XXVIII ENCONTRO NACIONAL DO CONPEDI GOIÂNIA – GO

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE

HORÁCIO MONTESCHIO

UMBERTO MACHADO DE OLIVEIRA

Copyright © 2019 Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito

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

Diretoria – CONPEDI
Presidente - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC – Santa Catarina
Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG – Goiás
Vice-presidente Sudeste - Prof. Dr. César Augusto de Castro Fiuza - UFMG/PUCMG – Minas Gerais
Vice-presidente Nordeste - Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS – Sergipe
Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa – Pará
Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos – Rio Grande do Sul
Secretário Executivo - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini - Unimar/Uninove – São Paulo

Representante Discente – FEPODI
Yuri Nathan da Costa Lannes - Mackenzie – São Paulo

Conselho Fiscal:
Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM – Rio de Janeiro Prof. Dr.
Aires José Rover - UFSC – Santa Catarina
Prof. Dr. Edinilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP – São Paulo
Prof. Dr. Marcus Firmino Santiago da Silva - UDF – Distrito Federal (suplente)
Prof. Dr. Ilton Garcia da Costa - UENP – São Paulo (suplente)

Secretarias:
Relações Institucionais
Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues - IMED – Santa Catarina
Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UNIMAR – Ceará
Prof. Dr. José Barroso Filho - UPIS/ENAJUM– Distrito Federal
Relações Internacionais para o Continente Americano
Prof. Dr. Fernando Antônio de Carvalho Dantas - UFG – Goías
Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA – Bahia
Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA – Maranhão
Relações Internacionais para os demais Continentes
Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - Unicuritiba – Paraná
Prof. Dr. Rubens Beçak - USP – São Paulo
Profa. Dra. Maria Aurea Baroni Cecato - Unipê/UFPB – Paraíba

Eventos:
Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch (UFSM – Rio Grande do Sul) Prof. Dr.
José Filomeno de Moraes Filho (Unifor – Ceará)
Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta (Fumec – Minas Gerais)

Comunicação:
Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro (UNOESC – Santa Catarina
Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho (UPF/Univali – Rio Grande do Sul Prof. Dr. Caio
Augusto Souza Lara (ESDHC – Minas Gerais

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

D597

Direito urbanístico, cidade e alteridade [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI/ UFG / PPGDP

Coordenadores: Horácio Monteschio

Umberto Machado De Oliveira – Florianópolis: CONPEDI, 2019.

Inclui bibliografia
ISBN: 978-85-5505-798-4
Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações
Tema: Constitucionalismo Crítico, Políticas Públicas e Desenvolvimento Inclusivo

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Assistência. 3. Isonomia. XXVIII Encontro Nacional do CONPEDI (28 : 2019 : Goiânia, Brasil).

CDU: 34

Conselho Nacional de Pesquisa
Univeridade Ferderal de Goiás e Programa
e Pós-Graduação em Direito Florianópolis

Santa Catarina – Brasil
www.conpedi.org.br

de Pós Graduação em Direito e Políticas Públicas
Goiânia - Goiás
https://www.ufg.br/

XXVIII ENCONTRO NACIONAL DO CONPEDI GOIÂNIA – GO

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE

Apresentação

No Grupo de Trabalho “Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade” foram apresentados artigos científicos de qualidade sobre temas palpitantes envolvendo o ordenamento urbanístico.

Estudos que, elaborados por pesquisadores oriundos de diferentes unidades da federação, revelam uma convergência de problemas urbanos vivenciados nas capitais e em todos os rincões brasileiros. Situações anormais de ocupação do solo que resultam numa grande disfuncionalidade social da propriedade urbana, o que tem sido paradoxalmente estimulado por uma política de tolerância e regularização.

A regularização urbana, ao tempo em que busca ser uma solução para problemas das pessoas desfavorecidas, acaba por exponenciar atividades informais, irregulares, ilegais e até mesmo abre espaço para organizações criminosas se apropriarem de espaços urbanos para especulação imobiliária clandestina, sendo exemplos recentes os casos registrados em São Paulo e Rio de Janeiro.

Por outro lado, a realidade registra um adensamento populacional à margem da lei, que faz surgir os Núcleos Urbanos Informais Consolidados, figura prevista na Lei 13.465/17 – REURB. Esse talvez seja, segundo os estudos apresentados que focaram essa problemática, a situação urbanística mais comum entre as cidades brasileiras. Para esse tipo de problema deve-se buscar uma solução sempre orientada, defende-se, pelo princípio da dignidade da pessoa humana e da “permanência”, muito embora não seja esse último referido de forma expressa na legislação brasileira.

A necessidade de uma atuação firme e presente por parte do poder público municipal no ordenamento urbano foi aventada. A utilização mais apropriada dos mecanismos previstos no Estatuto da Cidade e em legislações dos próprios municípios faz-se necessária. Como exemplo, a outorga onerosa do uso do solo é um instrumento de gestão municipal importante e deve ser utilizada como uma ferramenta de natureza política, econômica, social e urbanística visando a democratização do espaço urbano, e não apenas com intuito arrecadatório de receitas.

É de se lembrar que é o município o detentor do poder e da obrigação de agir para impedir, fiscalizar e regularizar loteamento irregular, pois é o ente que pode autorizar o parcelamento do solo urbano, seu uso e ocupação, como atividade vinculada e não discricionária.

O instrumento da mediação é lembrado como interessante mecanismo para solução dos conflitos urbanos, pois envolve a possibilidade de acordo, de resolver, através da chamada para o diálogo dos envolvidos, os confrontos surgidos na ocupação do espaço urbano.

A questão ambiental ligada aos aterros sanitários merece urgente ação por parte dos poderes públicos municipais, em face da tragédia diária que representa os resíduos sólidos gerados no ambiente urbano. É preciso que a gestão nessa área seja extremamente criteriosa e leve em conta a realidade do local escolhido para destinação e tratamento dos resíduos, com vistas a evitar novos conflitos urbanos e possíveis catástrofes ambientais decorrentes da má gestão do aterro.

Também, a arrecadação de imóveis abandonados no âmbito do município deve ser uma política constante na administração municipal, como forma de uma adequada ocupação e evitar problemas que essas situações sempre geram, com o surgimento de mocós que dão abrigo a práticas criminosas e o comprometimento da arrecadação municipal.

O combate à especulação imobiliária em todas as suas formas, como a estocagem de bens imóveis visando o lucro com o aumento de seu valor de mercado, deve ser perseguido com vistas a redução do nível de discrepância socioespacial entre seus habitantes, devendo ser esse combate uma das prioridades no Plano Diretor, que é o instrumento elementar para a implementação da política urbana delineada no Estatuto da Cidade.

A proteção dos bens culturais imateriais merece ser intensificada e aperfeiçoada, na perspectiva de fazer despertar no cidadão o valor que possuem as manifestações culturais no ambiente urbano em que está inserido, pois o enfraquecimento dos vínculos sociais e a ausência de identidade local em decorrência da pós-modernidade tem o seu antídoto na valorização desse aspecto que encontrou proteção firme na Constituição Federal.

Nesse contexto, o direito à felicidade, embora não referido expressamente em nosso ordenamento jurídico, pode ser extraído da Constituição e na legislação urbanística quando ela se refere, por exemplo, à qualidade de vida, bem-estar e acessibilidade, podendo assim ser objeto de tutela jurídica. Essa busca da felicidade está enraizada na vivência no ambiente

urbano como “plataforma geográfica ideal para sua concretização”, pois é na cidade que o cidadão tem possibilidades de alcançar a concretização de seus direitos fundamentais e o atendimento de suas necessidades básicas.

Prof. Dr. Umberto Machado De Oliveira - UFG

Prof. Dr. Horácio Monteschio - UNICURITIBA

Nota Técnica: Os artigos que não constam nestes Anais foram selecionados para publicação na Plataforma Index Law Journals, conforme previsto no artigo 8.1 do edital do evento. Equipe Editorial Index Law Journal - publicacao@conpedi.org.br.

DIREITO A (FELI)CIDADE.

RIGHT TO HAPPINESS IN THE CITY

José Anselmo Curado Fleury [1]

Resumo

O presente trabalho tem por objeto o estudo da aplicação do Direito a Felicidade no âmbito do Direito Urbanístico. O trabalho orienta-se a partir da dúvida sobre a tutela ou não do direito a felicidade em nosso sistema jurídico, em especial no Direito Urbanístico, com foco na legislação do Município de Goiânia. Pretende-se a partir do estudo da legislação, apontar a obrigatoriedade de tutela a este direito e a sua efetiva implementação através de políticas públicas municipais, valendo-se da análise comparativa com a situação fática existente na cidade, relatada a partir dos documentos técnicos elaborados pelo Conselho Regional de Arquitetura.

Palavras-chave: Felicidade, Cidade, Bem-estar, Qualidade de vida, Acessibilidade

Abstract/Resumen/Résumé

The present article aims to study the application of the Right to Happiness within the scope of Urban Law. The work is guided by the doubt about the protection or not of the right to happiness in our legal system, especially in Urban Law. It is intended from the study of legislation, to point out the obligation of respect to this right and its effective implementation through municipal public policies, using the comparative analysis with the existing factual situation in the city, reported from the technical documents elaborated by the Regional Architecture Council.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Happiness, City, Welfare, Quality of life, Accessibility

[1] Mestre em Direito Agrário pela Universidade Federal de Goiás, Professor Universitário e Advogado.

1. INTRODUÇÃO

A Constituição Federal do Brasil, promulgada em 1988, invoca já em seu preâmbulo os valores supremos do Estado Democrático, citando entre eles a segurança, o bem-estar e o desenvolvimento como pilares de uma sociedade fraterna e pluralista. A mesma Carta, em seu artigo 182, define que "a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes".

Regulamentando o dispositivo constitucional, em 2001 foi editada a Lei 10.257, conhecida como "Estatuto das Cidades", que estabelece as diretrizes gerais da política urbana, estipulando normas de interesse social que regulem a utilização do espaço urbano de maneira a atender a segurança e bem-estar dos cidadãos. Em seu artigo 2°, a referida Lei traz a garantia do direito à cidades sustentáveis, incluído aí o direito ao lazer para as presentes e futuras gerações.

Ao falar-se em "bem-estar", "sustentabilidade" e "lazer", o constituinte e o legislador estão lançando as bases para o chamado direito à felicidade, de matiz subjetiva e que, embora não mencionado explicitamente em nossa legislação positiva, é facilmente extraível de nosso sistema constitucional, mediante uma hermenêutica minimamente alinhada ao princípio da dignidade da pessoa humana, fundamento da República Federativa do Brasil.

No Brasil, o debate acadêmico a respeito do direito a felicidade ainda se encontra em fase embrionária, de maneira que o presente trabalho, tal qual outros que o antecederam, ostenta ainda um certo caráter de pioneirismo, visando lançar as bases para a difusão deste tema. No âmbito do Judiciário, esse direito já foi invocado nas fundamentações de importantes decisões do Supremo Tribunal Federal, a exemplo do ADI 4.277 (Reconhecimento e qualificação da união homoafetiva como entidade familiar), e ADI 3.510 (Pesquisa Científica com células-tronco embrionárias).

Sendo um tema de índole constitucional, naturalmente reverbera em todas as áreas e disciplinas do Direito. Para os fins específicos deste trabalho, propõe-se uma análise da possibilidade de sua aplicação no campo do Direito Urbanístico, como instrumento de efetivação do direito a um meio ambiente urbano sustentável e acessível, contribuindo para a busca da felicidade.

O Brasil ainda figura em 79° lugar no ranking de desenvolvimento humano da ONU (ONU, 2017) mantendo-se estagnado nos últimos dois anos. O transporte público, um dos principais vetores da qualidade de vida, experimentou uma sensível piora na última década,

afetando decisivamente a população das grandes cidades, motivando inclusive as gigantescas manifestações de rua que tiveram início em 2013. Além disso, o desrespeito à legislação urbanística e a ausência de planejamento urbano contribuem para a manutenção de um ambiente urbano ainda incapaz de propiciar o bem-estar e a busca da felicidade pelo cidadão.

Segundo dados do Censo do IBGE 84,4% da população brasileira está concentrada em áreas urbanas (IBGE, 2017). As cidades são assim, o espaço físico e geográfico onde o cidadão estabelece seu domicílio, cria seus laços sociais e familiares e exercita seus direitos, tais como direito à moradia, ao trabalho, ao lazer, saúde, segurança, entre tantos outros.

Mesmo os cidadãos que habitam a zona rural recorrem aos centros urbanos para realizar compras, buscar atendimento médico e atividades recreativas. Dessa constatação, extraímos que um meio ambiente urbano saudável é condição basilar para o exercício dos direitos constitucionais pelo cidadão e a ausência de uma política urbanística eficiente é causa de inúmeros distúrbios e problemas que afetam diretamente a qualidade de vida da população, criando obstáculos para o exercício do direito a busca da felicidade.

Para os fins deste artigo, utilizaremos como referencial teórico a tese de Doutorado de Saul Tourinho Leal, na qual a felicidade é apresentada como uma construção teórica calcada na escola filosófica utilitarista aliada ao princípio da dignidade da pessoa humana, convertendo-se em um bem jurídico com proteção constitucional e consequentemente, lastreando as fundamentações jurídicas das decisões judiciais e também de políticas públicas (LEAL, 2013, p. 11).

Entre os objetivos do artigo está a difusão e ampliação do debate a respeito do direito a felicidade, além da análise de sua aplicação no âmbito do Direito Urbanístico, em defesa de sua necessária consideração quando da aplicação e concretização da política urbana.

Se estamos a falar de Felicidade, sendo este um conceito eminentemente subjetivo, não seria possível, igualmente, considerar a "cidade" como um conceito genérico, frio e despersonalizado. Por isso, centralizaremos nossa análise tomando como paradigma a cidade de Goiânia, sendo esta urbe o ponto geográfico de referência para o estudo proposto.

De igual maneira, a análise foi focada na questão da mobilidade urbana, por entendermos que esse tema é de especial sensibilidade para a qualidade de vida do cidadão e, consequentemente, de importância crucial para a efetivação do direito a felicidade, cuja dimensão urbanística configura o objeto de estudo deste artigo.

Como metodologia, partimos do estudo a respeito da legislação urbanística federal e municipal, estabelecendo uma análise comparativa com a situação fática existente na cidade, relatada a partir dos documentos técnicos elaborados pelo Conselho Regional de Arquitetura,

órgão escolhido pelo Ministério Público Estadual para realização de estudos técnicos urbanísticos no Município de Goiânia.

2.BREVES APONTAMENTOS SOBRE O DIREITO A FELICIDADE

Conforme já dito, no Brasil o Direito à Felicidade ainda é desconhecido de grande parte dos juristas e visto com reservas pela pequena parte que já teve algum tipo de contato com o tema. Sem ignorar eventuais críticas que possam ser feitas à falta de positivação do Direito a Felicidade, o presente trabalho se alinha a concepção trazida por Leal, de que esse direito é protegido pelo nosso modelo constitucional, a partir de uma interpretação sistêmica, alinhada ao Direito Internacional, em especial as Resoluções da ONU.

Traçando um breve panorama histórico sobre o Direito a Felicidade, notamos que a sua difusão é bem maior no âmbito do Direito Internacional e Direito estrangeiro, estando presente no histórico documento da Declaração de Independência dos Estados Unidos da América, através da célebre frase:

> We hold these truths to be self-evident, that all men are created equal, that they are endowed by their Creator with certain unalienable Rights, that among these are Life, Liberty and the pursuit of Happiness.[1]

A Constituição do Japão, em seu artigo 13, que trata a respeito dos direitos e deveres do povo, estabelece que a busca pela felicidade deverá ser considerada de maneira suprema pela legislação e nas instâncias governamentais. Também outros países como Coréia do Sul e Nigéria já positivaram o direito a busca pela felicidade.

No âmbito internacional, a Resolução 65/309 da Assembleia Geral das Nações Unidas, de 25 de agosto de 2011, estabeleceu a busca pela felicidade como um objetivo humano fundamental, estimulando os Estados Membros a estabelecerem políticas públicas que contemplem a importância da busca pela felicidade, inclusive desenvolvendo novos indicadores e outros métodos de compartilhamento de informações, uma vez que o indicador de produto interno bruto não é o instrumento adequado para se avaliar a felicidade e o bem estar das pessoas (ONU, 2011).

A resolução da ONU, inspirou-se na experiência de uma pequena nação asiática localizada em plena Cordilheira do Himalaia, chamada Butão. De forma pioneira, o governo do

[1] Consideramos estas verdades como autoevidentes, que todos os homens são criados iguais, que são dotados pelo Criador de certos direitos inalienáveis, que entre estes são vida, liberdade e busca da felicidade (tradução livre).

país estabeleceu o índice *Gross National Happiness* (GNH) ou Felicidade Interna Bruta, calculado a partir de critérios como desenvolvimento econômico sustentável, preservação do meio ambiente, respeito e manutenção das tradições culturais, qualidade das políticas governamentais, entre outras variáveis que buscam colocar o bem-estar da população acima de qualquer critério econômico ou financeiro.

No Brasil, já houve tentativas de inclusão da busca pela felicidade no rol de direitos constitucionais do cidadão. O Senador Cristovam Buarque em 2010 lançou a Proposta de Emenda Constitucional n° 19/2010, para alterar a redação do artigo 6° da Constituição Federal, incluindo-se a expressão "busca pela felicidade". A proposta acabou sendo arquivada. Também no âmbito da Câmara Federal houve a propositura de projeto semelhante, desta vez pela Deputada Manoela D'Ávila.

Malgrado o insucesso das propostas de emenda constitucional, permanecendo o texto constitucional brasileiro sem nenhuma menção expressa ao termo "busca pela felicidade", é perfeitamente possível e razoável extrair-se de nosso bloco de constitucionalidade que a felicidade é um objetivo a ser perseguido no âmbito da Justiça e das políticas públicas.

Essa conclusão é possível de ser extraída sem maiores esforços hermenêuticos: já no Preâmbulo da Constituição, faz o constituinte referência ao termo "bem-estar" como valor supremo da sociedade; já no texto constitucional, também os artigos 23, 186, 193, 219 e 231 fazem referência ao termo.

A consulta do significado do termo no Dicionário Michaelis de Língua Portuguesa nos traz a seguinte definição: "Estado de boa disposição física; satisfação das necessidades físicas e espirituais; Sensação agradável de segurança, conforto, tranquilidade; Condição material confortável; conforto material, prosperidade". A consulta pelo termo "Felicidade", por sua vez, nos revela: "Estado de espírito de quem se encontra alegre ou satisfeito; alegria, contentamento, fortúnio, júbilo; Acontecimento ou situação feliz ou alegre; sorte, sucesso, ventura".[2]

Sem a necessidade de maiores elucubrações, denota-se que ambos os termos se referem a ideia de satisfação das necessidades subjetivas, envolvendo o conceito de prosperidade, sucesso, conforto e contentamento. A busca pela felicidade seria nada mais que a busca pela satisfação das necessidades físicas e espirituais, que é justamente o significado do termo bem-estar, utilizado pelo constituinte brasileiro.

A simples ausência do termo "busca pela felicidade" do texto constitucional, por si só, não significa negar que nosso sistema constitucional também é informado por esse princípio.

[2] Disponível em < http://michaelis.uol.com.br/busca?id=ynnZ >. Acesso em 05/03/2019.

Ao contrário, uma interpretação sistemática, alinhada aos comandos constitucionais representados pelos artigos supracitados, que trazem referência expressa ao bem-estar e a qualidade de vida, levam a conclusão inafastável de que nosso ordenamento jurídico deve sim ser informado pelo princípio da busca pela felicidade, seja a nível legislativo, seja a nível de governança e elaboração de políticas públicas.

Os subsistemas constitucionais estão a reforçar o direito à felicidade. Entre eles estão a segurança, suporte fático da felicidade, a liberdade, por meio da qual o indivíduo pode racionalmente buscar a realização de seus planos pessoais, além de tantos outros como o direito à educação, saúde, alimentação e trabalho, todos servindo como fundamento de validade do direito à felicidade (LEAL, 2013, p. 243).

Assim, para os fins do presente artigo, entendeu-se a felicidade como a possibilidade de satisfação das próprias necessidades, adotando a hermenêutica constitucional que advoga a respeito da presença do direito a felicidade em nosso arcabouço constitucional, como decorrência lógica da concretização dos direitos fundamentais e da aplicação do princípio da dignidade da pessoa humana, aliada ao princípio programático da busca pelo bem-estar.

3.A BUSCA PELA FELICIDADE APLICADA AO DIREITO URBANÍSTICO

Há uma expressão comumente utilizada por políticos, especialmente em período eleitoral: “A pessoa humana não mora na União e nem no Estado. Ela mora na cidade”. Essa ideia é usada em momentos de debates políticos para se argumentar em favor de uma maior descentralização política e por mais recursos financeiros para os municípios.

Embora não seja este o tema do presente trabalho, o conteúdo da frase vem a calhar. De fato, o espaço que o cidadão possui para viver e no qual pode exercer a sua busca pela felicidade é o ambiente urbano. É ali que parte amplamente majoritária da população vive, onde o cidadão comum acorda, trabalha, faz suas refeições, constrói sua residência, estuda, busca entretenimento...enfim, pratica todas as atividades intrínsecas à ideia de qualidade de vida.

Se a cidade é um ponto geográfico tão importante para a realização das necessidades do cidadão, das mais básicas às mais complexas, naturalmente será ali também que a realização do direito a busca pela felicidade irá ocorrer em sua dimensão mais plena. Um meio ambiente urbano insalubre, poluído, congestionado e deficiente em equipamentos públicos constituirá um obstáculo intransponível para a busca pela felicidade.

É no Direito Urbanístico que a busca pela felicidade encontra sua ferramenta mais prática e eficiente para aquilo que é proposto: bem-estar, qualidade de vida, participação e busca

pela realização plena das necessidades do cidadão. A legislação urbana e as políticas públicas municipais trazem muito mais resultado prático à felicidade do cidadão do que a mera previsão formal do termo no texto constitucional.

O potencial representado pela aplicação da busca pela felicidade no âmbito do Direito Urbanístico é imenso e pode efetivamente contribuir para um salto na qualidade de vida de toda a população brasileira, levado o fato de sermos uma nação de população eminentemente urbana.

O artigo 182 da Constituição Federal estabelece que a política de desenvolvimento urbano tem por um de seus objetivos garantir o bem-estar de seus habitantes. Para Leal, esse dispositivo entende a felicidade como "razão de ser das políticas de desenvolvimento urbano" (LEAL, 2013, p. 246).

O princípio do desenvolvimento sustentável, um dos pilares do Direito Urbanístico, também contribui para a busca felicidade, ao eleger o elemento humano como centro da preocupação da legislação, buscando-se o progresso econômico mas também social e cultural, através do acesso a terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, a infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos.

A proteção do meio ambiente está intimamente ligada ao desenvolvimento sustentável, pois envolve a preservação das águas, da atmosfera e do solo, buscando evitar que a poluição possa trazer efeitos danosos a saúde do cidadão, garantindo ainda o acesso das futuras gerações aos recursos naturais. No conceito de meio ambiente deve-se incluir também o aspecto visual, pois a existência de inúmeros *outdoors*, propaganda irregular e fachadas extravagantes contribui para a poluição visual, elemento de influência direta na qualidade de vida.

Em 2001 foi promulgada a legislação base do Direito Urbanístico no Brasil, a Lei n° 12.257/2001, conhecida como Estatuto das Cidades. Esse instrumento veio regulamentar os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo diretrizes gerais da política urbana. O Estatuto traz normas de ordem pública e interesse social destinadas a regular o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo.

Já em seu artigo 1°, parágrafo único, a Lei já faz referência direta aos bens jurídicos da segurança e bem-estar dos cidadãos, alinhando-se perfeitamente ao modelo constitucional de política urbana exposto no supracitado artigo 182 da Constituição Federal. A legislação traz conceitos novos para o ordenamento brasileiro até então, tais como gestão democrática por meio da participação da população na execução e acompanhamento de projetos.

A gestão democrática e a participação popular possuem ligação intrínseca com a busca pela felicidade, pois através dos mecanismos de colaboração popular o cidadão pode ser ouvido

pelo poder público, expondo suas as necessidades e anseios da comunidade na qual vive, tomando parte ativa na definição das políticas públicas do município.

Nesse ponto específico, importante a contribuição trazida por Amartya Sen, que ao buscar o critério de medição do grau de desenvolvimento de uma comunidade, buscou fazê-lo através da avaliação do grau de liberdade que o cidadão dispõe para escolher o estilo de vida que deseja, de acordo com a cultura e as tradições que cultiva (SEN, 2010).

Desse modo, ninguém melhor que o próprio cidadão para dizer qual o projeto, obra ou política pública é importante para sua cidade ou região. Essa possiblidade de participação e, mais do que isso, a oportunidade de influenciar diretamente as políticas públicas é uma ferramenta poderosa na satisfação das necessidades do cidadão e, consequentemente, um excelente catalisador da busca pela felicidade.

4.O DIREITO A FELICIDADE NA LEGISLAÇÃO MUNICIPAL DE GOIÂNIA

No âmbito da legislação municipal de Goiânia, em especial sua Lei Orgânica e a Lei Complementar n° 171/2007 (Plano Diretor do Município de Goiânia), não encontramos a referência expressa ao direito a busca pela felicidade mas tal como observado em relação à Constituição Federal, é perfeitamente possível extrairmos esse direito da exegese legal.

A Lei Orgânica, em seu artigo 1°, VI, estabelece como fundamento do município "a busca ininterrupta de convivência humana como forma permanente de crescimento, progresso e desenvolvimento, com justiça social". Aqui de novo nos remetemos a ideia de progresso e desenvolvimento enquanto ferramentas de satisfação das necessidades humanas, objetivo primordial da busca pela felicidade.

Ainda no artigo 1°, o seu inciso VII traz como fundamento a "acessibilidade universal", o que implica na obrigação do poder público em garantir o direito de ir e vir do cidadão, bem como o acesso e a mobilidade no meio ambiente urbano. A ideia de universalidade deixa claro que esse acesso deve ser garantido prioritariamente aos grupos mais vulneráveis, que necessitam de maneira mais efetiva da atuação estatal.

O artigo 4° da Lei Orgânica elenca diretamente os direitos que envolvem as necessidades básicas do cidadão: educação, a saúde, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade, à infância e à adolescência e a assistência aos desamparados. Este rol elenca os direitos sociais que visam suprir minimamente os anseios do cidadão, permitindo-lhe construir sua vida da maneira que melhor lhe aprouver.

O artigo 13 traz os princípios aplicáveis à Administração Pública, trazendo um de especial importância para o tema deste artigo: a participação popular. Como visto no tópico anterior, a participação popular é elemento fundamental na implementação de políticas públicas que pretendam influenciar positivamente a vida do cidadão, sendo importante que o município construa canais e modelos de participação democrática dos cidadãos na gestão pública municipal. O artigo 216 também abriga a previsão de participação da comunidade nas ações e serviços públicos de saúde do município, modelo esse que se repete na área da educação, por força do artigo 236.

O artigo 46 da mesma Lei estabelece a obrigação do Governo Municipal em manter o planejamento como método de promoção do bem-estar da população e melhoria da prestação dos serviços públicos municipais. A política urbana, objeto do artigo 146, tem como objetivo o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, devendo ser estabelecida em prol do bem-estar dos cidadãos. O §1° do artigo 156 disserta a respeito das funções sociais da cidade, impondo a necessidade de promover "melhores condições de vida ao cidadão".

A Lei Complementar n° 171/2007 (Plano Diretor do Município de Goiânia) traz em seu artigo 2° o conceito de "qualidade" como sendo "o resultado positivo do aprimoramento das ações do poder público e representações sociais, voltados para a cidade e o cidadão". Assim, as políticas públicas não devem apenas buscar mas efetivamente gerar resultados positivos para o cidadão, sendo este um dos objetivos da política urbana no município de Goiânia.

O artigo 42 do Plano Diretor apresenta de maneira clara a presença do direito a felicidade na legislação municipal, motivo pelo qual mercê ser transcrito em sua integridade:

> Art. 42. O Poder Público Municipal priorizará a inclusão social da população, adotando políticas públicas que promovam e ampliem a melhoria da qualidade de vida dos seus cidadãos, atendendo às suas necessidades básicas, garantindo a fruição de bens e serviços sócio-culturais e urbanos e a participação da população.

Da leitura do artigo, percebe-se a presença de praticamente todos os conceitos ligados a ideia de felicidade: inclusão social, qualidade de vida, necessidades básicas e participação da população. Para não permitir dúvidas, o subsequente artigo 44, de maneira quase redundante, retoma como objetivos gerais das políticas municipais a inclusão social, o estímulo a participação popular nas políticas públicas e a melhoria da qualidade de vida.

Retomando o conceito de Saul Tourinho Leal (LEAL, 200??), a partir das considerações feitas acima, conclui-se que a legislação municipal, tal qual a Constituição, também oferece proteção jurídica ao bem jurídico "felicidade", de forma que o poder público municipal deve atuar de maneira a garantir os direitos básicos do cidadão urbano, tais como

transporte, acessibilidade, participação, meio ambiente sadio, saúde, segurança e educação, todos esses elementos de construção da chamada "qualidade de vida".

5.A MOBILIDADE URBANA

Ao falarmos em "qualidade de vida" nas cidades, um dos pontos fulcrais a ser atacado, e que foi escolhido como objeto específico deste artigo é a questão da mobilidade urbana. O deslocamento de pessoas na área urbana é elemento essencial para a qualidade de vida do cidadão, pois é essa variável que determina o tempo disponível para que o indivíduo desfrute do convívio familiar, dos estudos, do lazer e demais atividades lúdicas e intelectuais.

Segundo as Nações Unidas, "o transporte não é uma finalidade em si, mas um meio que permite às pessoas acesso à qualquer necessidade: emprego, mercados e bens, interação social e uma série de outros serviços que contribuem para vidas saudáveis e plenas." Um transporte de qualidade pode ser ferramenta de inclusão social e desenvolvimento econômico a medida que contribui para conectar as pessoas entre si e também ao mercado de trabalho (ONU, 2016).

O tempo gasto ou perdido em congestionamentos e em longas esperas nos pontos de acesso a transporte público significa menos tempo investido em lazer, em capacitação, em estudos e no convívio familiar, influenciando diretamente a qualidade de vida. O cidadão que passa horas preso no trânsito ou em veículos de transporte público lotados está mais vulnerável a problemas como stress e até mesmo doenças respiratórias causadas pelo excesso de poluição.

A qualidade da mobilidade urbana é uma grandeza diretamente proporcional à qualidade de vida. Por consequência, ao investir em mobilidade urbana, o poder público estará atuando em consonância com a ideia da busca pela felicidade, proporcionando ao cidadão condições para que ele possa satisfazer suas necessidades, das quais o direito de ir e vir é um elemento básico.

No município de Goiânia a questão do transporte público tem ocupado as manchetes dos jornais e as rodas de debate já há alguns anos, mais por seus problemas do que por eventual virtude. Segundo dados da Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC), do ano de 2013 para 2018 houve uma queda de 35,75% na quantidade de usuários do transporte público.[3]

[3] Disponível em <https://www.opopular.com.br/noticias/cidades/de-2013-pra-c%C3%A1-%C3%B4nibus-perderam-35-de-usu%C3%A1rios-em-goi%C3%A2nia-1.1727418>. Acesso em 02/04/2019.

O ano de 2013 é emblemático pois representa o momento político das chamadas "grandes manifestações", período no qual diversos setores da população foram às ruas para protestar contra os poderes públicos, sendo a pauta do transporte público a responsável pelo estopim das manifestações, através dos protestos convocados pelo Movimento Passe Livre (MPL).

À época, Goiânia foi tomada por massivos protestos contra a baixa qualidade do transporte público, com manifestações acontecendo simultaneamente em diversos terminais da cidade, por vez finalizando em confrontos entre a polícia e os manifestantes. A situação gerou uma ação civil pública ajuizada pelo PROCON de Goiás contra a CMTC, por meio da qual foi deferida liminar pelo Juízo da 1ª Vara da Fazenda Pública Estadual para suspender o aumento de tarifa previsto.

Muito embora à época tenham sido anunciadas diversas medidas para melhoria do transporte, os dados da pesquisa atual demonstram a fuga de usuários, o que está a indicar uma contínua piora no serviço público de transporte. Aliada indissociável da queda nos usuários do transporte público, observa-se na região metropolitana o aumento sucessivo e gradual da frota de veículos particulares.

Segundo pesquisa da Confederação Nacional dos Municípios, Goiânia possui a 6ª maior frota de carros do país, com 605,3 mil veículos, possuindo uma média de 1 carro para cada 2,42 habitantes (CNM, 2018). O aumento da frota de veículos ocorre ao arrepio de uma lei básica: dois corpos não ocupam o mesmo lugar ao mesmo tempo (Lei de Newton). O resultado são ruas e avenidas totalmente congestionadas, aumento substancial no tempo de deslocamento e uma queda sensível na qualidade de vida, dificultando a busca pela felicidade por parte do cidadão.

No âmbito legal, observa-se que há instrumentos razoáveis para a política de mobilidade urbana. O Plano Diretor dedica todo o Capítulo III a esse tema, estabelecendo que a política para a mobilidade tem por objetivo garantir a mobilidade urbana sustentável, proporcionando o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, eliminando ou reduzindo a segregação espacial, contribuindo para a inclusão social e a acessibilidade universal.

Especial atenção deve ser concedida ao artigo 16, II do Plano Diretor:

> Mobilidade urbana sustentável é a que expressa a capacidade de atendimento das necessidades de deslocamento das pessoas e de bens, de forma socialmente responsável, sem por em risco a qualidade de vida e a possibilidade das gerações futuras virem a satisfazer as suas próprias necessidades, incorporando-se aos preceitos da sustentabilidade econômica, social e ambiental.

Percebe-se que o conceito de mobilidade urbana veiculado pelo Plano Diretor está perfeitamente alinhado a ideia de felicidade, trazendo elementos como a qualidade de vida e a satisfação das próprias necessidades, sem esquecer da sustentabilidade ambiental. O conceito também se amolda ao trazido pela Organização das Nações Unidas em seu relatório "Transporte Sustentável pelo Desenvolvimento", que traz diretrizes sobre o transporte sustentável para serem implementadas pelos estados membros até o ano de 2030 (ONU, 2016). Para a ONU, a essência do transporte sustentável está em reunir atender as necessidades pessoais e econômicas dos cidadãos, respeitando o direito das gerações futuras em desenvolver suas próprias necessidades

Outro conceito diretamente ligado à mobilidade e inafastável da ideia de qualidade de vida e bem-estar é a questão da acessibilidade. De acordo com o parágrafo único do artigo 16 do Plano Diretor de Goiânia, a acessibilidade Universal "é o direito da pessoa movimentar-se e locomover-se de acordo com as suas capacidades individuais, livre de obstáculos que limitem ou impeçam o acesso".

A acessibilidade é um ponto bastante sensível da legislação e da política urbana, por envolver o interesse direto de uma parcela da população: as pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida, grupo esse que inclui idosos, gestantes, pessoas obesas ou com algum tipo de dificuldade transitória ou permanente de movimentação.

O artigo 9 da Convenção da ONU sobre os direitos das Pessoas com Deficiência afirma que os Estados Partes deverão tomar medidas apropriadas para assegurar-lhes o acesso, em igualdade de condições com as demais pessoas, ao meio físico e ao transporte, através da eliminação de obstáculos e barreiras à acessibilidade que existirem em edifícios, rodovias, meios de transportes e outras instalações internas e externas (ONU, 2006).

Segundo o conceito trazido pelo Decreto n° 5.296/2004, pessoa com mobilidade reduzida é aquela que, "não se enquadrando no conceito de pessoa portadora de deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção" (Brasil, 2004).

Os equipamentos urbanos, aí incluído as calçadas, rede viária e modais de transporte coletivo, devem garantir a acessibilidade a todos os cidadãos. A impossibilidade de acesso ao de deslocamento em função da idade ou de eventual deficiência implica em verdadeira discriminação ao cidadão, que deve ter respeitado o seu direito de movimentar-se sem obstáculos que limitem ou impeçam seu acesso aos espaços público e privados.

É certo que uma cidade que garanta acessibilidade aquela parcela mais vulnerável da população, tais como cadeirantes, deficientes visuais e idosos, também será acessível, por decorrência lógica, a todo o conjunto da população. Investir em acessibilidade para as pessoas com mobilidade reduzida é o caminho para a acessibilidade universal.

6.IMPLANTAÇÃO DA POLÍTICA URBANA DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE EM GOIÂNIA

Em Goiânia, a implementação da política de mobilidade, acessibilidade e transporte tem por diretrizes propiciar mobilidade às pessoas, em especial àquelas com deficiência e restrição de mobilidade, permitindo o seu acesso à cidade e aos serviços urbanos, conforme definido no artigo 17, VII do Plano Diretor. A rede viária deve ser estruturada de maneira a priorizar a segurança e a qualidade de vida, favorecendo a acessibilidade e a circulação de pessoas, promovendo a integração do município.

Em 2016, o Conselho Nacional do Ministério Público (CNMP) estabeleceu acordo de cooperação com o Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Brasil (CAU/BR) visando, entre outras atividades, a realização de visitas e emissão de relatórios técnicos referente à área de atuação do CAU, objetivando assegurar a observância das regras de acessibilidade previstas na legislação brasileira. O acordo é de livre adesão pelos ramos e unidades do MP e dos Conselhos estaduais.

No Estado de Goiás, o Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Goiás (CAU/GO) realiza fiscalizações a pedido do Ministério Público do Estado de Goiás (MP/GO), com a elaboração de relatórios sobre as condições encontradas. Esses relatórios técnicos são de grande importância para que tenhamos, do ponto de vista técnico, um panorama urbanístico do município de Goiânia, o que possibilita uma análise sobre o grau de implantação das diretrizes expostas nas leis e normativas urbanísticas.

Por solicitação da 39° Promotoria de Justiça de Goiânia, o CAU/GO realizou visita técnica a Praça Cívica na data de 23 de fevereiro de 2016, com o objetivo de constatar as condições de acessibilidade do local. O resultado da visita está documentado em Relatório de Constatação que, entre outras pontuações, dispõe:[4]

[4] Disponível em <https://www.caugo.gov.br/wp-content/uploads/2016/04/Relatorio-Acessibilidade-Praca-Civica.pdf>. Acesso em 03/04/2019.

> Museu Goiano Zoroastro Artiaga: A parte da Praça em frente ao museu possui rota acessível, porém, a entrada do edifício não é contemplada pelo piso desempenado nem pelo piso tátil, restringindo a acessibilidade à circulação na Praça Cívica, sem acesso ao prédio público. O piso de concreto desempenado está danificado no entrocamento de duas rotas, gerando insegurança e risco de acidentes ao usuário. No encontro da Av. Dona Gercina Borges Teixeira e a Praça Cívica o rebaixo da calçada está correto, em acordo com a NBR 9050. Porém, nesta parte da rota acessível não há continuidade (Imagem 35). Ela é interrompida bruscamente e depois reinicia de um local sem acessibilidade. O acesso à Praça Cívica a partir da Av. Goiás está inadequado. São dois acessos. Aquele que contempla a travessia completa da avenida e tem rebaixo na calçada oposta não tem rebaixo na calçada da Praça (Imagem 36). O local onde tem o rebaixo na calçada da Praça Cívica de forma adequada não tem acessibilidade na calçada oposta e está fora do eixo da faixa de pedestres (Imagem 37). Não há padronização na sinalização dos degraus na Praça Cívica. Alguns possuem piso sensorial de alerta e corrimãos, outros negligenciam totalmente qualquer tipo de alerta e segurança (CAU/GO, 2016).

Como se vê, embora tenha sido investido recursos públicos na revitalização e reconfiguração da Praça Cívica, ainda persistem problemas estruturais de acessibilidade que geram insegurança aos transeuntes e podem, segundo o relatório, até mesmo ocasionar acidentes. A situação da Praça Cívica é emblemática pois se trata do Marco Zero de toda a cidade de Goiânia, a partir da qual se traçou todo o desenho urbano da cidade.

Em 2016 foi editado o Decreto n° 3.057, dispondo sobre a regulamentação da implementação de piso tátil direcional e de alerta nas calçadas. Pelo seu artigo 1°, o piso tátil deverá atender, além das normas municipais, estaduais e federais, e a norma técnica NBR 9050/2015.

No caso da Praça Cívica, conforme se denota do relatório técnico, embora tenha havido uma tentativa de implantação de acessibilidade, essa obra foi feita sem o rigor técnico necessário para que atenda plenamente as necessidades do cidadão, com inobservância da regulamentação técnica exposta na NBR 9050, norma da Associação Brasileira de Normas Técnicas que trata a respeito da acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

Se na praça que abriga o centro do poder estadual não há condições de acessibilidade, local esse que recentemente recebeu uma grande obra de revitalização com vultoso investimento de recursos públicos, o que se dirá dos bairros periféricos, onde o poder público historicamente tem menos presença e atuação?

A realidade existente na Praça Cívica não é diferente da que se verifica nas vias públicas e nos terminais de transporte coletivo. Em outro relatório, também a pedido da 39° Promotoria, o CAU/GO realizou vistoria técnica na região da Avenida 2ª Radial na data de 29

de abril de 2016, no trecho compreendido entre o Terminal Isidória e a BR-153, observando as seguintes constatações:[5]

> Não há faixas de pedestres em nenhuma das esquinas do encontro da Av 2ª Radial com a Praça Terminal Isidória. No sentido Terminal - BR-153 há rebaixo na calçada, porém, fora da norma NBR 9050 e com piso danificado. Porém, no eixo do fluxo da travessia, onde deveria existir uma faixa de pedestres, o rebaixo sofre uma interferência completamente inadequada, com um piso tipo grelha que impossibilita o uso pleno do rebaixo por cadeirantes ou pessoas com mobilidade reduzida.
>
> No cruzamento da 2ª Radial com a Rua 1015 a falta de acesso do passeio para a faixa de pedestres se repete assim como a interrupção brusca do passeio e a conformação do rebaixo do canteiro para a passagem acessível pela faixa de pedestres. Apesar de a rota ter dimensões suficientes para a passagem de cadeiras de rodas, com 1,15m, ela não atende a recomendação da NBR 9050 no que refere a largura igual à dimensão da faixa de pedestres. Neste trecho, o piso está danificado causando insegurança aos transeuntes.
>
> Após o Córrego Botafogo o canteiro central da via é totalmente interrompido para a construção da nova pista para conversão à esquerda no sentido BR-153. Nessa parte, não há nenhuma forma de sair do canteiro central com segurança: não há rebaixos ou faixas de pedestres no trecho e o transeunte fica ilhado entre as pistas de rolamento, sem condições de atravessar para alguma das calçadas de forma adequada e segura. Há rebaixo inadequado no canteiro central quando este volta a existir após o semáforo para conversão à esquerda no sentido BR-153, porém, o piso do passeio está completamente danificado (CAU/GO, 2016).

A ausência de faixa de pedestres e total inadequação das calçadas, além de configurar um grande obstáculo a acessibilidade, chama a atenção pelo fato de que o Plano Diretor de Goiânia, em seu artigo 17, I e VI, estabelece a prioridade dos deslocamentos não motorizados sobre os motorizados, consolidando a importância do deslocamento dos pedestres, incorporando a calçada como parte da via.

A ausência da faixa de pedestre, ou a ausência de rebaixamento das guias em cruzamentos onde há faixas de pedestres está em total desacordo com as disposições do Plano Diretor. O Artigo 24, XI da Lei determina a realização do rebaixamento de guias em cruzamentos, junto às faixas de pedestres para facilidade de circulação, com pinturas texturizadas nas faixas de pedestres e rampas em todas as esquinas, situação muito diferente da relatada na Avenida 2ª Radial pelo CAU/GO.

A avenida 2ª Radial é uma das vias de grande fluxo de Goiânia, sendo estabelecida pelo Plano Diretor como uma das vias onde deveriam ser implantados os corredores preferenciais de transporte coletivo. Sendo o Plano Diretor uma Lei do ano de 2007 e o Relatório do CAU/GO de 2016, chega-se a conclusão que durante esses 09 anos o poder público

[5] Disponível em <https://www.caugo.gov.br/wp-content/uploads/2016/10/Segunda-Radial-Acessibilidade.pdf>. Acesso em 03/04/2019.

municipal ainda sequer iniciou a implantação das diretrizes previstas, mesmo em se tratando de uma via importante para o trânsito na cidade.

O Plano Diretor de Goiânia criou o Programa de Promoção da Acessibilidade Universal, que tem por objetivo garantir o direito da pessoa de locomover-se de acordo com suas capacidades individuais. As diretrizes do referido programa envolvem a criação da chamada "cultura da acessibilidade" em todo o município, através da adequação de calçadas e implementação de condições de acessibilidade em espaços públicos e privados. A garantia de acessibilidade não ficou restrita à rede viária e ao passeio público, devendo ser estendida também aos prédios e espaços público e edificações privadas com acesso ao público.

No mesmo sentido, a Lei Federal 13.146/2015 (Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência) promoveu modificações no Estatuto das Cidades, para incluir os incisos III e IV no artigo 3°, para prever a realização de programas entre as diversas esferas da federação para melhoria das condições das calçadas, passeios públicos, do mobiliário urbano e demais espaços de uso público, instituindo diretrizes e regras de acessibilidade aos locais de uso público.

A implantação dessas diretrizes também encontra problemas na prática, como indicou o relatório do CAU/GO em visita técnica ao Terminal Rodoviário de Goiânia.[6] O prédio é frequentado por milhares de goianienses e é o primeiro contato que muitos turistas têm com a cidade, possuindo várias linhas que atendem todas regiões do país. Segundo o relatório, foi constatado que vários pontos do prédio não estão adequados às pessoas usuárias de cadeiras de rodas, o que gera uma situação de risco e exclusão de uso, retirando desses cidadãos a sua independência locomotiva (CAU, 2018).

7.CONCLUSÃO

O Direito a Felicidade encontra no ambiente urbano a plataforma geográfica ideal para sua concretização. É na cidade que o cidadão busca a satisfação de suas necessidades básicas e dos seus direitos fundamentais. Embora nosso ordenamento jurídico não traga referência expressa ao direito a felicidade, a adoção de conceitos como a qualidade de vida, bem-estar e acessibilidade, diretamente ligados à ideia de felicidade e amplamente difundidos em nossa

[6] Disponível em: < https://www.caugo.gov.br/wp-content/uploads/2018/12/Rodovi%C3%A1ria.pdf>. Acesso em 25/03/2019.

Constituição e na legislação urbanística, leva a conclusão inarredável de que a busca pela felicidade é sim um direito que merece a devida tutela jurídica.

A mobilidade urbana, dentre as políticas públicas ligadas ao direito urbanístico, destaca-se como um dos setores que mais influencia a qualidade de vida do cidadão, por possuir ligação direta com todos os setores da vida em sociedade, tal como trabalho, educação e lazer. Embora a legislação municipal de Goiânia contemple mecanismos e ferramentas para a melhoria do transporte público e da acessibilidade, constatou-se que há uma dificuldade em cumprir as diretrizes legais.

A atuação do Poder Público, em especial no Município de Goiânia, ainda é aquém do necessário para construção do modelo de cidade proposto no Plano Diretor. O Direito a busca pela felicidade, embora informe toda a nossa legislação, ainda não foi devidamente incorporado na consecução das políticas públicas, que ainda são incapazes de atender as necessidades básicas do cidadão em termos de qualidade de vida, bem-estar e acessibilidade.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Estatuto da Cidade. Lei n 10.257, de 10 de Julho de 2001. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em 25/03/2019.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS. **Mobilidade urbana e os objetivos de desenvolvimento sustentável**. 2018. Disponível em < https://www.cnm.org.br/cms/biblioteca/Mobilidade%20Urbana%20e%20os%20Objetivos%20de%20Desenvolvimento%20Sustent%C3%A1vel.pdf >. Acesso em 02/04/2019.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. **Declaração de Independência de 1776**. Disponível em < http://www4.policiamilitar.sp.gov.br/unidades/dpcdh/Normas_Direitos_Humanos/DECLARA%C3%87%C3%83O%20DE%20INDEPENDENCIA%20DOS%20EUA%20-04%20de%20julho%20de%201776%20-%20PORTUGU%C3%8AS.pdf>. Acesso em 03/04/2019.

GOIÂNIA. **Plano Diretor**. Lei complementar n° 171, de 29 de maio de 2007. Disponível em < http://www.goiania.go.gov.br/Download/seplam/Colet%C3%A2nea%20Urban%C3%ADstica/1.%20Plano%20Diretor/1.%20Plano%20Diretor%20-%20Lei%20Comp.%20171.pdf>. Acesso em 02/04/2019.

GOIÂNIA. **Lei orgânica do Município de Goiânia.** Texto revisado e atualizado até a Emenda à Lei Orgânica n.º 051, de 12 de julho de 2012. Disponível em < http://www.goiania.go.leg.br/leis/lei-organica-municipal>. Acesso em 02/04/2019.

IBGE, 2017. **Classificação e características dos espaços rurais e urbanos do Brasil – uma primeira aproximação**. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv100643.pdf>. Acesso em: 23/03/2019.

JAPÃO. **Constituição do Japão**. 1946. Disponível em <https://www.br.emb-japan.go.jp/cultura/constituicao.html>. Acesso em 25/03/2019.

LEAL, Saul Tourinho. **Direito à Felicidade: História, Teoria, Positivação e Jurisdição**. Doutorado em Direito Constitucional. Pontifícia Universidade de São Paulo. São Paulo: 2013.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS**. Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência**, de 13/12/2006. Disponível em < http://www.acessibilidadebrasil.org.br/joomla/destaques-acessibilidade/124-convencao-da-onu-sobre-os-direitos-das-pessoas-com-deficiencia>. Acesso em 20/03/2019.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Ranking IDH Global DE 2017**. Disponível em: <http://www.br.undp.org/content/brazil/pt/home/idh0/rankings/idh-global.html>. Acesso em 28/03/2019.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Resolução 65/309 da Assembleia Geral das Nações Unidas**, de 25/11/2011. Disponível em < https://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/65/309>. Acesso em 25/03/2019.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Sustainable Transport for development**, 2016. Disponível em < https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2375Mobilizing%20Sustainable%20Transport.pdf >. Acesso em 23/03/2019.

SEN, Amartya. **Desenvolvimento como Liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

SILVA, José Afonso da. **Direito urbanístico brasileiro**. 8. ed. São Paulo: Malheiros, 2018.