XXV ENCONTRO NACIONAL DO CONPEDI - BRASÍLIA/DF

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE

EDSON RICARDO SALEME

LUDMILA ALBUQUERQUE DOUETTES ARAÚJO

MARCONI DO Ó CATÃO

Copyright © 2016 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. Raymundo Juliano Feitosa – UNICAP
Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Ingo Wolfgang Sarlet – PUC - RS
Vice-presidente Sudeste - Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim – UCAM
Vice-presidente Nordeste - Profa. Dra. Maria dos Remédios Fontes Silva – UFRN
Vice-presidente Norte/Centro - Profa. Dra. Julia Maurmann Ximenes – IDP
Secretário Executivo - Prof. Dr. Orides Mezzaroba – UFSC
Secretário Adjunto - Prof. Dr. Felipe Chiarello de Souza Pinto – Mackenzie

Representante Discente – Doutoranda Vivian de Almeida Gregori Torres – USP

Conselho Fiscal:
Prof. Msc. Caio Augusto Souza Lara – ESDH
Prof. Dr. José Querino Tavares Neto – UFG/PUC PR
Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini Sanches – UNINOVE
Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva – UFS (suplente)
Prof. Dr. Fernando Antonio de Carvalho Dantas – UFG (suplente)

Secretarias:
Relações Institucionais – Ministro José Barroso Filho – IDP
Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho – UPF
Educação Jurídica – Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues – IMED/ABEDi
Eventos – Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta – FUMEC
Prof. Dr. Jose Luiz Quadros de Magalhaes – UFMG
Profa. Dra. Monica Herman Salem Caggiano – USP
Prof. Dr. Valter Moura do Carmo – UNIMAR
Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr – UNICURITIBA
Comunicação – Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro – UNOESC

D598
Direito urbanístico, cidade e alteridade [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI/UnB/UCB/IDP/ UDF; Coordenadores: Edson Ricardo Saleme, Ludmila Albuquerque Douettes Araújo, Marconi do Ó Catão – Florianópolis: CONPEDI, 2016.

Inclui bibliografia
ISBN: 978-85-5505-171-5
Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações
Tema: DIREITO E DESIGUALDADES: Diagnósticos e Perspectivas para um Brasil Justo.

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Brasil – Encontros. 2. Direito Urbanístico. 3. Cidade. 4. Alteridade. I. Encontro Nacional do CONPEDI (25. : 2016 : Brasília, DF).

CDU: 34

CONPEDI
Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito

Florianópolis – Santa Catarina – SC
www.conpedi.org.br

XXV ENCONTRO NACIONAL DO CONPEDI - BRASÍLIA/DF

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE

Apresentação

A evolução da legislação urbanística no Brasil vem enfrentando inúmeros desafios criados pelas novas situações sociais, políticas, econômicas e ambientais decorrentes do crescimento urbano intensivo. De fato, no decorrer do tempo, os fenômenos de industrialização e urbanização vêm provocando uma grande concentração econômica, determinando, por sua vez, processos de exclusão e segregação sócio-espacial de grande parte da população. Nessa conjuntura, a elaboração da legislação urbana brasileira tem sido marcado a partir de interesses compatíveis com o fenômeno de acumulação de capital sem controle nas cidades, com graves consequências na vida cotidiana daquelas pessoas que têm sido tradicionalmente excluídas dessa realidade.

Na análise do processo de urbanização, a doutrina tem citado três paradigmas para a orientação dos estudos jurídicos no Brasil: noções diferentes da cidade, do Estado e das relações entre ambos; sendo que tais inclinações têm revelado enfoques conflitantes existentes no país, ou seja, a questão dos direitos de propriedade, do direito administrativo e a ampla abordagem no campo dos estudos sócio-jurídicos.

Em meados da última década do século passado, gradativamente foi sendo elaborada uma legislação urbanística no Brasil, isso a partir de Estudos Especializados, Seminários e da Lei do Parcelamento do Solo Urbano, entre outros fatos importantes, culminando com a promulgação da Constituição Federal de 1988, que prevê a matéria da Política Urbana, estabelecendo um novo paradigma de orientação social para o Direito Urbano Brasileiro. Saliente-se que esta Carta Magna se refere literalmente ao Direito Urbanístico (art. 24, I), ao dispor quanto à competência para legislar sobre ele, tendo, inclusive, inserido o Município no âmbito

da Federação Brasileira, ao lado dos Estados e Distrito Federal (arts. 24, I e §§ 1º e 2º; 30, I, II e VIII; e 182 da CF/88). Assim, visando o cumprimento do objetivo primordial do urbanismo, qual seja, o ordenamento das cidades para propiciar às pessoas suas funções sociais básicas, tais como moradia, transporte, lazer, trabalho etc., o Município deverá legislar sobre vários aspectos.

Com a Carta Magna de 1988, o processo de tomada de decisões sobre questões urbanas foi reconhecido como político, devendo haver toda uma definição sobre os padrões e limites de

exploração econômica da propriedade, sendo a população reconhecida como agente político. Então, foi criado um novo direito social – o direito ao planejamento urbano , devendo a legislação urbanista propor instrumentos eficazes para que as autoridades públicas controlem adequadamente o processo de uso e desenvolvimento do solo, criando direitos, obrigações e responsabilidades, tanto para os agentes privados quanto para os públicos; além do mais, esse planejamento deverá ter uma dimensão sociopolítica, na qual participem diferentes interesses e grupos sociais.

Na atualidade, a análise da cidade torna-se cada vez mais complexa pelo fato de outras temáticas passarem a fazer parte da agenda deste estudo, ou seja, questões ambientais, invasões de áreas protegidas legalmente, surgimento de loteamentos clandestinos, a problemática do destino final dos resíduos sólidos e a violência urbana são apenas alguns aspectos inerentes à discussão sobre a cidade. Sem dúvida, tudo isso faz parte do rol de desafios que a cidade, sobretudo a metrópole, tem de enfrentar no mundo contemporâneo. Ademais, associados a essa pauta de debate, focos antes poucos explorados se insinuam por meio das atuais características do processo de modernização – vias de circulação, arquitetura de edifícios, meios de comunicação, déficit de moradia, localização dos conjuntos habitacionais,

etc.

O Grupo de trabalho "Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade I" é composto por três capítulos, abaixo dispostos, reunindo os títulos dos artigos diretamente relacionados pela pertinência temática abordada, tendo sido elaborados em conformidade com as orientações estabelecidas no XXV Encontro Nacional do Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito (CONPEDI), realizado entre os dia 06 e 09 de julho de 2016 em Brasilia-DF, em parceria com o Curso de Pós-Graduação Stricto Sensu em Direito, da Universidade de Brasilia-UnB, com o tema "Direito e Desigualdades: diagnósticos e perspectivas para um Brasil justo". No texto seguinte, serão descritos integralmente os artigos que foram devidamente apresentados pelos seus autores.

Coordenadores do GT

Profº. Drº. Marconi do Ó Catão - Universidade Estadual da Paraiba - UEPB

Profª. Drª. Ludmila Albuquerque Douettes Araújo - Universidade Estadual da Paraiba - UEPB

Profº. Drº. Edson Ricardo Saleme - Universidade Católica de Santos - UNISANTOS

1- LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA E O DIREITO À MORADIA

1.1 A REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA NAS FAVELAS NOS CASOS DE “DIREITO DE LAJE”: CONSTRUINDO PONTES ENTRE O DIREITO INOFICIAL E O DIREITO VIGENTE. - Cláudia Franco Corrêa , Juliana Barcellos da Cunha e Menezes

1.2 A REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA POR INTERESSE SOCIAL NA LEI 11.977 de 07 DE JULHO DE 2009: O EXCESSO PROCEDIMENTAL NA EXIGÊNCIA DA LEGITIMAÇÃO DA POSSE.-Edimur Ferreira De Faria , Ana Paula Matosinhos

1.3 DIREITO À MORADIA E GENTRIFICAÇÃO: A POLÍTICA DE ALUGUEL EM FOCO - Leandro Teodoro Andrade , Zulaiê Loncarcci Breviglieri

1.4 GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA E REPARTIÇÃO CONSTITUCIONAL DE COMPETÊNCIAS: UMA ANÁLISE DAS INOVAÇÕES TRAZIDAS PELO ESTATUTO DA METRÓPOLE - Isadora Cristina Cardoso de Vasconcelos , Luly Rodrigues Da Cunha Fischer

1.5 NÚCLEO GESTOR COMPARTILHADO COMO VIABILIZADOR DA DEMOCRACIA NA REVISÃO DE PLANO DIRETOR: ESTUDO DE CASO PRELIMINAR DO MUNICÍPIO DE SÃO CARLOS-SP - Celso Maran De Oliveira , Isabela Battistello Espíndola

1.6 O ENTENDIMENTO JURISPRUDENCIAL DAS CORTES BRASILEIRAS SOBRE O DIREITO FUNDAMENTAL À MORADIA DIGNA - Jonismar Alves Barbosa , Hiago Mendes Guimarães

1.7 O PAPEL DO PODER PÚBLICO MUNICIPAL E DA LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA PARA A CONSTRUÇÃO DE CIDADES SEGURAS.- Paula Isabel Bezerra Rocha Wanderley , Martha Maria Guaraná Martins de Siqueira

1.8 O “VIVER VERDE” COMO UM “VIVER COM QUALIDADE”: A NOVA ROUPAGEM ESTRATÉGICA DOS EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS, ANTE A LACUNA EXISTENTE ENTRE A LEGISLAÇÃO E A URBANIZAÇÃO EM SALVADOR-BA -Rafaela Campos De Oliveira , Juliana Campos De Oliveira

1.9 REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA URBANA: DIREITO HUMANO À MORADIA DIGNA, UM DOS INSTRUMENTOS DE COMBATE À DESIGUALDADE SOCIAL -José Herbert Luna Lisboa , Anna Caroline Lopes Correia lima

2- A CIDADE E SUAS FUNÇÕES SOCIAIS

2.1 A URBANIZAÇÃO DA REGIÃO NORTE DE GOIÂNIA E A OCUPAÇÃO DAS APP' s DO CÓRREGO CAVEIRAS - Tamiris Melo Pereira , Vilma de Fátima Machado

2.2 ALTERNATIVAS DE FINANCIAMENTO DE INFRAESTRUTURA URBANA: UMA ANÁLISE DE DESEMPENHO DOS CERTIFICADOS DE POTENCIAL ADICIONAL CONSTRUTIVOS NAS OPERAÇÕES URBANAS CONSORCIADAS ÁGUA ESPRAIADA (SP) e PORTO DO RIO (RJ) - Pedro Henrique Ramos Prado Vasques , Gustavo Flausino Coelho

2.3 EXCLUSÃO SOCIAL NAS CIDADES COMO FATOR DESENCADEANTE DA VIOLÊNCIA URBANA: uma perspectiva a partir das representações sociais -Marcia Andrea Bühring , Querli Polo Suzin

2.4 MOBILIDADE URBANA, DESENVOLVIMENTO E DIREITO À CIDADE: ANÁLISE DAS PLATAFORMAS BICICLETAR E MEU ÔNIBUS EM FORTALEZA - Geovana Maria Cartaxo de Arruda Freire , Tainah Simões Sales

2.5 NOVAS PROPOSTAS INTERNACIONAIS EM PROL DAS CIDADES

2.6 O DIREITO À CIDADE COMO UTOPIA E AS POSSIBILIDADES PARA UMA ESTRATÉGIA URBANA ALÉM DO FETICHISMO DO DIREITO URBANÍSTICO.- Ana Mônica Medeiros Ferreira

2.7 O DIREITO À CIDADE NO BRASIL - Jauro Sabino Von Gehlen

2.8 O DIREITO AO TRANSPORTE COMO DIREITO FUNDAMENTAL SOCIAL - Roberto Berttoni Cidade , Teófilo Marcelo de Arêa Leão Júnior

2.9 O RELEVANTE PAPEL DAS CIDADES NA INTEGRAÇÃO REGIONAL SUL-AMERICANA: A REDE MERCOCIDADES COMO VIA PROPÍCIA À RESSIGNIFICAÇÃO DOS ESPAÇOS URBANOS DE FRONTEIRA E AO DESENVOLVIMENTO DA INTEGRAÇÃO FRONTEIRIÇA - Joséli Fiorin Gomes

2.10 O TRANSPORTE HIDROVIÁRIO COMO ALTERNATIVA DE MOBILIDADE URBANA DE MANAUS.- Eduardo Terço Falcão , Allan Carlos Moreira Magalhães

3- SOCIEDADE, PROPRIEDADE E MEIO AMBIENTE URBANO

3.1 A COBRANÇA DE “LUVAS” EM LOCAÇÃO NÃO RESIDENCIAL -Guilherme Assis De Figueiredo

3.2 A FUNÇÃO SOCIAL DA PROPRIEDADE PÚBLICA E A DESAFETAÇÃO DE BEM PÚBLICO -Gustavo Soares Lomeu

3.3 A INFORMAÇÃO COMO INSTRUMENTO DE GESTÃO - DEMOCRÁTICA PARA O DESENVOLVIMENTO DE CIDADES SUSTENTÁVEIS COM RESPEITO A FUNÇÃO

SOCIOAMBIENTAL DA PROPRIEDADE - Gabriela Soldano Garcez

3.4 A REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA URBANA COMO INSTRUMENTO EFICACIAL DO PRINCÍPIO DA FUNÇÃO SOCIAL DA PROPRIEDADE E A IDEOLOGIA

CONSTITUCIONALMENTE ADOTADA -Matheus Felipe De Castro , Tais Mirela Sauer

3.5 A SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL NAS CIDADES BRASILERIAS MAXIMIZADA ATRAVÉS DA TRIBUTAÇÃO ORTODOXA DO IPTU -Bruno Soeiro Vieira , Iracema De Lourdes

Teixeira Vieira

3.6 FUNÇÃO SOCIAL DA PROPRIEDADE: DESAPROPRIAÇÃO URBANA PARA FINS DE INTERESSE SOCIAL - Maria Fernanda De Carvalho Bottallo

3.7 O CONFLITO ENTRE O DIREITO À MORADIA E MEIO AMBIENTE NA CIDADE DAS LUZES -Renildo Viana Azevedo

3.8 O PAPEL DO CONCIDADES DE CHAPECÓ NA GESTÃO PARTICIPATIVA DO MEIO AMBIENTE URBANO - Reginaldo Pereira , Guilherme Augusto De Toni

3.9 OS TEMPLOS DE MATRIZ AFRICANA EM SALVADOR E O MEIO AMBIENTE URBANO -Bruno Moitinho Andrade de Souza

3.10 VULNERABILIDADE E ESPAÇO URBANO: MEDIDAS PARA A DESCONSTITUIÇÃO DOS OBSTÁCULOS URBANOS NO CERNE DA LEI N. 13.146, DE 6 DE JULHO DE 2015, DE INCLUSÃO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA - Paulla Christianne Da Costa Newton , Ludmila Albuquerque Douettes Araújo

O TRANSPORTE HIDROVIÁRIO COMO ALTERNATIVA DE MOBILIDADE URBANA DE MANAUS.

THE WATER TRANSPORT AS ALTERNATIVE OF URBAN MOBILITY MANAUS

Eduardo Terço Falcão [1]
Allan Carlos Moreira Magalhães [2]

Resumo

O presente trabalho tem como escopo promover uma análise das questões jurídicas relacionadas à mobilidade urbana na cidade de Manaus. A análise recairá sobre a viabilidade do transporte hidroviário de pessoas e bens, em auxílio à obtenção de melhor fluidez do trânsito nas regiões centrais da cidade. Verificar-se-á como o direito ambiental e urbanístico estão interligados à mobilidade urbana, apontando diretrizes para ajuda na solução de problemas que afetam a maioria das grandes cidades brasileiras, notadamente, no que diz respeito ao direito de ir e vir das pessoas e o direito ao meio ambiente saudável para os seus moradores.

Palavras-chave: Mobilidade urbana, Transporte hidroviário, Direito ambiental e urbanístico

Abstract/Resumen/Résumé

This work has the scope to promote analysis of the legal issue of urban mobility in the city of Manaus. The analysis will be on the viability of water transport of people and goods in aid getting better traffic flow in regions city center. Check It will be as environmental law and urban are linked to urban mobility, pointing guidelines to help in the solution of problems that affect most Brazilian cities, notably as regards the right to come and go from people as well as the right to a healthy environment for its residents.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Urban mobility, Water transport, Environmental and urban law

---

[1] Mestrando em Direito Ambiental pela Universidade do Estado do Amazonas - UEA. Procurador da Câmara Municipal de Manaus.

[2] Mestre em Direito Ambiental pela Universidade do Estado do Amazonas - UEA. Advogado da União. Professor no Centro Universitário do Norte - UNINORTE

INTRODUÇÃO

Prestes a completar 347 anos de fundação em 24 de outubro do corrente ano[1], Manaus, segundo estimativa do IBGE, conta atualmente com uma população 2.057.711 habitantes[2], e, tal qual a maioria das cidades do Brasil, cresceu sem planejamento adequado, surgindo, com isso, problemas urbanos das mais diversas ordens, dentre os quais se pode destacar a questão da mobilidade urbana.

Vista de cima, Manaus tem a forma geométrica semelhante a um grande losango, cujas bases inferiores são banhadas pela margem esquerda do Rio Negro, o que dá em torno de 40 KM de orla do extremo oeste ao extremo leste. Mas o fato importante é que essa orla fluvial do Rio Negro é navegável. E considerando o problema de mobilidade, a utilização regulamentada e organizada do transporte de pessoas e bens pela orla da cidade poderá ser de grande auxilio na fluidez de veículos e pessoas que cruzam as zonas da capital amazonense.

Com a visão de se utilizar essa forma de transporte em Manaus, foi que a Câmara de Vereadores (em atendimento ao Estatuto da Cidade (Lei 10.257 de 10 de julho de 2001)), aprovou a Lei Municipal n. 2.075, de 29 de dezembro de 2015, que trata do plano de mobilidade urbana, contemplando a modalidade transporte hidroviário.

O desafio foi lançado e resta verificar a viabilidade do transporte hidroviário, bem como se o mesmo contribuirá auxiliando no trânsito trazendo uma melhor qualidade de vida para os moradores da capital, porém sem se perder de vista a proteção ao meio ambiente natural e urbanístico.

2. A FALTA DE PLANEJAMENTO DAS CIDADES E SEUS EFEITOS

A maioria das cidades brasileiras cresceu sem um adequado planejamento urbano, e hoje, mais do que nunca, colhe os frutos nada agradáveis dessa ausência, o que vem refletir diretamente na qualidade de vida dos cidadãos.

---

[1] Em 24 de outubro de 1848, por força da Lei n.º 147, votada pela Assembléia (*sic*) Provincial do Pará, a localidade teve o seu topônimo alterado para "Barra do Rio Negro", antecedido pelo título de cidade, que o mesmo Decreto lhe outorgou - http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/amazonas/manaus.pdf.

[2] Dados extraídos do portal CIDADES@ do IBGE que é uma ferramenta para se obter informações sobre todos os municípios do Brasil e pode ser acessado no seguinte endereço eletrônico: http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=130260.

Ao contrário das cidades europeias e norte-americanas, a urbanização das cidades brasileiras decorreu mais de fatores nem sempre desenvolvimentalistas (êxodo rural, por causa das condições de vida no campo e a mecanização das lavouras, por exemplo) do que a industrialização e o desenvolvimento econômico.

Como exemplo dessa falta de planejamento, José Afonso da Silva assim disserta sobre o crescimento desordenado de São Paulo e Rio de Janeiro:

> Essa megalópole, no Brasil, formou-se por via de uma ocupação caótica do solo urbano; caótica, irracional, irracional e ilegal. Foi, de fato, o loteamento ilegal, combinado à autoconstrução parcelada da moradia durante vários anos, a principal alternativa de habitação para a população migrante instalar-se em algumas das principais cidades brasileiras. Dessa forma foram construídas as imensas periferias de São Paulo e Rio de Janeiro. (SILVA, 2015, p.23)

Assim como nas grandes cidades brasileiras, os bairros mais populosos da cidade de Manaus são fruto de ocupação irregular, e essa falta de planejamento tem reflexos imediatos na qualidade ambiental da cidade, afetando diretamente a vida dos cidadãos.

Pode-se citar, como consequência do crescimento desorganizado, a existência de ruas estreitas e sinuosas, ausência e má-conservação de calçadas, obstáculos nos passeios públicos, inexistência rede de ciclovia, interligações de bairros sem levar em conta os obstáculos naturais – igarapés, elevações e áreas de conservação, falta de regulamentação e implementação de transporte hidroviário e a circulação da grande frota de veículos leves e pesados por ruas inapropriadas e sem uma eficiente engenharia de tráfego, tudo isso aliado à falta de fiscalização permanente por parte do poder público, bem como sua inação.

Um meio ambiente urbano de boa qualidade é sempre almejado, visto que tem influência direta na vida de cada morador. Afinal, conforme adverte Harvey S. Perloff, citado por José Afonso da Silva (2013, p.25):

> A qualidade do meio ambiente em que a gente vive, trabalha e se diverte influi consideravelmente na própria qualidade de vida. O meio ambiente pode ser *satisfatório* e *atrativo,* e permitir o desenvolvimento individual, ou pode ser *nocivo*, *irritante* e *atrofiante*.

E assim conclui o Silva (2013, p. 25):

> A qualidade do meio ambiente transforma-se, assim, num bem ou patrimônio, cuja preservação, recuperação ou revitalização se tornaram um imperativo do Poder Público, para assegurar uma boa qualidade de vida, que implica boas condições do trabalho, lazer, educação, saúde, segurança – enfim, boas condições de bem-estar do Homem e de seu desenvolvimento.

Conforme se depreende, a qualidade de vida a que os referidos estudiosos se reportam diz respeito à qualidade de vida nas cidades, e isso envolve planejamento.

Desta feita, se o Poder Público e os cidadãos não atentarem para o planejamento habitacional e a fluidez de pessoas e veículos, em poucos anos Manaus terá agravada sua qualidade de vida, haja vista a tendência de aumento na emissão de gases e a multiplicação das ilhas de calor, ainda mais se for considerado que ela está à 3,12º ao sul da linha do Equador (o que implica na recepção de raios solares em ângulo reto), bem como a retenção de calor pelo concreto das casas e edifícios e o asfalto das ruas.

É certo que o planejamento requer o envolvimento dos moradores e do Poder Público, e isso passa pela educação e fiscalização do cumprimento de normas. Não é ação estanque, mas dinâmica. Zelar pela boa qualidade do meio ambiente na cidade não está restrito ao Poder Público. Cada morador é peça importante devendo não só obedecer às normas a todos impostas como participar ativamente na proteção e fiscalização do meio ambiente urbano, bem como opinar e exigir.

Requer-se, portanto, que sejam tomadas medidas urgentes, utilizando-se os instrumentos de política urbana com a participação da população diretamente envolvida, e apontar possíveis soluções para os problemas, contribuindo assim para se alcançar um meio ambiente urbano mais sadio.

3. INSTRUMENTOS DE POLÍTICA URBANA

As cidades refletem a cultura de seus moradores. E esse reflexo muda constantemente, pois o ser humano, ao viver em sociedade, busca satisfazer suas dinâmicas necessidades biológicas e psicológicas.

É natural que da convivência surjam tensões sociais, e essas deverão ser mediadas por um poder central imparcial e representativo da vontade da maioria e que busque a composição entre as partes.

Surgem as regulamentações de ordem civil, administrativa e penal objetivando a composição de interesses, pois a boa convivência entre os cidadãos cria um ambiente propício ao progresso de todos.

Assim é que na busca por uma a sadia qualidade de vida resultante de um meio ambiente ecologicamente equilibrado, a Constituição Federal estabeleceu em seu art. 182, e §§1º e 2º o seguinte:

> 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.
>
> § 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.
>
> § 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.
>
> (...).

Diante do ordenamento constitucional foi editada a Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto das Cidades), bem como a Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

As cidades brasileiras com mais de 20.000 habitantes ficaram encarregadas de aprovar seu Plano Diretor, do qual deriva também o Plano de Mobilidade Urbana da respectiva localidade.

Somado a esses instrumentos, o Direito Urbanístico, através de normas próprias, cuida também do uso e parcelamento do solo urbano de tal forma que o direito individual de cada indivíduo seja respeitado, ao mesmo tempo impede-se que esse interesse não se sobreponha à de outro particular, ou mesmo atente contra o bem-estar de toda a coletividade.

Assim podemos citar como instrumentos na busca de uma boa qualidade de vida nas cidades, o Estatuto da Cidade, o Plano Diretor e o Plano de Mobilidade Urbana, aliado ao Direito Urbanístico. Não que esses instrumentos agasalhem todo tipo de solução para os

problemas urbanos, mesmo porque deve ser levada em consideração a dinâmica da vida nas cidades, mas, sem dúvida, são instrumentos que traçam diretrizes e indicam soluções, sem deixar de abrir espaço para a criatividade humana na solução dos problemas.

4. A NECESSIDADE DE PLANEJAMENTO E URBANIFICAÇÃO DAS CIDADES

As cidades, por serem o resultado de aglomerações humanas e crescerem de forma ordenada ou desordenada, necessitam da criação de políticas urbanas para regulamentar esse crescimento com o escopo de conferir aos indivíduos uma sadia qualidade de vida.

Em vista disso, no Brasil uma das leis precursoras que tratou do parcelamento do solo urbano foi a Lei 6.766/1979, também conhecida como Lei Lehman[3]. Há autores que entendem que a lei, por si só, não deu certo. Ermínia Maricato, citada por José Afonso da Silva fez as seguintes considerações:

> É certo que a Lei Lehman (*sic*) (Lei 6.766/1979) pretendeu corrigir essa situação, fechando essa alternativa, que era a única forma de acesso do trabalhador pobre à propriedade urbana, sem lhe abrir outra possibilidade. Por isso, um dos resultados que se aponta com a promulgação da lei é o crescimento de favelas. Mas sequer a lei contribuiu para produzir uma qualidade ambiental satisfatória. Essa articulação contraditória entre norma e infração no espaço da metrópole brasileira gera a "cidade oculta, disfarçada e dissimulada" de que nos fala Ermínia Maricato, com a pretensão de fundamentar uma leitura da metrópole em sua essência e a leitura circunstanciada do período pós-1980, "quando as manifestações de violência criminal evidenciam o que as camadas dominantes insistiram em esconder: a desastrosa construção socioecológica, a gigantesca concentração de miséria que resultou de um processo histórico de ocupação excludente e segregadora do solo urbano." (SILVA, 2015, p. 23).

Concordo, mas só em parte, com a opinião da ilustre professora. Concordo com a opinião da professora de que foi demais o autor da referida lei pensar que a mesma fosse suficiente para a solução dos problemas da desorganização no crescimento das cidades. Porém

[3] A lei 6.766/1979 é também conhecida como Lei Lehman por ter sido de iniciativa do Senador pelo Estado de São Paulo Otto Cyrillo Lehmann, pela ARENA.

penso que houve sim boa intenção do legislador em começar, por meio de lei, corrigir um fato social que até hoje persiste que é o centenário problema da ocupação desordenada do solo urbano de nossas cidades.

Também concordo com a opinião de que a lei, por si só, não levou em consideração que o desprovido de recurso financeiro e de pouco conhecimento dos procedimentos burocráticos não conseguiria sozinho atender aos ditames, como por exemplo, providenciar o registro de transmissão do imóvel, recolher os impostos e depois registrar a transferência no cartório de imóveis, haja vista que isso requer conhecimento, tempo, disposição e dinheiro, e não pouco, diga-se, levando a grande massa da população a ocupar uma área urbana, anotá-la num papel e depois repassá-la a outro que por essa mesma área se interesse, e tudo isso através de um simples recibo e uma procuração e que, aliás, os cartórios de notas, mesmo sabendo da exigência de formalidades, em nada se opõem, e simplesmente reconhecem as assinaturas deixando transparecer que tal procedimento é o suficiente para garantir a propriedade.

Por conta dessa corriqueira informalidade é que muitas áreas protegidas por leis ambientais ou inapropriadas para moradia são ocupadas, gerando grandes transtornos para ao poder público, à coletividade e aos próprios indivíduos ocupantes que acabam, por falta de opção, se submetendo à moradia em áreas de risco.

Com isso, os recursos públicos que antes tinha destinação específica, agora serão remanejados para o asfaltamento de ruas, para o saneamento, e para a reparação de áreas verdes destruídas resultantes do surgimento desses bairros não planejados.

É de se observar também que o Poder Público, relativamente a essas ocupações irregulares, não raras vezes mante-se omisso, não promovendo a aplicação das normas legais e dos instrumentos de política urbanística, o que contribui para a manutenção de pessoas em situações de risco e de degradação ambiental.

E um dos fatores que explica essa omissão do poder público é o fato de medidas desse viés serem impopulares, o que e traz o medo do impacto negativo aos governos que lutam para se manter no poder e precisam do voto popular.

É comum na cidade de Manaus em época de eleição, principalmente municipais, o aumento da ocorrência de ocupação irregular de áreas verdes. O período eleitoral é um momento em que os governos estão mais preocupados com a sua manutenção no poder, o que coloca várias questões de interesse local, dentre as quais as questões urbanas para um plano secundário, dando espaço para que situações de ilegalidade como as ocupações irregulares de

áreas verdes protegidas por lei se prolonguem no tempo, diante do receio dos governos de promoverem no período eleitoral medidas impopulares que possam influenciar negativamente no seu projeto eleitoral de manutenção no poder.

A cidade de Manaus, por exemplo, com a criação do Distrito Industrial na década de 60 do século passado, atraiu muitos interioranos que viram nos empregos nas indústrias uma forma de melhoria de vida, ou até mesmo de sobrevivência, e largaram as dificuldades no interior do imenso estado para irem morar na capital.

Como consequência dessa migração, Manaus, segundo dados do IBGE, passou de 175.343 habitantes na década de 60 para 2,1 milhões de habitantes, concentrando mais da metade da população de todo o Estado do Amazonas.

Em dissertação de mestrado em direito ambiental pela Universidade Estadual do Amazonas, Allan Carlos Moreira Magalhães, no trabalho "O Patrimônio Cultural e a Cidade: uma análise dos conflitos relacionados ao tombamento do centro antigo e do centro histórico de Manaus", fez as seguintes observações:

> A cidade de Manaus com a implantação da zona franca e o desenvolvimento da indústria, na segunda metade do século XX, vivenciou um rápido crescimento populacional e o surgimento de inúmeros problemas urbanos relacionados à ocupação desordenada do solo e problemas de infraestrutura urbana.
>
> Com efeito, a cidade da urbanização, do desenvolvimento e da vida social cede lugar à cidade da industrialização, do crescimento e da produção econômica baseada no capital. O sistema urbano encontra-se sobre a ação dos conflitos entre o valor de uso e o valor de troca. (MAGALHÃES, 2013, p. 61)

Ainda segundo Magalhães (2013, p. 62) em sua dissertação de mestrado:

> A divisão da terra em propriedades é uma característica básica da organização do espaço. A atuação do Estado neste processo de constituição do espaço urbano intervindo nas disputas pela apropriação dos espaços e nas tensões entre o valor de uso e o valor de troca é facilmente perceptível, especialmente, através das administrações municipais.
>
> A justaposição num mesmo espaço urbano de diversas classes sociais atraídas para as cidades pelo processo de industrialização e urbanização

> potencializa os conflitos e transforma em necessidade a imposição de uma ordem disciplinadora do espaço.

De fato, Manaus se urbanizou sem planejamento adequado e hoje se observa graves problemas principalmente de moradia e mobilidade urbana.

Constata-se que a urbanização gera problemas ao meio ambiente, e a solução desses problemas obtém-se pela intervenção do Poder Público aliada à participação popular, que procura transformar o meio urbano e criar novas formas urbanas.

Busca-se, então, a *urbanificação*, que vem a ser o processo deliberado de correção da urbanização, consistente na renovação urbana, que é a *reurbanização*, ou na criação artificial de núcleos urbanos, como as cidades novas da Grã-Bretanha e Brasília. O termo "urbanificação" foi cunhado por Gaston Bardet para designar a aplicação dos princípios do *urbanismo*, advertindo que a *urbanização* é o mal, a *urbanificação* é o remédio". (SILVA, 2015, p. 27).

Ou seja, segundo esse pensamento os problemas urbanísticos têm que ser corrigidos pela urbanificação, mediante a ordenação dos espaços habitáveis, de onde se originou o urbanismo como técnica e ciência.

A atuação urbanística do Poder Público gera conflitos entre o interesse coletivo e a ordenação adequada do espaço físico. É natural que o particular nem sempre aceite a limitação em sua propriedade, mesmo que haja a necessidade de auxiliar no fluxo de pessoas e veículos. Com efeito, vamos analisar no tópico seguinte alguns princípios de direito urbanísticos que norteiam juridicamente a atuação urbanística do poder público.

5. PRINCÍPIOS DO DIREITO URBANÍSTICO

As questões jurídicas que exijam soluções sempre passam pela essência do direito, e que o encontraremos na análise dos princípios. Disso surgem conceitos que só enriquecem o entendimento e busca de soluções. Eis alguns conceitos de princípios de renomados autores.

Para Celso Antônio Bandeira de Mello princípio é, por definição, mandamento nuclear de um sistema, verdadeiro alicerce dele, disposição fundamental que ser irradia sobre diferentes normas, compondo-lhes o espírito e servindo de critério para exata compreensão e inteligência delas, exatamente porque define a lógica e a racionalidade do sistema normativo, conferindo-lhe a Tônica que lhe dá sentido harmônico. Adverte o autor que violar um princípio é muito mais grave que transgredir uma norma. A desatenção ao princípio implica

ofensa não apenas a um específico mandamento obrigatório, mas a todo o sistema de comandos. (MELLO, 2012, p. 54).

Norma Sueli Padilha, citando Luis Roberto Barroso, descreve que "os princípios passam a ser síntese dos valores abrigados no ordenamento jurídico. Eles espelham a ideologia da sociedade, seus postulados básicos, seus fins. Os princípios dão unidade e harmonia ao sistema, integrando suas diferentes partes e atenuando tensões normativas". (PADILHA, 2010, p. 238).

Portanto, os princípios exercem importante função na ordem jurídica. Transmitem senso de unidade e harmonia, servindo de guia para o intérprete do direito.

Relativamente aos princípios do direito urbanístico, José Afonso da Silva (2015, p. 44) entende que os mesmos ainda não se decantaram totalmente, ou seja, ainda estão em processo de firmamento. Esse mesmo autor foi encontrar no Direito Comparado, em especial na Lei do Solo Espanhola de 1956, normas-síntese com características de princípio tendentes a inspirar o direito urbanístico em geral:

> "Desse tipo, enunciam-se os seguintes, com base na lição de Antonio Carceller Fernández: (1º) princípio de que o *urbanismo é uma função pública*, que fornece ao direito urbanístico sua característica de instrumento normativo pelo qual o Poder Público atua no meio social e no domínio privado, para ordenar a realidade no interesse coletivo, sem prejuízo do princípio da legalidade; (2º) princípio da *conformação da propriedade urbana* pelas normas de ordenação urbanística – conexo, aliás, com a anterior; (3º) princípio da coesão dinâmica das normas urbanísticas (não mencionado no citado autor), cuja eficácia assenta basicamente em conjuntos normativos (procedimentos), antes que em normas isoladas; (4º) princípio da afetação das mais-valias ao custo da *urbanificação*, segundo o qual os proprietários dos terrenos devem satisfazer os gastos da urbanificação, dentro dos limites do benefício dela decorrente para eles, como compensação pela melhoria das condições de edificabilidade que dela deriva para seus lotes; (5º) princípio da *justa distribuição dos benefícios e ônus derivados da atuação urbanística*." (SILVA, 2015, p. 44-45).

Verifica-se que esses princípios foram acolhidos pelo Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), especialmente pelas diretrizes em seu art. 2º, que assim poderá ser exemplificado: princípio de que o urbanismo é uma função pública (caput, art. 2º, e, incisos

X, XIII e XV), princípio da garantia do direito a cidades sustentáveis (inciso I), princípio da gestão democrática por meio da participação da população (inciso II e XIII), e princípio da afetação das mais-valias ao custo da urbanificação (inciso XI).

Ainda no Estatuto da Cidade, observam-se outros dois importantes princípios consagrados no artigo 39 quando se impõe que a propriedade urbana deve cumprir sua função social (quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor), e busca assegurar o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas. Ou seja, função social da propriedade e a dignidade da pessoa humana.

Assim, constata-se a interligação entre o direito urbanístico e o direito ambiental e a necessidade imperiosa de se observar os princípios específicos do direito urbanístico no planejamento urbano, e em especial na construção de soluções de mobilidade urbana como o transporte hidroviário.

6. O DIREITO URBANÍSTICO COMO AUXILIAR NA SOLUÇÃO DOS PROBLEMAS DE MOBILIDADE URBANA

O direito urbanístico ligado à cidade e às necessidades conexas com o estabelecimento humano, mostra-se um dos ramos do direito mais dinâmico do ordenamento jurídico.

Conforme dito, os problemas urbanísticos podem ser em boa medida enfrentados pela urbanificação, mediante a ordenação dos espaços habitáveis, de onde se originou o urbanismo como técnica e ciência, conforme já dito.

Essa ordenação dos espaços habitáveis tem natureza pública e se exerce criando direitos e impondo obrigações aos interesses privados, e como tal também atua no campo da Ciência do Direito, visto ter que ser respeitado o princípio da legalidade (art. 5º, inciso II, CF).

É fato que a atuação urbanística do Poder Público gera conflitos entre o interesse coletivo e a ordenação adequada do espaço físico. É natural que o particular nem sempre aceite a limitação em sua propriedade.

A composição desses conflitos de interesse urbanístico é função da lei. Surgem normas jurídicas para regular e fundamentar a intervenção no domínio privado, sendo que a teoria jurídica denomina “direito urbanístico”.

Hely Lopes Meirelles (2003, p. 493) dá a seguinte definição ao direito urbanístico:

> "(...) *ramo do direito público destinado ao estudo e formulação dos princípios e normas que devem reger os espaços habitáveis, no seu conjunto cidade-campo*."

E segue explicando;

> Na amplitude desse conceito incluem-se todas as áreas em que o homem exerce coletivamente qualquer de suas quatro funções essenciais na comunidade – *habitação, trabalho, circulação* e *recreação* -, excluídas somente as terras de exploração agrícola, pecuária ou extrativa que não afetem a vida urbana." (MEIRELLES, 2003, p. 493).

Em suma, o direito urbanístico visa à ordenação das cidades, com alguma incidência sobre as áreas rurais que nele interferem. Não se confunde com o direito de construir nem com o direito de vizinhança. E, apesar de se relacionar com outros ramos do direito, como o direito administrativo, tributário e econômico, segue como direito autônomo.

7. O TRANSPORTE HIDROVIÁRIO COMO AUXILIAR DO TRÂNSITO DE MANAUS

Vimos que as cidades brasileiras, por terem crescido sem planejamento adequado, estão tendo dificuldades em fornecer aos seus moradores um meio urbano com boa qualidade ambiental.

Manaus é a 7ª maior cidade em população do país, segundo dados do IBGE e seguindo a regra das cidades brasileiras, também cresceu sem o adequado planejamento.

Atualmente, o trânsito de veículos transportando pessoas e bens é intenso pelas ruas centrais da cidade. E porque as ruas e as construções de prédios e casas não seguiram nas normas urbanísticas e ambientais, a cidade está perdendo muito em qualidade de vida.

Justamente por se concentrar na região central da cidade, a população não percebe que a geografia da cidade oferece uma via que encurta distâncias podendo auxiliar na fluidez do trânsito da região central. E essa opção é a orla fluvial do Rio Negro que tem potencial de ligar pontos sequenciais entre a zona leste e a zona oeste da capital.

Ademais, a Lei Municipal n. 2.075, de 29 de dezembro de 2015, que instituiu o Plano de Mobilidade Urbana de Manaus, prevê a utilização de hidrovias como parte integrante no auxílio ao trânsito de pessoas e bens.

Constata-se, também, um potencial turístico, pois no deslocamento das pessoas pelo Rio Negro é possível também apreciar toda a orla de Manaus e a beleza amazônica.

Dentre os objetivos gerais do plano de mobilidade de Manaus, encontra-se o de reestruturação, tratamento e ampliação do transporte hidroviário (art. 7º, inciso VII).

Também prevê que, com vistas a atingir o objetivo estratégico de promoção da melhoria contínua de serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade, o Poder Executivo priorizará estratégias, dentre as quais a construção e manutenção de equipamentos de apoio ao transporte público em geral, como bicicletários, paraciclos, e terminais hidroviários (art. 7º, inciso VII).

Daí um importante fator turístico: transformar os pontos de embarque desembarque em áreas de comércio e lazer.

É bom lembrar que Manaus, por ser recortada por grandes igarapés, convivia acerca de 5 décadas atrás com a figura dos canoístas conhecidos pelo nome de catraieiros. Eles eram os responsáveis por realizar as ligações de uma margem a outra dos igarapés que na Amazônia são verdadeiros rios.

Todavia, com a construção de pontes e o assoreamento dos igarapés, a maioria dos catraieiros perderam suas funções, ficando restritos às zonas mais afastadas do centro da cidade e onde a poluição e degradação ainda não prevalecem.

Mas ficou a ideia que agora ressurge com a possibilidade de aproveitamento da orla como via de transporte que era o que os catraieiros faziam na Manaus de antigamente.

Porém esse meio de transporte proposto deve garantir a segurança dos usuários bem como o respeito ao meio ambiente, com o devido Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA).

Bem a propósito do respeito ao meio ambiente quando da implantação de hidrovias, no Brasil, o EIA/RIMA, como instrumento de preservação ambiental, ganhou foro constitucional. A elaboração do EIA/RIMA é obrigatória para a execução de obra ou atividade potencialmente causadora de significativos impactos ambientais. Em razão da sua natureza preventiva, o instrumento deve ser confeccionado antes da pretendida execução do projeto ou do início da atividade.

> A não realização do EIA/RIMA, como ato de improbidade administrativa, deságua na responsabilização civil, penal e administrativa, do empreendedor e agente público responsável pela exigência ou expedição da licença. Havendo inércia do empreendedor ou do órgão licenciador na exigência ou no cumprimento dos condicionantes, poderá qualquer legitimado, através da ação civil pública ou ação popular, solicitar seja efetuado o EIA/RIMA, e também a suspensão das atividades até sua efetiva confecção. (...) Não se pode negar que o instituto do EIA/RIMA constitui-se em notável avanço introduzido na legislação brasileira para a proteção ambiental. Porém, para que se possa dar efetividade à norma, é imprescindível o comprometimento de todos os seguimentos envolvidos, do âmbito administrativo ao judicial, porque muitos Canais Artificiais de Navegação estão sendo instalados ou em operação sem a realização do estudo. (CHAGAS, 2005)

Em suma, desde que respeitadas as normas urbanísticas e ambientais, observa-se no transporte hidroviário pela orla de Manaus um grande potencial no auxílio à obtenção de uma melhor qualidade de vida urbana, com a possibilidade de revitalização da orla do Rio Negro e a ampliação do potencial turístico da cidade de Manaus.

CONCLUSÃO

As cidades brasileiras cresceram sem um adequado planejamento, e Manaus, sem fugir à regra, também cresceu sem esse planejamento.

Com a implantação das indústrias na Zona Franca de Manaus, houve migração de grande parte da população do interior para a capital, o que a transformou numa das cidades mais populosa do Brasil.

As construções em áreas de risco e sobre igarapés, falta de calçadas e asfaltamentos, falta de infraestrutura e saneamento, e um trânsito carregado nas áreas centrais da cidade, e formação de ilhas de calor causa danos ao meio ambiente urbano, e diminui a qualidade de vida dos moradores.

A Constituição Federal determina a utilização de instrumentos públicos para se atingir uma boa qualidade de vida nas cidades, como o Estatuto das Cidades, o Plano Diretor e o Plano de Mobilidade Urbana.

O direito urbanístico está interligado ao direito ambiental sendo uma importante ferramenta a ser utilizada na solução e prevenção de problemas observados nas cidades. A

urbanificação apresenta-se como uma das soluções possíveis para as questões urbanas e para a urbanização.

Um dos grandes problemas urbanos relaciona-se a questão da mobilidade urbana, e faz ressurgir em Manaus a ideia de se utilizar o transporte hidroviário como auxiliar do transporte urbano terrestre, conforme previsão em lei de mobilidade urbana.

Contudo, deverá haver respeitado o meio ambiente e a segurança dos passageiros, quando da eventual implantação desse modo de transporte. Deve-se buscar utilizar os recursos naturais como forma de trazer uma boa qualidade de vida aos moradores, mas conciliando o meio ambiente natural com o artificial.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20. dez. 1979. Disponível em: < http://www. planalto.gov.br/>. Acesso em: 10 fev. 2016.

_____. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 05, out. 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 05 fev. 2016.

_____. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais de política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 11. jul. 2001. Disponível em: < http://www. planalto.gov.br/>. Acesso em: 10 jan 2016.

_____ Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 4. jan. 2012. Disponível em: < http://www. planalto.gov.br/>. Acesso em: 10 fev. 2016.

CHAGAS, Galileu Marinho das. EIA/RIMA e canais artificiais de navegação. In: **Revista de direito ambiental**, v. 10, n. 39, p. 75-91, jul./set. 2005.

IBGE. **Portal CIDADES@**. Disponível em: http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=130260. Acesso em: 03 dez. 2015.

MAGALHÃES, Allan Carlos Moreira. **O patrimônio cultural e a cidade**: uma análise dos conflitos relacionados ao tombamento do centro antigo e do centro histórico de Manaus. Manaus, 2013. Dissertação de mestrado em Direito Ambiental. Universidade do Estado Amazonas, 2013. 136p. Disponível em: < http://www.pos.uea.edu.br/data/area/titulado/download/59-1.pdf> Acesso em: 03 dez. 2015.

MANAUS. Lei Municipal n. 2.075, de 29 de dezembro de 2015. Institui o Plano de Mobilidade Urbana de Manaus (PLANMOB-MANAUS) e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica. **Diário Oficial do Município**, Manaus, AM. 30 dez 2015. Disponível em: < https://leismunicipais.com.br/camara/am/manaus > Acesso em: 12 fev. 2016

MEIRELLES, Hely Lopes. **Curso de Direito Municipal Brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 2003.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. 30 ed. São Paulo: Malheiros, 2012.

PADILHA, Norma Sueli. **Fundamentos Constitucionais do Direito Ambiental Brasileiro**. São Paulo: Campus Jurídico, 2010.

SILVA, José Afonso da. **Direito Urbanístico Brasileiro**. 7 ed. São Paulo: Malheiros, 2015.

_____, **Direito Ambiental Constitucional**. 10 ed. São Paulo: Malheiros, 2013.