



CENTRO UNIVERSITÁRIO DR. LEÃO SAMPAIO – UNILEÃO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

RAFAELA PEREIRA LUNA

MOBILIDADE URBANA E QUALIDADE DE VIDA EM BODOCÓ-PE.

Juazeiro do Norte
2019

RAFAELA PEREIRA LUNA

MOBILIDADE URBANA E QUALIDADE DE VIDA EM BODOCÓ-PE.

Monografia apresentada à Coordenação do Curso de Graduação em Direito do Centro Universitário Dr. Leão Sampaio, como requisito para a obtenção do grau de bacharelado em Direito.

Orientador: Francisco Willian Brito Bezerra II.

Juazeiro do Norte
2019

RAFAELA PEREIRA LUNA

MOBILIDADE URBANA E QUALIDADE DE VIDA EM BODOCÓ-PE

Monografia apresentada à Coordenação do
Curso de Graduação em Direito do Centro
Universitário Dr. Leão Sampaio, como
requisito para a obtenção do grau de
bacharelado em Direito.
Orientador: Francisco Willian Brito Bezerra II.

Data de aprovação: ____/____/____

Banca Examinadora

Prof.(a) _____
Orientador(a): Francisco Willian Brito Bezerra II

Prof.(a) _____
Examinador 1

Prof.(a) _____
Examinador 2

*Ao meu Deus, que em meio à
tempestade sempre será meu porto
seguro.*

AGRADECIMENTOS

Antes de qualquer consideração quero dizer que esse trabalho só foi possível pela vontade de Deus que é o único digno de toda honra e glória para sempre, pois é Ele que vem me guiando durante esses cinco anos de caminhada acadêmica. Muitos foram os obstáculos no decorrer da faculdade, várias vezes me veio à cabeça o pensamento de desistir, mas incansavelmente Deus veio e me mostrou que com Ele posso ser capaz de tudo, só me basta ter fé.

Quero agradecer aos meus pais Maria do Socorro Pereira Luna e Antonio Pereira Luna Junior, que sem eles essa graduação não seria possível, agradecer também por ouvirem todas as lamentações possíveis sobre as dificuldades e por tomá-las como se deles fossem me ajudando a passar por todas elas.

Ainda agradecer as pessoas que fizeram parte dessa caminhada e que sem elas tudo seria mais difícil, não irei expor nomes, pois aqueles que realmente foram importantes nesse trajeto sabem que são muito especiais para mim.

Ao meu orientador Francisco Willian Brito Bezerra II, pois sempre estive disponível quando eu mais precisei, guiando-me ao decorrer desse trabalho e me incentivando, mesmo nos momentos de reclamação diários.

RESUMO

Esta monografia tem como objetivo analisar a aplicação das normas sobre mobilidade urbana no município de Bodocó-PE, expondo a importância da mobilidade urbana para a qualidade de vida de uma população, tendo como parâmetro a cidade de Bodocó-PE que no ano de 2018 foi acometida de grandes chuvas e é alvo de problemáticos entraves a locomoção da população bodocoense. Foram analisados documentos da cidade, sendo eles o plano diretor participativo do município como também a procura por leis municipais sobre o tema em questão, a mobilidade urbana. Diante dos dados obtidos buscou-se discutir a necessidade de a cidade passar por uma adequação normativa no intuito de atender às normas federais e assegurar uma eficiente mobilidade urbana, bem como uma sadia qualidade de vida aos munícipes. Por fim, se discute os modelos de transporte adotados no município, realizando um comparativo entre os meios individuais e coletivos, com destaque para uma necessária melhoria deste último modelo na cidade objeto do estudo.

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Qualidade de vida. Bodocó-PE.

ABSTRACT

This monograph strive to reach a systematic review at the application on urban mobility's norms in the county of Bodocó-PE, bringing out the importance of urban mobility for the quality of life in the general population, having as a parameter the city of Bodocó-PE, that was in 2018 affected by storms, which is the root of troublesome local motion for the bodocoenses. Several city's documents were queried, mainly the city's master plan and the study of the municipal laws about the subject in question, the urban mobility. Starting from the data obtained, trying to discuss the city needs to embrace a regulatory adjustment to attend the federal dispositions and ensure an effective urban mobility, as well as a healthy quality of life for the residents. Finally, the discussion about the locomotion means adopted in the city comparing individual and collective transportation facilities, highlighting a necessary improvement onto the collective means in the city object of this study.

Keywords: Urban Mobility. Quality of life. Bodocó-PE.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	9
2 URBANISMO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL	11
2.1 URBANISMO	11
2.1.1 Evolução Histórica	12
2.1.2 Conceito.....	15
2.2 DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL	16
2.2.1 Evolução.....	16
2.2.2 Conceito.....	17
2.2.3 O Desenvolvimento Sustentável como Princípio Fundamental.....	18
2.3 DIREITO URBANISTICO	20
2.3.1 Conceito e Objeto	20
2.3.2 Autonomia e Relação com Disciplinas Jurídicas.....	21
2.3.3 Princípios Basilares	22
2.3.4 Principais Instrumentos Normativos.....	24
2.4 BODOCÓ-PE	26
3 MOBILIDADE URBANA	30
3.1 EVOLUÇÃO E CONCEITO	30
3.2 RELEVÂNCIA	31
3.3 PRINCIPAIS INSTRUMENTOS NORMATIVOS.....	34
4 MOBILIDADE URBANA EM BODOCÓ-PE	39
4.1 DA (IN) EXISTÊNCIA DE MARCO NORMATIVO MUNICIPAL	39
4.2 PRINCIPAIS PROBLEMAS CONSTATADOS.....	41
4.3 PROPOSIÇÕES DE MELHORIAS.....	47
5 METODOLOGIA	49
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	51
REFERÊNCIAS	53
ANEXOS:	59

1 INTRODUÇÃO

É direito de todo cidadão o acesso à cidade, de modo a conseguir efetivar sua mobilidade de tal forma que possam diminuir as distâncias para prática de atividades do dia a dia, como trabalho, lazer, educação, saúde e compras.

O crescimento desenfreado dos centros urbanos ocasiona a necessidade de planejamento, mas será que de fato este é realizado de maneira adequada? E quando é feito, será que a execução é eficiente? A inexistência ou ineficiência de um planejamento acarreta em problemas dificultando direito de ir e vir das pessoas, assim é de suma importância a aplicação de normas sobre mobilidade urbana, buscando de forma ativa a adequação de políticas ao cotidiano da coletividade.

No Brasil há grandes entraves à locomoção, tendo em vista o número elevado de veículos trafegando, causando dificuldades no desenvolvimento de meios adequados para atenuar o congestionamento, além das rodovias não atenderem a necessidade da população, pois a maioria das estradas brasileiras se encontra em condições precárias.

As horas perdidas no trânsito acarretam inúmeros problemas para aqueles que necessitam chegar a determinado local, mas não conseguem fazê-lo, é isso que acontece quando não temos uma mobilidade adequada em determinado município.

O presente trabalho busca compreender como a mobilidade está atrelada a qualidade de vida das pessoas, pois ela se encontra intimamente ligada ao direito de ir e vir, direito tal que é assegurado nas leis pátrias. Com o crescimento das cidades os lugares ficaram mais distantes e para ter acesso ao trabalho, lazer, muitas vezes a saúde, faz-se necessário um planejamento, pois embora hoje haja meios de locomoção individual o custo na manutenção dos transportes causa muito estresse para quem precisa se deslocar para localidades afastadas de onde moram, além das rodovias não suprirem a necessidade da população, pois como já dito a precariedade nas estradas brasileiras causa transtornos aos cidadãos. Ainda, há a necessidade de analisar quais as políticas adotadas no ordenamento e sua efetividade em busca de melhorias na circulação das pessoas, ainda saber o papel do Estado na aplicação e execução de normas sobre a mobilidade urbana, já que ele se mostra garantidor da qualidade de vida para seus cidadãos.

Contudo, a presente pesquisa tem como objetivo geral analisar a aplicação das normas sobre mobilidade urbana no município de Bodocó-PE, nos objetivos específicos, traçar o contexto histórico do urbanismo no mundo e no Brasil; discutir conceitos, evolução e

importância de uma mobilidade urbana adequada; identificar normas jurídicas sobre mobilidade urbana no Brasil e no município de Bodocó-PE; apresentar os principais problemas relativos à mobilidade urbana em Bodocó-PE.

Mostra-se relevante a pesquisa uma vez que a falta de infraestrutura e planejamento do estado em relação à mobilidade urbana afeta de forma negativa a qualidade de vida dos cidadãos na qual necessitam de uma locomoção adequada. Com isso, vemos a importância da circulação, pois, por meio dela se efetiva as relações consumerista, comerciais, e econômicas.

O direito urbanístico como ramo das ciências sociais tem como bojo a dignidade da pessoa humana e através das regulamentações acerca da cidade busca a adaptação em cada município, para que cada relação social de forma individual e também coletiva possa ser efetivada.

A pesquisa está dividida em três capítulos de desenvolvimento, de forma a apresentar a evolução histórica da mobilidade urbana e como uma mobilidade adequada é necessária para a qualidade de vida da população.

No primeiro capítulo são expostos para o leitor os conceitos e principais debates existentes sobre termos chave para a compreensão deste trabalho, assegurando ao leitor conhecer quais as linhas de pensamento e autores que mais influenciaram no desenvolvimento da pesquisa. Entre outros temas, serão abordados o urbanismo, o desenvolvimento sustentável e algumas considerações sobre o município de Bodocó-PE.

No segundo capítulo é apresentada a evolução da mobilidade urbana em decorrência do processo de urbanização das cidades, como também apresentar o que é mobilidade urbana e sua importância para a qualidade de vida de uma população.

No terceiro e último capítulo estão expostos os dados obtidos durante a pesquisa sobre o estado normativo atual sobre Mobilidade Urbana em Bodocó-PE e, discutir as consequências para a população local.

Ainda é necessário expor que a metodologia aplicada é qualitativa e quanto ao procedimento aplicado foram o estudo de caso, documental e bibliográfico, ainda o presente trabalho acadêmico, encontra-se associado no campo das ciências humanas, especificamente dentro das ciências jurídicas, direcionadas para os ramos do Direito Constitucional, Direito Urbanístico e Direito Administrativo.

2 URBANISMO DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Neste capítulo, são expostos para o leitor os conceitos e principais debates existentes sobre termos chave para a compreensão deste trabalho, assegurando ao leitor conhecer quais as linhas de pensamento e autores que mais influenciaram no desenvolvimento da pesquisa. Entre outros temas, serão abordados o urbanismo, o desenvolvimento sustentável e algumas considerações sobre o município de Bodocó-PE.

2.1 URBANISMO

Como nos diz Silva (2015) o urbanismo é uma disciplina interdisciplinar, e relaciona-se com a cidade industrial, a fim de ser instrumento de correção de desequilíbrios urbanos, tendo como causa a urbanização e intensificados com a “explosão urbana”.

A migração do campo para as cidades aconteceu de forma desestruturada, assim a chegada de pessoas nas urbes, mostrou que o crescimento habitacional é mais do que apenas permanecer em um espaço físico, como expõe Carlos Leite:

Desde 2007 o mundo presencia uma realidade nova, historicamente radical: há mais gente nas cidades do que no campo. Há cem anos, apenas 10% da população mundial vivia em cidades. Atualmente, somos mais de 50%, e até 2050 seremos mais de 75%. A cidade é o lugar onde são feitas todas as trocas, dos grandes e pequenos negócios à interação social e cultural, mas também é o lugar onde há um crescimento desmedido das favelas e do trabalho informal: estimativas da ONU indicam que dois em cada três habitantes estejam vivendo em favelas ou sub-habitações. A cidade é também o palco de transformações dramáticas que fizeram emergir as megacidades do século 21 – as cidades com mais de 10 milhões de habitantes, que já concentram 10% da população mundial. (LEITE et al, 2012, p.20).

O urbanismo se mostra interdisciplinar e tem como objeto a melhoria das condições do espaço urbano e ainda o melhoramento na qualidade de vida das pessoas no espaço urbano. Buscando com isso a interação dos cidadãos com o meio em que vivem, e com as outras pessoas que habitam determinado espaço urbano, ainda proporcionar para todos os moradores isonomia no tratamento dos mesmos, de forma a garantir a todos seus direitos.

A estruturação é necessária, mas via de regra não deu tempo de ser feita. As favelas mencionadas no texto têm graves problemas de regularização fundiária, acesso a equipamentos públicos como saneamento básico e acesso a água e luz, muitas vezes garantidos de forma clandestina, sem contar o precário acesso a saúde educação e lazer, como

também a dura rotina de horas de deslocamento para os locais de trabalho. Tudo isso influencia negativamente nas vidas das pessoas.

O urbanismo surge então com a proposta de se utilizar a ciência para a melhoria da qualidade de vida nos espaços urbanos.

2.1.1 Evolução Histórica

Podemos delinear que a construção das primeiras cidades tem mais de 3.000 mil anos, e segundo Silva (2015) esse acontecimento foi originário na localidade dos rios Tigres e Eufrates, surgindo deste modo as primeiras organizações de um povo, estruturando-se em aldeias onde cada indivíduo exercia determinada função, destarte formando as primeiras delimitações do que hoje se entende por cidade, como nos mostra Raquel Rolnik:

Assim foram os primeiros embriões de cidade de que temos notícia, os zigurates, templos que apareceram nas planícies da Mesopotâmia em torno do terceiro milênio antes da era cristã. [...] Plantar o alimento, ao invés de coletá-lo ou caçá-lo, implica definir o espaço vital de forma mais permanente. A garantia de domínio sobre esse espaço está na apropriação material e ritual do território. (ROLNIK, 2009, p. 13).

Com isso, as primeiras civilizações passaram a usar a terra e torná-la útil para sua subsistência e permanência, ao passo que transformando a natureza poderiam interagir com ela para construir seu habitat, a agricultura como vemos começa a dar seus primeiros passos nesses locais de forma muito simples e sem tantos instrumentos para auxiliar no cultivo do solo. Ainda, existia a questão da defesa. Onde várias cidades da antiguidade eram muradas, no intuito de evitar saques e invasões de povos rivais.

Embora haja nessa época o aparente surgimento das primeiras cidades o urbanismo só veio a nascer após a Revolução Industrial, em meados dos séculos XVIII e XIX. Com isso, o fenômeno urbano significativo só veio a acontecer a partir da primeira metade do século XIX. Silva (2010, p. 20) versa que a urbanização compõe um fenômeno caracteristicamente moderno. Em decorrência da maciça produção era obrigatória mão de obra, nascendo assim a relação da urbanização com a industrialização, uma vez que a necessidade por trabalhadores era tão grande, mas não se encontrava nos centros industriais pessoas para exercer tal trabalho, então em busca de melhores condições de vida, as pessoas deixaram o campo e vieram para as cidades, como é exposto por Alves:

A urbanização e a industrialização, cada qual, contribuíram decisivamente para o capitalismo. Por isso, é recorrente a associação entre a industrialização e a urbanização para demonstrar que as primeiras indústrias demandaram o surgimento e o crescimento de cidades porque precisavam concentrar os fatores produtivos próximos à unidade fabril. (ALVES, 2012, p. 17).

Com esse fato as cidades começaram a crescer de forma desenfreada, uma vez que não havia estruturas que atendessem a nova população, pois de forma rápida a ocupação territorial passou a ser causa de preocupações para o governo de tais cidades. A ampliação da cidade industrial para a periferia tem como fator o padrão extremamente exploratório da mão de obra, pois os salários pagos não abarcavam recursos para assegurar o acesso aos direitos básicos, com isso os operários se instalavam em habitações precárias como, por exemplo, os cortiços, ou nas atuais favelas, na periferia das cidades, já que nos centros o valor imobiliário era mais caro, de forma clandestina, Leite expõe esse crescimento:

A diferença hoje não é a presença de uma ou de algumas grandes cidades líderes de seu tempo, mas, sim, a rápida emergência de um enorme número de grandes concentrações humanas por todo o planeta. Em 1800, apenas 3% da população mundial vivia em cidades. Em 1950, 83 cidades tinham mais de 1 milhão de habitantes no mundo. Em 1990, mais da metade da população dos Estados Unidos já vivia em metrópoles com mais de 1 milhão de habitantes. Em 2007, eram 468 as metrópoles desse porte no mundo. (LEITE et al, 2012, p. 20).

Por outro lado Di Sarno (2004) nos faz ver que o Brasil construiu sua lógica de ocupação territorial diferenciada, os portugueses que vinham pro Brasil, em sua maioria não queriam se estabelecer aqui em um primeiro momento, exploraram as riquezas do litoral e se organizavam em incursões ao interior em busca de metais preciosos. Em sua maioria, mas não todas, as primeiras cidades surgem para no litoral ao redor dos portos para facilitar o trânsito de riquezas e pessoas com Portugal.

Essas cidades inclusive respeitavam as ordenações. Ainda hoje vemos resquícios disso. O centro da cidade normalmente era a igreja, e uma grande praça na sua frente. Ao redor alguns prédios públicos e a casa dos mais ricos.

Depois com a cultura da cana de açúcar, as cidades no Brasil começam a crescer ainda mais, pois essa nova população vinha para se estabelecer de forma fixa. Assumir a propriedade com o dever de segurança sobre ela.

A cultura do gado foi importante para a interiorização. Achar metais preciosos deu um novo tom para as cidades e para a vinda definitiva de muitos europeus. Mesmo assim o povo ainda permanecia mais no campo, o que de fato foi um limitador do crescimento das cidades até o fim do sec. XIX e início do XX, com a tardia chegada da indústria no Brasil.

Principalmente graças a fenômenos climáticos, o Brasil passa por grandes movimentos de êxodo, especialmente no nordeste para Rio e São Paulo.

No primeiro momento, de 1920-1940, em apenas duas décadas, a taxa de urbanização brasileira triplicou, indo de 10,7% para 31,24%, sendo o maior crescimento da história do país (op.cit, p. 22). Neste período se dá a passagem de uma economia nacional agroexportadora, para uma nova dinâmica centrada no setor industrial, sendo as cidades, locais privilegiados e centros desta nova função. (ALMEIDA, 2016. p.24).

Com isso, a cidade deparou-se com certos fenômenos que sobreviriam à repentina e intensa ocupação, problemas de saúde pública são um deles, a falta de água, alimentação e saneamento são as principais.

Outrora, nos primeiros passos do urbanismo no Brasil, vemos um caráter de melhoramento visual das cidades, a preocupação de embelezar os centros urbanos, a competência para legislar sobre esses assuntos era local, como nos diz Di Sarno:

No caso brasileiro, sempre houve legislações esparsas de caráter urbanístico. Exemplo disso são as Ordenações Filipinas, que, entre outros assuntos, trataram de matéria edilícia, organização urbana e atribuíram competência às autoridades locais para tratar dos assuntos urbanos. (DI SARNO, 2004, p.10).

Portanto, não existiam leis urbanísticas claras, preocupando-se com a qualidade de vida das pessoas e não meramente na forma da cidade, já que os núcleos urbanos eram organizados de forma simples, então somente no século XIX foi feita uma lei de caráter urbanístico no Brasil.

Sendo um marco no direito urbanístico a Carta de Atenas, que se preocupou com a reforma urbana, foi alvo de nova dialética, sendo ela fruto da interação entre os arquitetos e urbanísticos, em um congresso internacional, produziram esse documento denominado Carta de Atenas, por ter sido realizado naquela cidade, a fim de pensarem sobre as novas cidades no século XXI:

O bem estar futuro da humanidade requer que cada pessoa seja simultaneamente considerada como indivíduo, mantendo liberdade de escolhas específicas, mas também como membro de comunidades ligadas ao conjunto da sociedade como as partes de um todo. Este é um importante objectivo de coerência para a cidade, que, na sua essência, respeite os interesses da sociedade como um todo, tendo em conta as necessidades, os direitos e os deveres dos diversos grupos e dos cidadãos individualmente. (A Nova Carta de Atenas, 2003, online).

Com essa nova visão a Nova Carta de Atenas busca o efetivo bem-estar de cada indivíduo como ser individual, mas também em caráter coletivo uma vez que a cidade é centro de convívio social, assim necessita de uma estruturação e planejamento, pensando também na sustentabilidade a Nova Carta de Atenas também veio se preocupar com a interação das gerações como nos mostra

As alterações do equilíbrio entre os diferentes grupos etários da população europeia em envelhecimento obrigam à necessidade de restabelecer laços de coesão entre as gerações. Este novo e crescente desafio social não se deve exprimir apenas em termos sociais e económicos, mas também na criação de infraestruturas e de redes particularmente adequadas; o objectivo consiste em considerar as necessidades da vida social de todas as gerações, assim como criar novas actividades adequadas aos ritmos específicos das pessoas reformadas e dos mais velhos, nomeadamente na concepção, utilização e localização dos espaços exteriores públicos. (A Nova Carta de Atenas, 2003, online).

Mostrando que é necessário preservar e conservar os espaços onde a população se concentra, expondo assim que o urbanismo vai além da preocupação de embelezamento das cidades, mas passa a preocupar-se com o meio social que envolve os centros urbanos, uma vez que a cidade é formada por “vida” natural e artificial.

2.1.2 Conceito

Para conceituar o que é urbanismo, Cardoso nos expõe que:

A palavra urbanismo deriva do latim urbanus, de urbs, urbis, que significa "relativo a cidade" e despontou como sendo: arte para ornamentar as cidades. Esse conceito evoluiu estendendo essa expressão, que antes só se referia a cidade, a todo o território urbano e rural. (CARDOSO, 2003, p. 134).

Ainda pondera Adilson Abreu Dallari: "a conceituação e a identificação do conteúdo do urbanismo podem ser feitas por diversos enfoques", com isso a conceituação do urbanismo é vasta, mostrando que ele vai além da cidade, e ocupa-se em englobar todo um meio territorial.

Meirelles (2017), define o urbanismo como sendo um conjugado de ações dos estados objetivando ordenar os espaços habitáveis, de modo a proporcionar melhores condições de vida aos cidadãos na comunidade, entendendo como espaços habitáveis todos os lugares em que o homem desempenha em coletividade qualquer uma das quatro funções sociais, no que seja: habitar, trabalhar, circular, recrear. Além disso, o urbanismo é uma área que se relaciona

com a regulamentação, estudo, controle e planejamento da cidade, não somente dela, mas do ambiente urbano, pois se entende que a cidade, precisa ir além do embelezamento, ou das edificações, necessitando ser estudada nos vários âmbitos sociais e políticos.

Com isso, o urbanismo expõe-se como uma ciência humana, de base multidisciplinar, introduzida no contexto de uma sociedade em processo de constante desenvolvimento demográfico e sofrendo pressão civilizatória e de urbanidade, encarando seus problemas, em uma visão simples, o urbanismo ainda se apresentava com o objetivo de delinear e ordenar as cidades.

2.2 DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

Neste tópico abordaremos sobre o desenvolvimento sustentável sua evolução durante os anos, seu conceito na visão de vários autores e também sendo ele um princípio fundamental no ordenamento jurídico Brasileiro.

2.2.1 Evolução

Conforme Veiga (2008), A Organização das Nações Unidas (ONU) no ano de 1983, fez um convite à médica Gro Harlem Brundtland, mestre em saúde pública e ex-Primeira Ministra da Noruega, para constituir e presidir a Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento.

A escolha da médica para esse cargo veio, pois sua visão da saúde ia além dos empecilhos do mundo médico e passava a preocupar-se com assuntos ambientais e sobre desenvolvimento humano. A comissão ficou conhecida como Brundtland, e em abril de 1987 publicou um relatório inovador, chamado de “Nosso Futuro Comum”, que trouxe o conceito de desenvolvimento sustentável para o discurso público.

A consumação da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente só foi possível por incessantes recomendações preparadas pela comissão, foi colocado o argumento diretamente na agenda pública, de um modo nunca feito antes. No Rio de Janeiro, no ano de 1992, realizou-se a “Cúpula da Terra”, onde tomou a “Agenda 21”, um projeto para a proteção do planeta e seu desenvolvimento sustentável, o ápice de duas décadas de trabalho que teve início em Estocolmo no ano de 1972.

Em 1992, a relação entre o meio ambiente e o desenvolvimento, e a carência imperativa para o desenvolvimento sustentável foi observada e identificada em todo o mundo. Na Agenda 21, os governos apresentaram um roteiro pormenorizado para a ação de retirar do mundo atual o padrão insustentável de crescimento econômico, visando direcionar para atividades que resguardestem e recuperem os recursos ambientais, no qual o crescimento e o desenvolvimento dependem. Os campos de atuação compreendem: proteger a atmosfera; opor-se ao desmatamento, a lesão do solo e a desertificação; impedir a poluição da água e do ar; interromper a destruição das populações de peixes e viabilizar uma logística segura dos resíduos tóxicos.

No entanto, a Agenda 21 incluiu a pobreza e a dívida externa dos países em desenvolvimento, mostrando assuntos além das questões ambientais e que expõe serem causas de danos ao meio ambiente, como por exemplo, padrões insustentáveis de produção e consumo; pressões demográficas e a estrutura da economia internacional.

Ainda o programa aconselhou medidas para o fortalecimento das funções feitas pelos grupos de mulheres, organizações sindicais, agricultores, crianças e jovens, povos indígenas, autoridades locais, comunidade científica, indústrias, empresas e ONGs para se chegar ao desenvolvimento sustentável. Objetivando garantir o apoio aos fins da Agenda 21, a Assembléia Geral constituiu, no ano de 1992, a Comissão para o Desenvolvimento Sustentável como uma comissão ligada do Conselho Econômico e Social.

E importante frizar que novas descobertas científicas e desastres ambientais forçaram a convocação da conferência de Estocolmo em 1972, mas que ela fracassou diante dos extremismos de economistas e ambientalistas, que se recusavam a procurar pontos de entendimento. O Brasil ficou famoso pelo seu discurso de que “mais vale a riqueza suja do que a pobreza limpa”. Então a comissão de Brundtland propôs um meio termo.

2.2.2 Conceito

É comum ouvir falar em desenvolvimento sustentável, nas ruas, escolas, empresas, mas o que seria realmente? Veiga nos expõe como surgiu essa expressão:

A expressão “desenvolvimento sustentável” foi publicamente empregada pela primeira vez em agosto de 1979, num simpósio das Nações Unidas sobre meio ambiente e desenvolvimento. Nesse momento, os ambientalistas eram sistematicamente acusados de serem contra o desenvolvimento. E, numa dessas discussões, algum deles disse a seguinte frase: “Não somos contra o desenvolvimento; apenas queremos que ele seja sustentável”. Bastou isso para que a

expressão imediatamente emplacasse, como acontece com boas gírias, boas tiradas, boas marcas, bons provérbios etc. E se tornou mundialmente conhecida quando foi adotada como principal bordão do “Nosso futuro comum”, mais conhecido por “Relatório Brundtland”. (VEIGA, 2008, p.38).

Pelos ensinamentos de Canotilho (2010) podemos entender que o desenvolvimento sustentável é pautado em três pilares: economia, sociedade e o equilíbrio ambiental ou ecológico, evidenciando as quatro dimensões do meio ambiente, não esquecendo que o crescimento econômico deve visar a justiça social e equilíbrio ecológico.

Ecodesenvolvimento por sua vez é uma expressão cunhada em 1974, cujo um dos defensores é Ignacy Sachs, mas ela comporta todas as dimensões de desenvolvimento sustentável e outras três ou quatro conforme o doutrinador: economia, sociedade, ética-jurídica, política, cultural, e ambiental.

Como nos mostrou Veiga, o conceito de desenvolvimento sustentável foi-nos apresentado pela primeira vez através da Comissão Brundtland em 1979 que publicou o relatório “Nosso Futuro Comum”, dizendo *in fine* “O desenvolvimento sustentável é o desenvolvimento que encontra as necessidades atuais sem comprometer a habilidade das futuras gerações de atender suas próprias necessidades.” (NOSSO FUTURO COMUM, 1979). Além disso, que a pobreza e a desigualdade são doenças de um mundo predisposto à crises ecológicas, e o desenvolvimento sustentável demanda que a sociedade acolha as penúrias humanas tanto pelo crescente potencial produtivo como pela garantia de chances iguais para todos.

Também nos apresenta que o desenvolvimento sustentável é um método de transformação no qual a exploração dos recursos, o direcionamento dos investimentos, a direção do desenvolvimento tecnológico e a alteração institucional estão em concordância e reforçam o atual e o futuro potencial para atender os anseios e necessidades humanas.

2.2.3 O Desenvolvimento Sustentável como Princípio Fundamental

O artigo 225 da Constituição Federal nos mostra que mesmo o desenvolvimento sustentável não estando no rol do artigo 5º da mesma lei, ele é considerado como direito fundamental, pois de forma implícita está disposto no dispositivo primeiramente exposto, *in fine* “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”.

Contudo, o artigo 5º, §2º da Constituição de 1988, nos evidencia que existem outros direitos fundamentais além daqueles encontrados no rol do Título II da Constituição, assim *ipsis litteris* “os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte”. Além disso, o rol do Título II não é exaustivo, ou seja, não é taxativo, uma vez que não enumera de forma taxativa todos aqueles direitos ponderados fundamentais.

Ainda, o autor George Marmelstain, ao dar exemplos de direitos fundamentais que estão fora do Título II da Constituição Federal de 1988 cita o Direito ao meio ambiente equilibrado:

Pode-se dizer, por exemplo, que o direito ao meio ambiente equilibrado, que está no art. 225 da Constituição de 88, é um direito fundamental, embora esteja bem longe do Título II da Constituição. A propósito, seguindo o modelo de Karel Vasak, esse direito seria de terceira geração. (MARMELESTAIN, 2013, p. 207).

Embora a expressão “desenvolvimento sustentável” não esteja presente no referido texto, podemos delinear que o mesmo está contido nele, uma vez que a busca por um direito a toda uma comunidade, mostra-se com o pensamento voltado para a dignidade da pessoa humana, como também preservar para futuras gerações, além de pensar no presente, denota o objetivo presente no desenvolvimento sustentável, tornando-o assim, um direito fundamental, assim podemos expor o art. 170 da Constituição Federal de 1988, que assegura os três pilares do desenvolvimento sustentável: crescimento econômico, justiça social e equilíbrio ecológico.

O art. 1º a CF adotou como um dos princípios fundamentais de nossa república a dignidade da pessoa humana. Para garanti-la, surge uma série de direitos individuais e coletivos. Entre eles o direito a vida. Mas não basta ser uma sobrevivida, para ser digna, mais do que sobreviver, há um direito a viver bem. O meio ambiente ecologicamente equilibrado (sustentado) é essencial a sadia qualidade de vida, segundo o art. 225. Se a vida não tem qualidade, ela não será digna. Assim, o meio equilibrado é condição *sinequa non* da dignidade da pessoa humana, e, portanto, é um princípio fundamental do nosso Estado.

Outros dispositivos, como o inciso LXXIII do art. 5º da CF, quando trata da ação popular, faz menção expressa ao meio ambiente, como objeto de proteção desse remédio constitucional. Se os remédios constitucionais existem para garantir direitos fundamentais, então fica ainda mais evidente que o meio ambiente é um direito fundamental. Porém, não é

qualquer ambiente, é o ambiente equilibrado, e ele não existe sem o desenvolvimento sustentável.

2.3 DIREITO URBANISTICO

Para Di Sarno (2004) no século XIX ainda não havia um conceito de Direito Urbanístico, pois na época apenas existiam medidas do Estado tidas como indispensáveis, que se dividiam em duas, a primeira delas era a função decorativa das cidades, para trazer uma visão de embelezamento e harmonia, a segunda dizia respeito ao caráter sanitário, já que o processo de Urbanização acarretava problemas de saúde à coletividade, tendo como maior foco as classes com menor poder monetário.

Por volta do século XX, através das transformações e formas de coordenação social, os Estados buscaram soluções para essas variadas formas, sendo elas pequenos núcleos urbanos ou rurais, cidades, aglomerações urbanas, regiões metropolitanas, microrregiões, aglomerações urbanas ou conturbações.

Com isso, as interações sociais passaram a ser organizadas pelo poder estatal, assim a função que o Estado desempenha pode ser em conjunto com empresas privadas ou de forma individual, buscando cuidar dos espaços habitados para que haja equilíbrio nas relações e qualidade de vida aos cidadãos.

2.3.1 Conceito e Objeto

No que pese o conceito de Direito Urbanístico, José Afonso da Silva, nos ensina que existem dois aspectos:

Podemos, agora, tentar uma definição do direito urbanístico nos dois aspectos considerados. O *direito urbanístico objetivo* consiste no conjunto de normas que têm por objeto organizar os espaços habitáveis, de modo a propiciar melhores condições de vida ao homem na comunidade. O *direito urbanístico como ciência* é o ramo do direito público que tem por objeto expor, interpretar e sistematizar as normas e princípios disciplinadores dos espaços habitáveis. (SILVA, 2015, p.49).

Rodrigues nos mostra que para se conceituar o Direito Urbanístico é necessário entender que ele é:

1) Disciplina que objetiva exercer uma atividade de harmonização dos conflitos que advém do uso e ocupação do solo, através da ponderação dos interesses aí identificados; 2) disciplina caracterizada por uma função pública; 3) disciplina que tem como instrumento principal de atuação o planejamento urbano. (RODRIGUES, 2007, p. 72).

Di Sarno (2004) também apresenta uma definição para o Direito Urbanístico, expondo que de forma geral, não é possível limitar o Direito Urbanístico somente à função que os poderes estatais exercem, afastando imediatamente um juízo crítico somente orgânico ou subjetivo para a sua conceituação. É evidente que a maior parte da efetivação das funções urbanísticas advém com o envolvimento do Poder Executivo, entretanto, tal critério é precário para defini-lo, seja em razão da indispensável participação do Poder Legislativo, ou do Poder Judiciário, para dirimir discussões, seja em razão da necessária caracterização de seu objeto.

Ainda o fundamento material nos faz retomar ao início do desenvolvimento do Direito Urbanístico, uma vez que no século XIX, as regras eram ordenadas pela mera eventualidade de seu objeto, no qual seria a beleza, ruas e vilas e problemas sanitários. O progresso do Direito Urbanístico ofertou princípios e institutos próprios que o classificam de forma científica perante o Direito, resultando em coesão em seu contexto. Expondo que o seu objeto adequado é elemento de um subsistema jurídico constitutivo próprio.

Enfim, o fundamento teleológico, é tido como diferenciador do Direito Urbanístico, visto que a obtenção das atividades urbanísticas conduzirá a concretização de seu objeto.

Contudo, entende-se como Direito Urbanístico, um ramo do Direito Público que tem por seu objeto normas e atos que se destinam à uniformidade das funções do meio ambiente urbano, visando à qualidade de vida da população.

2.3.2 Autonomia e Relação com Disciplinas Jurídicas

Ainda hoje se fala das divergências doutrinárias que questionam se o Direito Urbanístico é um ramo do Direito autônomo ou seria uma disciplina de outro ramo jurídico.

Jacquignon (1975 *apud* JACQUIGNON; SILVA, 2015, p. 41) acrescenta que o Direito Urbanístico está inserido no Direito Administrativo, pois uma vez regendo as regras e normas que conduzem as interações do Estado ou seus representantes e as pessoas proprietários de terrenos, torna-se evidente a sua subordinação ao Direito Administrativo. Por outro lado, Farjat (1971 *apud* FARJAT; SILVA, 2015, p. 41) considera o Direito Urbanístico como sendo inserido no ramo do Direito Econômico.

Mas o que seria um ramo autônomo ou vinculado do Direito? José Afonso da Silva ensina que:

a palavra “autonomia” significa a atuação de *normas próprias* (*auto* = próprio, a; *normos* = *norma*) dentro do círculo maior da ordem jurídica, pode-se dizer que um ramo do Direito é autônomo a respeito dos demais. A autonomia, assim, caracteriza-se sob dos aspectos: *autonomia dogmática*, quando certo ramo ou subdivisão do Direito apresenta princípios e conceitos dogmáticos inspiram a elaboração de institutos e figuras jurídicas diferentes das pertencentes a elaboração de institutos e figuras jurídicas diferentes das pertencentes a outros ramos do Direito e não utilizáveis por estes – conforme observa Rubens Gomes de Sousa. [...] Portanto, o problema da autonomia é função do Direito objetivo. Se este se desenvolveu a ponto de gerar, em torno de seu objeto específico, princípios conceitos e institutos próprios, então se admitirá que o ramo do Direito, em tela, adquiriu autonomia científica. (SILVA, 2015, p. 42 e 43).

Baseando-se nesse entendimento, a maior parte da doutrina considera que o Direito Urbanístico não é um ramo autônomo, uma vez que suas normas foram estabelecidas recentemente em volta do seu objetivo específico que é a ordenação dos espaços habitáveis ou sistematização do território.

Porém, a visão de Di Sarno não se coaduna com o entendimento majoritário da doutrina, vejamos adiante

É possível falar em autonomia do Direito Urbanístico por ter ele objeto próprio e específico que o diferencie de todo e qualquer outro ramo da ciência jurídica. Independe que alguns dos instrumentos utilizados também encontrem guarida em outros ramos do Direito Público, pois se estão sob sua égide, nada mais natural que seus ramos da ciência jurídica tenham semelhanças próprias de teoria geral, porém não lhes inibindo a particularidade de objetivos. Assim, não entendemos o Direito Urbanístico como um simples capítulo do Direito Administrativo. [...] Portanto, o Direito Urbanístico, no seu aspecto objetivo, é a disciplina que regulamenta a atividade urbanística com o fim de organizar os espaços habitáveis, trazendo bem-estar à coletividade, destacando peculiarmente seu objeto sem confundir-se com outro ramo. (DI SARNO, 2004, p.57).

Podemos concluir com as exposições feitas que ainda há um grande entrave no que diz respeito a autonomia do Direito Urbanístico prevalecendo, porém, a visão de que ele se encontra dentro do Direito Administrativo, uma vez que a atuação dos atos urbanísticos estariam diretamente ligado ao poder de policia.

2.3.3 Princípios Basilares

De início vejamos o que se entende como os princípios, Mello apresenta sua perspectiva que:

mandamento nuclear de um sistema, verdadeiro alicerce dele, disposição fundamental que se irradia sobre diferentes normas, compondo-lhes o espírito e servindo de critério para a sua exata compreensão e inteligência, exatamente por definir a lógica e a racionalidade do sistema normativo, no que lhe confere a tônica e lhe dá sentido harmônico (MELLO, 2001, p. 771).

Silva (2015) expõe quais os princípios do Direito Urbanístico pela visão de Carceller Fernández, assim seriam: a função pública, conformidade da propriedade urbana, coesão dinâmica, afetação das mais-valias ao custo da urbanização, justa distribuição dos benefícios e ônus derivados da atuação urbanística, e assim expõe

(1º) princípio de que *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 *conformidade da propriedade urbana* pelas normas de ordenação urbanística – conexo, aliás, com o 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.45).

Em especial, o primeiro princípio ora citado, sendo o urbanismo como função pública se encontra positivado no *caput* do artigo 182 da Constituição 1998, onde nos diz que “A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei têm por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”. Ou seja, o desenvolvimento das funções sociais acarreta a efetiva ação do poder público para que supram as necessidades da população no todo, englobando qualquer pessoa, ou habitante da cidade, uma vez que todos os cidadãos são iguais perante a lei, sem distinção de classe, cor ou credo.

Para Silva (2015) a função social da propriedade seria o equilíbrio entre o interesse público e privado, onde o interesse privado se sujeita ao público, de modo que a exploração da propriedade acarretará a efetivação do urbanismo e do equilíbrio das relações da cidade. É de certo que quando há intervenções do estado na propriedade particular de forma a interferir no uso econômico dela acarreta em entraves de seus proprietários, o que dificulta a ação pública em organizar os espaços urbanos visando o caráter social.

Já a coesão dinâmica também enumerada por Silva (2015) diz que as normas jurídicas não devem ser interpretadas isoladamente.

O princípio da justa distribuição dos benefícios e *ônus* é aquele que tem como objeto o tratamento isonômico de toda população atingida pelas ações urbanísticas, pois essas atividades existem visando o melhoramento da qualidade de vida da população local, assim a intervenção urbanística deve resultar em benefícios para a comunidade. (DI SARNO, 2004).

2.3.4 Principais Instrumentos Normativos

No que tange a normatização do Direito Urbanístico no ordenamento jurídico brasileiro, podemos delinear conforme a Constituição de 1988 de quem é a competência para tal objeto, como é exposto no art. 3º do Estatuto da cidade:

Compete à União, entre outras atribuições de interesse da política urbana: I– legislar sobre normas gerais de direito urbanístico; II– legislar sobre normas para a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios em relação à política urbana, tendo em vista o equilíbrio do desenvolvimento e do bem-estar em âmbito nacional; III– promover, por iniciativa própria e em conjunto com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico; IV– instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos; V– elaborar e executar planos nacionais e regionais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social. (BRASIL, 1988).

Assim, é necessária a cooperação de todos os entes federativos para a efetivação das políticas do Direito Urbanístico em seu caráter social, buscando a assistência mútua para o integral desenvolvimento do país.

Ainda, para Silva (2015) as normas de caráter municipal são as mais típicas do Direito Urbanístico, uma vez que é nos municípios que o urbanismo se revela, e com isso, as competências da União e dos Estados chocam-se com a competência própria que a Constituição deu aos Municípios, ainda que eles tenham que ir de acordo com as normas urbanísticas instituídas pela União e as regras gerais de coordenação ditadas pelo Estado.

O artigo 182, §2º dispõe sobre o Plano Diretor das cidades, instituído pela Câmara Municipal em municípios com mais de vinte mil habitantes, sendo ele instrumento básico para efetivar a política de desenvolvimento e de expansão urbana.

Adiante, mostraremos como o Plano Diretor foi sistematizado dentro do Estatuto da Cidade, evidenciando suas características e expondo seu objeto para melhor compreensão da política urbana. Mas, precipuamente, falaremos do Estatuto da Cidade, para então entendermos do que se trata o Plano Diretor.

O Estatuto da Cidade foi um marco histórico para o Direito Urbanístico, estabelecido pela Lei Federal 10.257, de 10 de julho de 2001, e na perspectiva de (DALLARI, FERRAZ, 2010) tem como pretensão materializar o direito urbanístico, visando à fixação de conceitos e regulando seus instrumentos, articulando-os e conectando-os a outras fontes normativas do nosso ordenamento e assim viabilizar sua sistematização. Com isso, o Estatuto da Cidade tem essa denominação por conter um conjugado de normas jurídicas que proporcionam a política urbanística, instituindo uma cooperação entre governos e suas direções, a própria cidade e os cidadãos.

Assim, Toshino Mukai apresenta como a Lei 10.257/2001 que instituiu o Estatuto da Cidade é sistematizada e dividida:

A lei se divide em cinco capítulos: I – Diretrizes Gerais; II – Dos Instrumentos da Política Urbana; III – Do Plano Diretor; IV – Da Gestão Democrática da Cidade, V – Disposições Gerais. De modo geral, há no Capítulo I a definição da política urbana, além de disposições sobre a garantia do direito à cidade, urbanismo e direito urbanístico. A lei estabelece os objetivos da política urbana a serem atingidos por meio da ordenação do uso e da ocupação do solo urbano, da expansão do território urbano e da função social da propriedade. Contempla os casos de abuso do direito de tal função, entre eles a especulação imobiliária. Dispõe, ainda, sobre as diretrizes gerais que deverão orientar a política urbana, como a gestão democrática, os objetivos do desenvolvimento urbano. Setorialmente, prevê e define a ordenação do território, o controle do uso do solo, a participação comunitária e o desfavelamento. Elenca os instrumentos da política de desenvolvimento urbano, dispondo sobre o parcelamento, a edificação e a utilização compulsórios, o direito de preempção, o de superfície e a usucapião especial coletiva. (MUKAI, 2013, p. 15 e 16).

Com isso, o Estatuto da Cidade constitui diretrizes gerais da política urbana, pois institui princípios de Direito Urbanístico, dispõe de instrumentos para serem utilizados nos espaços urbanos, com objetivo a proteção ambiental, observando também a necessidade de soluções para problemas sociais, por exemplo, o saneamento adequado, a moradia, ao passo que essas dificuldades recaem sobre a população mais carente.

Em seu artigo 4º o Estatuto da Cidade expõe os principais instrumentos da política urbana, vejamos:

Art. 4º Para os fins desta Lei, serão utilizados, entre outros instrumentos:

- I – planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social;
- II – planejamento das regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões;
- III – planejamento municipal, em especial:
 - a) plano diretor;
 - b) disciplina do parcelamento, do uso e da ocupação do solo;
 - c) zoneamento ambiental;
 - d) plano plurianual;
 - e) diretrizes orçamentárias e orçamento anual;
 - f) gestão orçamentária participativa;
 - g) planos, programas e projetos setoriais;

h) planos de desenvolvimento econômico e social; (BRASIL, 2001).

Revelando, no seu inciso III alínea “a” o Plano Diretor, em que falamos anteriormente, sendo assim como já dito o instrumento básico para o cumprimento da política urbana, e com o principal objetivo a transparência política uma vez que ele será um meio de a população ter acesso as informações referentes à melhor qualidade de vida e do bem-estar social.

Na concepção de Mukai o Plano Diretor se caracteriza sendo:

Entendemos que o plano diretor é um instrumento legal que visa propiciar o desenvolvimento urbano (portanto, da cidade) do Município, fixando diretrizes objetivas (metas), programas e projetos para tanto, em um horizonte de tempo determinado. Esses elementos do plano são voltados para os seguintes conteúdos, que ele deverá consignar e abranger: aspectos administrativo-financeiros, sociais, econômicos, urbanísticos (de ordenação do território, por meio da disciplina dos usos, ocupações, parcelamentos e zoneamento do solo urbano) e ambientais. A nosso ver, o plano diretor deveria conter disposições e diretrizes bastante gerais, fixando não uma, mas várias alternativas, como as normas discricionárias, que deixam ao administrador margens de liberdade de escolha a seguir para, em seu descortínio, atender da melhor forma o bem comum, ou em função do Texto Constitucional, que dispõe que a propriedade urbana cumpre a sua função social quando atende as normas fundamentais do plano diretor (art. 182, § 2o), concretizando, efetivamente, no plano jurídico-positivo, esse princípio tantas vezes repetido em todas as nossas últimas Constituições. (MUKAI, 2013, p. 51).

Ainda, o artigo 39 do Estatuto da Cidade publica e enfatiza que a função social da propriedade é efetivada quando atende as exigências de classificação da cidade contidas no plano diretor, além disso, observando as necessidades da população no que tange a qualidade de vida, a justiça social e o desenvolvimento das atividades econômicas.

2.4 BODOCÓ-PE

No ano de 1924, Bodocó era distrito do município de Granito, mas diante do fato de ter a sua localização próxima a Serra do Araripe, no qual existia uma grande produção de farinha veio a se tornar ponto de venda ofertando-a em suas feiras semanais, com isso as pessoas se deslocavam para o, então distrito, que foi crescendo em termos de urbanização, e assim houve a mudança da sede municipal de Granito para Bodocó e sua posterior emancipação (REGIÃO, 1975).

Seu nome, segundo a memória da população local, teria sido originário de uma planta aquática abundante na região que leva o mesmo nome – Bodocó, ou ainda, de um povo indígena chamado Bodorocós, que teria habitado o local. (OLIVEIRA, 2016).

Orlando Bordoni (1971) mostra que o topônimo Bodocó vem de origem indígena, o termo Bodocó tem como significado preparo de carne na roça, expõe que Bó (resgar) + odó (carne) + rocó (roça) é de onde se origina a carne de sol, fazendo menção também da região de cortar carne e instrumento para o corte de carne.

Existem outras variantes da definição do nome Bodocó, alguns expõem que seria em decorrência da planta aquática de mesmo nome, outros afirmam que seria de uma tribo indígena com a denominação Bodorocó, ainda à existência do riacho Bodocó, afluente do rio Brígida, ao passo que residiam índios que utilizavam bодоques para matar passarinhos e assavam suas carnes na roça. (PEDROZA, 2019).

Há também a versão de antropólogos que versa sobre antigos índios botocudos os quais usavam rodela no “beijo” como identidade da tribo, mudaram o seu nome para não serem descobertos pelos colonos. No ano de 1938, o município de Granito passava a chamar-se de Bodocó. Administrativamente, o município é composto pelos distritos sede: Claranã e Feitoria, e pelos povoados Várzea do Meio, Sipaúba, Jardim e Cacimba Nova. O município concentra-se em sua maior parte na unidade geoambiental das Chapadas Altas, ao sul, parte do município se encontra na unidade geoambiental da Depressão Sertaneja. (ALMEIDA, 2010).

Localiza-se na bacia hidrográfica do rio Brígida, onde seus principais afluentes são os riachos Sipauba, do Olho d'Água, Tucano, Sto. Antônio, do Pombal, Gravatá, do Mel, do Cameleão, do Aço, da Volta, Umbrurana, do Ferreiro, do Manoio, do Algodão, do Lopes, do Caracui, das Letras, Cacimbas, da Graça ou Logradouro e da Selada, todos de regime intermitente. Ainda existe o açude do Lopes II. (ALMEIDA, 2010).

João Humberto Aires Pedroza também nos expõe sobre a história do município de Bodocó, sua versão está escrita no site oficial da Prefeitura municipal de Bodocó:

Nas pesquisas mais recentes percebe-se que a história do município de Bodocó está entrelaçada com a história da Família Alencar e com a história indígena da região. Os vestígios da presença de índios (caboclos brabos) faz-se por relatos em forma de oralidade. Contavam alguns nativos mais antigos que ao desmatarem a serra para plantio de mandioca, encontravam enormes potes com enormes árvores dentro da mata que eram quebrados por curiosidade. Isso aconteceu na Serra do Tucano e na Serra do Pequi, no final do século XVIII. Por volta de meados do ano 1700, a Família Alencar veio constituir fazendas de criação de gado no entorno da chapada do Araripe na região próximo ao Riacho Bodocó, Alexandre de Alencar Rego e sua esposa se Instalaram e constituem uma fazenda. Os dois grandes marcos da história de Bodocó foram a “Guerra do Amparo”, ocorrida em 1909 e a sua emancipação política em 1924. Bodocó, Terra de povo festivo (alegre) e hospitaleiro por natureza. Terra da cultura e de artistas na música na poesia e nas artes plásticas, Terra de vários ciclos econômicos sendo o mais forte e predominante a pecuária. Terra de lindas paisagens de pé de serra, com formações rochosas, como a Pedra do Menino, olhos D'aguas e caldeirões. Terra do ecoturismo tendo como

Fonte: GUIA GEOGRÁFICO PERNAMBUCO.

A principal renda do município vem da agropecuária, sendo a cidade conhecida como a segunda maior bacia leiteira do estado de Pernambuco, porém em de 2015 sofreu muito com a falta de chuva na região (GONÇALVES, 2015).

Como já elucidado o município tem a estimativa de 37.909 munícipes e o índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) é de 0, 565. A cidade continua crescendo, mas dados levantados também pelo IBGE mostram que o município apresenta apenas 24.5% de seus domicílios com esgotamento sanitário adequado.

3 MOBILIDADE URBANA

Neste capítulo será exposto a evolução da mobilidade urbana em decorrência do processo de urbanização das cidades, como também apresentar o que é mobilidade urbana e sua importância para a qualidade de vida de uma população.

3.1 EVOLUÇÃO E CONCEITO

O ser humano está sempre em movimento, se de início, os primeiros homens caminhavam longas distâncias diariamente em procura de água, comida e abrigo, mesmo depois da sedentarização, precisava se locomover para realizar suas atividades rotineiras, como trabalhar, comercializar mercadorias e retornar ao lar. Esses trajetos podiam ser desde as trilhas mais rudimentares até as primeiras estradas, que, segundo Abitante já existem desde a antiguidade:

A história das vias de transporte começou no antigo Egito. A primeira “estrada” foi construída há cerca de 2.500 a.C., para atender às obras das grandes Pirâmides. Entre os anos de 300 a.C. e 200 d.C., as técnicas construtivas de estradas foram aperfeiçoadas pelos romanos. Suas estradas tinham finalidades militares e comerciais, e estavam por toda Europa e Bretanha. Júlio César formulou as primeiras restrições e “medidas oficiais” para o trânsito, como a proibição do tráfego de veículos com rodas no centro da Roma Antiga, a introdução das primeiras ruas de mão única e a criação dos primeiros estacionamentos para carroças. (ABITANTE, 2017, p.04).

Com a retomada do comércio no fim da idade média e ressurgimento das cidades (burgos), mas principalmente com as céleres transformações sociais e econômicas dos pós-revolução industrial, as vias urbanas ganharam cada vez mais relevância no dia a dia das pessoas. As vias urbanas, além de sua função de locomoção, tornaram-se centros de comércio e muitas vezes são utilizadas como locais de encontro e reunião dos cidadãos, como as que acontecem constantemente na Avenida Paulista, na história recente do Brasil.

Há mais de quarenta anos, vivia a população brasileira, em sua maior parte, nas zonas rurais. Atualmente, é estimado que 85% da população habitam em centros urbanos, 36 cidades com uma população maior que 500 mil habitantes na zona urbana brasileira, também quarenta regiões metropolitanas formadas, onde vivem mais de 80 milhões de brasileiros, sendo aproximadamente 45% da população. (IPEA, 2016).

Ao mesmo tempo em que as cidades cresceram e as distâncias aumentaram de um ponto a outro, também é fato que a densidade demográfica e a circulação de veículos cada vez maiores e mais rápidos, demandaram do urbanismo e do direito especial atenção sobre a eficiência e segurança do deslocamento de pessoas e mercadorias dentro das cidades, ou em outras palavras, a mobilidade urbana, nas palavras de Valter Fanini:

Característica apresentada por uma via ou um sistema de vias capaz de permitir o deslocamento de pessoas ou cargas entre dois pontos quaisquer, sendo seu grau de eficiência medido pelos fatores de velocidade e segurança do tráfego. (FANINI, 2016, p.78).

O conceito dado pelo Ministério das Cidades, antes da Lei nº 12.587/2012 que estabeleceu a política nacional de mobilidade urbana, exposto a seguir:

O novo conceito (mobilidade urbana) é em si uma novidade, um avanço na maneira tradicional de tratar, isoladamente, trânsito, o planejamento e a regulação do transporte coletivo, a logística de distribuição das mercadorias, a construção da infraestrutura viária, das calçadas e assim por diante. Em seu lugar, deve-se adotar uma visão sistêmica sobre toda a movimentação de bens e de pessoas, envolvendo todos os modos e todos os elementos que produzem as necessidades destes deslocamentos. (BRASIL, 2007, p.21).

Já Pires reforça que a mobilidade não se caracteriza apenas em locomoção de veículos, mas envolve a circulação de pessoa e coisas, vejamos:

Cabe destacar que a mobilidade é, de forma equivocada, associada exclusivamente à circulação de veículos. Contudo, é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, ou seja, é o resultado da interação entre deslocamentos de pessoas e bens. Para que exista a devida mobilidade urbana, bem como o acesso igualitário à cidade, o Estado tem o dever de consolidar o referido acesso à cidade, a fim de assegurar a preservação do interesse da coletividade. É inegável que somente a atuação do Estado não é suficiente, afinal o empoderamento das pessoas na cidade é reflexo de um lugar onde os cidadãos discutem o que querem para si e para o local onde vivem. Dessa maneira, a atuação eficaz do Estado somada à participação popular é a fórmula para obtermos a cidade que queremos. (PIRES, 2016, p. 07).

De fato, percebemos que uma mobilidade urbana eficiente depende de inúmeras variáveis observáveis nas cidades, o Estado como principal fomento da Política urbana tem seu papel característico, devendo buscar por meios de atividades urbanas a melhoria da viação urbana, para que a população possa efetivar ser direito de ir e vir.

3.2 RELEVÂNCIA

A mobilidade urbana brasileira vem sofrendo grandes transformações desde século passado, sendo a representação do forte e acelerado modo de urbanização e crescimento caótico das cidades, além disso, o aumento do transporte motorizado individual pelos cidadãos brasileiros. (IPEA, 2010a).

O elevado número desses transportes e a baixa quantidade de viagens em transportes coletivos acarretam a precarização na mobilidade da população brasileira nos grandes centros urbanos, onde suas maiores causas se concentram no alarmante número de acidentes de trânsito envolvendo vítimas, da poluição em decorrência dos gases liberados pelos veículos e ainda as horas perdidas no trânsito em consequência dos congestionamentos. (CARVALHO, PEREIRA, 2011).

As áreas periféricas têm uma relação direta com o crescimento desordenado das cidades, assim a comunicação entre crescimento e mobilidade é o reflexo desse crescimento excludente das cidades, com isso o preço dos transportes vai aumentando, uma vez que as áreas urbanas se dilatam em decorrência das maiores distâncias percorridas, além disso, a configuração das cidades dormitórios ocupando também as áreas periféricas aos grandes centros, diminuindo a rotatividade no uso dos transportes coletivos, elevando seu custo unitário. (IPEA, 2011).

O sistema viário quando adequado integra uma rede, possibilitando o acesso dos cidadãos a qualquer lugar da cidade, contudo, é fundamental a mudança dos corredores de transportes públicos, oferecendo pistas individualizadas para esses transportes, causando a redução do tempo das viagens, com áreas de transbordo apropriadas que concedam a ultrapassagem entre os veículos. (IPEA, 2016).

O Brasil em meados de 1990 atraiu uma nova política de investimentos na indústria automobilística, percorrendo uma fase de aumento nos transportes individuais motorizados, a fabricação de automóveis e motocicletas teve um aumento além do triplo na porcentagem nesse período. Com essa produção foi preciso pensar em políticas que instigassem a compra e o uso desses transportes, isso foi resultado da diminuição da carga tributária sobre os transportes até 1.000 cilindradas, atualmente importam mais de 50% das vendas, ainda medidas de expansão do crédito (CARVALHO, PEREIRA, 2011).

Porém, é evidente que nem todas as pessoas podem comprar transportes individuais, uma vez que as localidades mais longínquas como as periferias urbanas, são habitadas em sua extensão por classes baixas, que não conseguem efetuar a compra de veículos automotores, ainda nessa lógica, o governo deixou de investir em políticas para efetivas o transporte

coletivo que é um meio de diminuir as desigualdades em direitos de mobilidade urbanas da população.

Assim, a logística de transportes públicos deve ser privilegiada, como também o transporte não motorizado, tendo em vista os vários problemas públicos que acarretou o aumento desregular dos veículos individuais. Porém, para que isso aconteça é necessário que o poder público que é incumbido de efetivar a Política de Mobilidade Urbana apresente medidas para que os indivíduos que utilizam o transporte coletivo possam usufruir de forma segura tais veículos, além disso, o barateamento e estímulo ao uso desses transportes, tendo como base a implementação de faixas e corredores apenas para ônibus e diminuição de tributos e financiamento extra tarifário da operação dos serviços. (IPEA, 2016).

É notável a necessidade de uma mobilidade urbana adequada para atender a população em geral, não só aqueles que podem usufruir do transporte individual, mas também o cidadão que trabalha longe de sua moradia e trabalha em outra localidade, além de ser fundamental a oferta de transportes públicos é preciso uma infraestrutura planejamento nas rodovias, como versa o artigo 5º, inciso XV da Constituição Federal nos assegura o direito de ir e vir, dispondo que:

Art. 5º(...)

XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens. (BRASIL, 1988).

Como observamos o direito de transitar livremente está previsto em nosso ordenamento jurídico, e a política de planejamento da mobilidade urbana deve de fato ser observada. O artigo 182 da Constituição Federal expõe:

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

É evidente que a política urbanística de ser executada no desenvolvimento das funções da cidade, porém vemos que a Constituição não define quais são elas, assim fica exposto a lacuna no nosso ordenamento quanto isso, mas no Congresso sobre arquitetura e urbanismo, em 1933 foi desenvolvida a Carta de Atenas onde conferiu as cidades funções, sendo elas habitação, recreação, trabalho e circulação. Assim, observamos que a mobilidade como função social da cidade é definitivamente necessária para o bem-estar da população.

3.3 PRINCIPAIS INSTRUMENTOS NORMATIVOS

Em meados do século XIX, no Brasil, não existia o empenho em construir ferrovias em lugares mais distantes ou desabitados, assim a malha ferroviária somente percorria regiões em que a economia era ativa no Brasil, tendo como principal objeto o deslocamento de mercadorias agrícolas, como exemplo, café e algodão. (VARELA, 2015).

Para o mesmo autor, a encapação no governo de campos Sales seria temporária, tendo em vista que para ele seria perda de tempo investir na malha viária, pois não haveria vantagens econômicas para o governo em manter as estradas de ferro.

O Decreto Legislativo nº 2.681, foi feito em 1912, sendo chamado de Lei das Estradas de Ferro, foi um marco que consagrou os direitos dos passageiros como também a responsabilização civil dos concessionários de serviço de transporte no país. O contrato de transporte ferroviário foi o modelo para os juristas que nele viram a “cláusula de incolumidade”, conforme Sérgio Cavalieri Filho (2008), a cláusula de incolumidade versa sobre a obrigação do transportador em proporcionar a segurança dos passageiros desde a origem até o final do trajeto, o inadimplemento desta obrigação acarretaria a indenizar, não dependendo da aferição de culpa do transportador.

Passando alguns anos foi editado o Decreto nº 18.323, de 24 de julho de 1928, tendo em vista o aumento de veículos automotores, ele foi decretado pelo Presidente Washington Luis, tendo em vista a regulamentação para mobilidade de veículos internacionais no Brasil e ainda versando sobre sinalização, segurança no trânsito e polícia das estradas de rodagens. (VARELA, 2015).

A edição da Lei nº 467, de 31 de julho de 1937, transforma em Departamento Autônomo a atual Comissão de Estradas de Rodagem Federais, sendo incumbindo ao departamento as funções a seguir expostas no artigo 2º da referida lei:

a) estudar, organizar e, periodicamente, rever, sempre para aprovação do Poder Legislativo, o plano geral das estradas de rodagem nacionais, que ficará sob sua direção e execução; b) executar ou fiscalizar todos os serviços técnicos e administrativos concernentes a estudos, projetos, orçamentos, locação, construção, conservação, reconstrução e melhoramento das estradas de rodagem nacionais, inclusive pontes e demais obras anexas; c) organizar, rever quando necessário e submeter à aprovação do Poder Executivo o regulamento do tráfego rodoviário inter-estadual e promover, por entendimento com os poderes estaduais e municipais, a uniformização dos regulamentos de tráfego nas estradas; d) fiscalizar a circulação e exercer a polícia das estradas nacionais, quer diretamente, quer por delegação aos governos ou departamentos

rodoviários dos Estados encarregados de sua conservação e conceder, regulamentar e fiscalizar os serviços de transporte coletivo nas estradas de rodagem; e) promover, patrocinar ou auxiliar congressos nacionais de estradas de rodagem, bem como os internacionais que se realizam no Brasil e representar oficialmente o Governo da União em idôneas associações de estradas de rodagem nacionais ou internacionais e em congressos promovidos por elas ou pelos governos estrangeiros; f) prestar ao governo informações em todos os assuntos pertinentes a estradas de rodagem e propor-lhes as leis que devem regulamentar, alterar, modificar e ampliar a presente lei; exercer quaisquer atividades compatíveis com as leis e tendentes ao desenvolvimento da aviação de rodagem; h) promover entendimento com os Estados, afim de projetar rede geral de estradas de rodagem do país. (BRASIL, 1937, online).

Tendo em vista o financiamento das rodovias, Getúlio Vargas editou o Decreto- Lei nº 8.463/1945 que reorganizou o Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER) e instituiu o Fundo Rodoviário Nacional. O supramencionado presidente somente apoiou à expansão do setor rodoviário, por que viu que seria decisivo para o seu plano de fortalecimento da indústria brasileira. (NETO, 2001).

A Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, instituiu o novo código de trânsito brasileiro, conforme o art. 5º da referida lei disciplina que “O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades”.

Ainda, o artigo 6º também da Lei nº 9.503/97 expôs os objetivos do Sistema Nacional de Trânsito, visando uma melhor mobilidade nas vias e estradas brasileiras, como podemos ver a seguir:

Art. 6º São objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito:

I - estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento; II - fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito; III - estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema. (BRASIL, 1997).

Ainda no contexto da melhoria da mobilidade urbana no Brasil foi editada e aprovada a Lei nº 10.098, no ano de 2000, onde “estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências”, ainda em seu artigo 1º expõe que “Esta Lei estabelece

normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação”.

Um ano após a edição da supracitada lei, outro ato normativo foi aprovado sendo este a Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001, que instituiu a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes (DNIT) e o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, todos atrelados ao Ministério dos Transportes.

Um marco para o Direito Urbanístico brasileiro foi a edição da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, visando estabelecer diretrizes gerais da Política Urbana, regula ainda o uso da propriedade urbana visando o bem coletivo, a segurança e o bem-estar da população, como também o equilíbrio ambiental. Ainda referente a mobilidade urbana o artigo 3º desta lei diz que é competente a União entre outras atribuições de interesse da política urbana, em seu inciso IV instituir diretrizes para desenvolvimento urbano, habitação, saneamento básico, transporte e mobilidade urbana, que incluam regras de acessibilidade aos locais de uso público.

Finalmente depois de 17 anos em tramitação no Congresso Nacional foi aprovada a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que estabeleceu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). A Política define as diretrizes que devem dirigir a normatização e o planejamento da mobilidade urbana nas cidades brasileiras. (RUBIM, LEITÃO, 2013). Nela, expõe as definições e classificações dos modos e serviços de transportes, como também explicadas as infraestruturas de mobilidade urbana que constituem o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. Além disso, a Lei de Mobilidade Urbana apresenta princípios, diretrizes e objetivos, buscando assim uma aplicação plena do direito de ir e vir da população brasileira, vejamos o que o artigo 5º nos revela:

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios: I- acessibilidade universal; II- desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; III- equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; IV- eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; V- gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; VI- segurança nos deslocamentos das pessoas; VII- justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; VIII- equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e IX- eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana. (BRASIL, 2012).

Com essa lei, é assegurada aos municípios uma maior segurança jurídica, tendo em vista que estes possam seguir medidas para priorizar os meios não motorizados de locomoção e adotarem transportes coletivos ao invés do transporte individual. Ainda, quando os investimentos e projetos municipais que não atenderem os princípios, diretrizes e objetivos da lei 12.587/12 podem ser judicialmente rebatidos. Os princípios definem conceitos abrangentes que objetivam encaminhar o entendimento do texto da Lei e ser base para preparação de outras normas do tema, podendo ser estas novas leis, decretos ou outros atos administrativos. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013).

Ainda a lei de Mobilidades também segue diretrizes, como visto anteriormente, elas expõem que:

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes: I- integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos; II- prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; III- integração entre os modos e serviços de transporte urbano; IV- mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; V- incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes; VI- priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e VII- integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional. VIII- garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço. (BRASIL, 2012).

Já as diretrizes, são meios pelos quais podemos encontrar o caminho para atingir os objetivos desta lei. Elas mostram a necessidade de integrar a Política Nacional de Mobilidade Urbana com as demais políticas urbanas e a priorizar os meios de transporte não motorizados, como também transporte público coletivo.

Ainda, a Lei 12.587/12, Lei de Mobilidade Urbana, compreende objetivos, sendo eles expostos a seguir:

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos: I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana. (BRASIL, 2012).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana com seus objetivos tende a expandir a visão de futuro para o país. Com a cooperação dos governos e a população para implementar esta política torna-se possível a diminuição das desigualdades sociais e o melhoramento das condições urbanas de mobilidade e acessibilidade.

4 MOBILIDADE URBANA EM BODOCÓ-PE

Neste capítulo, estão expostos os dados obtidos durante a pesquisa sobre o estado normativo atual sobre Mobilidade Urbana em Bodocó-PE e, discutir as consequências para a população local.

4.1 DA (IN) EXISTÊNCIA DE MARCO NORMATIVO MUNICIPAL

O município de Bodocó não possui a Lei de Mobilidade Urbana, evidenciando que a Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, não foi implementada na cidade, indo de encontro ao artigo 24 §1º da referida lei, que expõe *in fine*: “Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido”, como consta em declaração anexa da Câmara dos Vereadores Municipais de Bodocó.

Tomando como parâmetro a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que criou o Estatuto da Cidade, expõe em seu artigo 40, sobre o Plano Diretor, que *in fine*: “O plano diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana”. Ainda no seu § 3º “A lei que instituir o plano diretor deverá ser revista, pelo menos, a cada dez anos”. O plano diretor é obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes.

O município de Bodocó-PE, teve seu atual Plano Diretor publicado no ano de 2006, sendo instituído pela Lei nº 1.210/2006, denominado de “Plano Diretor Participativo Municipal”. Dispõe sobre o desenvolvimento urbano do município de Bodocó, Estado de Pernambuco, institui o Plano Diretor Participativo Municipal e dá outras providências. (BODOCÓ-PE, 2006).

Tem como princípios, o Plano Diretor, da cidade de Bodocó-PE, relacionado à mobilidade urbana o artigo 7º, incisos III, VII, VIII, respectivamente, assim, expõe: “direito à cidade para todos, compreendendo o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura, ao transporte, aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer”; “universalização da mobilidade e acessibilidade”; “prioridade ao transporte coletivo”.

Ainda, tendo como base a mesma temática dos princípios, os objetivos do Plano Diretor estão no artigo 8º e são:

VI- garantir a todos os habitantes da Cidade acesso a condições seguras de qualidade do ar, da água e de alimentos, química e bacteriologicamente seguros, de circulação e habitação em áreas livres de resíduos, de poluição visual e sonora, de uso dos espaços abertos e verdes. [...] IX- estender a todos os bairros, distritos e vilas do Município de Bodocó a infra-estrutura básica, incluindo-se os serviços de fornecimento de água tratada, saneamento, luz, iluminação pública, pavimentação dos acessos, telefonia pública, saúde, recolhimento de lixo, transporte e educação. [...] XII- racionalizar o uso da infra-estrutura instalada, em particular a do sistema viário e de transportes, evitando sua sobrecarga ou ociosidade. (BODOCÓ, 2006).

Como visto na citação acima, o Plano Diretor do município de Bodocó tem como sua preocupação a qualidade da circulação das pessoas, tendo em vista uma infra-estrutura adequada para tal feito.

O artigo 9º vem reiterar o que já dito no artigo anterior citado, refletindo que a Política Urbana tem como objetivo ordenar o desenvolvimento das funções da cidade e o uso socialmente justo, ecologicamente equilibrado, para assegurar o bem-estar equânime dos seus habitantes através da “a racionalização de uso da infra-estrutura instalada inclusive sistema viário e transportes, evitando sua sobrecarga, ociosidade e complementando sua rede básica”.

Ainda uma das funções sociais do Município de Bodocó é facilitar o deslocamento e acessibilidade com segurança e conforto para todos, priorizando o transporte coletivo, essa função está presente no artigo 10 inciso III do Plano Diretor Participativo Municipal de 2006. Em relação a suas diretrizes, tem em seu artigo 11, inciso I, firmado “a implementação do direito à moradia, saneamento ambiental, infra-estrutura urbana, transporte, serviços públicos, trabalho e lazer.

Como é perceptível, o Plano Diretor da cidade de Bodocó tem em seu texto previsão de uma mobilidade urbana adequada para sua população, tendo como objetivo a segurança e o conforto no deslocamento dos seus cidadãos. Na sua seção VII dá uma ênfase no que se trata de transporte e circulação, vejamos a seguir:

Art.93 – São objetivos da política de Circulação Viária e de Transportes: I- garantir e melhorar a circulação e o transporte urbano proporcionando deslocamentos intra e interurbanos que atendam às necessidades da população; II- priorizar o transporte coletivo ao transporte individual; III- tornar mais homogênea a acessibilidade em toda a área urbanizada da Cidade; IV- aumentar a acessibilidade e mobilidade da população de baixa renda; V- proporcionar maior segurança e conforto aos deslocamentos de pessoas e bens, com redução dos tempos e custos; VI- reduzir a ocorrência de acidentes e mortes no trânsito; VII- tornar o sistema de transporte coletivo um provedor eficaz e democrático de mobilidade e acessibilidade urbana; VIII- adequar o sistema viário, tornando-o mais abrangente e funcional, especialmente nas áreas de urbanização incompleta, visando à sua estruturação e ligação interbairros; IX – ampliar e melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, portadores de deficiência especial e crianças; X- garantir o abastecimento, distribuição de bens e escoamento da produção do Município de Bodocó; XI- vincular o planejamento e a implementação da infra-

estrutura física de circulação às diretrizes de planejamento contidas no Plano Diretor Participativo; XII– garantir e melhorar a ligação da sede do município com os distritos e povoados, bem como a região e o país. (BODOCÓ, 2006)

Sobre as diretrizes que regem a aplicação da política de circulação viária e de transportes, tem o artigo 94 em expõe:

I – a priorização da circulação do transporte coletivo sobre o transporte individual na ordenação do sistema viário; II– o tratamento urbanístico adequado das vias principais e corredores de transporte, de modo a garantir a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico da cidade. (BODOCÓ, 2006).

O art. 95 do Plano Diretor Participativo, fala que são ações estratégicas da Política de Circulação Viária e de Transportes:

I– criar programas de adaptação dos logradouros para melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, deficientes físicos e crianças; II– implantar novas vias ou melhoramento viário em áreas em que o sistema viário se apresente insuficiente; III– estabelecer programa de recuperação e conservação do sistema viário, de forma a incorporar tecnologia que contribua para a melhoria da qualidade ambiental; IV– disciplinar a oferta de locais de estacionamento, em áreas públicas e privadas, de modo compatível com as propostas de uso e ocupação do solo, sistema viário e as condições ambientais facilitando o estacionamento de veículos junto terminais e estações de transporte público; V– estender o sistema de transporte urbano a todas as localidades do município de Bodocó. (BODOCÓ, 2006).

Embora o Plano Diretor Participativo da cidade de Bodocó expresse em seu texto o objetivo de melhoria da locomoção das pessoas, percebe-se que o referido plano não foi atualizado como previsto no Estatuto da Cidade, sendo ele do ano de 2006, o que apresenta uma ameaça ao direito de mobilidade urbana, uma vez que passados mais de dez anos a cidade não se adequou a realidade da população, pois esta se transforma e necessita que as leis municipais também evoluam com a sociedade.

4.2 PRINCIPAIS PROBLEMAS CONSTATADOS

No ano de 2018, na madrugada do dia 13 de abril, fortes chuvas acometeram a cidade de Bodocó, como consta no decreto em anexo, nº 16 de abril de 2018, foi decretado pelo prefeito da cidade Estado de Situação de Emergência, sendo este de 180 dias, pois com esse fenômeno natural, foi constatado até essa determinada data, que 750 famílias se encontravam desabrigadas.

Imagem I - Moradoras de Bodocó tentam salvar objetos pessoais após forte chuva.



Fonte: LIMA, Rômulo, (2018).

Em decorrência de tais enchentes a Ponte do Riacho do Pequi, PE-545, foi danificada, e era o principal acesso de Bodocó para outras cidades da região do Araripe, dentre elas Ouricuri, Araripina, Santa Filomena.

Imagem II - Ponte sobre o riacho do pequi, PE-545, em Bodocó-PE.



Fonte: Facebook Identifique-se, (2018).

Imagem III - Ponte prestes a cair, na cidade de Bodocó-PE.



Fonte: NOVAES, Rodrigo (2018).

Após alguns dias a ponte desmoronou, ficando o acesso à cidades vizinhas totalmente impossibilitado.

Imagem IV - Exercito em Bodocó-PE analisando a ponte sobre o riacho do pequi.



Fonte: Prefeitura de BODOCÓ, (2018).

De acordo com o Site Miséria, a empresa que ganhou a licitação começou as obra logo após a ponte ter caído, mas abandonou a obra no mesmo ano de 2018. Um desvio foi feito ao lado da ponte, porém quando chove fica impossibilitado a passagem de qualquer veículo ou pessoa. Ainda existe uma estrada alternativa para o acesso a outras cidades, porém torna o trajeto ainda mais longo e quando há fortes chuvas torna-se um desafio ainda maior a circulação de veículos.

Imagem V - Desvio totalmente alagado após chuvas em 2019 na cidade de Bodocó, ponte sobre o riacho do pequi ainda sem previsão de ser reconstruída



Fonte: Rômulo, LIMA. (2019).

Imagem VI - Cidadãos tentando ultrapassar o desvio alagado



Fonte: Rômulo, LIMA (2019).

Imagem VII - Ponte sobre o riacho do pequi em 2019 ainda sem indícios de reconstrução.



Fonte: Imagem própria, (2019).

Diante de tais fatos evidenciados é possível constatar como a mobilidade urbana da cidade de Bodocó está prejudicada, pois já passaram mais de um ano que a ponte sobre o riacho do pequi não foi reconstruída, afetando não somente o município, mas também os circunvizinhos, uma vez que a PE-454 é caminho de várias cidades Pernambucanas para o Estado do Ceará, ainda, principal acesso do município de Bodocó a outras cidades da região do Araripe.

A ponte sobre o Riacho do Pequi também era a principal ligação dos municípios de Bodocó e Ouricuri, tendo em vista que nesta última se concentra o pólo de saúde secundária da região, no que seja o Hospital Regional Fernando Bezerra, mostrando que não está sendo violado somente o direito de ir e vir das pessoas, mas também o direito à saúde. Além disso, o direito à educação também fica a mercê dessa reconstrução, pois na cidade de Araripina centraliza várias faculdades, e os munícipes de Bodocó necessitam se deslocar para estudar em tais centros educacionais.

A foto a seguir foi retirada do blog do Cariri Filho, onde mostra os universitários residentes da cidade de Bodocó submetendo-se a passagem de corda para atravessar o local onde a ponte deveria ter sido reconstruída.

Imagem VIII - Universitário atravessam desvio feito ao lado da ponte destruída sobre o riacho do pequi em Bodocó-PE.



Fonte: Tribuna Cariri, (2018).

Essa imagem foi registrada após a chegada dos estudantes no Riacho do Pequi, ao retornarem à Bodocó no dia 17 de dezembro de 2018, oito meses depois de a ponte ter desmoronado, sendo cerca de trinta universitários, o Blog colheu a fala de um deles que disse: *“Passamos com o auxílio do pessoal da ronda da cidade e amigos, que colocaram uma corda de um lado a outro para ajudar no trajeto”*.

Mais de um ano se passou e com a negligência das autoridades na construção da ponte ainda acarreta vários problemas a população como também para aqueles que necessitam

transitar pelo local, já ocorreram dois acidentes com vítimas fatais pela falta de sinalização no lugar.

Imagem IX - Acidentes na PE- 454, localizada na cidade de Bodocó na então ponte sobre o riacho.



Fonte: Blog Ouricuri em foco, (2018-2019).

Os acidentes destas imagens acarretaram em três mortes. Ainda, o primeiro acidente com vítima fatal aconteceu antes de a ponte desmoronar, quando a sua estrutura estava danificada. Contudo, as autoridades em especial o governador do Estado de Pernambuco, Paulo Câmara em sua campanha política de 2018 afirmou que já estavam sendo feitas as devidas providências para a reconstrução da Ponte sobre o Riacho do Pequi, embora os munícipes mostrassem estar fartos das promessas de governo do então citado governador, Bodocó foi a cidade em que o Paulo Câmara teve um efetivo número de votos, segundo o site Gazeta do Povo, o percentual foi de 45,78% (quarenta e cinco, vírgula setenta e oito por cento), representando 6.907 (seis mil novecentos e sete) votos, sendo ele reeleito ao cargo de governador, assim evidencia a contradição de pensamentos no que tange a governamentalidade de um Estado.

Além disso, o município, em relação a melhoria da locomoção dos cidadãos não apresenta formas de progresso, na cidade não existem semáforos, a acessibilidade é escassa ao que se refere adequação, tendo em vista que as calçadas não são adequadas para pessoas idosas, com deficiências físicas e cadeirantes. O Ministério Público com suas atribuições já fez várias recomendações aos gestores públicos no que tange essa problemática, mas nada foi feito quanto a isso, pois as calçadas da cidade se destinam a comércio, onde impossibilita a passagem de qualquer transeunte, até mesmo as ruas do município são feitas de locais de comércio.

Embora o Plano Diretor do município de Bodocó conste em seu texto a melhoria da mobilidade urbana de seus cidadãos na prática é bem diferente, pois não existe políticas que possibilitem a qualidade de vida dos cidadãos em relação a locomoção, sendo um dos principais objetivos mencionados no Plano Diretor a implementação do transporte público, mas na realidade é bem diferente, não existe transporte público na cidade de Bodocó e sim a prevalência do transporte individual motorizado.

4.3 PROPOSIÇÕES DE MELHORIAS

O Plano Diretor Participativo do município de Bodocó tem em seu escopo medidas que se fossem efetivadas acarretaria na melhoria da mobilidade urbana de seus cidadãos e consequentemente na qualidade de vida dos mesmos. Mas enquanto essas medidas não saem do papel a população fica sem opções, então usam o transporte individual motorizado, sendo este maléfico ao meio ambiente natural.

A cidade precisa discutir um plano municipal de mobilidade urbana estabelecendo ordens de prioridade de execução da política pública; o plano diretor do município está defasado e já passou do tempo de ser atualizado. Este novo plano deve estar alinhado com as novas tendências municipais para os próximos 10 anos, atento às novas tecnologias e novas necessidades da população.

A chuva de 2018 mostra que o município precisa incluir nos seus objetivos de direito urbanístico um melhor sistema de drenagem das águas pluviais. Apesar de chuvas assim serem raras, a população não deve ficar à mercê das intempéries climáticas. Pois como é perceptível esse problema ainda não foi resolvido no município, tendo em vista que o desvio feito ao lado da ponte quando ocorrem chuvas fica totalmente interditado, se a obra da ponte é economicamente inviável, que sejam dadas opções de mobilidade, principalmente para os pacientes. O que pode ser feito para pressionar por uma solução para o caso. As leis de mobilidade e do plano diretor devem estar atentas à situação e garantir bem-estar ao povo mesmo em emergências.

Outro grande entrave à mobilidade em Bodocó são os veículos privados, assim o município pode estabelecer campanhas educativas de uso, bem como a cobrança de zona-azul para desestimular o uso indevido, por outro lado, deve ser melhorado o sistema de fiscalização para garantir mais segurança no trânsito.

Ainda é importante falar sobre iluminação nas vias públicas, pois mostra-se a necessidade na cidade de Bodocó para uma maior segurança para as pessoas que estão trafegando, evitando acidentes constantes.

É necessário evidenciar que as calçadas precisam de melhorias, uma vez que são usadas para o comércio e a população fica impossibilitada de circular, principalmente nas segundas-feiras, onde acontece a feira do município, além da implementação de faixas de pedestre para estimular as caminhadas, como também a melhoria da acessibilidade para as pessoas com deficiência, já que a maioria das calçadas não são adaptadas, não havendo rampas de acesso e adequação nas construções.

Construção e ampliação das ciclovias, tendo em vista que somente há ciclovias construídas no caminho que leva ao bairro várzea do meio e na academia da cidade, tendo como objetivo melhorar qualidade de vida dos cidadãos em usar um transporte limpo e consequentemente ganhos na saúde.

Como exposto durante a presente monografia é sabido que a cidade de Bodocó não tem transporte público, ficando a população sem opções de transporte a não ser o individual, embora haja automóveis trabalhando no deslocamento de pessoas para as cidades de Ouricuri e Exu, mas dentro do município em si não há transportes coletivos, contribuindo para um maior fluxo de transportes individuais motorizados na cidade, assim também não há incentivos da prefeitura quanto à viabilidade de alternativas que melhorem a locomoção dos cidadãos Bodocoenses.

5 METODOLOGIA

De início vale ressaltar, que a pesquisa é qualitativa, uma vez que não se deixa enraizar com questões numéricas e sim o entendimento de determinado grupo social, assim preocupa-se com a realidade, com a interação e relações da sociedade estudada.

Já quanto à natureza destaca-se a pesquisa aplicada, tendo em vista a solução de problemas específicos, é de natureza prática, envolvendo interesses locais.

Quanto ao objeto, podemos classificar como pesquisa exploratória, este tipo de pesquisa tem como objetivo proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a construir hipóteses. A grande maioria dessas pesquisas envolve: (a) levantamento bibliográfico; (b) entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado; e (c) análise de exemplos que estimulem a compreensão (GIL, 2007).

Em que pese os procedimentos da pesquisa, vemos que há mais de um, como a documental, bibliográfica e em especial o estudo de caso, como nos diz Fonseca:

Um estudo de caso pode ser caracterizado como um estudo de uma entidade bem definida como um programa, uma instituição, um sistema educativo, uma pessoa, ou uma unidade social. Visa conhecer em profundidade o como e o porquê de uma determinada situação que se supõe ser única em muitos aspectos, procurando descobrir o que há nela de mais essencial e característico. O pesquisador não pretende intervir sobre o objeto a ser estudado, mas revelá-lo tal como ele o percebe. O estudo de caso pode decorrer de acordo com uma perspectiva interpretativa, que procura compreender como é o mundo do ponto de vista dos participantes, ou uma perspectiva pragmática, que visa simplesmente apresentar uma perspectiva global, tanto quanto possível completa e coerente, do objeto de estudo do ponto de vista do investigador (FONSECA, 2002, p. 33).

Assim, a presente pesquisa através do procedimento de estudo de caso, procura entender a realidade vivida, observando o grupo e seus principais aspectos em que pese às situações ocorridas em seu meio, pois a pesquisadora como munícipe da cidade de Bodocó observou e procurou por meio de documentos dos órgãos públicos municipais os principais problemas relacionados à pesquisa.

A pesquisadora quanto ao acesso do plano diretor municipal, buscou junto à prefeitura a obtenção de tal documento, mas depois de muitas tentativas frustradas, conseguiu obtê-lo através de um munícipe, não sendo a prefeitura um meio acessível para prestar informações ao público.

Outro tipo de documento para compreender os entreves da problemática vivenciada na cidade, seria a lei municipal que trataria sobre mobilidade urbana, diferentemente da

prefeitura municipal a câmara de vereadores de Bodocó ofereceu de forma transparente as informações, sendo declarado que a lei não existe.

Ainda, o Ministério Público da cidade, também ofertou informações importantes para essa pesquisa, de forma a tornar mais compreensível a situação vivida na cidade.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante de todos os fatos expostos nesse estudo é evidente como a mobilidade urbana é importante para o desenvolvimento urbano, de forma a garantir que todo cidadão tenha seu direito de ir e vir assegurado pelos órgãos públicos conjuntamente com a população, evidenciando o princípio da gestão democrática.

Durante a pesquisa pôde-se perceber as incontáveis necessidades relacionadas à aplicação da política urbana no município de Bodocó-PE, tendo em vista a mobilidade urbana da cidade, pois quando há planejamento, desenvolvimento e aplicação das diretrizes da Lei de mobilidade urbana a qualidade de vida dos cidadãos é garantida.

Porém não é a realidade da população Bodocoense, a pesquisadora sendo munícipe da cidade acompanha de perto todos os entraves relacionados à locomoção e circulação da então cidade, primeiramente por conter escassa sinalização de trânsito, calçadas inadequadas, utilização das mesmas para o comércio, e com isso dificultando a circulação tanto de pedestres como inviabilizando a passagem de pessoas com deficiências físicas.

Bodocó nunca esteve preparada para fortes chuvas na região, então a consequência disso foi inúmeras pessoas desabrigadas depois das constantes chuvas, o escoamento de água na cidade é praticamente zero acarretando insegurança para todos que ali habitam, é preciso destacar a solidariedade do povo bodocoense que vendo uma parte da cidade totalmente alagada não mediu esforços para ajudá-las.

Em meio a tanta tristeza das famílias que perderam suas casas e pertences outro problema também veio à tona, como incansavelmente exposto ao longo desta pesquisa, a principal ponte que liga os municípios de Bodocó e Ouricuri desabou, causando ainda mais problemas a locomoção dos cidadãos, obstando além do direito de ir e vir, também o acesso à saúde, já que Ouricuri é o pólo regional e atende toda a região do Araripe, ainda impossibilitando a circulação de vários estudantes que estudam nas cidades de Araripina e Ouricuri.

As únicas “alternativas” para a mobilidade acontecer para essas cidades foram um desvio ao lado da ponte caída, que quando chove é totalmente alagado ou por um “acesso alternativo” atravessando o sítio Estaca em Bodocó, mas que é acometido pela mesma situação do desvio, inviabilizando a passagem de pedestres e automóveis quando chove.

No então ano de 2019 fez um ano que a ponte foi destruída, então a população Bodocoense em forma de protesto realizou uma “comemoração” a esse dia também houve uma missa no local com o bispo da diocese de Salgueiro. Ainda este ano começaram as obras

para a reconstrução, mas a negligência do governo do estado de Pernambuco foi evidente, porém, o mais inusitado (para não dizer cômico) é que o governador foi reeleito e a maioria dos votos foi da cidade de Bodocó.

É necessária a criação da Lei de Mobilidade Urbana no município, e mais ainda a conscientização da população Bodocoense de que seu direito de ir e vir deve ser assegurado, buscando uma população mais ativa e participativa no que diz respeito à efetivação da qualidade de vida das gerações atuais e futuras.

REFERÊNCIAS

ABITANTE, André Luís. **Tecnologia e economia dos transportes [recurso eletrônico]** Porto Alegre : SAGAH, 2017.

ALMEIDA, Djalмира Sá. **Bodocó**. 2010. Disponível em: <<http://www.webartigos.com/>> Acesso em: 29 de julho de 2019.

ALMEIDA, Evaristo (Org.). **Mobilidade urbana no Brasil/Evaristo Almeida**. São Paulo: Fundação Perceus Abramo, 2016.

ALVES, Rafael de Oliveira. **Fundamentos do Direito Urbanístico**. Disponível em: <https://www.academia.edu/22426775/Fundamentos_do_Direito_Urban%C3%ADstico>. Acesso em: 22 de Maio de 2019.

A NOVA CARTA DE ATENAS 2003. **A Visão do Conselho Europeu de Urbanistas sobre as Cidades do séc. XXI**, CEU, Lisboa, Novembro de 2003. Disponível em: <https://paginas.fe.up.pt/construcao2004/c2004/docs/SAT_02_carta%20atenas.pdf> Acesso em: 03 de agosto de 2019.

BODOCÓ. **Lei nº 1.210/2006, de 20 de setembro de 2006**. Dispõe sobre o desenvolvimento urbano do município de Bodocó, Estado de Pernambuco, institui o Plano Diretor Participativo Municipal e dá outras providências. Bodocó, Julho de 2001.

BODOCÓ. **Prefeito de Bodocó decreta estado de situação de emergência após fortes chuvas**. Disponível em: <<https://bodoco.pe.gov.br/prefeito-de-bodoco-decreta-estado-de-situacao-de-emergencia-apos-fortes-chuvas/>> Acesso em: 13 de setembro de 2019

BORDONI, Orlando. **Dicionário: a Língua Tupi na geografia do Brasil**. Campinas, Muto, 1971.

BRASIL, **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília/DF, Planalto. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 01 de Agosto de 2019.

BRASIL, Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012. Institui a lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, DF, 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 22 de Maio de 2019.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal:Planalto. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso em: 22 de Maio de 2019.

BRASIL, Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui a lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF, 3 de jan. 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm> Acesso em 22 de Maio de 2019.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF, 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm>. Acesso em: 30 de Agosto de 2019.

BRASIL. **Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília, DF, 2000. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L10098.htm>. Acesso em: 30 de Agosto de 2019.

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 30 de Agosto de 2019.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF, 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 30 de Agosto de 2019.

BRASIL, Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, DF, 2013.

BRASIL, Ministério das Cidades. **PlanMob: construindo a cidade sustentável**. Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana, n 1, 2007.

BRASIL. **Lei nº 467, de 31 de Julho de 1937**. Transforma em Departamento Autônomo a atual Comissão de Estradas de Rodagem Federais, fixa os vencimentos do respectivo pessoal e dá outras providências. Câmara dos Deputados. Brasília, DF, 31 de jul. 1937. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1930-1939/lei-467-31-julho-1937-555595-publicacaooriginal-74903-pl.html>>. Acesso em: 30 de Agosto de 2019.

CANOTILHO, José Joaquim Gomes. **O Princípio da sustentabilidade como Princípio estruturante do Direito Constitucional**. Revista de Estudos Politécnicos, 2010, Vol VIII, nº 13, 007-018.

CARDOSO, Sônia Letícia de Mello. **Direito urbanístico**. Revista Jurídica Cesumar – v.3, n. 1 – 2003.

CARIRI, Tribuna. **Em Bodocó estudantes atravessam riacho do pequi com o auxílio de corda**. Disponível em: <<https://tribunacariri.com.br/em-bodoco-estudantes-atravesam-riacho-do-pequi-com-auxilio-de-corda/>> Acesso em: 13 de setembro de 2019.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Efeitos da variação da tarifa e da renda da população sobre a demanda de transporte público coletivo urbano no Brasil**. Brasília: Ipea, 2011. (Texto para Discussão, n. 1595). Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1282/1/TD_1595.pdf> Acesso em: 13 de setembro de 2019.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Desafios da mobilidade urbana no Brasil, Texto para Discussão, nº 2198**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Brasília, 2016.

DALLARI, Adilson Abreu. **Desapropriações para fins urbanísticos**. Rio de Janeiro: Forense, 1981.

DALLARI, Adilson Abreu; FERRAZ, Sérgio (Coord.). **Estatuto da Cidade(Comentários à Lei Federal 10.257/2001)**. 3. Ed. São Paulo: Malheiros, 2010.

DI SARNO, Daniela Compos Libório. **Elementos de direito urbanístico**. São Paulo: Manole, 2004.

FONSECA, J. J. S. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC, 2002. Apostila.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4ª ed. São Paulo: Atlas, 2007.

GONÇALVES, Roberto. **Bacia leiteira de Bodocó sobre com falta de chuvas**. Disponível em: <<https://radiograndeserra.com.br/bacia-leiteira-de-bodoco-sofre-com-a-falta-de-chuva/>> Acesso em: 13 de setembro de 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICAS (IBGE). **Bodocó**. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/pe/bodoco.html>> Acesso em: 29 de julho de 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICAS (IBGE). **Brasil em Síntese**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/bodoco/historico>> Acesso em: 29 de julho de 2019.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Mobilidade urbana no Brasil. In: _____. Infraestrutura social e urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas**. Brasília: Ipea. 2010a. p. 549-592. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/42543_Livro_Infraestrutura_Social_vol2.pdf> Acesso em: 29 de julho de 2019.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Acessibilidade no transporte urbano de passageiros: um panorama da política pública federal. In: Brasil em Desenvolvimento: Estado, Planejamento e Políticas Públicas**, v. 2. Brasília: Ipea. 2010b. p. 407-428. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livro_bd_vol2.pdf> Acesso em: 29 de julho de 2019.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Dinâmica populacional e sistema de mobilidade nas metrópoles brasileiras**. Brasília: Ipea, 2011. (Comunicado, n. 102). Disponível em http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/110728_comunicadoipea102.pdf Acesso em: 29 de julho de 2019.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Indicadores de mobilidade urbana da Pnad 2012**. Brasília: Ipea, 2013a. (Comunicado, n. 161). Disponível

em:

<http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/110728_comunicadoipea102.pdf> Acesso em: 29 de julho de 2019.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Tarifação e financiamento do transporte público urbano**. Brasília: Ipea, 2013b. (Nota Técnica, n. 2).

Disponível em:

<http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/nota_tecnica/130714_notatecnicadirur02.pdf> Acesso em: 29 de julho de 2019.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Estimativa dos custos dos acidentes de trânsito no Brasil com base na atualização simplificada das pesquisas anteriores do Ipea**. Brasília: Ipea, 2015. (Relatório de Pesquisa). REGIÃO, Revista Região. Crato, fev. de 1975.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Mobilidade urbana no Brasil**. Infraestrutura social e urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas. Brasília: Ipea, 2010a. p. 549-592. Disponível

em:<http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/42543_Livro_InfraestruturaSocial_vol2.pdf>. Acesso em: 26 de Agosto de 2019.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Acessibilidade no transporte urbano de passageiros: um panorama da política pública federal**. In: Brasil em Desenvolvimento: Estado, Planejamento e Políticas Públicas, v. 2. Brasília: Ipea, 2010b. p. 407-428. Disponível em:

<http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livro_bd_vol2.pdf>. Acesso em: 26 de Agosto de 2019.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Dinâmica populacional e sistema de mobilidade nas metrópoles brasileiras**. Brasília: Ipea, 2011. (Comunicado, n. 102). Disponível em:

<http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/110728_comunicadoipea102.pdf>. Acesso em: 26 de Agosto de 2019.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Indicadores de mobilidade urbana da Pnad 2012**. Brasília: Ipea, 2013a. (Comunicado, n. 161). Disponível em:<http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/110728_comunicadoipea102.pdf>. Acesso em: 26 de Agosto de 2019.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Tarifação e financiamento do transporte público urbano**. Brasília: Ipea, 2013b. (Nota Técnica, n. 2).

Disponível em:

<http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/nota_tecnica/130714_notatecnicadirur02.pdf>. Acesso em: 26 de Agosto de 2019.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Estimativa dos custos dos acidentes de trânsito no Brasil com base na atualização simplificada das pesquisas anteriores do Ipea**. Brasília: Ipea, 2015. (Relatório de Pesquisa). Disponível em:

<http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/7456/1/RP_Estimativa_2015.pdf>. Acesso em: 26 de Agosto de 2019.

LEITE, Carlos. **Cidades sustentáveis, cidades inteligentes** [recurso eletrônico]: Desenvolvimento sustentável num planeta urbano – Dados eletrônicos. – Porto Alegre: Bookman, 2012.

LIMA, Rômulo. **Fotos da enchente do município de Bodocó-PE**. Disponível em: <https://www.facebook.com/pg/blogromulolima/photos/?ref=page_internal> Acesso em: 13 de setembro de 2019.

MARMELSTEIN, George. **Curso de direitos fundamentais**. - 4. Ed. – São Paulo: Atlas, 2013.

MEIRELLES, H.L. **Direito municipal brasileiro**. 18. ed. / atualizada por Giovani da Silva Corralo. São Paulo, Malheiros, 2017.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **Curso de Direito Administrativo**. 13. ed. São Paulo: Malheiros, 2001.

MISÉRIA, Site. **Convite em redes sociais chama moradores para aniversário de um ano sem ponte entre Bodocó e Ouricuri**. Disponível em: <http://www.miseria.com.br/index.php?page=noticia&cod_not=238038> Acesso em: 13 de setembro de 2019.

MUKAI, Toshio. **O Estatuto da Cidade: anotações à Lei n. 10.257, de 10-7-2001**, 3. ed. rev. e ampl., com comentários às Leis do Programa Minha Casa Minha Vida – São Paulo : Saraiva, 2013.

NETO, Oswaldo Lima. **Transporte no Brasil: história e reflexões**. Distrito Federal: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes/ GEIPOT; Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2001.

OLIVEIRA, Alessandra Flávia Bezerra de. **Feira livre de Bodocó como espaço educativo das africanidades bodocoenses**. Dissertação (Doutorado em educação) - Universidade Federal do Ceará, Faculdade de Educação Programa de Pós-Graduação em Educação Brasileira, Fortaleza, 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **ONU e meio ambiente**. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/acao/meio-ambiente/>> Acesso em: 30 de julho de 2019.

PAULA, Marilene de; BARTELT, Dawid Danilo. **Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas**. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016.

PEDROZA, João Humberto Aires. **História de Bodocó**. Disponível em: <<https://bodoco.pe.gov.br/conheca-bodoco/>> Acesso em: 29 de julho de 2019.

PIRES, Antonio Cecílio Moreira; PIRES, Lilian Regina Gabriel Moreira, (orgs). **Mobilidade Urbana: desafios e sustentabilidade**. São Paulo: Ponto e Linha, 2016.

POVO, Gazeta do. **Resultados das eleições 2018 para governador em Bodocó-PE.** Disponível em: <<https://especiais.gazetadopovo.com.br/eleicoes/2018/resultados/municipios-pernambuco/bodoco-pe/governador/>> Acesso em: 01 de novembro de 2019.

RODRIGUES, Francisco Luciano Lima (Org.). **Estudos de Direito Constitucional e Urbanístico.** São Paulo: RCS, 2007.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade.** 6ª ed. São Paulo: Brasiliense, 2009.

SCHOPPA, Renê Fernandes. **Para onde caminham nossas ferrovias.** Rio de Janeiro: Juruena & Costa Velho Editores, 1982.

SILVA, José. Afonso Da. **Direito Urbanístico Brasileiro.** 6ª ed. São Paulo: Malheiros. 2010.

SILVA, José Afonso Da. **Direito urbanístico brasileiro.** 7ª ed. São Paulo: Malheiros, 2015.

VARELA, Andréa de Freitas. **Mobilidade urbana, transporte e Direito Constitucional no Brasil: uma abordagem crítica.** Dissertação (Mestrado em Direito) - Universidade de Brasília, Faculdade de Direito, Brasília. 2015.

VEIGA, José Eli da; ZATZ, Lia. **Desenvolvimento sustentável, que bicho é esse?** – Campinas, SP: Autores Associados, 2008. – (Armazém do Ipê).

TURISMO, Brasil. Mapa do estado de Pernambuco. Disponível em: <<https://www.brasil-turismo.com/pernambuco/mapa.htm>> Acesso em: 13 de setembro de 2019.

ANEXOS:

CÓPIA

Ministério Público do Estado de Pernambuco
Promotoria de Justiça da Comarca de Bodocó

Autos nº 2014/1466680
Doc. nº 4353806

Fls. 25

RECOMENDAÇÃO Nº 008/2014

O MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE PERNAMBUCO, por intermédio do Promotor de Justiça, que esta subscreve, no uso das atribuições outorgadas pelo Art. 127, caput, e art. 129, inciso III, da Constituição Federal, Art. 1º e Art. 25, inciso IV, alínea "a", da Lei Federal n. 8.625/93 (Lei Orgânica Nacional do Ministério Público - LONMP), e Arts. 1º e 4º, inciso IV, alínea "a", da Lei Complementar nº 12/94 (Lei Orgânica Estadual do Ministério Público);

CONSIDERANDO que incumbe ao Ministério Público o zelo pelo efetivo respeito dos Poderes Públicos e dos serviços de relevância pública aos direitos assegurados na Constituição Federal, na forma do seu Art. 129, inciso II, para tanto promovendo as medidas necessárias à garantia de tais direitos;

CONSIDERANDO ser dever institucional do Ministério Público a prevenção e a repressão à prática de atos que contrariem o interesse público;

CONSIDERANDO que a Administração Pública tem a obrigação de aplicar a Lei, sendo vetado ao Administrador Público agir *contra legem* ou *praeter legem*, estando seus atos sujeitos a nulidade quando eivados do vício de ilegalidade, sujeitando-se o mesmo à responsabilização civil, penal e administrativa;

CONSIDERANDO que os atos dos agentes públicos são passíveis de controle externo, visando à preservação dos limites da legalidade e moralidade administrativa, tendo por objetivo o interesse público;

CONSIDERANDO que a Constituição Federal estabelece, em seu art. 37, que a administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência;

CONSIDERANDO que chegou ao conhecimento deste representante do Ministério Público, que pessoas deficientes, que necessitam de cadeiras de rodas para locomover-se, e idosos estão encontrando dificuldades em transitar pela área central de Bodocó-PE e suas adjacências, especialmente durante o dia em que realizada feira livre, na medida em que os



**MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE PERNAMBUCO
PROMOTORIA DE JUSTIÇA DA COMARCA DE BODOCÓ**

comerciantes estão utilizando as calçadas e vias públicas para exposição de seus produtos, bem como fazendo da via pública local particular;

CONSIDERANDO que a Prefeitura Municipal de Bodocó-PE dispõe do Poder de Polícia Administrativo, tendo como obrigação e dever, fiscalizar e coibir a utilização irregular das calçadas, ruas e praças públicas;

CONSIDERANDO que omissão do Poder Público em fiscalizar o uso do espaço público e sua ordenação nos termos do Código de Polícia Administrativa acarreta a infringência aos princípios da administração pública, por consequência improbidade administrativa.

RESOLVE:

RECOMENDAR, com base no Art. 5º, parágrafo único, inciso IV, da Lei Complementar nº 12/92 e Art. 27, parágrafo único, inciso IV, da Lei nº 8.625/93, ao Exmo. Sr. Prefeito da cidade de Bodocó-PE:

1- Que no prazo de 30 (trinta) dias, realize fiscalizações regulares das calçadas, ruas e praças públicas, localizadas no centro da cidade de Bodocó-PE, em todos os horários, notificando os comerciantes para que desocupem em 15 (quinze) dias as calçadas, praças e vias públicas, bem como, informe a todos os comerciantes e ao Presidente da Câmara de Dirigentes Logistas (CDL) de Bodocó-PE, sobre a proibição da utilização das calçadas, vias e praças públicas, para exposição e depósito de produtos expostos a venda ou de produtos de natureza particular, sem autorização expressa do Poder Público Municipal, sob pena de multa.

2-Após as devidas notificações, todos aqueles que descumpram a determinação e continuem utilizando as calçadas, vias e praças públicas de forma irregular e sem licença do Poder Público sejam imediatamente multados, bem como, os produtos apreendidos;

3-Excepcionalmente às segundas-feiras, em face da instalação da feira livre no centro de Bodocó-PE, que o Município, através da sua Prefeitura Municipal, organize a ocupação dos espaços públicos a serem utilizados pelos ambulantes no referido dia, a fim de que não traga prejuízo aos comerciantes locais, bem como, ordene o trânsito, a fim de impedir que acidentes ocorram em face da grande circulação de pessoas no referido local;



MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE PERNAMBUCO
PROMOTORIA DE JUSTIÇA DA COMARCA DE BODOCÓ



Da mesma forma, **REQUISITO**, no prazo de 30(trinta) dias, que:

1 – Sejam encaminhadas à sede desta Promotoria de Justiça informações sobre todas as medidas tomadas pela municipalidade a fim de dar efetivo cumprimento à presente recomendação.

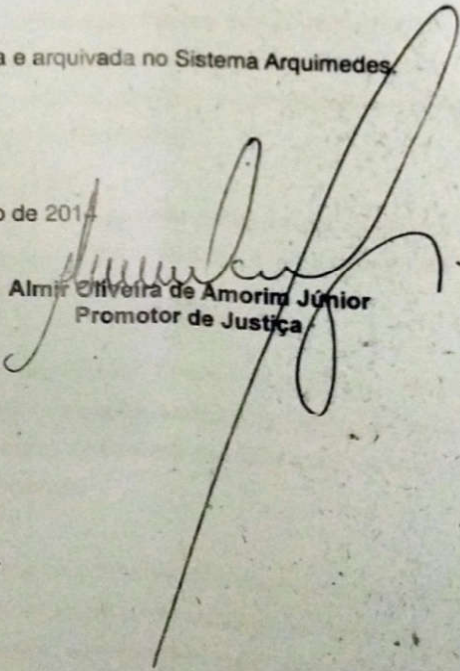
DETERMINAR, o que segue, para efetiva divulgação e cumprimento desta Recomendação:

a) Encaminhe-se, mediante ofício, cópia da presente Recomendação ao Exmo. Sr. Prefeito do Município de Bodocó-PE, ao Presidente da Câmara dos Vereadores do Município de Bodocó-PE, ao Presidente da Câmara de Dirigentes Logistas (CDL) de Bodocó-PE, às rádios locais, ao Exmo. Sr. Presidente do Conselho Superior do Ministério Público, ao Exmo. Sr. Corregedor Geral do Ministério Público, ao Exmo. Sr. Procurador-Geral do Ministério Público de Pernambuco, ao Exmo. Sr. Coordenador do CAOP/URBANISMO, para conhecimento e ao Secretário-Geral do Ministério Público, via eletrônica, para publicação no Diário Oficial do Estado.

b) Seja a presente registrada e arquivada no Sistema Arquimedes.

Cumpra-se.

Bodocó-PE, 12 de dezembro de 2014.


Almir Oliveira de Amorim Júnior
Promotor de Justiça



**ESTADO DE PERNAMBUCO
CÂMARA MUNICIPAL DE
BODOCÓ**

Casa Luiz Bezerra Luna
CNPJ: 24.301.483/0001-22
Tel: (87) 3878-1255

Rua Nininha Lócio, 294 – Centro – Bodocó – PE
e-mail- camaradebodoco@gmail.com

DECLARAÇÃO

EU, Jader Rodrigo Gonçalves Paiva, servidor efetivo da Câmara Municipal de Vereadores de Bodocó, na função de Técnico Legislativo, matrícula 37-2, venho **DECLARAR** a quem possa interessar que ao analisar o acervo desta Casa Legislativa **não foi encontrado nenhuma Lei Municipal que dispõe sobre mobilidade urbana.**

Por ser expressão da verdade, firmo o presente para que surte seus efeitos legais.

Jader Rodrigo Gonçalves Paiva
Técnico Legislativo
Mat. 37-2



Gabinete do Prefeito

Av. Floriano Peixoto, 78, Centro Bodocó-PE – Fone: 87.3878.1085/1156 CNPJ 11.040.862/0001-64
E-mail: gabinete@bodoco.pe.gov.br

DECRETO Nº 16, DE 13 DE ABRIL DE 2018.

EMENTA: Decreta Estado de Situação de Emergência no âmbito do Município de Bodocó/PE, e dá outras providências.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE BODOCÓ, ESTADO DE PERNAMBUCO, no uso de suas atribuições legais e;

CONSIDERANDO a ocorrência de pesadas chuvas ocorridas nas últimas 24h (vinte e quatro) horas, que fez inundar parte do território deste Município de Bodocó/PE, ocasionando o rompimento de estradas de acesso, e a inundação de inúmeros logradouros públicos, fato este que está sendo noticiada na imprensa local e regional, seja ela falada, escrita ou televisionada;

CONSIDERANDO que essas mesmas chuvas deixaram centenas de pessoas desabrigadas, seja na zona urbana ou na zona rural, fazendo com que muitas delas perdessem praticamente todos os seus objetos pessoais, incluindo suas moradias;

CONSIDERANDO que muitas pessoas que se encontram desabrigadas não possuem condições sejam físicas ou financeiras para obter abrigo, necessitando do apoio incondicional do Poder Público Municipal para obter um teto, além de alimento e cuidados médicos;

CONSIDERANDO que ainda existe previsão de mais chuvas moderadas a fortes para a Região do Sertão do Estado, notadamente para os próximos 02 (dois) dias, o que nos força a adotar medidas emergenciais e enérgicas para proteger os nossos munícipes contra os efeitos da chuva;



Gabinete do Prefeito

Av. Floriano Peixoto, 78, Centro Bodocó-PE – Fone: 87.3878.1085/1156 CNPJ 11.040.862/0001-64
E-mail gabinete@bodoco.pe.gov.br

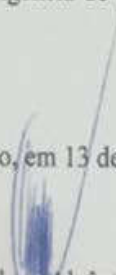
DECRETA:

Art. 1º - Fica decretado **ESTADO DE SITUAÇÃO DE EMERGÊNCIA** no âmbito territorial deste Município de Bodocó/PE;

Art. 2º - Durante o período de vigência deste Decreto, o Chefe do Poder Executivo poderá realizar a contratação de serviços e a aquisição de materiais para reverter os efeitos danosos da chuva, de conformidade com as regras permissivas pela Lei Federal N.º 8.666/93;

Art. 3º - Revogadas as disposições em contrário, este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação e terá vigência de 180 (Cento e oitenta) dias, podendo ser prorrogado por igual período.

Gabinete do Prefeito, em 13 de abril de 2018.


Túlio Alves Alcântara
Prefeito Municipal