesso aos espaços públicos, como por exemplo, tornando as cidades mais acessíveis para pessoas com deficiência e idosos. Para tanto, o autor informa a importância de se tratar a mobilidade urbana como efetiva política pública, demandando uma atuação mais incisiva dos governos, sobretudo para construir a ideia defendida de cidade sustentável, a partir de ações inovadoras atinentes a investimentos em infraestrutura para utilização racional de outras formas de mobilidade, como sistemas de trilhos, ciclovias, calçadas, além da necessária conscientização da população a respeito dos impactos ambientais de suas práticas no âmbito do trânsito, tributação diferenciada para aquisição de veículos mais poluentes, incentivo à utilização de meios de transportes não motorizados e coletivos, enfim, práticas ligadas ao princípio da sustentabilidade e que visam, acima de tudo, formas mais inclusivas para fins de locomoção (BOARETO, 2008, p. 143-160).

A respeito de como o ordenamento jurídico brasileiro responde a essas indagações, cite-se a Lei nº 9.795/1999, que trata da Política Nacional de Educação Ambiental, que em seu artigo 1º menciona que:

> A educação ambiental são os processos por meio dos quais o indivíduo e a coletividade constroem valores sociais, conhecimentos, habilidades, atitudes e competências voltadas para a conservação do meio ambiente, bem de uso comum do povo, essencial à sadia qualidade de vida e sua sustentabilidade.

O artigo 16 da mencionada lei determina que todos devem participar como agentes da promoção da educação ambiental, estabelecendo que os Estados, Distrito Federal e os

municípios, na esfera de sua competência e nas áreas de sua jurisdição, definirão regras e critérios para a educação ambiental, devendo ser respeitados os princípios e objetivos da Política Nacional de Educação Ambiental.

Quanto ao Código de Trânsito Brasileiro, há um capítulo específico para versar sobre a educação para o trânsito. Veja-se o teor do art. 74:

> Artigo 74. A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito.
>
> § 1º É obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito.
>
> § 2º Os órgãos ou entidades executivos de trânsito deverão promover, dentro de sua estrutura organizacional ou mediante convênio, o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito, nos moldes e padrões estabelecidos pelo CONTRAN.

Devido à importância que se deve dar para a educação ambiental no trânsito o Código em questão organiza e ressalta a necessidade de campanhas de educação ambiental, conforme depreende-se da leitura do art. 75:

> Artigo. 75. O CONTRAN estabelecerá, anualmente, os temas e os cronogramas das campanhas de âmbito nacional que deverão ser promovidas por todos os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito, em especial nos períodos referentes às férias escolares, feriados prolongados e à Semana Nacional de Trânsito.
>
> § 1º Os órgãos ou entidades do Sistema Nacional de Trânsito deverão promover outras campanhas no âmbito de sua circunscrição e de acordo com as peculiaridades locais.
>
> § 2º As campanhas de que trata este artigo são de caráter permanente, e os serviços de rádio e difusão sonora de sons e imagens explorados pelo poder público são obrigados a difundi-las gratuitamente, com a freqüência recomendada pelos órgãos competentes do Sistema Nacional de Trânsito.

A educação para o trânsito, de acordo do artigo 76, ocorrerá na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por intermédio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação. Com efeito, ocorrendo uma educação adequada e satisfatória, certamente será possível alcançar todos os âmbitos sociais, econômico e ambiental.

Infelizmente tornou-se comum o lixo espalhado nas cidades, não trazendo mais devido incômodo para a sociedade, o que gera prejuízos enormes à própria mobilidade urbana, na medida em que muitos desastres, como enchentes, têm como causa a acumulação de lixo nos locais próprios para escoamento da água das chuvas. Nesse sentido, a integração da educação ambiental junto à educação para o trânsito desempenhará um papel importantíssimo como instrumento na mudança de atitude da sociedade, principalmente para se efetivar o que está consagrado na Constituição Federal.

A educação ambiental pode ser aplicada ao público de todos os níveis de formação e classes sociais. Os principais objetivos da educação ambiental é amparar na construção de sociedades sustentáveis e ecologicamente equilibradas, gerando mudanças na qualidade de vida, por intermédio da conscientização acerca dos problemas ambientais atuais que necessitam ser encarados, assim como das medidas que precisam ser urgentemente aplicadas (SILVEIRA, 2008, p. 145-164).

Cidades sustentáveis, portanto, demandam necessariamente repensar as ações de transporte e trânsito, trabalhando-as em conjunto com a proteção do meio ambiente, seja por meio de ações governamentais diretas, parcerias público-privadas ou a partir da atuação da própria população, visando criar um futuro mais próspero, forjado a partir de formas de desenvolvimento que sejam duradouras, abarcando tanto as atuais como as futuras gerações (VIEIRA, 2012. p. 1-39).

Construir cidades sustentáveis consiste em promover a gestão urbana e a gestão ambiental de forma conjunta, o que para a presente pesquisa passa pela necessidade de integrar a educação para o trânsito e a educação ambiental como poderosas formas de incorporação da sustentabilidade, aproximando governo e sociedade em busca do objetivo comum de alcançar o bem-estar (ALFONSIN, 2001, p. 309-317).

A educação ambiental e a educação para o trânsito podem agir como atitudes transformadoras quando construídas a partir de valores e atitudes intrinsecamente ligados às experiências diárias. É justamente a partir dessa visão que o pensamento sustentável se insere de forma inquestionável como novo paradigma a sustentar as bases para a construção de cidades mais inclusivas e ambientalmente responsáveis, em outras palavras, cidades sustentáveis.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto, observa-se que a Constituição Federal promoveu o meio ambiente como um dos direitos fundamentais inerentes ao homem. Sendo assim, é imperioso que o meio ambiente proporcione uma qualidade de vida saudável e digna para todos os cidadãos.

Contudo, um dos aspectos que pode ocasionar um certo desajuste em face do meio ambiente é o trânsito e a mobilidade urbana nele inserida, já que ambos podem gerar uma gama de impactos no meio ambiente, como por exemplo, a poluição sonora, atmosférica, visual, do solo e da água.

Sendo assim, é preciso que os cidadãos tenham consciência que existem instrumentos jurídicos aptos a prevenir e combater à poluição gerada no trânsito, de maneira a melhorar a qualidade de vida. Com esse intuito, o presente estudo adotou a concepção de sustentabilidade multidimensional defendida por Juarez Freitas, que basicamente preceitua que uma visão sustentável deve observar as dimensões ambiental, social, econômica, ética e jurídico-política, todas elas vistas de forma interdependente.

A partir do princípio da sustentabilidade, observou-se o quão importante é a educação para a compreensão do novo paradigma incorporado pela Constituição da República de 1988, seja como forma de construir políticas públicas mais eficientes, seja para promover uma necessária mudança de comportamento por parte da sociedade, a fim de que o desenvolvimento a ser alcançado se consolide a partir de bases duradouras e sólidas.

Para tanto, o estudo partiu para a defesa da construção de modelos de cidades sustentáveis, sendo que dentre as diversas temáticas que poderiam ser abordadas, optou-se por destacar o quão importante poderá ser uma efetiva promoção integrada da educação ambiental e da educação para o trânsito, sobretudo para destacar como a mobilidade urbana e as práticas de proteção do meio ambiente poderão contribuir para o bem-estar das atuais e futuras gerações.

Desta forma, foi possível verificar que o Código de Trânsito não foi omisso quanto a proteção do meio ambiente, já que traz diversas situações em relação às questões ambientais. Fato é que não é possível pensar em qualquer ação educativa de trânsito sem uma atenção especial ao campo da ética, o que comprova a presença de um pensamento sustentável, de acordo com sua natureza multidimensional. Apesar de existir no ordenamento jurídico um regramento considerável a respeito da educação como instrumento de promoção do trânsito e do meio ambiente, cumpre reconhecer que o caminho a ser trilhado está apenas no começo, especialmente quando a pretensão é construir cidades sustentáveis como efetivos modelos a serem seguindos.

Por fim, mudar o mundo é algo complexo e certamente de difícil execução. Por outro lado, é possível e necessário iniciar o quanto antes uma jornada no caminho da ética e da cidadania, sobretudo no momento hodierno em que vivemos, a fim de que seja possível deixar um mundo melhor, com mais qualidade de vida para as atuais e futuras gerações.

REFERÊNCIAS

ALFONSIN, Betânia. O estatuto da cidade e a construção de cidades sustentáveis, justas e democráticas. **Direito e Democracia (ULBRA)**, Canoas, v.2, n. 2, p. 309-317, 2001.

ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito ambiental**. 7 ed. Rio de Janeiro: Editora Lumen Juris, 2005.

BARRETO, Aldo de Albuquerque, **A Questão da informação**, Revista São Paulo em Perspectiva, Fundação Seade, v8, n4, 1994.

BOARETO, Renato. A política de mobilidade urbana e a construção de cidades sustentáveis. **Revista dos Transportes Públicos – ANTP**, São Paulo, n. 119/20, ano 30/31, 3º e 4º trimestre, p. 143-160, 2008.

BRASIL. Presidência da República. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 26/07/2017.

_____. Presidência da República. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 26/07/2017.

_____. Presidência da República. **Lei nº 9.975, de 27 de abril de 1999**. Dispõe sobre a educação ambiental, institui a Política Nacional de Educação Ambiental e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9795.htm>. Acesso em: 26/07/2017.

CARADONNA, Jeremy L. Sustainability: a history. New York: Oxford University Press, 2014.

CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – CONAMA. **Resolução n° 306.** Disponível em <http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res02/res30602.html>. Acesso em: 26/07/2017.

FREITAS, Juarez. **Sustentabilidade**: direito ao futuro. 3. ed. Belo Horizonte: Fórum, 2016.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Direito Ambiental Brasileiro.** 17 ed. São Paulo: Malheiros, 2009.

PRADO, Luiz Regis. **Direito penal ambiental** (problemas fundamentais), São Paulo Revista dos Tribunais, 1992.

RODRIGUES, Marcelo Abelha. **Instituições de Direito Ambiental,** Vol. 1 (parte geral). São Paulo: Max Limonad, 2002.

SILVA, José Afonso da. **Direito Ambiental Constitucional.** 6 ed. São Paulo: Malheiros, 2007.

SILVEIRA, G.T.R.; AFONSO, C.G.; ARRUDA, L.N. **Resíduos sólidos e educação ambiental para a comunidade do Instituto de Ciências Biológicas e da Saúde da PUC Minas: uma oportunidade de reflexão sobre discurso teórico e a prática ambiental no mundo acadêmico**. Revista Eletrônica do Mestrado em Educação Ambiental, Rio Grande, v.21, p. 145-164, 2008.

VIEIRA, Juliana de Souza Reis. Cidades sustentáveis. **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, v. 04, n. 02, p. 1-39, 2012.