

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE SERVIÇO SOCIAL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM POLÍTICA SOCIAL

Fátima Lauria Pires

**Mobilidade e direitos sociais:
uma questão de justiça na cidade**

Brasília
2013

Fátima Lauria Pires

**Mobilidade e direitos sociais:
uma questão de justiça na cidade**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Política Social, do Departamento de Serviço Social da Universidade de Brasília, como requisito à obtenção do grau de doutora em política social.

Orientadora: Prof^a Dr^a Debora Diniz

Brasília

2013

Fátima Lauria Pires

**Mobilidade e direitos sociais:
uma questão de justiça na cidade**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Política Social, do Departamento de Serviço Social da Universidade de Brasília, como requisito à obtenção do grau de doutora em política social.

Banca examinadora

Prof^a. Dr^a. Debora Diniz
(Orientadora – SER/UnB)

Prof. Dr. Cristiano Guedes
(Membro Titular – SER/UnB)

Prof^a. Dr^a. Daniela Diniz Rodrigues
(Membro Titular – FAU/UnB)

Prof. Dr. Marcelo Medeiros
(Membro Titular – IPEA)

Prof. Dr. Newton Narciso Gomes Junior
(Membro Titular – SER/UnB)

Prof^a. Dr^a. Ailta Barros
(Membro Suplente – SER/UnB)

Brasília

2013

DEDICATÓRIA

Aos meus amores.

AGRADECIMENTOS

À professora Debora Diniz, agradeço a maneira como conduziu minha orientação sempre estimuladora e confiante. Reconheço seus ensinamentos, suas fundamentais sugestões e assistência em todas as fases deste estudo.

À Anis: Instituto de Bioética, Direitos Humanos e Gênero, pelas oportunidades acadêmicas e por apresentarem novas possibilidades de mudança da realidade social. Em especial à Ana Terra pelas revisões textuais.

Aos professores Daniela Diniz Rodrigues, Janaina Penalva e Newton Narciso Gomes Junior pela solicitude e decisivas sugestões na fase de qualificação da tese.

Às colegas do grupo de orientandas da professora Debora Diniz, que também são motivação de trabalho, pela troca de experiências e compartilhamento de idéias tornando mais agradáveis nossos momentos de discussão.

Ao Departamento de Serviço Social e ao Programa de Pós-Graduação em Política Social da Universidade de Brasília pela acolhida, ao longo dos últimos seis anos, desde o mestrado. Como arquiteta e urbanista, a abordagem multidisciplinar contribuiu para o meu crescimento profissional.

Aos professores Ailta Barros, Cristiano Guedes, Daniela Diniz Rodrigues, Marcelo Medeiros, Newton Narciso Gomes Junior, que, juntamente com a professora Debora Diniz, compõem a banca examinadora, meus agradecimentos pela disponibilidade de discutir este trabalho no momento final.

Aos amigos e colegas do Programa de Pós-Graduação em Política Social, em especial à Andrea Sugai pela atenção e estímulo muitas vezes demonstrados.

Aos amigos do Centro de Planejamento Oscar Niemeyer da Universidade de Brasília, ao diretor Alberto de Faria e, em especial, a arquiteta e urbanista Fabiana Couto, por todas as oportunidades profissionais, projetos compartilhados e incentivo.

À arquiteta e urbanista Denise Pereira Lins, pela compreensão e disponibilidade.

À Domingas Carneiro e demais funcionários do Departamento de Serviço Social, o que fizeram muito representou.

Aos meus queridos pais, Liana Lauria Pires e José Augusto de Araújo Pires, pela presença constante, confiança e carinho.

A David, companheiro em todos os momentos, pela compreensão que permitiu maior dedicação a esta pesquisa.

À Aline, Carlos Renato e Isabel pela união e carinho. À Alice, um novo sorriso em nossas vidas.

Aos familiares e amigos, agradeço o privilégio da convivência, o afeto e a amizade.

*“Só há duas opções nesta vida: se resignar ou se indignar.
E eu não vou me resignar nunca”.*

Darcy Ribeiro

RESUMO

Esta tese sustenta o reconhecimento da mobilidade como direito social, não a reduzindo à acessibilidade ou ao transporte. O argumento da pesquisa é que esse direito protege a necessidade de mover-se livremente para a conquista da igualdade entre as pessoas. As privações de mobilidade são consequências da renda, das distribuições espaciais, das capacidades e das desigualdades nas relações sociais. As desigualdades decorrentes de estruturas opressivas das relações sociais no espaço urbano desafiam a mobilidade como direito: a organização social e o uso dos espaços refletem as relações de dominação de uma ordem discriminatória que não reconhece a igualdade. No primeiro movimento argumentativo desta tese, a mobilidade é inserida no debate das necessidades, com o objetivo de abordá-la como direito social. A construção do argumento da proteção da mobilidade como necessidade fundamenta-se nas teorias de justiça distributivas e do reconhecimento, pois há privações de mobilidade decorrentes tanto da renda ou da ineficiência do transporte quanto das ações preconceituosas e discriminatórias contra corpos sexuados, racializados ou com impedimentos. Os corpos abjetos referem-se às pessoas fora de uma matriz de inteligibilidade que cria proibições no uso do espaço urbano: são corpos deficientes, sexuados, racializados, pobres, femininos, pertencentes a minorias étnicas e religiosas. No segundo movimento argumentativo, a hipótese dos corpos abjetos é utilizada para denunciar as estruturas urbanas opressivas, que são reflexo das relações de dominação e de violência que limitam a mobilidade. São utilizadas imagens como ferramenta metodológica, a fim de evidenciar as situações de desigualdade vivenciadas pelas pessoas devido à violência no espaço urbano. O reconhecimento de necessidades como direitos deve ser feito por meio de uma reflexão pública ininterrupta sobre o que é ser tratado como pessoa merecedora de igual respeito e consideração e com o direito de estar no mundo. Para que todas as pessoas possam mover-se livremente na cidade, é necessário reconhecer aquelas que estão em desvantagem devido à mobilidade — seja em razão da pobreza, seja em razão da dependência ou da discriminação.

Palavras-Chave: Mobilidade urbana. Necessidades humanas. Direitos sociais. Teorias de justiça. Feminismo. Corpos abjetos.

ABSTRACT

The thesis supports the acknowledgement of mobility as a social right, without reducing it to accessibility or transport difficulties. The research argues that such right protects the need to move freely and attain parity among people. That mobility issues are a consequence of income level, space distribution, capabilities and unfairness in social relations. Disparities attributable to oppressive structures of social relations in urban space defy mobility as a right: social organization and use of space reflect relations of domination of a racist order, which does not recognize equivalence. On the first argumentative movement of this paper, mobility is inserted into the necessity debate, aiming to approach it as a social right. Building the idea of protecting mobility as a human need is founded on the theories of distributive justice and recognition, since there are deprivations of mobility occurring due to both income level or transport inefficiency as well as prejudice and racist actions toward bodies in view of their sex, race and disability. Abject bodies refer to people outside user matrixes thus creating hindrance to the use of urban space: carrying specific conditions concerning disability, gender, race, poverty, ethnic and religious minorities. On the second argumentative movement, the hypothesis of abject bodies is utilized to unveil the oppressive urban structures, which are a reflex of the relations of domination and violence and limit mobility. Some images are use as methodological instrument to illustrate disparity situations subsisted by people in consequence of violence in the urban space. Taking on needs as rights must come through uninterrupted public consideration on how to treat a person with respect, dignity and equal mobility rights. For all to be able to move freely in the cities, it is necessary to address mobility issues of those who are in disadvantage — either on account of poverty, dependence or discrimination.

Key words: Urban mobility. Human needs. Social right. Justice theory. Feminism. Abject bodies.

Lista de Ilustrações

Fig. 1: Travestis são assassinados em São Paulo.....	101
Fig. 2: Adolescentes atacam homossexuais na Avenida Paulista.....	101
Fig. 3: André Baliera em protesto contra violência homofóbica.....	101
Fig. 4: Protesto contra o racismo em Memphis (Tennessee, EUA) em 1968.....	103
Fig. 5 e Fig. 6: Dorothy Counts, aos 15 anos, foi a primeira estudante negra no colégio Harding, na cidade de Charlotte, na Carolina do Norte.....	104
Fig. 7: Menino de rua em São Paulo.....	114
Fig. 8: Deficiente em São Paulo.....	115
Fig. 9: Mulher paga multa por usar niqab em Bruxelas, na Bélgica.....	115
Fig. 10: Ativista gay briga com cristão ortodoxo em Tbilisi.....	116
Fig. 11: Soldados egípcios prendem mulher durante confrontos no Cairo.....	116
Fig. 12 e Fig. 13: Após a revolução egípcia, as mulheres sofrem com o assédio e as agressões sexuais sistemáticas e organizadas por homens que atacam em grupo no Cairo.....	117
Fig. 14: Protestos na Índia em dezembro de 2012, após o estupro coletivo de Jyoti, morta aos de 23 anos.....	118

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	5
1.1	Mobilidade e políticas: cenário atual	10
1.2	Direitos sociais e mobilidade	18
2	APRESENTAÇÃO DO PROBLEMA	30
3	JUSTIFICATIVA E RELEVÂNCIA	33
4	OBJETIVO	35
5	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	39
6	NECESSIDADES E DIREITOS SOCIAIS	46
6.1	Necessidades humanas	49
6.1.1	A abordagem histórica das necessidades	57
6.2	Necessidade de mobilidade urbana e teorias de justiça: distribuição e reconhecimento.....	61
6.2.1	Necessidades: justiça e distribuição	62
6.2.1.1	Friedrich Hayek e Robert Nozick: liberdade e titularidade	64
6.2.1.2	John Rawls: bens primários como necessidades	68
6.2.1.3	Ronald Dworkin: distribuição inicial igualitária de recursos	74
6.2.1.4	Amartya Sen e Martha Nussbaum: capacidades para a satisfação das necessidades	78
6.3	Necessidades: justiça e reconhecimento.....	82

6.4 Debate das teorias de justiça e a necessidade de mover-se livremente	85
7 A HIPÓTESE DOS CORPOS ABJETOS	94
7.1 Feminismo como categoria analítica	105
7.2 Materialidade e moralidade dos corpos: problema epistemológico e ontológico	109
7.3 Corpos abjetos e experiências invisíveis	111
7.4 Identidade e sujeito: uma crítica a partir do reconhecimento das necessidades	122
7.5 Precariedade da vida e reconhecimento no espaço urbano	124
8 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	129
REFERÊNCIAS.....	137
ANEXO I.....	148

1 INTRODUÇÃO

Pleitear a mobilidade urbana como direito social é tarefa que envolve tanto questões filosóficas de argumentação do direito quanto questões de ética e de justiça no planejamento das cidades. Ambos os enfoques devem ser pautados nos princípios de justiça para que ocorra o reconhecimento de necessidades não satisfeitas. Na abordagem da justiça social, a mobilidade urbana insere-se no debate das capacidades e necessidades humanas. Na abordagem do planejamento urbano, a mobilidade relaciona-se tanto aos deslocamentos realizados pelas pessoas nas suas atividades — seja para estudar, trabalhar ou divertir-se — quanto ao modo como esse deslocamento é feito — seja a pé, de bicicleta ou em veículos motorizados públicos ou privados.

No Brasil, 85% da população vive em áreas urbanas (IBGE, 2010a). As áreas urbanas são os elementos-chave para que as pessoas consigam acessar bens e serviços, relacionando-se também ao modo de organização dos usos e da ocupação da cidade, além dos seus equipamentos e da infraestrutura de transporte. A questão da mobilidade influencia o modo de vida das populações e a forma das cidades, tornando sua dinâmica cada vez mais complexa com o crescimento demográfico urbano. A ideia da mobilidade centrada nas pessoas é o ponto principal na busca por cidades justas, para que elas tenham liberdade de ir e vir, bem como possam atingir seus destinos cotidianos e, conseqüentemente, satisfazer as suas necessidades. Devem ser consideradas as demandas das pessoas, não mais tratando a mobilidade como uma questão setorial do transporte, que privilegiava a fluidez do trânsito para o automóvel (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004).

Há privações de mobilidade que são conseqüências da pobreza e das desigualdades socioespaciais (padrões de distribuição espacial e de urbanização) e que restringem as condições de acesso das pessoas aos bens e serviços ofertados pela cidade. A ampliação da extensão territorial das cidades

decorre da ocupação irregular do solo urbano, que atinge as periferias mais distantes, deixando as áreas centrais vazias, resultado do descompasso entre o planejamento do transporte, a ocupação do solo e a especulação fundiária (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004). Contudo, apesar da ampliação da extensão territorial das cidades, os equipamentos coletivos — hospitais, escolas ou centros culturais, por exemplo — continuam centralizados, fazendo com que o deslocamento até eles seja feito por meios de transporte motorizados, que podem ser públicos e coletivos ou privados e individuais, de acordo com a renda dos usuários. Os modos de transporte diferenciam-se conforme a oferta, a qualidade, a eficiência e o tempo de deslocamento, e há um menor nível de acessibilidade das pessoas que dependem do transporte coletivo (PEREIRA, 2007). Nas áreas urbanas dos municípios com mais de 60 mil pessoas — que representam 10% dos municípios do país —, por exemplo, 35% dos deslocamentos são feitos a pé, 28% de automóvel, e 32% de transporte coletivo — sendo 84% dos deslocamentos feitos de ônibus (IPEA, 2011).

As populações pobres das cidades brasileiras — frequentemente, as mais dependentes dos transportes públicos e coletivos — enfrentam inúmeras dificuldades para acessar os equipamentos urbanos em consequência da falta de condições de deslocamento. A pobreza se relaciona não somente à insuficiência de renda para a satisfação de necessidades, mas também à privação de oportunidades. Nas cidades, a exclusão social tem como seu principal efeito a segregação espacial, pois as pessoas não podem escolher o local de sua moradia — favelas, loteamentos clandestinos e outras ocupações informais do solo (GOMIDE, 2003). Como resultado da segregação espacial devido à renda, muitas pessoas não conseguem se deslocar, porque não podem pagar os custos das tarifas de transporte.

O transporte coletivo, apesar de sua definição como um serviço público essencial na Constituição Federal (CF) de 1988, não atende adequadamente as pessoas pobres devido às altas tarifas, incompatíveis com seus rendimentos, ou devido à oferta precária dos serviços, principalmente nas áreas periféricas das

idades (GOMIDE, 2006).¹ O serviço de transporte coletivo de ônibus é prestado por empresas privadas sob a forma de concessão ou permissão, que habitualmente é dada às empresas que estipulam a menor tarifa e/ou o maior valor pago por um conjunto de linhas. Não há subsídios operacionais diretos para o sistema de transporte público de ônibus, que na maioria dos casos são mantidos exclusivamente com a receita arrecadada com a tarifa paga pelos passageiros (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011). O impacto dos descontos e das gratuidades é incluído nos cálculos finais das tarifas, onerando, conseqüentemente, os demais passageiros, que, em sua maioria, são pobres (GOMIDE, 2003).²

As privações da mobilidade decorrem não apenas da pobreza, mas também das desigualdades entre as capacidades corporais individuais. No debate sobre a desigualdade das capacidades, impedimentos corporais aliados ao ambiente físico e às barreiras urbanísticas não devem prejudicar a participação plena e efetiva na sociedade, tornando-se um obstáculo à igualdade.³ As experiências da dependência e da deficiência podem acontecer nas diversas fases da vida — seja na infância, na velhice ou na doença. Esse grupo de pessoas, por exemplo, depende das relações de cuidado — seja de outras pessoas ou do Estado — para realizar as atividades diárias, zelar por si próprias ou acessar os equipamentos públicos.

A mobilidade deve ser entendida como uma capacidade humana. As capacidades são valores gerais que guiam as pessoas na satisfação de suas necessidades e são imprescindíveis a uma vida com igualdade. A mobilidade

¹ Constituição Federal de 1988, capítulo IV, inciso 3º, artigo 30. O transporte coletivo também é considerado essencial no artigo 10, inciso 3º, do capítulo V da Lei nº 7.783/89, que dispõe sobre o exercício do direito de greve, define as atividades essenciais, regula o atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade e dá outras providências.

² No Brasil, o movimento social Tarifa Zero defende o transporte coletivo público e gratuito, como uma política de redistribuição de renda e justiça social. O Movimento Passe Livre defende a mudança do sistema de transporte privado para um sistema público, garantindo o acesso por meio do passe livre para todas as pessoas. Na Europa, Tallinn é primeira capital europeia com transporte público gratuito. Desde o início de 2013, os moradores da cidade apresentam um cartão, comprovando a residência na cidade, ao embarcar em ônibus, bondes ou trólebus. Segundo Toomas Pirn, o custo da gratuidade em 2013 foi equivalente à 23% da totalidade dos custos do transporte público de Tallinn, resultado da venda de bilhetes. Fonte: <http://www1.folha.uol.com.br/turismo/1221941-tallinn-e-primeira-capital-europeia-com-transporte-publico-gratis.shtml>, Acesso em 01 fev 2013.

³ “Impedimentos” é o termo utilizado no Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009, que promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007.

corresponde à capacidade de *mover-se livremente* independentemente das características corporais das pessoas, da renda ou da composição espacial das cidades (NUSSBAUM, 2000). Esse marco conceitual valoriza a igualdade das pessoas ao deslocar-se com proteção e segurança, não considerando apenas o deslocamento com o uso das máquinas de transporte ou influenciado pela renda. As capacidades comparam-se às liberdades substantivas de cada pessoa para ter a vida que valoriza: não é a apenas a escassez de renda que gera pobreza ou exclusão social, mas também a privação de capacidades. É fundamental desenvolver o potencial humano, as capacidades das pessoas, por meio da ampliação das escolhas disponíveis — garantindo também o acesso ao saneamento, à água tratada, aos serviços de saúde e aos meios de transporte, entre outros. O que está em questão é a interpretação das necessidades sob a forma de capacidades para a busca pela igualdade (SEN, 2008).

A proteção da mobilidade relaciona-se também com a normatização dos corpos segundo uma matriz de inteligibilidade que cria proibições no uso do espaço urbano. Tais proibições são percebidas por meio de práticas preconceituosas e discriminatórias contra corpos abjetos, ou seja, corpos fora dessa matriz de inteligibilidade: são corpos deficientes, sexuados, racializados, pobres, femininos, de minorias étnicas e religiosas. Por restringir a mobilidade dessas pessoas no espaço urbano, tanto a organização social quanto o uso dos espaços refletem as relações de dominação de uma ordem que não reconhece a igualdade.

O preconceito e a discriminação são termos mutuamente relacionados. O preconceito pode ser entendido como a percepção mental negativa relacionada às pessoas socialmente inferiorizadas e envolve ações irracionais ou autoritárias (RIOS, 2008). A discriminação refere-se à materialização de atitudes preconceituosas arbitrárias ou intencionais nas relações sociais, violando os direitos das pessoas ao atribuir um significado negativo à diferença, levando, conseqüentemente, à discriminação. A discriminação, portanto, relaciona-se ao princípio da igualdade e tem como consequência o tratamento diferenciado das pessoas, seja no campo jurídico, seja nas práticas humanas. A discriminação direta refere-se a qualquer tipo de distinção ou restrição — baseada em raça,

cor, idade ou sexo, por exemplo — que prejudica o reconhecimento de uma pessoa (RIOS, 2008).⁴

A perspectiva do corpo permite inserir no planejamento urbano o reconhecimento da condição precária das pessoas e a condição da precariedade da vida na cidade: a primeira relaciona-se à interdependência humana, visto que as condições de dependência são inevitáveis nas relações sociais; e a segunda, provocada pela desigualdade, relaciona-se com as várias formas da violência vivenciadas diariamente pelos corpos abjetos. O preconceito e a discriminação deixam as pessoas em uma condição de subalternidade (SPIVAK, 2010). A subalternidade refere-se à subordinação de umas pessoas a outras, excluídas da participação no espaço público das cidades.

Os contextos urbanos não são iguais para todas as pessoas. Devido à organização social, esses contextos refletem as relações de dominação de uma ordem discriminatória, que devem ser consideradas para a proteção da mobilidade. Desse modo, deve-se questionar como uma rede de violência limita a vida de algumas pessoas no uso do espaço urbano por meio de práticas misóginas, homofóbicas ou racistas. Ao incorporar a abordagem de gênero nas questões urbanas, propõe-se inserir o debate da violência e dos direitos para uma vida em igualdade nas cidades.

Um enfoque feminista, ao reconhecer que a mobilidade protege a necessidade de *mover-se livremente* para a conquista da igualdade entre as pessoas, possibilitou inseri-la no debate das teorias de justiça, buscando dar respostas sobre questões de desigualdade urbana que ainda não foram tratadas. As estruturas opressivas devem ser denunciadas, pois também desafiam a proposição da mobilidade urbana como um direito social. Os direitos são resultado de uma reflexão pública contínua sobre o que é ser tratado como pessoa merecedora de igual respeito e consideração e com direito de estar no mundo. Ao dar visibilidade às pessoas excluídas que são expostas a contextos

⁴ Segundo Roger Raupp Rios (2008), há dois tipos de discriminação: direta e indireta. A discriminação indireta relaciona-se com decisões e práticas que são aparentemente neutras, mas geram consequências diferenciadas entre as pessoas ou grupos. Por exemplo, determinada norma restringe ou garante direitos a alguns grupos ou pessoas, não sendo prejudicial.

de violência, a perspectiva feminista possibilitou exigir alguma forma de reparação devido à diferenciação do valor dado à vida humana (BUTLER, 2006b).

Portanto, reconhecer as pessoas que estão em desvantagem na cidade devido à mobilidade — seja em razão da pobreza, da dependência ou da discriminação — é primordial para que a redistribuição do acesso seja efetivada e para que as pessoas vivam em condição de igualdade. As políticas devem minimizar as desigualdades, para que as pessoas possam ter liberdade de escolha diante dos seus projetos de vida. Apesar de as necessidades das pessoas serem culturalmente específicas, é devido ao corpo material que há o compartilhamento da vida na cidade: é por meio dos corpos e de sua dependência material que devem ser alinhados os valores morais das sociedades (EAGLETON, 2011).

1.1 Mobilidade e políticas: cenário atual

Esta seção destina-se a apresentar o panorama histórico e político da mobilidade urbana, com o objetivo de entender o processo de construção da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), que foi sancionada em 2012.⁵ O processo de construção da PNMU passou por diferentes abordagens. As primeiras abordagens focavam somente a questão do transporte. Devido ao intenso processo de urbanização que ocorreu no país a partir da década de 1950, os estudos e planos de transporte urbano fundamentavam-se, principalmente, em um caráter rodoviarista, incentivados pelo apoio financeiro ao desenvolvimento da indústria automobilística, o que aumentou o uso de veículos motorizados (automóveis ou ônibus).

Até os dias de hoje, há o incentivo à indústria automobilística. Desde maio de 2012, por exemplo, os automóveis batem recordes de venda impulsionados pelo aumento da renda e a redução do Imposto Sobre Produtos Industrializados

⁵ Lei nº 12.587, de 3 de janeiro 2012.

(IPI). Nos últimos 5 anos, o número de carros praticamente dobrou nas cidades brasileiras, causando grandes congestionamentos com consequências sociais e econômicas. É cada vez mais preocupante o aumento do uso do transporte individual em detrimento do transporte coletivo, sobrecarregando o sistema viário das cidades brasileiras (GOMIDE, 2008). Segundo o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), nos últimos dez anos, a frota nacional de veículos cresceu 121%, enquanto a população brasileira cresceu 12%: a relação de veículos por habitante saltou de um para cada cinco pessoas em 2001 para pouco mais de um veículo para cada três pessoas em 2012. A frota de motocicletas teve o maior avanço: 304%, passando de 4,5 milhões de unidades em 2001 para 18,3 milhões no ano de 2012 (MOREIRA, 2012).

Contudo, foi desde a década de 1920 que o rodoviarismo associou-se a uma política de Estado. O presidente Washington Luís (1926-1930), por exemplo, acreditava que governar era construir estradas. A partir da década de 1950, no governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), o rodoviarismo foi amplamente implementado. Em primeiro lugar, com o objetivo de integrar o Brasil: a capital federal foi transferida para Brasília, na área central do território brasileiro. Após a inauguração de Brasília, várias rodovias foram construídas — Belém-Brasília, Brasília-Rio Branco, por exemplo — com a finalidade de estabelecer relações comerciais e povoar as áreas mais afastadas das regiões Centro-Oeste e Norte do país. Outro aspecto relaciona-se ao caráter político-econômico de desenvolvimento da indústria automobilística, que tinha como objetivo atrair capitais e gerar empregos, sucateando, conseqüentemente, as ferrovias que marcaram o período do ciclo do café no início do século XX.⁶

O processo acelerado de urbanização vivido pelo Brasil promoveu a transferência da população da área rural para a urbana. As cidades, na maioria das vezes, cresceram com um padrão de urbanização horizontal e de baixa densidade, deixando para as pessoas pobres as áreas periféricas como únicas opções. Esse padrão foi estimulado pelo planejamento setorial de políticas de habitação, infraestrutura e saneamento, criando um território desigual. O processo contínuo de crescimento periférico das cidades também não foi

⁶ Breve histórico sobre a evolução do planejamento nacional de transportes. Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/planejamento-e-pesquisa/historico-do-planejamento-de-transportes>>. Acesso em: 13 junho 2012.

acompanhado pela rede de transporte, que deixava gradualmente de atender as necessidades de deslocamento da maior parte da população (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004).

A partir de meados da década de 1980 e fins da década de 1990, em um contexto de crise econômica internacional, o governo federal reduziu os recursos disponíveis, além de desmobilizar as políticas setoriais urbanas em consequência da instabilidade institucional (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011). Entre 1985 e 1995, a temática urbana passou por vários ministérios; além da política de redução dos recursos disponíveis, muitas instituições responsáveis pela abordagem urbana foram encerradas, como o Banco Nacional de Habitação (BNH), em 1986, e o Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano (CNDU), em 1990.⁷ Foi apenas no final dos anos 1990 que se iniciou uma mudança de paradigma da política federal de transportes urbanos, inserindo-a em uma concepção de desenvolvimento urbano mais integrada com as outras temáticas, como habitação e infraestrutura, em uma abordagem mais democrática (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011).

Apesar de a década de 1980 ser caracterizada por um período de fragilização da política federal de transportes urbanos, a promulgação da CF de 1988 deve ser destacada como um marco legislativo — exceção desse período — fruto da conquista dos movimentos pela reforma urbana, o que resultou na criação de um capítulo específico sobre a política urbana. Os movimentos pela reforma urbana criticavam a desigualdade social e a segregação espacial entre ricos e pobres nas cidades. Como consequência, permitiram estabelecer as bases para a retomada consistente de uma política federal, criando também um marco legal adequado para o tratamento da questão urbana nacional (VASCONCELLOS; CARVALHO; PEREIRA, 2011). Em 1985, foi instituído o vale-transporte — benefício concedido aos trabalhadores formais para os gastos de deslocamento entre residência-trabalho e vice-versa com o objetivo de não

⁷ O BNH foi o primeiro órgão a instituir uma política habitacional em território nacional. Contudo, sua atuação foi caracterizada pela centralização na gestão, pela ausência de participação social e pela desarticulação nas políticas setoriais. A dificuldade de atingir a população pobre impossibilitou que a política de construção de conjuntos habitacionais parasse com a produção informal da moradia. Esses conjuntos, além de apresentarem baixa qualidade das soluções habitacionais, seja em termos construtivos ou urbanísticos, eram frequentemente responsáveis por processos de periferização e de favelização do seu entorno (PEREIRA, 2006).

comprometer sua renda.⁸ Ou seja, a concepção de proteção social estava sempre associada ao âmbito do trabalho, como elemento histórico de garantia de acesso aos meios de produção e de reprodução da vida material e social (MENDES; WÜNSCH, 2009).

A CF de 1988 foi a primeira a tratar da política urbana, nos artigos 182 e 183 (Anexo I). A CF também determinou o município como integrante do conjunto federativo brasileiro delegando-lhe autonomia política, legislativa, administrativa, financeira e organizativa. A CF instituiu a responsabilidade do município pela gestão do transporte coletivo, do sistema viário e de circulação, atribuindo, simultaneamente, à União o dever de instituir as diretrizes para a política de desenvolvimento urbano (art. 182) e para os transportes urbanos (inciso XX do art. 21)⁹ (IPEA, 2012). O desejo do fortalecimento do governo municipal, que ocorreu a partir da década de 1980, foi consequência do gradual enfraquecimento do regime militar devido à crescente mobilização social, que possibilitou a criação de partidos políticos que expressavam o desejo de mudanças sociais e político-institucionais, principalmente por eleições democráticas diretas. Naquele momento, as cidades brasileiras já abrigavam mais de 80% da população.

Contudo, desde o início dos anos 1950 — quando se tornaram evidentes os problemas habitacionais causados pela urbanização acelerada no chamado período desenvolvimentista (1950-1970) —, houve a tentativa de institucionalização da questão urbana em âmbito federal. O processo de urbanização brasileiro foi iniciado na década de 1930, devido à crise mundial de 1929, que também atingiu o ciclo do café paulista, levando grande parte da população desempregada aos núcleos urbanos. A partir daquele momento, as cidades ficavam cada vez maiores, adquirindo um perfil metropolitano, e o auge da urbanização ocorreu na década de 1970 (BASSUL, 2010).

As cidades são resultados das relações socioespaciais. A partir desse ponto de vista, a questão urbana no Brasil pode ser definida em função do

⁸ Decreto nº 95.247, de 17 de novembro de 1987, que regulamenta a Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, que institui o vale-transporte, com a alteração da Lei nº 7.619, de 30 de setembro de 1987.

⁹ “Art. 21. Compete à União:

[...] XX – instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos”.

processo de urbanização alinhado com a modernização e da integração do país à dinâmica das relações produtivas do sistema capitalista (SCHMIDT; FARRET, 1986; SOUZA, 2004). De modo geral, o estudo da categoria espaço, quando inserido em um contexto urbano, deve abranger não somente a sua localização geográfica ou sua infraestrutura, mas principalmente as práticas cotidianas e sociais.

A aprovação da Lei Federal nº 6.766, em 1979, por exemplo, que dispõe sobre o parcelamento do solo urbano, sinalizou essa mudança contextual com o tratamento da questão urbana, definindo um marco conceitual da função social da propriedade ao fornecer elementos para a regularização de assentamentos informais consolidados nas áreas urbanas (FERNANDES, 2010).¹⁰ Grupos conservadores argumentavam que a função social ameaçaria o direito de propriedade e que os princípios de justiça seriam um pretexto para impedir o desenvolvimento do país. A CF de 1988, ao adotar o conceito da função social da cidade, mudou o paradigma do uso do solo urbano até então compreendido como um direito de propriedade, alterando a forma de pensar o processo de urbanização brasileiro. Antes da CF, a base jurídica para uso do solo urbano era o Código Civil de 1916, que vigorou até 2002. Esse Código — aprovado quando apenas 10% da população moravam em cidades e o Brasil era um país fundamentalmente agrário — defendia o direito quase absoluto da propriedade individual.

Após o hiato de uma década, foi apenas em 2001, com a aprovação do Estatuto da Cidade (EC), Lei Federal nº 10.257, que houve a inserção das questões urbanas na agenda política nacional, marcando a retomada do seu tratamento integrado, que se apresentava desmobilizado desde meados da década de 1980. O EC avançou na criação de novos instrumentos de gestão

¹⁰ Atualmente a Lei Federal nº 6.766, de 1979, está em processo de revisão no Projeto de Lei nº 3.057, de 2000, sobre parcelamento para fins urbanos e regularização fundiária sustentável em áreas urbanas, em tramitação na Comissão Especial da Câmara dos Deputados. A lei de 1979 deve adequar-se ao novo contexto jurídico e urbano estabelecido pela Constituição Federal de 1988 e pelo Estatuto da Cidade, aprovado em 2001. Entre as principais alterações estão: a regularização fundiária sustentável, que pressupõe a urbanização prévia do assentamento; novas modalidades de parcelamento; o licenciamento urbanístico e ambiental integrado; o fortalecimento do papel de gestão dos municípios; a adoção de compensação ambiental (item inovador, mas potencialmente problemático); a regulamentação das maneiras e circunstâncias de ocupação das Áreas de Preservação Permanente; e a garantia dos direitos do comprador, vinculada aos princípios de proteção do consumidor (COSTA; PRIETO, 2009).

urbana, além de abordar questões relativas ao governo democrático da cidade, à justiça urbana e ao equilíbrio ambiental, reunindo importantes instrumentos urbanísticos, tributários e jurídicos que garantem a efetividade do Plano Diretor — conjunto de princípios e regras orientadoras da ação dos agentes que constroem e utilizam o espaço urbano (BRASIL, 2002). O Plano Diretor é, portanto, o documento responsável pelo estabelecimento da política urbana na esfera municipal e pelo pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, como preconizam os artigos 182 e 183 da CF. O EC não aborda especificamente a mobilidade urbana, mas institui a obrigatoriedade de um plano de transporte urbano integrado para as cidades com mais de 500 mil habitantes, chamadas de regiões metropolitanas.¹¹ Atualmente há no país 52 regiões metropolitanas, que são definidas por leis federais ou estaduais. O objetivo da criação de uma região metropolitana é viabilizar um sistema de gestão de interesses comuns dos municípios associados (IBGE, 2010).¹²

A mudança de paradigma do uso do solo urbano e da função social da cidade na CF também é reforçada pelo EC: alterou-se a abordagem individualista do Código Civil pelo princípio das funções sociais da propriedade e da cidade. Foi estabelecido, portanto, um novo embasamento jurídico-político de controle do uso do solo e desenvolvimento urbano pelo poder público e pela sociedade civil organizada (FERNANDES, 2010). O poder público, especialmente os municípios, recebeu a responsabilidade de controlar o processo de desenvolvimento urbano com a formulação de políticas territoriais e a aplicação de leis e instrumentos jurídicos, urbanísticos e financeiros e de uso do solo, de modo que os interesses individuais dos proprietários de terras coexistam com interesses sociais, culturais e ambientais de outros grupos socioeconômicos (FERNANDES, 2010). O texto do EC prioriza o acesso à terra e a gestão democrática das cidades; contudo, sua aplicação não é simples, devido ao contexto culturalmente excludente e conservador do poder político e social associado à propriedade patrimonial. Apesar de essencial, o EC não é suficiente para solucionar problemas estruturais de uma sociedade historicamente desigual na qual os direitos, como o direito à moradia legal, não

¹¹ Estatuto da Cidade, capítulo III, inciso 2º, artigo 41.

¹² No Brasil, as regiões metropolitanas não possuem personalidade jurídica própria, nem os cidadãos elegem representantes para a gestão metropolitana.

são garantidos para a maioria da população — parte da população ainda mora informalmente sem o amparo de qualquer lei ou plano urbanístico (MARICATO, 2010).

A criação do Ministério das Cidades (MC), em 2003, pode ser considerada como um marco institucional para a inclusão da questão urbana na agenda política brasileira. Antes disso, não existiam marcos institucional ou regulatório para as políticas setoriais urbanas: habitação, saneamento — água, esgoto, drenagem e coleta e destinação de resíduos sólidos — e transporte — mobilidade e trânsito (MARICATO, 2006).¹³ Apesar de inserir o debate das questões urbanas em âmbito federal, o MC não desconsidera os deveres municipais e estaduais. O avanço do MC é tratar a política urbana de maneira integrada, rompendo a perspectiva setorial sobre o transporte urbano e repensando a mobilidade sob uma perspectiva conjunta com o espaço urbano.

Foi também em 2003 que se realizou a 1ª Conferência das Cidades com o objetivo de concretizar a participação da sociedade na formulação das políticas públicas de desenvolvimento urbano.¹⁴ Em 2004, foi criado o Conselho das Cidades (ConCidades), órgão colegiado, deliberativo e consultivo que faz parte da estrutura do MC e visa propor diretrizes para a formulação, a implementação e o acompanhamento da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU) — que se encontra em processo de construção. O ConCidades é formado por representantes do setor produtivo, de organizações sociais, de organizações não governamentais, de entidades profissionais, acadêmicas, de pesquisa e sindicais e de órgãos governamentais (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004).¹⁵

A criação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), Lei nº 12.587, de 3 de janeiro 2012, é consequência desse contexto histórico e de

¹³ A Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob) é responsável pelos temas transporte e mobilidade no MC.

¹⁴ A 1ª Conferência Nacional das Cidades foi realizada de 23 a 26 de outubro de 2003 em Brasília. Reuniu 2,5 mil delegados dos 27 estados para propor diretrizes para nortear as políticas setorial e nacional para o desenvolvimento urbano (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2003). No ano de 2012, foi realizada a 5ª Conferência Nacional das Cidades.

¹⁵ Atualmente, o ConCidades é formado por 86 titulares – 49 representantes de segmentos da sociedade civil e 37 dos poderes públicos federal, estadual e municipal –, além de 86 suplentes, que possuem mandato de dois anos. A composição do ConCidades também inclui 9 observadores representantes dos governos estaduais que possuem Conselhos em sua unidade da Federação.

lutas.¹⁶ As políticas de transporte, ao transferirem gradualmente o enfoque dos equipamentos de transportes para as pessoas, incorporaram uma concepção de mobilidade urbana como condição básica para a promoção de uma cidade mais acessível e democrática e como função social e econômica essencial para o desenvolvimento urbano. É possível evidenciar essa nova conceituação da mobilidade urbana nos seguintes princípios, diretrizes e objetivos:

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.

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.

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.

¹⁶ Em 2006, foi apresentado o Projeto de Lei nº 1.687, de 2007. Em 2009, o MC encaminhou à Câmara dos Deputados proposta de aperfeiçoamento do PL 1.687/2007, aprovada pelo ConCidades.

A PNMU estabelece também que os municípios com mais de 20 mil habitantes e todos os demais obrigados à elaboração do Plano Diretor deverão ter o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido, até 2015, para que assim possam estar aptos a receber recursos da União para a mobilidade urbana. A aprovação da PNMU é um marco na gestão das políticas públicas, pois instituiu diretrizes que dotaram os municípios de instrumentos para melhorar as condições de mobilidade das cidades brasileiras, ao considerar que o modelo de mobilidade utilizado atualmente costuma ser pautado pela inadequação da oferta do transporte coletivo, com poucos investimentos públicos e fontes de financiamento ao setor (IPEA, 2012).

A PNMU posiciona a mobilidade em um novo paradigma, além dos serviços de transportes urbanos. Ela aborda a relação dos deslocamentos das pessoas com o planejamento das cidades para o desenvolvimento das funções sociais de modo a propiciar o acesso universal da população às oportunidades oferecidas pela cidade e, mais ainda, a questão da equidade. Os três eixos que definem seus campos de ação e compromissos são: desenvolvimento urbano, sustentabilidade ambiental e inclusão social. A proposta da tese, ao inserir a mobilidade como um direito social, é posicioná-la em um patamar de direitos fundamentais a partir de sua conceituação em conjunto com as necessidades das pessoas. A abordagem das necessidades possibilita a construção de subsídios para o questionamento e a defesa das razões que tornam a mobilidade um direito a ser garantido.

1.2 Direitos sociais e mobilidade

Os direitos sociais fundamentam-se, historicamente, no princípio da igualdade. Contudo, direitos sociais também associam-se ao princípio da liberdade, pois, podem ser entendidos a partir de uma ação libertadora, no sentido de que as pessoas possuem necessidades que devem ser satisfeitas. O Estado deve ser responsabilizando pelas políticas públicas que materializam esses direitos, por meio de estratégias redistributivas da riqueza e de superação

de impedimentos que levam à desigualdade e impossibilitam que a liberdade seja concretizada: há reivindicações e reconhecimentos, que justificam as obrigações derivadas dele. Portanto, os direitos sociais devem ser entendidos como uma responsabilidade pública apoiada na satisfação das necessidades das pessoas, sem as quais não há igualdade, liberdade, vida digna, autorrespeito ou pleno exercício de suas capacidades (PISÓN, 2003).

Nos países de capitalismo avançado, o direito social é resultado dos processos de industrialização e da mobilização/ articulação dos trabalhadores, seja em sindicatos, seja em partidos políticos, para ampliar o atendimento às suas necessidades.¹⁷ Esses países foram assim chamados, porque participaram do desenvolvimento tecnológico e produtivo produzido em meados do século XIX, nos períodos da industrialização. Nesses países, a urbanização e a industrialização foram movimentos relativamente simultâneos, de modo que a estrutura produtiva e as atividades industriais absorveram com maior regularidade os fluxos migratórios procedentes das áreas rurais. Os direitos sociais começaram a surgir como consequência da luta por condições igualitárias de vida. O Estado foi pressionado a garantir o acesso de todas as pessoas a essas condições, intervindo também a favor das pessoas fora das relações de trabalho (COUTO, 2008).

Thomas H. Marshall (1967) faz um percurso histórico dos acontecimentos que influenciaram a demarcação dos direitos nos Estados modernos europeus e o desenvolvimento da cidadania, principalmente na Inglaterra: (a) os direitos

¹⁷ Segundo Gosta Esping-Andersen (1991), as diferenciações internacionais dos direitos sociais são resultados das combinações entre Estado, mercado e família, agrupando-se por diferentes regimes. (a) O welfare state "liberal", por exemplo, há o predomínio da assistência aos comprovadamente pobres (principalmente da classe trabalhadora ou dependentes do Estado) com reduzidas transferências universais ou planos modestos de previdência social. Exemplos: Estados Unidos, Canadá e Austrália. (b) O welfare state conservador e corporativistas, há a preservação das diferenças de status para atender a estrutura de classe "pós-industrial"; os direitos estavam ligados à classe e ao status. Exemplo: Áustria, França, Alemanha e Itália. (c) O welfare state "social-democrata", com princípios universalistas de desmercadorização dos direitos sociais que foram estendidos também às novas classes médias, contrariando o dualismo entre Estado e mercado. Buscaram a igualdade, não a partir das necessidades mínimas. Exemplo: Suécia e Noruega.

civis, os primeiros a surgirem, no século XVIII; (b) os políticos, no século XIX; e (c) os sociais, no século XX. O elemento civil relaciona-se aos direitos necessários à liberdade individual (de ir e vir, de pensamento, de fé, à propriedade, por exemplo). O elemento político relaciona-se ao direito de participar no exercício do poder político — seja como membro da autoridade política ou como eleitor. O elemento social relaciona-se ao direito de bem-estar econômico, principalmente com o direito a salário, saúde, educação, habitação e alimentação.

A partir de uma revisão histórica, especialmente da Inglaterra, Marshall (1967) destaca que a construção de uma verdadeira cidadania decorre da evolução do reconhecimento dos direitos fundamentado num sistema político de uma estrutura de desigualdade social. Segundo ele, o avanço dos direitos sociais teve como objetivo diminuir a desigualdade social produzida na sociedade capitalista, contribuindo para que todas as pessoas tivessem acesso aos serviços sociais, interessando que

haja um enriquecimento geral da substância concreta da vida civilizada, uma redução geral do risco e insegurança, uma igualação entre os mais e menos favorecidos em todos os níveis — entre o sadio e o doente, o empregado e o desempregado, o velho e o ativo, o solteiro e o pai de uma família grande. [...] A igualdade de status é mais importante do que a igualdade de renda (MARSHALL, 1967, p. 94-95).

A abordagem teórica de Marshall trata de um caso específico, mas pode ser considerado um marco de referência para comparações de cidadania em outros países. No Brasil, a ordem descrita por Marshall (1967) foi invertida: primeiramente, na década de 1930, os direitos sociais foram implementados em um período de supressão dos direitos políticos e de redução dos direitos civis por Getúlio Vargas (CARVALHO, 2005). Apesar de Vargas ter assumido o poder, após uma insurreição armada, conhecida como Revolução de 30, a partir de 1937, foi estabelecida uma ditadura que se prolongou até 1945. O Estado Novo, período compreendido entre 1937 a 1945, foi marcado pela centralização do poder e falta de liberdade política.

No período de quinze anos (1930-1945), o governo Vargas produziu uma legislação social e trabalhista, transformando a estrutura econômica e social do país. Contudo, a expansão dos direitos trabalhistas associava-se ao mundo do trabalho, apenas uma pequena parte da população, como os trabalhadores formais urbanos, tinha acesso aos benefícios. Nessa época, o Brasil era predominantemente agroexportador — a população urbana ultrapassou a rural apenas nos anos 1970. A agenda modernizadora proposta por Vargas tinha como objetivo promover o desenvolvimento econômico, por meio do fortalecimento, política de compromisso, das oligarquias agrárias e da burguesia industrial. O objetivo era promover a harmonia social, repolitizando e disciplinando os trabalhadores por meio de uma colaboração de classes (BOSCHETTI, 2006).

A intervenção estatal foi organizada, até a década de 1970, predominantemente, em torno das relações salariais. Contudo, foi a partir de 1970, que se reforçou a tendência das atividades informais. A situação de informalidade consolidou-se na década de 1980, colocando em dúvida a garantia da proteção social vinculada à condição salarial, estabelecida na década de 1930. A partir de 1970, iniciou um processo de mudança dessa lógica: “direitos fundados na lógica do seguro para os direitos fundados na lógica da assistência”, como por exemplo, a aposentadoria aos trabalhadores rurais e garantia de acesso à saúde nos casos de urgência, independentemente da contribuição à previdência social (BOSCHETTI, 2006, p. 87). Até o início dos anos 1970, as pessoas que não tinham trabalho e viviam da informalidade não tinham acesso aos direitos previdenciários existentes à época (aposentadoria, pensão e saúde).

Com a abertura política iniciada a partir dos anos 1980, foram demandas novas proposições associadas com a democracia. Os direitos sociais começaram a ser reivindicados a partir da justificativa de pertencimento à comunidade nacional e não mais do direito do trabalho. A maioria da população brasileira encontrava-se em situação de pobreza, devido ao desenvolvimento econômico desigual. Apesar de ter características inovadoras e com intenções de propor um sistema amplo de proteção social, na CF de 1988, a seguridade social garantiu, por meio dos dispositivos constitucionais, a universalidade

apenas à saúde, enquanto que o direito à previdência ficou restrito aos trabalhadores contribuintes e à assistência social somente a quem dela necessitasse (BOSCHETTI, 2006).

Os direitos sociais assegurados no artigo 6º da CF de 1988 são: a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, e a assistência aos desamparados. O direito social à moradia foi introduzido pela Emenda Constitucional (EmC) nº 26, de 2000, e o direito social à alimentação, pela EmC nº 64, de 2010, o que mostra que o reconhecimento de direitos sociais é um processo constante de conscientização da sociedade para a reivindicação de novos direitos. A implementação do direito à moradia no Brasil aconteceu de maneira gradual e progressiva devido aos avanços na legislação e aos esforços de investimento do governo nas áreas de habitação e saneamento.

Nos últimos anos, apesar de uma maior parcela da população residir em habitações urbanas, o direito à moradia ainda não está acessível a toda a população brasileira — aproximadamente 2/5 da população ainda vivem em condições precárias (MORAIS; GUIA; PAULA, 2006). Nota-se também que os princípios da igualdade e da não discriminação no direito à moradia ainda não foram alcançados, pois as desigualdades de raça e renda ainda são elevadas: os problemas habitacionais atingem, majoritariamente, a população negra e pobre, que não consegue pagar por uma moradia e tem menos acesso aos serviços urbanos. Os sem-teto, por exemplo, também se encontram fora das políticas habitacionais (MORAIS; GUIA; PAULA, 2006). No ano de 2011, o governo federal lançou o programa habitacional Minha Casa, Minha Vida 2, integrante do Programa de Aceleração do Crescimento 2, que prevê 2 milhões de moradias até 2014 para atender a parcela da população que recebe até 3 salários mínimos.¹⁸

¹⁸ O programa habitacional Minha Casa, Minha Vida, lançado em 25 de março de 2009, baseia-se no financiamento da habitação. No Minha Casa, Minha Vida 2, 60% das unidades habitacionais serão destinadas a famílias com renda mensal de até R\$ 1.395,00, com subsídio governamental de até 95% do valor do imóvel. Disponível em: <<http://blog.planalto.gov.br/minha-casa-minha-vida-2-tem-novas-regras-e-prioriza-populacao-de-baixa-renda/>>. Acesso em: 10 ago. 2011.

O exercício do direito à moradia nas cidades apenas será pleno quando, além da habitação adequada, houver o tratamento das outras questões urbanas, como saneamento, transporte e mobilidade urbana, trânsito, e planejamento territorial. As questões urbanas devem ser tratadas em conjunto, pois, como foi apresentado na seção anterior, influenciam-se mutuamente. A questão da mobilidade urbana, por exemplo, é apenas uma das desigualdades, uma vez que estas se relacionam a vários aspectos da vida das pessoas — seja a distribuição de renda, seja a educação, a saúde, os serviços públicos, o trabalho ou a segurança pública, entre outros.

A questão do saneamento como direito social também está se fortalecendo. Atualmente, o Plano Nacional de Saneamento Básico (Plansab) é o principal eixo da política federal na articulação dos entes da Federação para a implementação das diretrizes para o saneamento básico estabelecidas pela Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007. O Plansab permitirá dar novamente ao Estado a capacidade de conduzir a política pública de saneamento e de estabelecer as estratégias de governo com o objetivo de universalizar o acesso aos serviços de saneamento como um direito social, incluindo o abastecimento de água potável, o esgotamento sanitário, a limpeza urbana e o manejo de resíduos sólidos, bem como a drenagem e o manejo das águas pluviais urbanas.

O debate do direito ao saneamento básico associado à saúde começou a se destacar no cenário nacional a partir de 1980, com o movimento da Reforma Sanitária Brasileira e a 8ª Conferência Nacional de Saúde, realizada em 1986. Essa Conferência trouxe, em seu Relatório Final, conceitos importantes para delimitar os princípios de uma política pública de saneamento, como a descentralização, o fortalecimento do papel do município, a participação da população, a universalização e a equidade:

3. Direito à saúde significa garantia, pelo Estado, de condições dignas de vida e de acesso universal e igualitário às ações e serviços de promoção e recuperação de saúde, em todos os seus níveis, a todos os habitantes do território nacional, levando ao desenvolvimento pleno do ser humano em sua individualidade.
[...]

5. Deste conceito amplo de saúde e desta noção de direito como conquista social emerge a idéia de que o pleno exercício do direito à saúde implica garantir:

- trabalho com condições dignas, com amplo conhecimento e controle dos trabalhadores sobre o processo e o ambiente de trabalho;
- alimentação para todos, segundo as suas necessidades;
- moradia higiênica e digna;
- educação e informação plenas;
- qualidade adequada do meio ambiente;
- transporte seguro e acessível;
- repouso, lazer e segurança;
- participação da população na organização, gestão e controle dos serviços e ações de saúde;
- direito à liberdade; à livre organização e expressão;
- acesso universal e igualitário aos serviços setoriais em todos os níveis.¹⁹

A promulgação da CF de 1988 representou um marco para a afirmação e extensão dos direitos sociais procurando corrigir as injustiças sociais, que eram incapazes de universalizar direitos e que discriminavam as populações pobres. O direito social à saúde, por exemplo, foi posicionado como dever do Estado. Algumas decisões visaram ao fortalecimento do setor público e à universalização do atendimento, que, entre outras medidas, levou à criação do Sistema Único de Saúde (SUS) em 1988. Contudo, atualmente, apesar dos avanços, o SUS consolidou-se principalmente como espaço destinado às pessoas que não têm acesso aos serviços privados de saúde, diferentemente do que foi proposto no contexto constitucional, que defendia um sistema público e universal (BRAVO, 2006).

Apesar de constar no rol dos direitos fundamentais na CF de 1988, o direito de ir e vir não deve ser confundido com o direito à mobilidade urbana. O direito de ir e vir, visto como garantia da capacidade de mobilidade e como expressão da liberdade humana, é fundamental para que as pessoas possam se deslocar em igualdade e acessar o espaço urbano. Ele associa-se a não impedir o deslocamento, ao passo que o direito à mobilidade visa proteger o deslocamento das pessoas para que elas exerçam seus direitos à saúde, à educação ou ao lazer e tenham acesso aos serviços básicos e equipamentos

¹⁹ Relatório Final da 8ª Conferência Nacional de Saúde. Disponível em: <http://www.crf-rj.org.br/crf/legislacao/leis/legis_comp_relatorio_fvcns.asp>. Acesso em: 8 dez. 2012.

sociais. A mobilidade vincula-se, portanto, à justiça no espaço público, reduzindo as desigualdades e promovendo a inclusão social.

No cenário internacional atual, a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo restringe a mobilidade ao âmbito pessoal, associando-a ao deslocamento individual por habilidade do corpo.²⁰ Ou seja, os Estados-Partes devem adotar medidas que assegurem a mobilidade pessoal às pessoas com deficiência com a máxima independência possível.

Diferentemente, a Carta Mundial pelo Direito à Cidade apresenta a mobilidade em um contexto urbano. Contudo, fica ainda restrita à questão do transporte e de barreiras arquitetônicas e urbanísticas.²¹ Essa Carta foi proposta desde o I Fórum Social Mundial na cidade de Porto Alegre, em 2001, e discutida nas outras edições, sendo finalizada no Fórum Mundial Urbano de Barcelona em 2004. Ela tem como objetivo contribuir com a difusão e implementação do direito à cidade, visando a uma cidade mais justa. O então

²⁰ O Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009, promulgou a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007.

“ Artigo 20:

- a) Facilitando a mobilidade pessoal das pessoas com deficiência, na forma e no momento em que elas quiserem, e a custo acessível;
- b) Facilitando às pessoas com deficiência o acesso a tecnologias assistivas, dispositivos e ajudas técnicas de qualidade, e formas de assistência humana ou animal e de mediadores, inclusive tornando-os disponíveis a custo acessível;
- c) Propiciando às pessoas com deficiência e ao pessoal especializado uma capacitação em técnicas de mobilidade;
- d) Incentivando entidades que produzem ajudas técnicas de mobilidade, dispositivos e tecnologias assistivas a levarem em conta todos os aspectos relativos à mobilidade de pessoas com deficiência.”

²¹ Carta Mundial pelo Direito à Cidade, artigo XIII, direito ao transporte público e mobilidade urbana:

“1. As cidades garantem o direito a mobilidade e circulação na cidade através um sistema e transporte públicos acessíveis a todas as pessoas segundo um plano de deslocamento urbano e interurbano, e com base nos meios de transportes adequados as diferentes necessidades sociais (de gênero, idade, incapacidade) e ambientais, com preços adequados a renda dos cidadãos(ãs). Será estimulado o uso de veículos não contaminantes e reservando áreas aos pedestres de maneira permanente a certos momentos do dia.

2. As cidades promoverão a remoção de barreiras arquitetônicas para a implantação dos equipamentos necessários ao sistema de mobilidade e circulação e a adaptação de todas as edificações públicas ou de uso público, dos locais de trabalho, para garantir a acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais”.

ministro Olívio Dutra assinou a Carta durante o V Fórum Social Mundial de Porto Alegre, em 2005.²²

A Carta foi proposta pelo conjunto de movimentos populares, organizações não governamentais, associação de profissionais, fóruns nacionais e internacionais da sociedade civil compromissados com as lutas por cidades mais justas, democráticas e humanas, estabelecendo compromissos e medidas que devem ser assumidos por toda sociedade civil, pelos governos locais e nacionais e pelos organismos internacionais. O direito à cidade relaciona-se com o exercício dos direitos econômicos, sociais, culturais, civis e políticos, além do direito das pessoas ao trabalho, à alimentação, à saúde, à educação, à cultura, à participação política, à segurança pública entre outros. O espaço também é lugar onde se cumpre os direitos coletivos, assegurando a distribuição e uso equitativo, justo e democrático dos recursos, serviços, bens e oportunidades das cidades.

No caso brasileiro, a discussão sobre a promoção do direito social à moradia e o reconhecimento do saneamento básico e da mobilidade urbana como direitos sociais remete necessariamente ao debate a respeito da urbanização brasileira. Durante décadas de crescimento urbano, a maior parte da população brasileira não teve acesso ao solo urbano, senão por meio de processos e mecanismos informais e ilegais: favelas, loteamentos irregulares e clandestinos, ocupações de áreas públicas são algumas formas de habitação produzidas nas cidades brasileiras (FERNANDES, 2006).

Não é aceitável que a pobreza, também condicionada pela segregação espacial urbana, seja responsável pela dificuldade de acesso às oportunidades da cidade. Devido à pobreza, as pessoas nem sempre podem escolher o local de sua moradia.²³ No ambiente urbano, a exclusão social tem, entre seus

²² Carta Mundial pelo Direito à Cidade. Disponível em: <<http://www.forumreformaurbana.org.br/index.php/documentos-do-fnru/41-cartas-e-manifestos/133-carta-mundial-pelo-direito-a-cidade.html>>. Acesso em: 2 jan. 2013.

²³ Este conceito será aprofundado posteriormente. No caso brasileiro, o principal tipo de segregação é a socioeconômica: as classes sociais distribuem-se de forma desigual no espaço das cidades. A estrutura urbana fica dividida entre ricos e pobres, ou seja, uma organização espacial fragmentada, onde as pessoas ricas podem controlar a produção e o consumo da cidade, por meio do Estado ou do mercado imobiliário, excluindo a população pobre. As pessoas concentram-se em áreas diferentes da cidade de acordo com sua renda (VILLAÇA, 2001).

principais efeitos, a segregação espacial — favelas, loteamentos clandestinos e demais ocupações informais do solo (GOMIDE, 2003). Devido à segregação espacial relacionada à renda, muitas pessoas não conseguem arcar com os custos das tarifas de transporte, o que provoca a desigualdade de acesso aos serviços da cidade e colabora para a perpetuação do círculo vicioso de exclusão social (GOMIDE, 2006). Esta, por sua vez, estende o conceito de pobreza para além da capacidade reduzida de adquirir bens e serviços; adiciona a discriminação social e a negação dos direitos sociais, que ampliam uma situação de privação não só individual, mas também coletiva (SPOSATI, 1999).

A territorialização dos pobres nas cidades ocorre, principalmente, em áreas sem infraestrutura, equipamentos e serviços. Segundo Raquel Rolnik (2006), o chamado *urbanismo de risco*, que concentra as oportunidades em uma área da cidade e espalha a população pobre para periferias cada vez mais distantes e inseguras, exige a circulação de toda essa população, seja para trabalhar, seja para retornar a suas casas no fim do dia. De modo geral, as áreas periféricas deixadas para as populações pobres são mais baratas e perigosas, pois não possuem qualquer infraestrutura, configurando uma expansão horizontal sem limites que avança sobre áreas frágeis ou de preservação ambiental — daí a *urbanização de risco*. Esse modelo de exclusão deixa a cidade dividida em áreas ricas ou pobres, com ou sem infraestrutura. Isso prejudica os moradores do segundo modelo, que ficam em situação desfavorável, com dificuldade de acesso às oportunidades de trabalho, à educação ou ao lazer, reproduzindo a desigualdade nas novas gerações.

O reconhecimento da mobilidade urbana como direito social fortalecerá sua conceituação como um direito fundamental das pessoas, buscando a igualdade — a garantia da mobilidade por meio dos diversos modos de deslocamento, de acordo com a capacidade das pessoas, de modo não discriminatório, com o objetivo de universalizar o acesso à cidade. No Brasil, qualquer forma atentatória de discriminação é proibida pela CF de 1988. A CF também define como um dos objetivos fundamentais da República (Art. 3º, IV) o de “promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade, ou *quaisquer outras* formas de discriminação”. Atualmente, está sendo discutido o Projeto de Lei da Câmara (PLC) 122/2006, sobre a

criminalização da discriminação motivada pela orientação sexual, equiparando-a à discriminação de raça, cor, etnia, religião ou procedência nacional, já objeto da Lei 7.716/1989, conhecida como Lei Antirracismo. O PLC 122/2006, que está em tramitação no Senado Federal, altera a Lei Antirracismo, tornando também crime a discriminação ou preconceito “de raça, cor, etnia, religião, origem, condição de pessoa idosa ou com deficiência, gênero, sexo, orientação sexual ou identidade de gênero”. Contudo, ainda há divergências quanto aos termos e condições de penalização, que vão de multa até reclusão e são um dos principais pontos de discordância no Congresso Nacional. Pelo projeto, será considerado crime praticar ou incitar a discriminação por qualquer tipo de ação violenta, constrangedora, de intimidação ou vexatória, de ordem moral, ética, filosófica ou psicológica — seja impedir o acesso, recusar atendimento ou restringir a expressão e a manifestação de afetividade em locais públicos ou privados abertos ao público.

No cenário internacional, há resoluções da Organização das Nações Unidas (ONU) e da Organização dos Estados Americanos (OEA) que determinam a criminalização da homofobia pelos países participantes. São exemplos a Resolução da ONU de 17 de junho de 2011 e a Resolução da OEA de 7 de junho de 2011.^{24,25} Segundo a Pesquisa de Informações Básicas Municipais — Perfil dos Municípios (Munic), divulgada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), somente 79 municípios brasileiros, de um total de 5.565 analisados em 2011, têm legislação de combate à homofobia. A pesquisa indicou que apenas 486 municípios adotam ações para o enfrentamento da violência homofóbica, sendo que 1,4% possuía legislação sobre discriminação. Já os idosos são tratados em 5.077 municípios, especialmente em temas como promoção da saúde (4.374 municípios),

²⁴ ONU aprova resolução sobre a violação de direitos humanos de homossexuais. Disponível em: <<http://www.viomundo.com.br/voce-escreve/conselho-de-direitos-humanos-da-onu-aprova-resolucao-sobre-a-violacao-dos-direitos-humanos-de-homossexuais.html>>. Acesso em: dia mês ano; Conselho de Direitos Humanos adota resolução sobre orientação sexual e identidade de gênero. Disponível em: <<http://www.onu.org.br/conselho-de-direitos-humanos-adota-resolucao-sobre-orientacao-sexual-e-identidade-de-genero/>>. Acesso em: 22 dez 2012.

²⁵ AG/RES. 2653 (XLI-O/11). Derechos humanos, orientación sexual e identidad de género. Disponível em: <http://www.oas.org/dil/esp/orientacion_sexual.htm>. Acesso em: 22 dez 2012.

acessibilidade (2.911 para espaços públicos e 1.386 para transporte) e enfrentamento da violência (2.486 municípios).²⁶

O planejamento urbano tem, portanto, papel fundamental para a justiça nas cidades. Nesta tese, o conceito de planejamento urbano associa-se a uma ação planejada pelo Estado e sua intervenção nas cidades, na organização das atividades (VILLAÇA, 2001). Não serão aprofundadas as diferenças conceituais entre urbanismo e planejamento urbano, pois ambos, em termos de áreas de conhecimento, atuam na realidade urbana e abordam o fenômeno urbano. O planejamento não é neutro; é comum, no território nacional, ainda ocorrer um planejamento urbano passivo ou privatista, atendendo apenas aos interesses do mercado imobiliário e não às necessidades de toda a população.

A justiça social aplicada à cidade tem como objetivo proporcionar uma melhor distribuição da renda, por meio da oferta equitativa de bens e serviços pelas cidades, de modo a promover melhores condições de mobilidade às pessoas e reconhecê-las para que elas satisfaçam as suas necessidades. O planejamento que não aborda as questões de reconhecimento colabora para o aumento da injustiça social e, conseqüentemente, da desigualdade. Por meio de políticas urbanas, deve-se buscar a consolidação dos fundamentos constitucionais referentes à igualdade das pessoas, considerando que a mobilidade urbana habilita as pessoas a fazerem escolhas, desenvolverem suas capacidades e satisfazerem as suas necessidades.

²⁶ Munic 2011: 6,2% dos municípios possuem plano de redução de riscos. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_visualiza.php?id_noticia=2260&id_pagina=1>. Acesso em: 26 jan 2013.

2 APRESENTAÇÃO DO PROBLEMA

SISTEMAS DE MOBILIDADE E A PROTEÇÃO DA VIOLÊNCIA

[...] acho que discursos, na verdade, habitam corpos. Eles se acomodam em corpos; os corpos na verdade carregam discursos como parte de seu próprio sangue (Entrevista Butler – PRINS; MEIJER, 2002, p. 163).

O debate dos direitos sociais no Brasil deve ser feito, primeiramente, por meio de uma abordagem histórica para a teorização e defesa da questão do direito à mobilidade urbana. O Estado brasileiro absteve-se de sua obrigação de assegurar esse direito a toda a população, verificando-se um avanço da mercantilização do transporte, ou seja, o Estado não financiou ou incentivou sua implementação. A mobilidade urbana como o viés mais frequente do direito ao transporte sempre foi tratada conforme a lógica do direito ao consumo e não entrou na esfera do direito social. Atualmente, em geral só tem acesso à mobilidade urbana quem pode pagar por ela. Segundo levantamento do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 35% dos brasileiros que vivem nas grandes cidades não conseguem utilizar o transporte público de forma regular por falta de recursos financeiros. A Pesquisa de Orçamentos Familiares (2008-2009), por sua vez, mostra que os gastos com transporte são um dos grandes grupos de despesa e correspondem a aproximadamente 19% do orçamento (IBGE, 2010b).

A ausência de políticas para o transporte de massas e a mobilidade urbana, aliada aos preços cada vez mais altos das passagens, provocou uma redução de aproximadamente 30% na utilização do transporte público no Brasil nos últimos dez anos (Ipea, 2011). O governo, além de investir pouco em

mobilidade urbana, incentivou a adoção do transporte individual: 90% dos subsídios federais para transporte de passageiros são destinados à aquisição e operação de veículos individuais (carros e motocicletas). Consequentemente, o uso de automóveis nas grandes cidades aumentou 9% ao ano e o uso de motocicletas cresceu 19%. Nos últimos 15 anos, as tarifas de ônibus subiram 60% acima da inflação.²⁷ Ou seja, além de serem ineficientes, os sistemas de mobilidade acentuam as desigualdades socioespaciais: a ineficiência dos sistemas de mobilidade, associada ao não planejamento urbano, faz com que mais de 20% da população brasileira gastem mais de uma hora por dia no trajeto casa-trabalho.

O sistema de mobilidade pode ser definido como um conjunto organizado e coordenado, física e operacionalmente, dos modos, serviços e infraestruturas, que garante os deslocamentos de pessoas, ou seja, abrange uma sequência de eventos desde o instante em que a pessoa se desloca de um ponto considerado como origem — casa ou trabalho, por exemplo — até o instante em que atinge o seu ponto de destino. Em uma região metropolitana, por exemplo, um típico deslocamento por transporte coletivo é formado por sucessivas etapas: a partir do ponto de origem, o trecho percorrido a pé até o abrigo de ônibus; o deslocamento de ônibus até a estação de metrô; após a saída do metrô, o deslocamento a pé até o ponto de destino final. Várias outras redes de deslocamento poderiam ser exemplificadas utilizando-se combinações de modais e serviços, motorizados — coletivos ou individuais (ônibus, metrô, automóveis, motos) — ou não (a pé ou de bicicleta).

É nessa argumentação que novos domínios devem ser inseridos na abordagem da mobilidade para que ela seja efetivada, como a questão da segurança pública e da condição de estar livre de discriminação. Apenas com a inserção desses novos domínios a sequência de etapas do deslocamento desde o ponto de origem até o ponto de destino completará o sistema de mobilidade. As redes de mobilidade são consequência direta das políticas de antidiscriminação, da segurança pública e da igualdade de gênero, sendo que a

²⁷ Brasil terá mais motos que carros em dez anos. *Jornal do Comercio*, 26 maio 2011. -Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=8595&Itemid=75>. Acesso em: 2 jan. 2103

população escolhe não apenas a rede de mobilidade que melhor a atende — seja em termos de tempo, custo ou conforto no deslocamento —, mas, principalmente, que a proteja da violência.

3 JUSTIFICATIVA E RELEVÂNCIA

A JUSTIÇA SOCIAL E QUESTÕES URBANAS

[...] no mundo contemporâneo, eliminar a fome e outras privações extremas nos tornaria muito mais próximos do ideal do seguro, e talvez, sob uma perspectiva prática, devêssemos todos nos concentrar nisso. Como até mesmo esse objetivo é idealista, pode parecer tolo nos preocuparmos com mais igualdade do que isso. No entanto, da perspectiva filosófica isso é importante, porque é importante enfatizar que o princípio diretor é o da igual consideração (DWORKIN, 2007b, p. 234).

As discussões apresentadas nesta tese aprofundam o debate sobre os princípios de justiça que devem se associar aos direitos, às legislações e às teorias de planejamento urbano, de modo a diminuir seu uso desigual. O direito à mobilidade livre é diretamente responsável pela democratização do espaço urbano e pela inclusão social. Determinar os critérios para a divisão dos bens que devem ou não ser ofertados pelo Estado para garantir a igualdade é um dos desafios das teorias de justiça. Atualmente, é comum o enfoque da sustentabilidade no planejamento urbano. Contudo, para a prática dos urbanistas, apenas o conceito da sustentabilidade relacionado à dimensão ambiental não é suficiente para a universalização e a igualdade. Frequentemente, o conceito de sustentabilidade urbana é reduzido a um artifício discursivo, associando-se a um atributo de “ecologicamente correto” e a uma ocupação territorial que gere menos impacto ao meio ambiente (SILVA; BUSTOS ROMERO, 2011). A sustentabilidade deve ser entendida dentro do seu contexto histórico, alinhada com as necessidades das pessoas, dos espaços e dos ambientes e, para evitar desentendimentos, por que não adotar como princípio primeiro o da justiça social — no qual a sustentabilidade já está inserida, e no qual o planejamento deve se fundamentar?

Reconhecida a justiça social como princípio para as questões urbanas, o direito à mobilidade será compreendido como proteção à necessidade de mover-se livremente para a conquista da igualdade entre as pessoas, conforme sustenta Nussbaum (2000). As reivindicações justificadas de necessidades devem ser transformadas em direitos. Ao conceituar a mobilidade urbana como um direito social, o planejamento urbano ganhará subsídios para que todos tenham acesso à cidade e aos recursos urbanísticos por ela oferecidos, embasados em princípios de justiça e igualdade. Ao se entender o conceito de mobilidade apenas como o transporte, limita-se a universalização do acesso à cidade — o transporte é meramente um dos meios, não sintetizando o direito da mobilidade. Com esse enfoque, a previsão constitucional do direito à mobilidade urbana permitirá a criação de ações e serviços de responsabilidade do Estado buscando a universalização do acesso à cidade.

4 OBJETIVO

MOBILIDADE: NECESSIDADES EM DIREITOS

Estas atribuições ou interpelações alimentam aquele campo de discurso e poder que orchestra, delimita e sustenta aquilo que pode legitimamente ser descrito como "humano". Nós vemos isto mais claramente nos exemplos daqueles seres abjetos que não parecem apropriadamente generificados; é sua própria humanidade que se torna questionada (BUTLER, 1999, p. 156).

O argumento da tese é que o direito à mobilidade protege a necessidade de *mover-se livremente* para o reconhecimento da igualdade. A mobilidade urbana, além de uma capacidade humana, relaciona-se à configuração espacial das cidades, sem as quais, seja capacidade ou espacialidade, as pessoas não podem ter uma vida com igualdade, com liberdade e sem discriminação. O planejamento urbano deve ser sensível às necessidades das pessoas ao promover a igualdade na diversidade, independentemente das corporificações — seja da deficiência, sexualidade ou raça — ou da classe social. Certas privações de mobilidade são consequências da pobreza e das desigualdades socioespaciais (padrões de distribuição espacial e de urbanização), restringindo as condições de acesso de algumas pessoas aos bens e serviços ofertados pela cidade. Outras privações são consequências da discriminação, que impedem o direito de mover-se no espaço urbano livre da violência, restringindo as atividades da vida cotidiana.

Nessa discussão, é importante localizar a argumentação de Ronald Dworkin (2007a) sobre direito ao buscar inserir no debate e na efetivação dos direitos sociais argumentos consistentes de que as pessoas devem ser tratadas com igual respeito e consideração. Os princípios que atuam nos direitos devem buscar respostas justas respeitando a integridade do direito, que é uma consequência da igual consideração. Para Dworkin (2002), a integridade

relaciona-se com a virtude política do direito, que deve utilizar os mesmos princípios, apenas fazendo diferenciações quando estas podem ser justificadas em *argumentos de princípio* relacionados com a moralidade e a exigência de justiça, e não somente com um *conjunto de padrões ou regras* sobre questões que devem promover uma situação econômica, política ou social entendida como desejável. Nesta tese, não serão abordadas as questões sobre o sistema jurídico ou sobre a discussão dos direitos sociais no Judiciário brasileiro, mas sim os princípios de justiça para a construção das argumentações dos direitos e sua convivência em democracias.

O direito é uma questão de interpretação e não de invenção (DWORKIN, 2001). A prática do direito é argumentativa, formada por um fenômeno social e político que depende de proposições e reivindicações. A argumentação de Dworkin no debate dos direitos sociais sustenta que, na elaboração de qualquer direito, deve-se seguir uma coerência com o direito anterior. Tal coerência é justificada para que exista uma estratégia ajustável aos princípios que já estão estabelecidos e que serão estabelecidos futuramente, de modo que o conjunto funcione, sempre buscando a melhoria da situação, ou seja, a igualdade (DWORKIN, 2007a).

Para entender o conceito de interpretação, Dworkin propõe identificar casos comuns, iniciando pela conversação. Na conversação, para compreender o que outra pessoa diz, o ouvinte tenta reconstruir sons e gestos a partir de uma interpretação intencional. Outro exemplo é a interpretação científica, em que há a coleta de dados para que sejam analisados posteriormente. Por último, na interpretação artística, os críticos interpretam poemas ou pinturas, por exemplo, com o objetivo de justificar seus entendimentos sobre determinado significado ou tema. O modo de interpretação de uma prática social assemelha-se à artística, que é chamada de interpretação criativa, pois “ambas pretendem interpretar algo criado pelas pessoas como uma entidade distinta delas, e não o que as pessoas dizem como na interpretação da conversação, ou fatos, não criados pelas pessoas, como no caso da interpretação científica” (DWORKIN, 2007a, p. 61). É uma interpretação construtiva, pois preocupa-se com o propósito — da prática social ou obra de arte — e não com a causa. “A interpretação construtiva é uma questão de impor um propósito a um objeto ou prática, a fim de torná-lo o

melhor exemplo possível da forma ou do gênero aos quais se imagina que pertençam”, colocando o princípio acima da prática para mostrar o melhor caminho para ações futuras (DWORKIN, 2007a, p. 63-64).

Nesta tese, entende-se que a interpretação construtiva do direito se fundamenta em um consenso de comunidade, “governadas por princípios comuns, e não apenas por regras criadas por um acordo político”, ou seja, uma sociedade de princípios (DWORKIN, 2007a, p. 254). As pessoas dessas sociedades de princípios acreditam que seus direitos e deveres políticos não terminam nas decisões particulares das instituições políticas, mas dependem do sistema de princípios que as fundamentam. Desse modo, as pessoas aceitam que todas tenham direitos com deveres decorrentes desse sistema (DWORKIN, 2007a).

Os limites para a interpretação de uma prática social são definidos pela história ou pela tradição que irá direcioná-la, seja no âmbito moral, seja no de justiça, cujo princípio é que as pessoas devem ser tratadas com igual consideração e respeito. Os direitos são reconhecidos como conquistas históricas, que ultrapassam os limites religiosos, adaptando-se às necessidades de cada momento como meio para integrar as pessoas, e que devem ser consensualmente interpretadas por práticas:

O que é direito? Ofereço, agora, um tipo diferente de resposta. O direito não é esgotado por nenhum catálogo de regras ou princípios, cada qual com seu próprio domínio sobre uma diferente esfera de comportamentos. Tampouco, por alguma lista de autoridades com seus poderes sobre parte de nossas vidas. O império do direito é definido pela atitude não pelo território, o poder ou o processo (DWORKIN, 2007a, p. 492).

O direito não é apenas um conjunto de normas, mas um produto de uma vontade, constituindo-se como uma linguagem do sistema social ao expressar as relações ideológicas e de poder que refletem o produto dos conflitos sociais. No debate da mobilidade urbana, por exemplo, busca-se a proteção à necessidade de *mover-se livremente* para o reconhecimento da igualdade para que as pessoas possam se deslocar e acessar o espaço urbano e, conseqüentemente, seus direitos à saúde, à educação, à moradia ou ao lazer. O

direito, por ser uma atitude interpretativa e autorreflexiva, torna todas as pessoas responsáveis por seus compromissos públicos em sociedade, acima de seus interesses e convicções (DWORKIN, 2007a).

Qual é a relação entre as necessidades e os direitos? Segundo Nancy Fraser (1989a), para transformar reivindicações de necessidades em direitos sociais, é preciso o reconhecimento. Os direitos liberais clássicos à livre expressão e ao sufrágio, por exemplo, não devem ser meramente formais. Devem ter referência no contexto social em que atuam incorporando intrinsecamente direitos substantivos. Pois, em um contexto onde há pobreza, desigualdade e opressão, os direitos liberais formais poderiam ser ampliados e transformados em direitos substantivos. O objetivo da abordagem fraseana é esclarecer as perspectivas igualitárias e democráticas de mudança social, classificando as possibilidades emancipatórias das necessidades nos discursos.

A abordagem fraseana possibilita reconhecer que a mobilidade traz consigo a questão da não discriminação. As reivindicações por reconhecimento o são por igualdade ao exigir um modelo de *status* na condição de pertencimento da sociedade e reconhecimento das diferenças, não existindo a subordinação social que obstrui a participação igualitária na vida social (FRASER, 2007a, 2007b). Ao serem discriminadas, as pessoas com características étnicas, raciais, corporais ou sexuais fora do padrão hegemônico, ou seja, com corpos abjetos, ficam impedidas de exercerem sua mobilidade livre e não têm uma vida em igualdade. O uso dos espaços das cidades é reflexo das relações de dominação e de violência, limitando a mobilidade para o alcance das oportunidades das cidades. O não reconhecimento é um modo de subordinação institucionalizada, que viola a justiça (FRASER, 2007b).

5 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

ABORDAGENS FEMINISTAS E NOVOS MODELOS DE INVESTIGAÇÃO

[...] uma foto não é apenas o resultado de um encontro entre um evento e um fotógrafo; tirar fotos é um evento em si mesmo, e dotado de direitos mais categóricos – interferir, invadir ou ignorar, não importa o que estiver acontecendo. Nosso próprio senso de situação articula-se, agora pelas intervenções da câmera. A onipresença da câmera sugere, de forma persuasiva, que o tempo consiste em eventos interessantes, eventos dignos de ser fotografados (SONTAG, 2004, p. 21).

Uma investigação de perspectiva feminista busca transformar o modo de olhar o mundo, ao compreender as relações de gênero como questão de organização e hierarquização da vida social. O conceito de gênero é central na crítica feminista, uma vez que é empregado para explicitar as relações de desigualdade. Segundo Joan Scott (1990), quando se busca encontrar as maneiras pelas quais o conceito de gênero reconhece e constrói as relações sociais, os estudos começam a entender a natureza recíproca do gênero e da sociedade. As abordagens feministas possibilitaram novos modelos de investigação, introduzindo temas e sujeitos antes tidos como irrelevantes e inadequados aos estudos acadêmicos: o corpo, as mulheres, os pobres e os negros (FERREIRA, 2005).

A ciência deve ser também o espaço da contestação da desigualdade. Ao reconhecer que há desigualdades importantes entre os corpos, sejam sexuados, com cores e com habilidades, os problemas de pesquisa feministas manifestam-se com o comprometimento político da emancipação dos grupos subalternos, incorporando temas que não podem ficar contidos em um esquema disciplinar singular e questões anteriormente ausentes na ciência (HARDING, 1993). O feminismo deve ser, portanto, uma ação política baseada em fundamentos

epistemológicos com compromisso político explícito (DINIZ, 2003). Por esse motivo, busca-se a associação e a explicitação legislativa da mobilidade urbana com as necessidades humanas.

Na filosofia, a epistemologia estuda as concepções de conhecimento e suas diversas práticas de justificação (GRAYLING, 1997). Uma das categorias para pensar sobre a epistemologia nos estudos feministas é o corpo, que propicia o questionamento do sujeito do conhecimento e a dimensão relacional na produção do conhecimento. A partir dos anos 1960, as teorias feministas questionaram os modos de concepção do conhecimento que se diziam neutros, resultando na revisão dos pressupostos da epistemologia científica tradicional, baseada na estrutura de interesses de dominação e submissão que universalizavam as experiências e interpretações dos grupos dominantes. O objetivo das teorias feministas era entender como as narrativas de gênero influenciavam as práticas universalizantes e situavam em desvantagem as mulheres e outros grupos subordinados (DANCY; SOSA, 1994).²⁸

O planejamento urbano tem papel fundamental na legitimação da segregação espacial. No início do século XX, os discursos gerais e abstratos traziam propostas de ordenamento urbano que se fixavam nas chamadas necessidades-tipos, numa perspectiva estática e meramente física da produção do espaço, ou seja, que eram desconectadas da realidade social da cidade. O modelo progressista do urbanismo, por exemplo, defendia a concepção das pessoas como tipos, independente das diferenças de lugares e tempo, possibilitando a definição de “necessidades-tipos cientificamente dedutíveis” (CHOAY, 1979, p. 8). Tal pensamento orientou-se para o futuro, dominado pela

²⁸ Há diferentes abordagens sobre a forma de referência ao fenômeno das desvantagens entre mulheres e homens: *relações sociais de sexo* ou *relações de gênero*? As pesquisadoras francesas falam em termos de *relações sociais de sexo*. Em um primeiro momento, as teóricas feministas francesas tinham como objetivo denunciar a opressão vivida pelas mulheres de acordo com análises de cada realidade social para demonstrar que a diferença biológica não era a causa da relação de dominação de um sexo sobre o outro (RIAL; LAGO; GROSSI, 2005). As abordagens concederam visibilidade às mulheres em contextos onde até então elas estavam invisíveis. Posteriormente, as teóricas francesas introduziram o debate sobre as *classes de sexo*, defendendo que as relações entre os sexos constituíam uma relação social (RIAL; LAGO; GROSSI, 2005). Semelhantemente, as teóricas feministas anglo-saxãs usam a terminologia *relações de gênero*, com ênfase no modo essencialmente social e cultural das distinções baseadas no sexo. Adicionam a dimensão das relações de poder entre as mulheres e os homens e defendem que ambos não poderiam ser estudados separadamente (SOIHET, 2003). Contudo, as feministas francesas não concordam com o uso de *gênero* como sinônimo de *sexo social*, pois argumentam que tal termo atenua as problemáticas feministas (RIAL; LAGO; GROSSI, 2005).

ideia de progresso, sendo que a Revolução Industrial seria o acontecimento histórico-chave que promoveria o bem-estar humano. Contudo, as teorias urbanas da atualidade devem ter como objetivo a igualdade de oportunidades no uso da cidade, reconhecendo as necessidades das pessoas. Frequentemente, a cidade é planejada, principalmente, para que as pessoas sejam independentes e possam pagar por seus meios de deslocamento. A análise espacial da desigualdade avança na adequação da justiça social, entendendo que tanto o espaço como a justiça são socialmente construídos.

A desigualdade da mobilidade urbana associada ao gênero relaciona-se à oferta espacial de serviços públicos e privados. As pessoas corporificadas, sexualizadas e racializadas são influenciadas nas suas necessidades e condições de circulação pela divisão familiar das tarefas, por exemplo. Muito planejadores, ao assumirem que o deslocamento cotidiano para o trabalho resultará de uma sequência de decisões desde a escolha do local de trabalho até a escolha do modo e do percurso, não consideram as cuidadoras. Nesse caso, frequentemente, é necessário que o local de trabalho das mulheres fique perto de casa, pois a tarefa do cuidado costuma ser considerada uma atividade feminina e praticada por elas. Esse é um exemplo em que as ofertas desiguais, tanto de serviços sociais (escolas, creches e postos de saúde), da renda familiar, quanto dos meios de transporte, atingem seu nível crítico. Urbanistas são um dos atores responsáveis por tornar as cidades lugares melhores para que as pessoas vivam, principalmente as pessoas pobres. Disponibilizar a essas pessoas o acesso à saúde, à educação e ao lazer é tornar o espaço urbano universalmente acessível e democrático.

As questões de pesquisa buscam analisar se a desigualdade de mobilidade urbana prejudica a realização das necessidades humanas na perspectiva da garantia dos direitos sociais. Deve-se compreender o conceito da necessidade e sua repercussão no direito à mobilidade urbana para demarcar quais as razões que a tornam um direito a ser garantido. O debate das necessidades avança na inserção da mobilidade urbana como questão social e, conseqüentemente, como direito social. Para inserir a mobilidade urbana no debate das necessidades humanas e do direito social, foi realizada uma extensa revisão da literatura nacional e internacional. Segundo John Creswell (2007),

um dos objetivos da revisão de literatura é fornecer uma estrutura para determinar a importância do estudo e um indicador para comparar os resultados de um estudo com outros resultados. A partir dessa revisão teórica, foi possível ter subsídios para investigar por que a desigualdade de mobilidade urbana se relaciona com necessidades humanas e direitos sociais. Os estudos teóricos são como uma “lente reivindicatória” que fornecerá evidências para os objetivos da pesquisa (CRESWELL, 2007, p. 143).

Para categorizar a mobilidade como um direito social, foram sugeridas as seguintes questões:

- (a) a desigualdade de mobilidade urbana prejudica a satisfação das necessidades humanas na perspectiva da garantia dos direitos sociais;
- (b) as desigualdades de mobilidade também se relacionam com o preconceito e a discriminação;

É importante identificar as questões políticas envolvidas no processo de reconhecimento de demandas por necessidades, que não se limitam a necessidades predefinidas, ou seja, já aceitas e reconhecidas pela sociedade, pois: (a) não problematizam o fato de que o reconhecimento das necessidades passa por um jogo político de interesses; (b) não questionam os discursos disponíveis para o reconhecimento das necessidades das pessoas a partir de um ponto de vista da justiça, nem questionam se os discursos são distorcidos em favor dos interesses dos grupos dominantes; e (c) não conseguem focalizar a lógica social e institucional dos processos de reconhecimento das necessidades, excluindo os questionamentos políticos dos agentes e dos receptores dessas políticas. Como alternativa, Nancy Fraser (1989a) propõe a *política de interpretação da necessidade* e demarca três momentos: (a) a luta para estabelecer ou negar o *status* político de uma determinada necessidade, que depende da validação por uma questão política legítima; (b) a luta para

determinar as necessidades e sua satisfação; (c) a luta pela satisfação e, conseqüentemente, provisão das necessidades.

Em um primeiro movimento argumentativo, foi abordada a tese da mobilidade como um direito, pois o direito à mobilidade protege a necessidade de *mover-se livremente* ou protege a *liberdade de movimentos* para a afirmação da igualdade, para que assim as pessoas possam se deslocar e acessar o espaço urbano e, conseqüentemente, os seus direitos. O debate das necessidades articula-se ao debate das teorias de justiça e dos direitos como uma questão que marca a passagem para a reivindicação: há reivindicações distributivas e de reconhecimento, ou seja, há privações de mobilidade decorrentes tanto da renda ou da ineficiência do transporte quanto das ações preconceituosas e discriminatórias contra corpos sexuados, racializados ou com impedimentos.

Em um segundo movimento argumentativo, a hipótese dos corpos abjetos foi usada para a defesa do direito à mobilidade urbana. O conceito de corpos abjetos refere-se às pessoas fora de um conjunto de normas que estabelecem uma matriz de inteligibilidade, criando proibições no uso do espaço urbano por meio de práticas de preconceito ou de discriminação que restringem a mobilidade das pessoas fora da lei patriarcal de gênero. O uso dos espaços urbanos reflete as relações de dominação e de violência que limitam a mobilidade para o alcance das oportunidades das cidades.

O debate sobre os corpos denuncia as estruturas opressivas dos espaços, desafiando a questão da mobilidade como direito ao considerar como imediatas as necessidades das mulheres e dos corpos subalternos (SPIVAK, 2010). A argumentação de Spivak (2010) possibilitou a ampliação do conceito de subalternidade para os contextos urbanos, onde muitas pessoas vivenciam diariamente a discriminação e a opressão causada pela restrição da mobilidade. O reconhecimento da mobilidade urbana como necessária às mulheres e aos corpos subalternos, a partir de um enfoque feminista, permitiu sua inserção no debate das teorias de justiça, buscando encontrar respostas para as questões de desigualdade urbana que ainda não foram tratadas.

Na investigação do segundo movimento argumentativo, foram utilizadas imagens como ferramenta metodológica, o que possibilitou a confirmação da hipótese dos corpos abjetos por meio da captura e do enquadramento da imagem. Com isso, atribuíram-se significados às ações de modo a evidenciar as desigualdades, congelando na memória o quadro, como uma imagem isolada, em uma época sobrecarregada de informações (SONTAG, 2003). Uma foto, por exemplo, não é somente produto de um encontro entre o evento e um fotógrafo: fotografar é “intervir, invadir ou ignorar”, independentemente do que esteja acontecendo (SONTAG, 2004, p. 21).

Quem provocou o que a foto mostra? Quem é responsável? É desculpável? É inevitável? Existe algum estado de coisas que aceitamos até agora e que deva ser contestado? Tudo isso com a compreensão de que a indignação moral, assim como a compaixão, não pode determinar um rumo para a ação (SONTAG, 2004, p. 97).

Para Barthes (1984), por exemplo, a fotografia é formada pelos elementos chamados de *studium* e *punctum*. O *studium* consiste em indicações de um contexto histórico, de quadros políticos, de gestos e ações. Há também o *punctum*, que sobressai da cena, provocando e atingindo o observador. Essa inquietação ligada a um detalhe da fotografia a transforma, e o observador adiciona à imagem significados que, de qualquer maneira, já fazem parte dela. Não há um padrão entre a ligação do *studium* e do *punctum*; este último não é encontrado em todas as fotos e, quando é encontrado, possui uma força que expande o limite da imagem.

Utilizar a imagem como ferramenta metodológica tem como objetivo fazer questionamentos a partir de intervenções da câmera, não se limitando a uma observação passiva e atribuindo a importância de reconhecer a existência do sofrimento: “fotografar é enquadrar, e, enquadrar é excluir” (SONTAG, 2003, p. 42). É também um fenômeno de consciência atestando que o que é visto, existiu ou aconteceu, por isso é fundamental identificar sua força constativa sobre o tempo (BARTHES, 1984). Deve-se ter uma visão política para que as fotografias

reconheçam a desigualdade de satisfação das necessidades, para que elas atinjam moralmente os espectadores.²⁹

²⁹ “Sem uma visão política, as fotos do matadouro da história serão, muito provavelmente, experimentadas apenas como irreais ou como um choque emocional desorientador” (SONTAG, 2004, p. 41).

6 NECESSIDADES E DIREITOS SOCIAIS

TEORIAS DE JUSTIÇA E PROTEÇÃO DA NECESSIDADE DE MOVER-SE LIVREMENTE

[...] o que exige reconhecimento não é a identidade específica de um grupo, mas a condição dos membros do grupo como parceiros integrais na interação social. O não reconhecimento, conseqüentemente, não significa depreciação e deformação da identidade de grupo. Ao contrário, ele significa subordinação social no sentido de ser privado de participar como um igual na vida social (FRASER, 2007b, p. 107-108).

Neste capítulo, busca-se introduzir a questão da necessidade no campo do planejamento urbano para conceituar a mobilidade como um direito social. A tese defendida é que a desigualdade de mobilidade urbana prejudica a satisfação das necessidades humanas na perspectiva da garantia dos direitos sociais. É fundamental compreender o conceito de necessidade humana e sua repercussão na mobilidade urbana para demarcar as razões que a tornam um direito a ser garantido. O debate das necessidades avança na inserção da mobilidade urbana como questão social e, conseqüentemente, como direito social. Contudo, nem sempre a problematização das necessidades levará à sua efetiva resolução (PEREIRA, 2007).

A questão social, segundo Robert Castel (1998, p. 30) é uma indeterminação experimentada por uma sociedade, que questiona a sua capacidade de existência como “um conjunto ligado por relações de interdependência”. Na análise sobre as metamorfoses da questão social, Castel (1998) defende o acompanhamento do percurso da sociedade salarial como forma de entender suas principais transformações na contemporaneidade. A expressão “questão social” surgiu em 1830, em torno das transformações econômicas, sociais e políticas ocorridas na Europa Ocidental devido ao

processo de industrialização. Historicamente, a questão social foi produzida sob o ponto de vista do poder, compreendida como ameaça que a luta de classes sociais — em particular, a classe proletária — representava à ordem política e moral instituída (CASTEL, 1998). Essa tomada de consciência ocorreu com a constatação da separação entre o crescimento econômico e o surgimento do pauperismo e, por outro lado, entre uma “ordem jurídico-política, fundada sobre o reconhecimento dos direitos dos cidadãos e uma ordem econômica” que negava esses direitos (CASTEL, 1998, p. 30).

Nas sociedades pré-industriais da Europa Ocidental, antes da formulação explícita da questão social, já havia um modelo social-assistencial de intervenções públicas — desde a assistência aos pobres e a repressão à vagabundagem até a regulação estatal da organização do trabalho (CASTEL, 1998). Porém, naquela época, o pauperismo não era considerado um problema, mas um fenômeno natural e necessário de incentivo ao trabalho. O embate originado no processo de industrialização criou uma ameaça à ordem instituída de organização do trabalho, pois o grupo que estava fora dessa ordem tornou-se um problema a ser enfrentado e resolvido.

Para Castel (1998, p. 41), a questão social é “como uma inquietação quanto à capacidade de manter a coesão de uma sociedade. A ameaça de ruptura é apresentada por grupos cuja existência abala a coesão do conjunto”. A concepção da questão social foi se redefinindo ao longo dos anos, a partir das análises das semelhanças e diferenças das situações de vulnerabilidade social, desde o século XIV. A questão social é reformulada a partir das crises, apesar de o capitalismo não constituir uma ruptura dos problemas sociais que sempre existiram e que estão em contínua transformação.³⁰

³⁰ Na atualidade, a “nova questão social” é o fenômeno constituído pela instabilidade das situações de trabalho, ou seja, o “enfraquecimento da condição salarial”, com seus desdobramentos (CASTEL, 1998, p. 495). O pauperismo é gerado não pela ausência, mas pela precarização do trabalho devido à organização conduzida pelas exigências tecnológicas e econômicas do capitalismo moderno. Trata-se não do pauperismo, mas da precarização, relacionando a precariedade do trabalho e a fragilidade relacional, continuará gerando a desfiliação e, conseqüentemente, ameaçando a coesão social. Muitas pessoas na atualidade estão desfiliações dos processos econômicos de produção e de consumo, que são derivados de uma precarização das relações de trabalho. Ao utilizar o termo “desfiliação” em vez de “exclusão”, Castel (1998, p. 26) busca não “ratificar uma ruptura, mas reconstituir um percurso. A noção pertence ao mesmo campo semântico que a dissociação, a desqualificação ou a invalidação social”, ao passo que a “exclusão é estanque” e designa “estados de privação”. O termo “desfiliação” remete à procura da “relação entre a situação em que se está e

A análise da questão social no contexto brasileiro deve ser feita a partir de uma perspectiva histórica. A concentração de renda no Brasil, que desencadeou outras desigualdades, teve sua origem no período colonial, baseado em uma estrutura agrária e na escravidão. Esse período marcou profundamente o passado recente da história brasileira, fazendo com que o surgimento da questão social se associasse à generalização do trabalho livre e assalariado (IAMAMOTO, 2010). A questão social no território brasileiro tornou-se explícita no período da Primeira República (1890-1930), quando o processo de industrialização teve como consequência o aparecimento do operariado, aumentando as contradições entre capital e trabalho (FILHO, 1982).

Entre os anos de 1930 e 1943, traçou-se o sistema de proteção social no Brasil, em um contexto de transformações sociais, políticas e econômicas marcadas pela transição do modelo agroexportador para o modelo urbano-industrial, quando também ocorreu o processo de construção do Estado Nacional intervencionista e centralizador — aspectos que “determinaram o conteúdo, a forma e a intensidade do processo de urbanização” (SCHMIDT; FARRET, 1986, p. 14). No Brasil, houve uma separação dos processos de industrialização e urbanização. Historicamente, apenas parte da população teve sua renda associada diretamente às atividades industriais, gerando, a partir dos anos 1960, desequilíbrio no mercado de trabalho, desigualdades na distribuição de renda e deficiência no atendimento das demandas de bens e serviços de consumo coletivo, principalmente, das pessoas pobres. Bens e serviços de consumo coletivo são necessários à sobrevivência e reprodução das relações sociais de produção; eles correspondem aos serviços urbanos, que naquela época estavam cada vez mais concentrados sob a responsabilidade do Estado. Desse modo, surgia a questão urbana como uma questão social, desde a infraestrutura básica das cidades para o processo produtivo, e também como condição necessária à reprodução das relações sociais — habitação, educação e saúde, por exemplo (SCHMIDT; FARRET, 1986).

aquela de onde se vem, não autonomizar as situações extremas, mas juntar o que se passa nas periferias com o que acontece em relação ao centro. Nesta perspectiva, a zona de vulnerabilidade ocupará uma posição estratégica”. A desfiliação equivale, portanto, à condição caracterizada pela “ausência de inscrição do sujeito em estruturas portadoras de sentido” (CASTEL, 1998, p. 536).

Na atualidade, ao considerar a mobilidade urbana como uma questão social, amplia-se sua compreensão, que passa a abrigar uma conjuntura de fatores (transporte individualizado, transporte público, infraestrutura viária, planejamento urbano, crescimento urbano desordenado, segurança pública e não discriminação). O acelerado processo de urbanização brasileiro, que ocorreu principalmente nas últimas décadas do século XX, impulsionou a transformação dos espaços urbanos no país de maneira desordenada, principalmente entre as décadas de 1960 e 1980 (ROLNIK, 1998; VILLAÇA, 2001). Como resultado, o processo de segregação social colocou as pessoas pobres em favelas ou em áreas de risco, impróprias para a construção, sem a devida infraestrutura urbana nem a garantia de acesso de todas as pessoas aos equipamentos e bens coletivos das cidades. Outros fatores frequentemente esquecidos, como a segurança pública e a discriminação, devem ser considerados no debate da questão social da mobilidade. O ponto principal é associá-la às reivindicações de uma vida com igualdade e liberdade.

6.1 Necessidades humanas

Na literatura há diferentes definições de necessidades humanas, que abrangem argumentos do bem-estar, das oportunidades, dos recursos e das capacidades (BRAYBROOKE, 1987; DOYAL; GOUGH, 1994; DWORKIN, 2005; NUSSBAUM, 2011; RAWLS, 2000; SEN, 2009). Deve-se evitar o subjetivismo do “querer” e buscar, objetivamente, a conceituação universal do “precisar” (DOYAL; GOUGH, 1994; PEREIRA, 2007). Caso não exista essa distinção, não será possível estabelecer as necessidades. Quais são as necessidades humanas? É possível estabelecer necessidades universais? Essas são questões que devem ser respondidas para embasar solidamente a inserção da mobilidade urbana como necessidade.

A abordagem da necessidade deve gerar uma demanda justa de prestação do Estado, por isso a importância de considerá-la dentro de um

enfoque das teorias de justiça. O conceito de necessidades é uma das ideias centrais nas formulações das teorias de justiça. Os temas das justiça distributivas e do reconhecimento abordam questões morais, ao procurar estabelecer critérios justos para a distribuição dos recursos disponíveis na sociedade ou superação do não-reconhecimento e do desrespeito. Utilizar o argumento da justiça é um modo coerente de defender o debate das necessidades humanas, pois dessa forma as pessoas poderão alcançar seus objetivos.

As pessoas devem ser igualmente consideradas nas teorias de justiça. Caso contrário, estas não seriam uma teoria completa por ainda terem no seu escopo de atuação a parcialidade e a exclusão. A igualdade é um marcador da imparcialidade e deve atuar nos diversos contextos (SEN, 2000), sendo um princípio essencial para formar as ideias de justiça. A igualdade como virtude soberana e direito a igual respeito e consideração é uma condição para ir além da parcela mínima necessária à garantia da igualdade (DWORKIN, 2005).

O debate da mobilidade urbana dentro do enfoque da questão social tem como objetivo buscar alternativas para que as reivindicações justificadas de necessidades sejam transformadas em direitos. Para analisar a relação entre necessidades e direitos, é preciso traçar um panorama das abordagens sobre necessidades. Uma abordagem comum é a das necessidades biológicas, que garantem a sobrevivência física: respirar, comer e hidratar-se, por exemplo. Contudo, argumenta-se que o uso do termo “biológico” engloba questões não necessariamente relacionadas com a sobrevivência. Se as necessidades de alimento e abrigo são biológicas, as necessidades de uma alimentação saudável e uma habitação salubre e ventilada não são menos biológicas (ROSEN, 1977). O termo “necessidades” deve ser usado para referir-se às questões que devem ser cumpridas para a sobrevivência e que devem ser atendidas para uma vida em igualdade. Contudo, compreender as necessidades apenas como biológicas, reduzindo-as ao significado de sobrevivência e desconsiderando os aspectos sociais, não é suficiente para aprofundar o debate.

Hierarquizar as necessidades gera várias imprecisões. Frequentemente, para as chamadas necessidades biológicas supõe-se a existência de um

patamar mínimo ou mínimo social. Apesar de a concepção de mínimo social variar de acordo com o tipo e o modelo de proteção social, geralmente, refere-se a recursos mínimos destinados a pessoas incapazes de garantirem sua subsistência por meio do trabalho (PEREIRA, 2007). Ao associar as necessidades com os mínimos sociais, retorna-se à questão de garantir a sobrevivência, que frequentemente se relaciona a condições mínimas de vida, seguindo uma interpretação restritiva dos direitos. Ao contrário, quando se estabelecem as necessidades como parâmetros dos direitos sociais, é possível ter a igualdade como princípio de justiça, fortalecendo assim as questões de justiça em sociedades desiguais (SILVA; DINIZ, 2012). Reconhecer as desigualdades da mobilidade urbana permite fortalecer o debate da justiça e dos direitos e, conseqüentemente, proteger a necessidade de *mover-se livremente* para a conquista e a afirmação da igualdade a partir do entendimento da existência compartilhada das pessoas.

Segundo Pierre Rosanvallon (1997, p. 27), a noção de necessidade varia entre “o conceito de sobrevivência (satisfação das necessidades fisiológicas elementares) e o conceito de abundância (supressão das necessidades)”. Relacionar necessidade com felicidade é tão vago quanto a noção de satisfação (ROSANVALLON, 1997). O Estado de Bem-estar (*Welfare State*) tem como um dos seus objetivos libertar a sociedade da necessidade e do risco. Contudo, há críticas a esse tipo de governo: muitos acham que ele transpõe, para uma linguagem econômica, o problema político da busca da felicidade. E o que é esse mínimo? A expressão “mínimo” pode, facilmente, trazer a conotação de menos, insuficiente ou reduzido. Para Potyara Pereira (2007), os recursos mínimos geralmente são destinados a pessoas incapazes de prover a sua subsistência por meio do próprio trabalho e, em contrapartida, espera-se que os beneficiários dessa provisão cumpram de forma exemplar seus deveres, obrigações e responsabilidades. A condição de pobreza continua sendo vista como um problema moral e individual e, conseqüentemente, como um sinal de fraqueza pessoal que deve ser condenada.

Outra imprecisão consiste na associação do conceito de necessidade aos desejos, cuja realização é consequência do mérito, do empenho e das oportunidades individuais. Necessidades não correspondem a desejos. A

prioridade da satisfação das necessidades deveria ser justificada por razões morais (BRAYBROOKE, 1987). Para David Braybrooke (1987), o principal objetivo da política social deveria ser as necessidades das pessoas. Braybrooke (1987) destaca dois tipos de necessidade: as necessidades do curso de vida (*course of life needs*) e as necessidades casuais (*adventitious needs*).

As necessidades do curso de vida referem-se às necessidades que todas as pessoas têm em suas vidas ou em certos estágios da vida de cumprir seus projetos pessoais. Elas podem ser especificadas e definidas dentro da Lista de Necessidades (*List of Matters of Need*): alimentação, água, vestuário, abrigo, lazer, descanso e socialização, ou seja, questões para a preservação do corpo, abrangendo noções de funcionamento físico e social dos seres humanos (BRAYBROOKE, 1987). Essa listagem tem o objetivo de ser um marcador universal, mas associado a um padrão mínimo sensível às diferentes características das pessoas, sejam essas comportamentais ou de circunstâncias, a partir de um critério (*the criterion*) que estabelece quais necessidades devem ser satisfeitas. Já as necessidades casuais devem ser cumpridas de acordo com projetos específicos e preferências individuais.

A política social deve satisfazer, primeiramente, as necessidades de curso de vida, que devem ser capazes de incluir nas necessidades casuais as diferenças entre as pessoas. Para Braybrooke (1987), o conceito de necessidade é valioso não apenas para as filosofias políticas e morais, mas principalmente para as políticas públicas. Ao estabelecer o princípio da precedência, colocam-se as necessidades em lugar prioritário comparativamente com as preferências, ou seja, quando suas necessidades não são atendidas, as pessoas ficam particularmente vulneráveis, pois têm seus direitos violados. A força normativa do conceito de necessidades concentra-se no princípio da precedência, pois as necessidades de uma determinada população têm prioridade sobre as preferências de qualquer pessoa. Desse modo, apenas quando se suprirem todas as questões de necessidades por meio de políticas públicas, será possível abordar as preferências. Para Braybrooke (1987), são as necessidades do curso de vida que devem fundamentar as políticas sociais, de modo que não existe um tipo humano ideal. A mobilidade livre, inserida nas necessidades do curso de vida, tem como objetivo garantir a

todas as pessoas o exercício de atividades da vida cotidiana, como o trabalho, a educação, a saúde ou o lazer.

Outra abordagem da necessidade, conhecida como o enfoque das necessidades básicas, refere-se à importância do tipo de vida que as pessoas são capazes de levar (CROCKER, 1993; STREETEN; BANK, 1981). Desde a década de 1950 essa abordagem já existia, mas foi a partir dos anos 1970 que se destacou ao ser adotada por organismos internacionais. Economistas como, por exemplo, Paul Streeten (1981) defendiam que o melhor alcance do desenvolvimento social relacionava-se com a satisfação das necessidades básicas e não com o crescimento econômico, buscando estabelecer as oportunidades para o desenvolvimento físico, mental e social das pessoas.³¹ Eles consideravam que a noção de pobreza abrangia, além de aspectos materiais e econômicos (alimentação e renda, por exemplo), os aspectos de uma dimensão social, a mobilidade e a não discriminação no espaço urbano, possibilitando o acesso ao trabalho, à educação e aos cuidados, ou seja, assegurando a liberdade de escolha das pessoas.

Len Doyal e Ian Gough (1994) defendem que as necessidades são universais e objetivamente definidas: são historicamente e socialmente construídas, não reduzidas a desejos ou expectativas. As necessidades são

³¹ Segundo Streeten (2003), há três justificativas para enfatizar o crescimento econômico como principal meio para atingir o desenvolvimento. Primeiramente, acreditava-se que, por meio das forças do mercado — o aumento da produtividade ou dos salários, por exemplo —, o crescimento econômico geraria automaticamente os benefícios. Muitos acreditavam que, ao viver sob determinadas condições econômicas — fossem lucros crescentes ou distribuição desigual de renda —, o crescimento favoreceria as pessoas ricas, promovendo a concentração de renda e de bens. Foi a partir dessa constatação que a segunda justificativa foi proposta, baseada na premissa de que os Estados deveriam se preocupar com as pessoas pobres. Como solução, foram criados os impostos progressivos e outras intervenções governamentais, ampliando os benefícios a essas populações. A redução da pobreza não seria automática, conforme a primeira justificativa, mas, por meio da ação dos governos, forçaria a correção das situações em que as concentrações dos benefícios estariam apenas com uma parcela da população devido às forças do mercado. Por fim, a terceira justificativa determinava que o destino das pessoas pobres não deveria ser uma preocupação nos primeiros estágios do desenvolvimento, pois seria necessário, anteriormente, acumular capital, construir infraestrutura e dar capacidade produtiva de uma economia para que elas mesmas melhorassem suas vidas.

Nenhuma das três justificativas foi comprovada. Não foi constatada a tendência automática de crescente ampliação da renda e conseqüente diminuição da desigualdade — com exceção de alguns países que promoveram a reforma agrária ou que tiveram políticas de universalização da saúde e educação. A maior parte dos Estados também não fizeram propostas de medidas corretivas com o objetivo de reduzir a pobreza, concluindo-se que o prolongado estado de pobreza não era necessário para estimular o empreendedorismo (STREETEN, 2003).

objetivamente definidas porque podem ser percebidas exteriormente às pessoas, não sendo confundidas com desejos ou preferências particulares, que dependem do contexto cultural em que vivem. As necessidades são universais, porque sua não implementação prejudica também a esfera subjetiva das pessoas, como sua capacidade de reflexão e senso crítico (DOYAL; GOUGH, 2007). A universalidade adiciona um forte argumento em favor do estabelecimento da igualdade das necessidades, seja para pessoas pobres ou ricas. Por ser sócio-histórica, a satisfação das necessidades não é uniforme e deve ser contextualizada. Entre as variáveis capazes de melhorar as condições de vida e de cidadania das pessoas e suprir a satisfação das necessidades estão: alimentação nutritiva, água potável, habitação adequada (saneamento), ambiente de trabalho sem riscos, proteção à infância e educação, entre outros. Portanto, as políticas sociais, além de instrumentos para sanar as necessidades, são moralmente obrigatórias para dirigir um sistema de proteção social público e universal.

A garantia das necessidades permite o desenvolvimento da liberdade, que somente será possível com certas pré-condições sociais de saúde e autonomia — estas são, portanto, as primeiras necessidades que devem ser satisfeitas em qualquer sociedade para o alcance de interesses (DOYAL; GOUGH, 1994). Doyal e Gough (1994) defendem a anterioridade da saúde e da autonomia, porque, sem elas, não é possível assegurar uma participação social com a possibilidade de escolhas ao longo da vida, ou seja, elas são precondições para se alcançarem objetivos universais de participação e liberdade. A saúde permite ter a funcionalidade dos corpos para que as pessoas possam participar da sociedade, além da sobrevivência, executando também suas atividades diárias. A autonomia também se refere ao âmbito social: é por meio da convivência social que se adquire a autonomia. Além da saúde e da autonomia, outras pré-condições sociais devem ser satisfeitas para a proteção das necessidades, como a produção, a reprodução e a transmissão cultural, todos processos responsáveis pela otimização da capacidade de escolha e de negociação (DOYAL; GOUGH, 1994).

A saúde é para Norman Daniels (1985), diferentemente do entendimento de Doyal e Gough, um bem social fundamental, pois se relaciona diretamente

com as necessidades humanas: as pessoas possuem necessidades diferentes em cada etapa de suas vidas, e sua não satisfação gera desigualdades em sua capacidade de funcionamento — inúmeras desigualdades de condições sociais e ambientais também influenciam o funcionamento. Deficiências de funcionamento reduzem as oportunidades das pessoas de construir sua concepção de bem, já que elas querem manter as várias oportunidades que lhes possibilitam reorganizar seus objetivos ao longo de suas vidas. É como se justifica o interesse na preservação dos funcionamentos e das instituições básicas de saúde: doença e incapacidade restringem as oportunidades das pessoas. Segundo Daniels (2008), a distribuição dos recursos diferencia-se de acordo com as etapas de vida das pessoas. Devem-se definir critérios justos para o estabelecimento das prioridades na área de saúde por meio de justificação pública e da obrigatoriedade da sociedade para proporcionar a igualdade de acesso aos serviços de saúde. As instituições de saúde devem ser reguladas pelo princípio da igualdade de oportunidade. A saúde deve ter um tratamento específico, principalmente com relação à sua proteção, pois somente categorizar a saúde como direito não é suficiente para definir a quantidade de recursos que deve ser alocada, sobretudo, para resolver o problema de decisões sobre reivindicações conflitantes (DANIELS, 1985).

Por pertencer a um contexto sócio-histórico, a satisfação das necessidades não é uniforme e deve ser localizada entre as variáveis capazes de melhorar as condições de vida e de cidadania das pessoas. Os chamados *satisfatores* de necessidades são variáveis dependendo da cultura e do local — a espécie de moradia ou o tipo de comida consumido, por exemplo. Nesse ponto, há um risco de relativismo contra os grupos vulneráveis, por isso os *satisfatores* devem ter características universais, constituindo as *necessidades intermediárias* — alimentação nutritiva, água potável, habitação adequada, ambiente de trabalho e meio físico sem riscos, ambiente físico saudável, cuidados de saúde apropriados, proteção à infância, educação de qualidade, segurança física e econômica, entre outros — que protegem a saúde, a autonomia e a capacidade de participação dos seres humanos (DOYAL; GOUGH, 1994).

A partir dessa listagem, é possível fazer a defesa da mobilidade como uma *necessidade intermediária* para um ambiente físico sem riscos e com segurança, a fim de que todas as pessoas tenham acesso à cidade e aos recursos urbanísticos por ela oferecidos. Devido à discriminação do corpo, criam-se proibições no uso do espaço urbano por meio de uma rede de violência que impede a participação de todas as pessoas. A capacidade de escolha e de negociação associa-se diretamente com o argumento da mobilidade urbana como necessidade, pois refere-se à equidade no uso do espaço público, reduzindo as desigualdades e promovendo a inclusão social. Devem-se associar também as condições políticas e materiais para a satisfação das necessidades. As condições políticas referem-se aos procedimentos, sejam eles descobertas científicas ou parâmetros culturais, que possibilitam a identificação racional e comum das necessidades ao usar o conhecimento das pessoas em suas vidas diárias. As condições materiais referem-se à produção, distribuição e transformação dos *satisfatores* em meios que efetivem o provimento das necessidades (DOYAL; GOUGH, 2007).

Doyal e Gough (1994) criticam concepções naturalistas, relativistas e culturalistas das necessidades. A concepção naturalista reduz a necessidade a desejos e preferências regulados pelo mercado, que frequentemente é considerado um instrumento superior em eficiência e moralidade. A concepção relativista gera a impossibilidade de defender um conjunto de necessidades universais, sejam relativas a causas culturais ou econômicas. A concepção culturalista defende que as necessidades humanas são apenas construídas socialmente. O caráter social e histórico das necessidades conduz a relativizar seu universalismo e o seu caráter de dever, responsabilizando cada sociedade pela determinação de suas necessidades. Apesar de Doyal e Gough (1994) defenderem que a forma de satisfação pode variar, há um consenso moral sobre certas necessidades para o desenvolvimento de uma vida em igualdade.

6.1.1 A abordagem histórica das necessidades

A abordagem das necessidades humanas a partir de um contexto político, histórico e social é diversa. A teoria das necessidades proposta por Agnes Heller (1978) tem como atenção as pessoas em suas realidades concretas, que formam no dia a dia os acontecimentos históricos e que dão início a qualquer práxis. Para o marxismo, práxis é um tipo de atividade prática própria das pessoas que permite que elas transformem a natureza e a si mesmas, tomando consciência dos movimentos históricos gerados pela interação de sistemas culturais, históricos e sociais. As pessoas tornam-se humanas a partir da práxis. Desse modo, não é possível compreender o desenvolvimento histórico e econômico da sociedade sem levar em conta as diferentes ações humanas no âmbito cotidiano.

Heller (1978) propõe uma interpretação sobre a teoria das necessidades de Karl Marx segundo a qual as necessidades marxistas relacionam-se com o desejo consciente de um produto social, seja mercadoria ou modo de vida. As necessidades existenciais, que são motivadas pelo instinto de autoconservação e vinculam-se a um determinado contexto social, variam de acordo com cada época, cultura e costumes, posicionando o debate das necessidades dentro de um contexto social, político e histórico que se transforma ao longo do tempo. O conceito de necessidade na abordagem marxista relaciona o caráter recíproco das atividades de produção e consumo das pessoas em sociedade, e as formas de satisfazê-las são as bases da divisão do trabalho. Há assim uma redução do conceito de necessidade à *necessidade econômica*, que se constitui na expressão da alienação capitalista e gera como consequência que a finalidade da produção não é a satisfação das necessidades, mas a valorização do capital, no qual o sistema de necessidades está fundamentado (HELLER, 1978).

A abordagem marxista defende que as necessidades são históricas. Marx (2004), ao analisar as relações sociais e econômicas da sociedade capitalista, descreve como as necessidades são estabelecidas a partir das estruturas e dos modos de produção:

As próprias necessidades naturais, como alimentação, roupa, aquecimento, moradia etc., são diferentes de acordo com o clima e outras peculiaridades naturais de um país. Por outro lado, o âmbito das assim chamadas necessidades básicas, assim como o modo de sua satisfação, é ele mesmo um produto histórico e depende, por isso, grandemente do nível cultural de um país, entre outras coisas também essencialmente sob que condições, e, portanto, com que hábitos e aspirações de vida, se constitui a classe dos trabalhadores livres. Em antítese às outras mercadorias a determinação do valor da força de trabalho contém, por conseguinte, um elemento histórico e moral. No entanto, para determinado país, em determinado período, o âmbito médio dos meios de subsistência básicos é dado (MARX, 1996, p. 288-289).

Marx (2004), em *Manuscritos econômico-filosóficos*, apresenta o significado das necessidades com base na realização das pessoas — a “formação dos cinco sentidos” a partir do progresso histórico. Para ele, as pessoas devem satisfazer suas necessidades e o fazem de maneira social. O conceito de necessidades na abordagem marxista demarca o caráter recíproco das atividades de produção e consumo das pessoas em sociedade. Segundo Marx (2004, p. 108), “ver, ouvir, cheirar, degustar, sentir, pensar, intuir, perceber, querer, ser ativo, amar, enfim todos os órgãos da sua individualidade” devem ser entendidos a partir de “suas relações humanas com o mundo” para que ocorra sua apropriação e a produção de uma consciência social de maneira omnilateral, ou seja, o ser humano, como ser histórico, produz a partir do trabalho seus modos de vida — individual e em sociedade.

Na visão marxista, as necessidades e as formas de satisfazê-las são as bases da divisão do trabalho, possuindo também um caráter econômico. O trabalho é o ponto de partida no processo de humanização, embora, na sociedade burguesa, restrinja-se a satisfazer as carências imediatas. O trabalho diferencia o ser humano do animal pela consciência, por exemplo. Os seres humanos distinguem-se dos animais, também, assim que começam a produzir seus meios de existência, pois desse modo criam, de forma indireta, sua própria vida material. É durante o processo do trabalho, atividade orientada a um fim para produzir valores de uso, que acontece a “apropriação do natural para satisfazer as necessidades humanas, condição universal do metabolismo entre

o homem e a Natureza, condição natural eterna da vida humana” (MARX, 1996, p. 303).³²

Em *O capital*, Marx (1996) relaciona necessidade com mercadorias, trazendo os conceitos de valores de uso e valores de troca, por exemplo, e associando a satisfação das necessidades sociais do capital com a produção do dinheiro — forma comum do valor.^{33,34} Pode-se dizer que, devido ao capitalismo, o trabalho concreto (valor de uso) faz parte do trabalho abstrato (valor) e visa à criação de mercadoria como objeto de consumo e troca. Contudo, o objetivo da criação da mercadoria é a produção de valores, consumo e troca, não mais a satisfação das necessidades humanas. Trata-se de uma contradição do movimento do capital, que transforma a pessoa num *sujeito automático*, criando o “ciclo de sua vida, então se obtêm as explicações: capital é dinheiro, capital é mercadoria” (MARX, 1996, p. 274). O dinheiro, meio de circulação de mercadorias, torna-se o objetivo principal das necessidades de acumulação acima da satisfação das necessidades humanas. Ele é o vínculo entre os trabalhadores e suas necessidades, entre as necessidades e os objetos, entre a vida e os meios de vida, como o alimento, por exemplo (MARX; FRIEDRICH, 2001):

A mercadoria é, antes de tudo, um objeto externo, uma coisa, a qual pelas suas propriedades satisfaz necessidades humanas de qualquer espécie. A natureza dessas necessidades, se elas se

³² “Durante parte do dia, a força precisa repousar, dormir, durante outra parte a pessoa tem outras necessidades físicas a satisfazer, alimentar-se, limpar-se, vestir-se etc. Além desse limite puramente físico, o prolongamento da jornada de trabalho esbarra em limites morais. O trabalhador precisa de tempo para satisfazer a necessidades espirituais e sociais, cuja extensão e número são determinados pelo nível geral de cultura. A variação da jornada de trabalho se move, portanto, dentro de barreiras físicas e sociais. Ambas as barreiras são de natureza muito elástica e permitem as maiores variações. Dessa forma encontramos jornadas de trabalho de 8, 10, 12, 14, 16, 18 horas, portanto, com as mais variadas durações” (MARX, 1996, p. 346).

³³ “O valor de uso, por si só, não nos informa acerca das relações sociais subjacentes à relação individual do homem com a coisa. O sabor do trigo não muda pelo fato de ser produzido por um escravo, por um servo feudal ou por um operário assalariado” (MARX, 1996, p. 30). “O valor de uso da força de trabalho consiste precisamente na capacidade, que lhe é exclusiva, de criar um valor de grandeza superior à sua própria” (MARX, 1996, p. 37). “[...] Um valor de uso ou bem possui valor, apenas, porque nele está objetivado ou materializado o trabalho humano abstrato” (MARX, 1996, p. 168).

³⁴ “O valor de uso realiza-se somente no uso ou no consumo. Os valores de uso constituem o conteúdo material da riqueza, qualquer que seja a forma social desta. Na forma de sociedade a ser por nós examinada, eles constituem, ao mesmo tempo, os portadores materiais do valor de troca. O valor de troca aparece, de início, como a relação quantitativa, a proporção na qual valores de uso de uma espécie se trocam contra valores de uso de outra espécie, uma relação que muda constantemente no tempo e no espaço. O valor de troca parece, portanto, algo casual e puramente relativo; um valor de troca imanente, intrínseco à mercadoria” (MARX, 1996, p. 166).

originam do estômago ou da fantasia, não altera nada na coisa. Aqui também não se trata de como a coisa satisfaz a necessidade humana, se imediatamente, como meio de subsistência, isto é, objeto de consumo, ou se indiretamente, como meio de produção (MARX, 1996, p. 165).

O modo como as pessoas manifestam suas vidas reflete tanto o que elas produzem quanto a maneira como produzem, ou seja, o que as pessoas são depende das condições materiais da sua produção (MARX; FRIEDRICH, 2001). O trabalho subordina-se ao capital — trabalho estranhado, revelando-se na perda dos objetos de trabalhos e no próprio ato da produção, no qual a pessoa se sente fora de si, explorada. O trabalho no capitalismo torna-se estranhado, pois manifesta-se, principalmente, como valor de troca. E, nesse sentido, os produtos do trabalho tornam-se mercadoria assim como o próprio trabalhador. Ao transformar a natureza com o trabalho e com valor de troca, ocorre a alienação e o estranhamento da pessoa, levando a sua desvalorização como ser humano. Portanto, os aspectos econômicos e do meio social são mais importantes para a satisfação das necessidades, vinculando o significado das necessidades à denúncia da alienação do trabalho.

Marx (1996) faz da produção e da reprodução da vida humana o problema central: o trabalho é a categoria principal, e a pessoa que trabalha é transformada pelo seu trabalho. Na abordagem marxista, ao trabalhar, a pessoa não apenas exerce uma atividade animal de instinto para satisfazer suas necessidades imediatas, mas também produz racionalmente, ou seja, pensa e planeja dando sentido a tudo o que faz. A pessoa é um ser histórico e produto do trabalho, que se modifica de acordo com as suas necessidades: ao trabalhar continuamente para suprir suas necessidades, o ser humano cria permanentemente o mundo. Marx (1996) afirma que, sob o sistema capitalista, o trabalho cria uma realidade de exploração para a classe trabalhadora, que não se apropria dos meios de produção pertencentes aos capitalistas.³⁵ Essa

³⁵ “O trabalho gasta seus elementos materiais, seu objeto e seu meio, os devora e é, portanto, processo de consumo. Esse consumo produtivo distingue-se do consumo individual por consumir o último os produtos como meios de subsistência do indivíduo vivo, o primeiro, porém, como meios de subsistência do trabalho, da força de trabalho ativa do indivíduo. O produto de consumo individual é, por isso, o próprio consumidor, o resultado do consumo produtivo um produto distinto do consumidor” (MARX, 1996, p. 302).

contradição entre as forças produtivas forma a relação social de exploração, os antagonismos sociais e a alienação de luta de classes (MARX, 1996).

O debate das necessidades feito a partir de um determinado contexto social, político e histórico permite inserir as proposições da mobilidade como uma necessidade social e política. As propostas de Heller e Marx contribuem para a elaboração de uma teoria da prática humana que parte da vida cotidiana, fornecendo categorias de análise necessárias ao entendimento da vida e criando possibilidades para a reflexão da vida diária. As pessoas devem satisfazer suas necessidades de modo social, por isso a importância de questionar como práticas discriminatórias e preconceituosas produzem o uso desigual do espaço urbano.

6.2 Necessidade de mobilidade urbana e teorias de justiça: distribuição e reconhecimento

Inserir a mobilidade no debate das necessidades e, conseqüentemente, nos debates da distribuição e do reconhecimento tem como objetivo buscar respostas para questões de justiça das cidades: há privações de mobilidade decorrentes tanto da renda ou ineficiência do transporte quanto das ações preconceituosas e discriminatórias contra corpos sexuados, racializados ou com impedimentos. É fundamental compreender as várias dimensões das necessidades, pois a sua relação com a justiça é mais complexa do que geralmente se supõe (ROSEN, 1977).

As reivindicações por redistribuição são também reivindicações por igualdade ao buscarem a alocação mais justa de recursos e bens. A necessidade da mobilidade insere-se no debate da distribuição quando aborda a questão do transporte ou do uso do solo urbano, por exemplo. A distribuição com igualdade vincula-se aos recursos que cada pessoa deve possuir a sua disposição para poder desenvolver suas escolhas. As necessidades devem ser discutidas a partir das teorias de justiça distributivas, pois são diversas e plurais

e, em sua maioria, visam abordar a questão da igualdade, dos recursos e dos bens.

Similarmente, as reivindicações por reconhecimento são também reivindicações por igualdade ao exigirem um modelo de *status* na condição de pertencimento à sociedade, ou seja, o reconhecimento das diferenças, não existindo a subordinação social que priva a participação igualitária na vida social (FRASER, 2007). Ambos os enfoques, tanto o da distribuição quanto o do reconhecimento, devem ser tratados conjuntamente. A necessidade da mobilidade insere-se no debate do reconhecimento quando aborda a questão da discriminação e não equidade no uso do espaço público, buscando um novo paradigma normativo para que as pessoas, independentemente de suas características étnicas, raciais, corporais ou sexuais, tenham uma vida em igualdade. O não reconhecimento é um modo de subordinação institucionalizada, constituindo-se como “uma séria violação da justiça” (FRASER, 2007, p. 112).

6.2.1 Necessidades: justiça e distribuição

Na filosofia política, o conceito de necessidade é empregado em discussões de justiça e igualdade, com ênfase sobre a necessidade como um critério de justiça distributiva. Deve-se conceituar a necessidade nos diferentes enfoques das teorias de justiça distributivas, sejam das oportunidades, sejam dos bens primários, dos recursos ou das capacidades.

Uma consequência da equiparação de necessidades com preferências é que não há uma argumentação comum para acordos coletivos sobre os princípios de justiça, nem normas consensuais que permitam identificar um modelo adequado para a distribuição dos recursos. Friedrich Hayek e Robert Nozick afirmam que o bem-estar reveste formas de caridade quando se deseja uma justificação moral e criticam, portanto, o Estado social ou distributivo. Defendem que a própria pessoa deve decidir e identificar suas necessidades. Para Hayek (1985b), uma das principais funções da ideologia contemporânea

de justiça social é gerar uma ilusão de concordância moral onde existe uma profunda divergência de valores. A argumentação de Nozick (1991) baseia-se na defesa de um Estado mínimo que não busca corrigir as desigualdades sociais: um Estado justo deve respeitar a conduta individual, e as pessoas privilegiadas não devem ser utilizadas como instrumento para beneficiar os menos favorecidos.

Tanto Hayek quanto Nozick partem do pressuposto de que as pessoas são diferentes entre si e possuem diferentes objetivos, capacidades e concepções morais com pesos diversos sobre os valores comuns: o Estado não deve corrigir essa diversidade, mas sim ser minimalista no sentido de tratar as pessoas como singulares e não passíveis de ser usadas como meios por outros. O Estado mínimo tem como conceito a limitação de suas funções à proteção da propriedade das pessoas contra a força, o roubo, a fraude e assim por diante — se tomar qualquer ação além dessas funções, o Estado estará violando o direito das pessoas. O princípio da igualdade não pode ser aplicado na redistribuição dos rendimentos para compensar injustiças anteriores.

As questões distributivas propostas por John Rawls (2000, 2002) oferecem uma resposta à organização do sistema político e econômico de uma sociedade pluralista e democrática, definindo uma base comum. Os bens primários rawlsianos servem como referencial para a realização das políticas públicas e para a regulação do sistema político e econômico, pois são fundamentais para o pleno desenvolvimento das pessoas. As questões trazidas por Ronald Dworkin (2005) para o debate da justiça defendem que a igualdade distributiva é a concretização, no âmbito econômico, de um ideal mais abstrato que não pode ser negado por nenhum Estado: a igualdade de consideração. Dworkin (2005) destaca que o ideal abstrato da igualdade não significa necessariamente tratamento idêntico em todas as situações, mas sim o direito de ser tratado como um igual, ou seja, com o mesmo respeito e consideração.

Amartya Sen (2001, 2009) e Martha Nussbaum (1999, 2007) compartilham a ideia das capacidades para a satisfação das necessidades humanas básicas, procurando respostas para determinar as atividades centrais que definem uma vida como humana. A teoria das capacidades não busca

esgotar o debate sobre justiça social, mas introduzir nas teorias de justiça distributivas a sensibilidade necessária ao enfoque das capacidades humanas básicas. Segundo essa teoria, considerar apenas os aspectos econômicos não é o modo adequado de medir o desenvolvimento de uma sociedade, pois o uso dos bens primários e dos recursos depende consideravelmente do contexto e do potencial de cada pessoa (SEN, 2001).

6.2.1.1 Friedrich Hayek e Robert Nozick: liberdade e titularidade

A argumentação de Hayek (1983) baseia-se, fundamentalmente, na liberdade, em uma ordem política, econômica e social onde qualquer proposta de distribuição é considerada uma grave violação das liberdades individuais. A liberdade individual potencializa os resultados e esforços de cada pessoa, no sentido de que nenhuma proposta distributiva deve ser estabelecida. A centralização econômica e política não deve ser considerada, pois qualquer tipo de regime totalitário de esquerda ou de direita restringiria o âmbito da liberdade individual, impedindo que as pessoas solucionassem seus problemas da maneira que preferissem e atingissem seus objetivos com seus próprios esforços. Para Hayek (1983), a satisfação das necessidades não deve estar vinculada às políticas, pois estas estabeleceriam obrigações morais entre as pessoas, restringindo as escolhas e liberdades individuais baseadas na *inevitável ignorância* dos fatores de que depende a realização dos seus objetivos e bem-estar.³⁶

A ideia de que todas as pessoas possuem necessidades foi substituída pela ideia de que se deve garantir o mesmo ponto de partida e o mesmo resultado a todas as pessoas. Hayek (1983) argumenta que isso equivale a dizer que o Estado, em vez de criar as mesmas condições para as pessoas, deve controlar as circunstâncias fundamentais para que elas atinjam seus objetivos, ajustando-as à sua capacidade, de maneira a assegurar-lhes os

³⁶ “Se existissem homens oniscientes, se pudéssemos conhecer não apenas tudo o que influi na realização dos nossos desejos atuais, mas também conhecer nossos desejos e necessidades futuras, não haveria muita razão para defendermos a liberdade.” (HAYEK, 1983, p. 27).

mesmos resultados. Para Hayek (1983, p. 100), “essa adaptação deliberada das oportunidades aos objetivos e capacidades individuais seria, naturalmente, o oposto da liberdade”, criando um sério risco à liberdade e a responsabilidade individual.³⁷

A teoria do mercado de Hayek (1985a, 1985b) traduz-se em uma teoria da sociedade, indo além dos limites da economia. Ele posiciona o mercado como ordem social, partindo do princípio de que a concepção do mercado deve ser uma referência para as decisões e os objetivos individuais, pois as necessidades das outras pessoas não podem ser consideradas na definição dos próprios objetivos, contrariando o fundamento da liberdade e o modo como o mercado espontâneo favorece uma ordem de pessoas livres. Para que políticas sociais ou outras reivindicações da população não levem ao totalitarismo, a lógica do mercado deve ser seguida, independentemente de quem seja o beneficiado, pois “o fator sorte é tão inseparável do funcionamento do mercado quanto o fator habilidade” (HAYEK, 1985b, p. 141). Propor o controle das ações humanas com o objetivo de manter fins justos gera a injustiça ao tentar modificar uma situação inicial sem nenhuma característica injusta, pois o mercado não tem responsabilidade sobre a desigualdade.

Na visão da liberdade de Hayek (1985b), o direito é o agrupamento de regras de conduta que possibilita a convivência pacífica entre as pessoas e possui uma essência histórica ao ser utilizado em um período específico. É formado por meio de um processo naturalista no sentido de não ser produto da vontade humana, mas anterior a ela. Na criação de normas ou de legislação, considerada uma atividade recente, há a intervenção da vontade humana, que deve conviver com regras espontâneas desenvolvidas nas relações entre as pessoas em um processo adaptativo. A legislação, portanto, faz parte de uma criação intencional que nem sempre possui um caráter geral das normas de

³⁷ “Recentemente, tentou-se justificar tais reivindicações alegando-se que deveria ser objetivo da política afastar todas as causas de descontentamento. Isso significaria, necessariamente, que é responsabilidade do governo cuidar para que nenhum cidadão tenha mais saúde ou possua temperamento mais jovial e um cônjuge mais agradável, ou filhos mais bem-sucedidos na vida, do que outro. Se fosse possível reivindicar a realização de todos os desejos insatisfeitos junto à comunidade, acabaria a responsabilidade individual. Apesar de humana, a inveja é uma das causas de descontentamento que uma sociedade livre não consegue eliminar. Provavelmente uma das condições essenciais para a preservação de tal sociedade é não alimentarmos a inveja, nem sancionarmos suas aspirações, camuflando-a sob o disfarce de justiça social [...]” (HAYEK, 1983, p. 100).

conduta, expressando apenas a vontade de grupos específicos. Para Hayek (1985b), as leis devem ser aplicadas de modo impessoal, não atuando de forma arbitrária. A justiça não deve impor às pessoas o dever de fornecer bens e serviços, a menos que essa obrigação seja resultado de um contrato assumido voluntariamente. A possibilidade do sucesso ou fracasso deve estar disponível a todas as pessoas — elas são as responsáveis pelo sucesso ou fracasso dos seus esforços — e, desse modo, será possível utilizar princípios gerais mesmo quando não houver concordância dos méritos de um determinado caso (HAYEK, 1983).

De modo semelhante, a teoria de justiça proposta por Nozick (1991) parte do princípio de que as pessoas possuem direitos dentro de um Estado justo que respeita a conduta individual. Nozick (1991) não especifica esses direitos, mas, para ele, os direitos dos outros determinam e restringem as nossas ações, ou seja, o valor do outro é um limitador dos valores e da liberdade de atuação de cada pessoa. O ponto de partida é o estado de natureza com pessoas dotadas de direitos criados a partir de autopropriedade, que, para ter suas necessidades e segurança atendidas, associam-se em grupos por meio de acordos. Nozick baseia-se na argumentação de John Locke de estado de natureza para propor a sua definição de um Estado mínimo que somente é moralmente justificado ao garantir as funções de proteção contra a violência, o roubo e a fraude, a partir do cumprimento de um contrato.³⁸

A proposta de Nozick, semelhante à proposta lockeana do estado de natureza, fundamenta-se na liberdade e independência, mas também se sujeita à ausência de uma autoridade que execute a lei natural, tendo como consequência uma situação de insegurança, fato que coloca em risco os direitos individuais e os bens que cada pessoa tem nesse Estado. Contudo, diferentemente de Locke, que propõe a criação de um governo civil, Nozick propõe acordos voluntários no próprio estado de natureza, para que as pessoas exerçam seus direitos morais. Para Nozick, é possível resolver os problemas da

³⁸ Segundo John Locke (1998), no estado de natureza não existe governo como ocorre nas sociedades políticas: as pessoas estão livres para decidir suas ações. As leis da natureza estabelecem que as pessoas não podem prejudicar as outras em sua vida, saúde, liberdade ou posses. Como solução para os problemas do estado de natureza, as pessoas realizam um pacto social, permitindo que elas possam viver em harmonia e garantir seus direitos, criando um poder superior para não interferir em seus direitos naturais.

sociedade sem criar um governo civil, a partir da chamada *mão invisível*. Esse princípio, criado por Adam Smith, defende que, devido ao seu egoísmo e benefício pessoal, as pessoas agem por uma mão invisível atingindo o benefício comum em consequência da livre concorrência (NOZICK, 1991).

Com o objetivo de regular a propriedade das pessoas, Nozick (1991) propõe a teoria da titularidade ao delimitar o que pode ser adquirido — desde que, no processo de aquisição, não prejudique os direitos dos outros. A teoria da titularidade baseia-se em três princípios de justiça: o princípio de justiça na aquisição, o princípio de justiça nas transferências e o princípio de reparação da injustiça. O princípio de justiça na aquisição tem a premissa de que toda propriedade é inicialmente adquirida de forma justa. O princípio de justiça nas transferências estabelece que, a partir de uma distribuição inicial feita de acordo com o princípio de justiça na aquisição, qualquer distribuição posterior de trocas livres e voluntárias também é justa. O princípio de reparação da injustiça tem como objetivo a compensação das pessoas por qualquer distribuição que tenha violado um dos princípios anteriores. Portanto, somente o último princípio pode ser utilizado para ações redistributivas moralmente justificáveis.

Esses três princípios da teoria da titularidade marcam o aspecto histórico dessa teoria da justiça: tudo que as pessoas possuem são consequências das aquisições e transferências que aconteceram até determinado momento. Caso se perceba que alguma aquisição foi feita de forma injusta, ela deve ser corrigida. Contudo, apesar de reconhecer o princípio de reparação, Nozick não concorda em aplicá-lo a situações genéricas do passado, pois isso equivaleria a uma espécie de socialismo. Ele considera excessivo “introduzir o socialismo como castigo pelos nossos pecados” (NOZICK, 1991, p. 247).

Nozick (1991) é contrário a qualquer proposta de justiça distributiva: não há um bem social comum e as pessoas mais ricas seriam prejudicadas ao transferirem seus recursos para promover o bem-estar de outras. Segundo ele, não há justificativa para a criação de direitos sociais ou dever de satisfação de necessidades humanas, pois a redistribuição de recursos possibilita ao Estado agir sobre o produto de uma parte da população, que talvez não esteja de acordo com os resultados de sua aplicação. Sua teoria pauta-se em uma ideia individualista: as pessoas têm direitos fundamentais às coisas que possuem, e

que são seus direitos mais inalienáveis — a propriedade (NOZICK, 1991). Nenhuma redistribuição é justificada. A satisfação coletiva das necessidades por meio da defesa da tributação é, portanto, injusta ao exigir que algumas pessoas usem suas riquezas para fins que não querem. Dessa forma, qualquer redistribuição que seja mais do que a proteção aos bens significa uma situação injusta. A teoria da titularidade associa-se, portanto, à ideia de que todas as pessoas são titulares dos bens que possuem, e uma distribuição justa relaciona-se apenas com a troca livre entre elas.

6.2.1.2 John Rawls: bens primários como necessidades

As questões de justiça e política propostas por Rawls (2000, 2003) relacionam-se com o consenso em uma sociedade pluralista e seu modo de organização do sistema político e econômico, de cooperação social. Para Rawls (2000), uma concepção de justiça deve ter por objeto primário a estrutura básica da sociedade, ou seja, o modo pelo qual as instituições sociais determinam os direitos e deveres fundamentais das pessoas, bem como a divisão das vantagens geradas pela cooperação social. É necessário ter uma base pública comum para que haja o consenso sobre a legitimidade das reivindicações.

O que as pessoas, livres e iguais, podem considerar como reivindicações legítimas para a estrutura básica da sociedade, sejam direitos ou políticas públicas? De que as pessoas necessitam para que sejam efetivamente livres, iguais e cooperativas na sociedade? Essas questões condicionam a construção pública da concepção de justiça social e, conseqüentemente, a elaboração das políticas públicas. Devem-se atender as necessidades humanas para que as pessoas possam atuar como agentes morais, livres e iguais. O ponto de partida da argumentação de Rawls (2002, p. xv-xvi) é selecionar os bens primários, “[...] caracterizados como aquilo de que as pessoas necessitam em sua condição de cidadãos livres e iguais, e de membros normais e plenamente cooperativos da

sociedade durante toda a vida”. Os bens primários dão respostas às necessidades, em oposição às preferências e aos desejos.

Para Rawls (2002), a ideia de justiça é associada a uma divisão equitativa de bens sociais. Os bens sociais ou primários são aqueles distribuídos pelas instituições, como a renda, as oportunidades, os direitos e as liberdades; ou seja, são também entendidos como as necessidades das pessoas em sua condição de cidadãos, livres e iguais. Os bens primários são comuns para que as pessoas realizem seus planos de vida de acordo com suas concepções morais. São, portanto, as coisas necessárias a pessoas livres e iguais, à luz de uma concepção política plenamente cooperativa da sociedade para uma vida plena.³⁹

A teoria rawlsiana tem como objetivo a distribuição dos bens primários para a realização plena dos planos de vida das pessoas. O ideal de justiça da teoria rawlsiana é o da equidade, ou seja, a possibilidade de que todas as pessoas tenham um tratamento equitativo em uma sociedade de iguais oportunidades. Seu desafio político é a tentativa de conciliar posições conflitantes em um contexto social pluralista e democrático. Para haver justiça, todas as pessoas devem ser livres e iguais e ter a convicção dessas ideias na discussão política cotidiana. Elas devem ser livres no sentido de poderem escolher suas concepções de bem e devem ser iguais no sentido de se sentirem possuidoras das faculdades morais necessárias à participação no contrato social (RAWLS, 2000).

Rawls não define com precisão quais são os bens primários nem qual quantidade cada pessoa deve receber. Determina que bens sociais primários devem ser distribuídos de maneira equitativa, o que não significa repartição igualitária. Na relação desses bens sociais primários considerados inalienáveis, constam direitos e liberdades, obrigações, rendimentos e riqueza, poderes e oportunidades, ou seja, a possibilidade concreta de ter acesso e desenvolver o autorrespeito e a autoestima. Desse modo, as pessoas menos privilegiadas não devem ser privadas de usufruir esses bens. Os bens primários são determinados por uma sociedade justa e pluralista, a partir do entendimento de

³⁹ “[...] Não são coisas que seria simplesmente racional querer ou desejar, preferir ou até mesmo implorar” (RAWLS, 2003, p. 82).

que nenhuma pessoa pode viver sem eles e de que eles devem ser adquiridos equitativamente no processo de distribuição inicial, no ponto de partida — ou seja, a redistribuição não ocorre de modo permanente. Assim, ao definir o conceito operativo de justiça, Rawls tenta estabelecer a justa distribuição de direitos e deveres pelas instituições.

Em *Justiça como equidade: uma reformulação*, Rawls (2003, p. 82-83) propõe uma lista com cinco tipos de bens primários:

(I) os direitos e as liberdades básicos: as liberdades de pensamento e de consciência, bem como todas as demais. Esses direitos e liberdades são condições institucionais essenciais para o adequado desenvolvimento e exercício pleno e consciente das duas faculdades morais (nos dois casos fundamentais); (II) as liberdades de movimento e de livre escolha de ocupação sobre um fundo de oportunidades diversificadas, oportunidades estas que propiciam a busca de uma variedade de objetivos e que tornam possíveis as decisões de revê-los e de alterá-los; (III) os poderes e as prerrogativas de cargos e de posições de autoridade e de responsabilidade; (IV) renda e riqueza, entendidas como meios polivalentes (que têm valor de troca) geralmente necessários para atingir uma ampla gama de objetivos, sejam eles quais forem; (V) as bases sociais do auto-respeito, entendidas como aqueles aspectos das instituições básicas normalmente essenciais para que os cidadãos possam ter um senso vívido de seu valor enquanto pessoas e serem capazes de levar adiante seus objetivos com autoconfiança.

Rawls (2000, p. 229) sustenta que, desde que sejam tomadas as devidas precauções, pode-se incluir outros bens nessa lista, por exemplo, “o tempo para o lazer e até mesmo certos estados mentais, como a libertação da dor física”. A mobilidade relaciona-se com as liberdades de movimento, que proporciona a busca de uma diversidade de objetivos. O ponto-chave é sempre reconhecer os limites do político e do praticável, ou seja, os bens devem ser objeto de um consenso sobreposto. Devido ao pluralismo razoável e às questões de justiça distributiva, os bens primários devem oferecer uma resposta sobre a organização das instituições de uma sociedade democrática, estabelecendo uma base comum a partir da qual cada pessoa concretiza seus projetos de vida. Os bens primários devem ser o critério para um juízo crítico sobre as instituições públicas: todas as pessoas possuem pleno acesso aos bens primários? Esses bens devem ser, portanto, um referencial para a realização

das políticas públicas, ao reconhecerem a importância dos bens fundamentais para o desenvolvimento das pessoas.

Segundo Rawls (2000: 374), o autorrespeito é um dos bens primários mais essenciais, pois proporciona um sentimento seguro do próprio valor, uma convicção firme de que vale a pena realizar nossa própria concepção do bem, embasadas pelos princípios públicos de justiça na condição de pessoas iguais. Quando distribuem para todas as pessoas os bens primários, as instituições sentem-se valorizadas e respeitadas. Portanto, a estrutura básica da sociedade deve maximizar a disponibilidade dos bens às pessoas menos favorecidas, para que elas não apenas tenham um desenvolvimento sadio e integral, mas também se sintam valorizadas pelas instituições públicas (RAWLS, 2003).

Para Rawls (2000), a conceituação pública de justiça deve compreender politicamente o que são as necessidades das pessoas. As necessidades não devem ser compreendidas como desejos ou aspirações. A compreensão política das necessidades das pessoas relaciona-se ao seu papel e *status*: se elas não podem desempenhar seu papel e manter seu *status*, não poderão realizar seus objetivos principais (RAWLS, 2003). As concepções políticas de pessoa e de bens primários determinam um tipo de necessidade que é específica para uma concepção política de justiça. “As necessidades, em qualquer outro sentido, junto com os desejos e aspirações, não desempenham nenhum papel” (RAWLS, 2000: 237). A concepção das necessidades das pessoas em sua condição de cidadã possibilita à justiça como equidade defender que as necessidades devem ser publicamente reconhecidas e consideradas como promotoras das condições da cidadania para os propósitos da justiça política.

A especificação das necessidades é, de acordo com Rawls (2000, p. 236), um constructo elaborado a partir de uma concepção política, e não uma doutrina abrangente: “a idéia é que esse constructo constitui, dado o fato do pluralismo razoável, o melhor critério disponível de justificação de exigências conflitantes mutuamente aceitáveis para os cidadãos em geral”. O liberalismo político rawlsiano é fundamental para compreender a pluralidade: dadas as concepções abrangentes e conflitantes do bem, como chegar à compreensão política em relação ao que deve ser considerado como exigência de necessidade? O Estado deve respeitar a ideia pluralista de valores morais, ou

seja, um benefício racional que seja independente de qualquer doutrina e que, portanto, deve ser objeto de um consenso sobreposto (RAWLS, 2000). Portanto, a resposta da cooperação entre pessoas diversas está no contrato social, que estabelece princípios de justiça capazes de permitir a convivência, em condições de equidade, numa sociedade pluralista democrática. Com o objetivo de alcançar benefícios em suas vidas, as pessoas estabelecem um acordo original, os princípios de justiça que regulam as instituições, e a consequente distribuição dos bens primários, ou seja, tudo aquilo de que as pessoas necessitam para sobreviver.

Assim, as pessoas podem endossar a concepção política e afirmar que o que é realmente importante em questões de justiça é a satisfação das necessidades dos cidadãos pelas instituições da estrutura básica, de acordo com as formas que os princípios de justiça, reconhecidos por um consenso sobreposto, especificam como equitativas (RAWLS, 2000, p. 237).

A compreensão da necessidade é política e, devido ao pluralismo razoável, proporciona uma justificação racional aceita por todos. A divisão social da responsabilidade deve ser compreendida pela manutenção das liberdades básicas e da igualdade de oportunidades e bens primários, na condição individual ou em associação, aceitando a responsabilidade pelo ajuste de seus fins e aspirações de acordo com os meios de que podem esperar dispor, dada sua situação presente ou previsão futura (RAWLS, 2000). O objetivo de Rawls é ampliar a noção de contrato social: as escolhas serão feitas em conjunto a partir da cooperação social e do benefício mútuo, em um contexto onde todos estabelecem os direitos e deveres básicos, assim como a distribuição dos bens produzidos pela sociedade.

Rawls (2000) reconhece a existência de um conflito de interesses e necessidades (pluralismo) para encontrar um acordo quanto aos princípios que deverão orientar a associação das pessoas. Sua definição de sociedade política como sistema cooperativo estável, embasado num *consenso sobreposto* de doutrinas abrangentes razoáveis, é uma concepção liberal no sentido de valorizar a neutralidade entre as diferentes compreensões do bem. Uma doutrina abrangente é uma concepção geral que se aplica universalmente a um

amplo aspecto não político da vida, ou seja, metafísico. São as doutrinas religiosas, filosóficas ou morais, que estabelecem valores subjetivos e expressam uma visão de mundo da qual seus adeptos não poderiam se distanciar para avaliar com objetividade, ou seja, o bem prevalece sobre o justo. Nas sociedades contemporâneas, diferenças entre concepções abrangentes mostram o quanto estas podem se tornar conflitantes. A aceitação de uma única doutrina abrangente por uma sociedade acarretaria a opressão, exigindo o uso do poder estatal para manter a coerência política.

A cooperação social organiza as instituições públicas justas, nas quais as questões políticas fundamentais foram decididas a partir do consenso entre os cidadãos com o uso da razão pública. A razão pública não apenas aumenta a reflexão pessoal na teoria do bem de cada um, mas também garante que todos tenham voz na tomada de suas próprias decisões, possibilitando o desenvolvimento adequado de suas capacidades morais e políticas. A existência dos conflitos morais para a cooperação social equitativa possibilita uma base pública de justificação, onde todos os cidadãos são razoáveis, mesmo seguindo suas próprias doutrinas. Esse é o construtivismo político proposto por Rawls, que defende a autonomia dos cidadãos — sujeitos morais igualmente capazes e livres para escolher e revisar sua concepção particular de bem — a partir da combinação de normas e direitos resultantes de um procedimento político liberal.

O valor de igualdade na teoria rawlsiana está presente no acesso das pessoas aos procedimentos que formam a estrutura básica — ambos acesso e procedimento devem ser equitativos. A ideia de igualdade tem, portanto, essencialidade em si mesma, pois decide se a própria sociedade política é criada como um sistema equitativo de cooperação social ao longo do tempo entre pessoas livres e iguais, por exemplo.⁴⁰ É do ponto de vista de cidadãos iguais que a justificação de outras desigualdades deve ser entendida (RAWLS,

⁴⁰ Em que sentido os cidadãos são livres? Para Rawls (2003, p. 30), primeiramente, “os cidadãos são livres na medida em que consideram a si mesmo e aos demais como detentores da faculdade moral de ter uma concepção do bem”. Em segundo lugar, “os cidadãos consideram a si mesmos como livres na condição de fontes de reivindicações legítimas que se autenticam por si mesmas. Ou seja, consideram-se autorizados a fazer reivindicações a suas instituições para promover suas concepções do bem (desde que essas concepções se incluam entre as admitidas pela concepção pública de justiça)” (RAWLS, 2003, p. 32).

2003). As pessoas são “iguais no mais alto grau e nos aspectos mais fundamentais”, pois veem-se como iguais (RAWLS, 2003, p. 186). Há, portanto, um vínculo social que constitui um compromisso político público para preservar as condições que a relação igualitária entre os cidadãos exige. O liberalismo político de Rawls é, portanto, fundamental para compreender a relação entre pluralidade e espaço público.

6.2.1.3 Ronald Dworkin: distribuição inicial igualitária de recursos

Para Dworkin (2005), a distribuição das riquezas sociais deve expressar as escolhas das pessoas, e uma partilha idêntica de riquezas não é, necessariamente, uma distribuição justa ou igualitária. Como tratar as pessoas igualmente? No que deveria se fundamentar a igualdade econômica? A simples distribuição igualitária de renda para todas as pessoas não condiciona a obtenção da igualdade, pois suas necessidades e habilidades são diversas. Ou devem-se satisfazer as desigualdades resultantes de gostos e preferências? Todas essas questões abordam a problemática da relação entre igualdade e responsabilidade. A justiça igualitária de Dworkin (2005) procura corrigir os resultados das situações desvantajosas provocadas por circunstâncias fora do controle pessoal. As desigualdades materiais não podem ser atribuídas às escolhas não justificadas das pessoas, inserindo na justiça distributiva o princípio ético da responsabilidade. Portanto, as circunstâncias moralmente injustas merecem alguma forma de correção.

Como as necessidades e as habilidades são diversas, Dworkin (2005) não define objetivamente as necessidades humanas. Ele propõe uma continuidade entre a ética e a política, principalmente em relação ao entendimento de comunidade e sua associação com os valores. Dworkin diferencia a ética e a moralidade: “a ética [...] contém convicções sobre quais tipos de vida são boas ou ruins para a pessoa levar, e a moralidade contém princípios sobre como as pessoas devem se tratar mutuamente” (DWORKIN, 2005, p. 291).

Para Dworkin, os interesses podem ser críticos ou volitivos: os primeiros referem-se àqueles que, se não atingidos, fazem com que as vidas tenham menos êxito; os segundos não possuem necessariamente essa correlação, pois, apesar de serem algo que as pessoas querem, não melhoram ou pioram suas vidas (DWORKIN, 2005). Os interesses críticos têm uma dimensão objetiva que os volitivos não têm; contudo, subjetividade e objetividade não são os critérios de diferenciação (DWORKIN, 2005). São as próprias pessoas que decidem suas necessidades e, ao fazer a distinção entre ética e moral, Dworkin (2011) tem o objetivo de descobrir se as pessoas querem, por motivos éticos, viver uma vida boa — o que possibilita entender que a razão moral justifica a responsabilidade das pessoas com as outras.

O que seria então uma vida boa? Ter uma vida boa não significa simplesmente tudo o que as pessoas querem:

Ter uma vida boa é uma questão de nossos interesses vistos criticamente — os interesses que deveríamos ter. É uma questão de julgamento e conflito determinar o que seja uma vida boa. Mas é plausível supor que ser moral é o melhor modo de fazer a vida de alguém uma vida boa? Isso é amplamente implausível se mantivermos as concepções populares do que a moralidade requer e do que torna uma vida boa (DWORKIN, 2011, p. 611).

Para Dworkin (2011), os valores éticos relacionam-se ao que se deve fazer para viver bem, ao passo que os valores morais relacionam-se ao que deve ser feito uns aos outros. O modo como viver bem e como ser bom é simultaneamente fortalecido ao propor uma teoria que tenta definir o que é viver bem e o que deve ser feito para as outras pessoas. Por isso a importância do princípio da especial responsabilidade (*special responsibility*) e da igual consideração (*equal concern*). O princípio da especial responsabilidade propõe que o Estado deve respeitar a responsabilidade e o direito de cada pessoa de fazer de sua própria vida algo de valor. O princípio da igual consideração propõe que o Estado deve ser igualmente cuidadoso com a vida de cada pessoa sob seu domínio — ambos os princípios produzem consequências sobre as decisões de justiça distributiva, sejam nas legislações, sejam nas políticas públicas formuladas pelo Estado. A distribuição justa de recursos é fundamental para as discussões éticas, pois as comunidades políticas devem garantir a

igualdade de recursos deixando que as próprias pessoas definam e busquem seus interesses (críticos ou volitivos), ou seja, suas necessidades.

Para que as pessoas possam tomar decisões em situações semelhantes, Dworkin (2005) defende a distribuição inicial igualitária de recursos — não a igualdade de bem-estar. Nessa abordagem, o Estado deve garantir igual consideração e tratamento às pessoas, conferindo as mesmas oportunidades e bens: cada pessoa possui privadamente, à sua disposição, os mesmos recursos externos, independentemente de suas características ou talentos. A distribuição dos recursos não pode ser determinada por diferenças de capacidades.

Segundo Dworkin (2005), há uma ligação entre o mercado e a igualdade de recursos. Em uma situação ideal, em que todas as pessoas participam em condições iguais, a distribuição das riquezas deveria ser sensível apenas às escolhas voluntárias, e não às circunstâncias individuais. Contudo, as pessoas não participam do mercado em igualdade de condições, por isso não há uma distribuição igualitária. Como o mercado não é justo, Dworkin (2005) defende a criação de diretrizes redistributivas para que a divisão de riquezas seja sensível ao critério da escolha ou circunstância. Porém, não é possível definir exatamente os verdadeiros critérios responsáveis pelas desigualdades materiais, pois a riqueza é consequência tanto das escolhas quanto das circunstâncias. Esse é, portanto, um problema estratégico, pois, mesmo que se pudesse identificar o motivo da desigualdade, na prática, seria impossível controlar todas as diferenças causadas pelas circunstâncias. O desafio do igualitarismo de Dworkin (2005) é propor um procedimento de aplicação universal que determine a compensação apropriada quando há impossibilidade de eliminar todas as desigualdades de bem-estar causadas pelas circunstâncias.

Para Dworkin, não existe consenso sobre o que é bem-estar. Sobre preferências, Dworkin (2005) argumenta que todas as pessoas têm o livre-arbítrio e a responsabilidade para fazer escolhas de acordo com uma escala de opções. Todas são iguais, no sentido de merecerem igual consideração e respeito (*princípio da igual importância*); contudo, fica a cargo de cada uma decidir o que fazer para sua vida ser melhor (*princípio da responsabilidade especial*). O princípio da igual importância determina que o Estado deve adotar

leis e políticas que garantam o destino de seus cidadãos, ao passo que o princípio da responsabilidade especial determina que o Estado deve se empenhar em tornar a vida das pessoas sensível às opções que fizeram. A proposta igualitária da concepção liberal democrática dworkiana defende que há uma relação fundamental entre a liberdade, a igualdade e o Estado e, portanto, baseia-se na igualdade normativa entre os cidadãos, ou seja, a concepção liberal de igualdade implica um direito a igual consideração e respeito: (a) o direito a igual tratamento (*equal treatment*), que se refere à mesma distribuição de bens e oportunidades que qualquer pessoa possua ou receba; e (b) o direito a ser tratado como igual (*treatment as an equal*), que se refere ao direito a igual consideração e respeito na decisão política sobre como tais bens e oportunidades serão distribuídos (DWORKIN, 2002).

Dworkin (2005, p. IX) defende a igualdade como virtude soberana, uma “espécie ameaçada de extinção entre os ideais políticos”. É comum que as pessoas aceitem a igualdade de consideração como uma virtude soberana, contudo, ainda é corrente a ideia de que, na esfera econômica, o que importa não é o fato de algumas pessoas terem mais que outras (mesmo que essas desigualdades sejam consequências de fatos moralmente arbitrários), mas sim que muitas pessoas não têm o suficiente para satisfazer suas necessidades. Ao responder à pergunta “por que a igualdade?”, Dworkin busca diferenciar-se da teoria de uma garantia das necessidades mínimas: a igualdade refere-se ao direito a igual respeito e consideração, exigindo mais do que necessidades mínimas. Supondo que as necessidades de todas as pessoas estivessem garantidas, mas que algumas tivessem opções de oportunidades mais ricas do que outras, deveria haver uma justificativa embasada na igual consideração para todos. Apesar de a igualdade ser a principal preocupação dworkiniana, a liberdade tem lugar fundamental em sua teoria. Para Dworkin (2005, p. 171), não existe a contradição entre igualdade e liberdade, pois “a vida vivida em liberdade tem mais valor”, então o princípio igualitário exige que o governo tenha consideração pela vida daqueles a quem governa.

6.2.1.4 Amartya Sen e Martha Nussbaum: capacidades para a satisfação das necessidades

Amartya Sen (2001, 2009) e Martha Nussbaum (2007) defendem o uso das capacidades para a satisfação das necessidades humanas, com o objetivo de definir as atividades centrais das pessoas. A teoria das capacidades pretende introduzir, nas teorias de justiça distributiva, a sensibilidade necessária ao enfoque das capacidades humanas básicas (NUSSBAUM, 1999). Para reconhecer a diversidade de necessidades humanas, os enfoques dos bens primários e dos recursos são insuficientes. O uso dos bens primários ou recursos depende consideravelmente do contexto e das capacidades de cada pessoa (SEN, 2000). Levar em conta os aspectos puramente econômicos não é a maneira adequada de garantir a satisfação das necessidades. Sen (2000) argumenta que a renda é um bem que não pode ser tomado como indicador de bem-estar em si mesmo. O bem-estar e o desenvolvimento humano relacionam-se à capacidade de realização, à liberdade de escolha e àquilo que se pode alcançar com os recursos de que se dispõe. As capacidades humanas devem assumir papel essencial na elaboração dos princípios políticos básicos como garantias constitucionais (NUSSBAUM, 2000).

Sen (2007, 2008) propõe, portanto, a igualdade de capacidades, no sentido de que todas as pessoas devem possuir as capacidades para ter as funcionalidades, permitindo atingir uma condição mais complexa de reflexão que supõe a liberdade de escolher a vida que valoriza. Qual é a relação entre a capacidade e a necessidade para cada pessoa? Garantir as capacidades por meio de políticas é fundamental para desenvolver o potencial humano, viabilizando as conquistas de oportunidade das pessoas sobre o que elas consideram valioso para suas vidas. Sen argumenta que bem-estar refere-se a estar bem, o que significa poder morar em uma habitação arejada e salubre, ser bem nutrido, ter acesso à educação e aos equipamentos de saúde, por exemplo. Ou seja, a mensuração não toma como base a posse de bens, mas a participação plena em sociedade. A igualdade tem um valor próprio que não é percebido quando se considera apenas a titularidade de bens e recursos.

Sen conecta igualdade e liberdade. Ao igualar a liberdade substantiva, obtém-se a liberdade de exercer vários estilos de vida (SEN, 2009). As diferentes concepções de igualdade fortalecem o debate em torno da questão “igualdade de quê?”, redefinindo a compreensão sobre o que implica uma concepção igualitária de justiça. A igualdade defendida não é a favor da imposição de uma condição de uniformidade. Sen (2007) destaca a questão das diferenças nas necessidades e capacidades individuais: o igualitarismo contemporâneo busca atender por igual ao desenvolvimento das diferenças de todos, e não impor o mesmo padrão de vida às pessoas. A igualdade na esfera de uma justiça distributiva deve ser buscada tendo como critério a capacidade de cada pessoa para converter ou transformar esses recursos em liberdades.

Sen (2007) não concentra sua proposta igualitária em elementos que são apenas instrumentos ou meios — os bens primários, os recursos ou a renda das pessoas. O importante em sua argumentação é determinar as necessidades desses instrumentos para a liberdade. Sua proposta permite conciliar liberdade e igualdade, que deixam de ser vistas como conceitos em tensão. Para Sen (2000, p. 322), existe

uma diferença entre “pajear” as escolhas de um indivíduo e criar mais oportunidades de escolha e decisões substantivas para as pessoas, que então poderão agir de modo responsável sustentando-se nessa base. O comprometimento social com a liberdade individual obviamente não precisa atuar apenas por meio do Estado; deve envolver também outras instituições [...].

A partir dessa abordagem, Sen (2000) define como pobre a pessoa que não consegue realizar ou não tem oportunidade de atingir certos funcionamentos — a pobreza não é apenas escassez de recursos para suprir as necessidades. A expansão da mobilidade livre como necessidade, auxilia na escolha entre diferentes tipos de vida que uma pessoa pode levar. Os corpos que vivenciam as situações de pobreza também são discriminados ao serem proibidos de usar o espaço urbano, pois são deixados à invisibilidade por causa dos seus significados sociais, culturais ou políticos. Várias influências podem afetar o desenvolvimento das capacidades das pessoas.

Sen (2000) reconhece que a pobreza é uma condição que predispõe uma vida empobrecida às pessoas; ainda assim, defende a prioridade na abordagem das capacidades comparada à adoção de um padrão de renda para avaliar a pobreza. Há diferentes fatores que influenciam as capacidades das pessoas, como a idade, o sexo e o corpo com impedimentos, além de outros sobre os quais a pessoa pode não ter controle ou tê-lo de modo limitado — por exemplo, a insegurança e a violência em algumas cidades. Esses exemplos também dificultam a conversão da renda em capacidades, de modo que essas pessoas podem precisar de mais renda — para assistência e tratamentos, por exemplo — para obter os mesmos funcionamentos.

Nussbaum (1999, 2000) propõe uma lista de dez capacidades que pessoas com diferentes concepções consideram necessárias a uma vida digna:

1. <i>Vida</i> : Estar apto a viver até o final da vida; não morrer prematuramente ou antes que uma vida seja reduzida a uma vida sem valor;
2. <i>Saúde do corpo</i> : Estar apto a ter uma boa saúde, incluindo a saúde reprodutiva; estar adequadamente nutrido; ter um abrigo adequado;
3. <i>Integridade do corpo</i> : Estar apto a se mover livremente de um lugar a outro; ter limitações do corpo tratadas como soberanas, isto é, estar seguro contra agressão, incluindo agressão sexual, abuso sexual na idade infantil e violência doméstica; ter oportunidades para satisfação sexual e para fazer escolhas nas questões de reprodução;
4. <i>Sentido, imaginação e pensamento</i> : Estar apto a usar os sentidos, imaginar, pensar e raciocinar — e fazê-los em um sentido verdadeiramente humano; estar apto a usar a própria mente em escolhas pautadas por garantias de liberdade de expressão, com respeito a discursos de natureza política, artística ou religiosa; estar apto a buscar o significado definitivo da vida em um caminho próprio; estar apto a ter experiências prazerosas e evitar sofrimento desnecessário;

<p>5. <i>Emoções</i>: Estar apto a apegar-se às pessoas, a amar e cuidar daqueles que se preocupam conosco e a experimentar desejo, gratidão e raiva justificada. Não desenvolver o lado emocional de forma frustrada em função de medo da opressão e de ansiedade, ou em função de eventos traumáticos, abuso ou negligência (sustentar essa capacidade significa defender formas de associação humana que são cruciais no desenvolvimento humano);</p>
<p>6. <i>Razão prática</i>: Estar apto a formar uma concepção de bem e a engajar-se em uma reflexão crítica sobre o planejamento da própria vida (isso protege a liberdade de consciência);</p>
<p>7. <i>Filiação</i>:</p> <p>(a) Estar apto a viver com outras pessoas, a reconhecer e mostrar preocupação pelos outros seres humanos e a engajar-se em várias formas de interação social; estar apto a imaginar a situação a partir da perspectiva do outro e ter compaixão por aquela situação; ter a habilidade de agir com justiça e amizade (proteger essa capacidade significa proteger instituições que constituem e incentivam tais formas de afiliação, preservando também a liberdade de reunião e discurso político);</p> <p>(b) Ter as bases sociais de autorrespeito e não humilhação; poder ser tratado com dignidade, cujo valor é igual ao das outras pessoas (isso requer um mínimo de proteção contra discriminação de raça, sexo, orientação sexual, religião ou nacionalidade); no trabalho, estar apto a trabalhar como um ser humano, exercendo o raciocínio e mantendo relações de reconhecimento mútuo com os colegas;</p>
<p>8. <i>Outras espécies</i>: Estar apto a viver em respeito com animais e plantas;</p>
<p>9. <i>Diversão</i>: Estar apto a rir, a brincar e a divertir-se em atividades recreativas;</p>
<p>10. <i>Controle sobre o próprio ambiente</i>:</p>

- (a) Político — estar apto a participar efetivamente das escolhas políticas que governam a própria vida; ter o direito de participação política e possuir proteções para a liberdade de discurso e associação;
- (b) Material — estar apto a possuir propriedade, também em termos de oportunidade real; e ter direitos tanto de propriedade como de buscar emprego sobre as mesmas bases que outros.

A proposta é oferecer uma base comum para uma sociedade que, embora seja pluralista e reconheça que as pessoas possuem capacidades e necessidades distintas, requer o uso de uma única lista que determine as capacidades que possibilitam uma vida digna. Nussbaum entende as capacidades como necessidades, mas, ao utilizar o termo “capacidades”, tem como objetivo desenvolver um argumento universal em favor do potencial humano: a emancipação. Esta, portanto, não se refere a apenas uma forma de potencial humano, mas serve de guia para que um grupo de pessoas razoáveis possa concordar com a premissa de que capacidades são requisitos importantes para qualquer realização humana. A capacidade de *mover-se livremente* associa-se ao conceito de mobilidade. Trata-se de valorizar a mobilidade como uma questão de justiça e uma capacidade para que as pessoas tenham possibilidades de realizar aquilo a que atribuem valor. As questões de justiça não podem estar reduzidas a problemas de distribuição das riquezas ou às diferenças de bem-estar.

6.3 Necessidades: justiça e reconhecimento

O reconhecimento relaciona-se com uma questão de *status*, pois examina os padrões institucionalizados de valoração cultural e seus efeitos sobre o posicionamento das pessoas em sociedade, possibilitando que todas tenham igual direito de estarem no mundo. Isso está embasado em condições justas de

igualdade, que são desrespeitadas quando padrões institucionalizados de valoração cultural depreciam o feminino, a raça, a sexualidade, o corpo ou a deficiência, por exemplo.

A igualdade de *status* significa que os padrões devem considerar as pessoas como parceiras, reconhecendo-se reciprocamente, e possuidoras da habilidade de participar como iguais da vida social (FRASER, 2007a, 2007b). Os padrões institucionalizados de valoração cultural, ao considerarem algumas pessoas como inferiores, invisibilizando-as ou excluindo-as da interação social e da paridade de participação, não geram reconhecimento, mas subordinação de *status*. No caso da mobilidade, as reivindicações por reconhecimento originam-se da não equidade no uso dos espaços urbanos, pois, devido aos padrões institucionalizados de valoração cultural, escolhem-se determinadas pessoas como pertencentes à norma e outras como inferiores — seja por serem deficientes, seja por estarem fora da norma heterossexista, por exemplo. Como resultado, há pessoas que não participam das condições de parceiras integrais nas cidades; por não satisfazerem suas necessidades de mover-se livremente, ficam restritas a determinados espaços urbanos ou, frequentemente, a espaços privados.

O conceito de identidade de grupos, ao contrário, valoriza a individualidade em detrimento da interação social, podendo levar à exclusão de determinada identidade por um grupo culturalmente dominante. O modelo de identidade, diferentemente do modelo de *status*, valoriza e essencializa a identidade dos grupos. Lutar por reconhecimento significa aceitar que há uma complexidade de vidas de pessoas, uma multiplicidade de identificações e diversas interseções de suas afiliações (FRASER, 2007a, 2007b).

Na determinação das necessidades, Fraser (1989a) sugere uma ruptura do padrão de abordagens teóricas distributivas, deslocando o foco de investigação de o que é a necessidade para como as necessidades são definidas, a partir de uma *política de interpretação das necessidades*. Para Fraser (1989a), a interpretação das necessidades das pessoas é um jogo político, relacionando-se diretamente com a participação política e com a participação no espaço urbano. Entender a política das necessidades como

distribuição de satisfações não é suficiente; deve-se entendê-la como uma ação interpretativa. Vários questionamentos devem ser feitos para entender as necessidades das pessoas.

As reivindicações das necessidades possuem uma estrutura relacional. Implícita ou explicitamente, elas têm a forma “uma necessidade x, para o fim y”. Esse tipo de estrutura não apresenta nenhum problema quando se consideram necessidades óbvias como de alimentação ou moradia. A maioria das pessoas [...] irá inferir que os governos, como agentes que garantem a vida e a liberdade, têm a responsabilidade de prover essas necessidades. No entanto, quando muda o nível de generalidade, as reivindicações de necessidades tornam-se mais controversas. De que, mais especificamente, as pessoas desabrigadas precisam para se protegerem do frio? Quais são as formas específicas de oferta, já que se reconhecem de uma maneira genérica as necessidades? (FRASER, 1989a, p. 292, tradução nossa)

Portanto, as cadeias de necessidades podem ser ramificadas em várias relações para aprofundar suas divergências, que devem ser embasadas em princípios de justiça. As fronteiras são desenhadas de forma diferente entre culturas e períodos históricos. A saúde e a reprodução, por exemplo, foram entendidas como questões políticas na França no final do século XIX, num contexto de preocupação nacionalista em que a taxa de natalidade estava em declínio. Ao contrário, durante boa parte do século XX nos Estados Unidos, a saúde e a reprodução foram consideradas fora do domínio da política (FRASER, 1989a). Já a mobilidade, até décadas passadas, era conceituada apenas como transporte e infraestrutura. A partir da década de 1990, iniciou-se o movimento a favor de uma visão conjunta sobre a movimentação das pessoas e as necessidades desses deslocamentos, entrando no domínio da política e da participação social.

Muitas teorias, ao assumirem que a política de necessidades refere-se somente às necessidades predefinidas, podem ou não reconhecer outras necessidades, desviando a atenção de inúmeras questões políticas: (a) restringem as necessidades das pessoas à sua satisfação, omitindo sua dimensão política; (b) não problematizam o fato de que as definições das necessidades passam por um jogo político de interesses; (c) não questionam os

discursos disponíveis para interpretar as necessidades das pessoas a partir de um ponto de vista da justiça, nem questionam se os discursos são distorcidos em favor dos interesses dos grupos dominantes; e (d) não conseguem focalizar a lógica social e institucional dos processos de interpretação das necessidades, excluindo questionamentos políticos dos agentes e dos receptores dessas políticas (FRASER, 1989a).

As reivindicações de necessidades devem ser transformadas em direitos: deve-se assumir a necessidade da proteção da mobilidade. A dimensão política da mobilidade relaciona-se diretamente com a dimensão política da cidade e de participação no espaço urbano, a partir de um reconhecimento mútuo sobre as vidas que podem estar nas cidades. A proteção da mobilidade como necessidade passa por um jogo político de interesses, de grupos hegemônicos que normatizam as vidas e as pessoas que habitam a cidade. A luta para estabelecer ou negar o *status* político de uma determinada necessidade depende da validação de uma necessidade como uma questão política legítima. Fraser poderia adotar uma postura relativista ao dizer que as necessidades são construídas culturalmente, o que significa destacar a importância de uma justificação interpretativa. Contudo, há questões sobre os processos sociais pelos quais várias interpretações das necessidades são geradas, sendo imparciais aquelas que se aproximam dos ideais da democracia e da igualdade.

6.4 Debate das teorias de justiça e a necessidade de mover-se livremente

O debate das teorias de justiça feito a partir do enfoque das necessidades teve como objetivo mostrar que a necessidade de *mover-se livremente* deve ser reconhecida como um direito, o qual promove a igualdade entre as pessoas nas cidades. Inserir a mobilidade nos debates das necessidades permite fundamentar sua conceituação nas teorias de justiça distributivas e do reconhecimento, pois há privações de mobilidade decorrentes da renda ou ineficiência do transporte e há privações de mobilidade decorrentes do

preconceito e da discriminação contra corpos abjetos, sejam sexuais, racializados ou com impedimentos.

As propostas teóricas de Hayek e Nozick apresentam a ideia da necessidade como um bem, associando-se ao debate das teorias distributivas. Contudo, defendem que nenhuma redistribuição é justificada, no sentido de prejudicar as pessoas mais ricas, por exemplo, que teriam que transferir seus recursos para suprir as necessidades das outras. Há o predomínio da liberdade no sentido de que são as próprias pessoas que devem determinar seus projetos de vida. A mobilidade, associada à teoria da titularidade de Nozick, é inserida em uma questão individual, isto é, deixa-se para cada pessoa a responsabilidade pelos seus bens e, conseqüentemente, por sua mobilidade na cidade, contrariando a defesa de soluções coletivas de transporte urbano ou da função social da propriedade. As pessoas pobres não conseguem pagar os altos preços dos aluguéis ou comprar imóveis nas áreas centrais, restando-lhes como única alternativa morar em locais distantes do trabalho ou dos equipamentos urbanos, o que as deixa dependentes de um transporte público pouco eficiente.

Rawls, em sua proposta, tem como objetivo demonstrar que a compreensão da necessidade é política. As pessoas propõem-se a cooperar umas com as outras a fim de obter maiores benefícios em suas vidas por meio de um acordo original que define os princípios de justiça e regula as instituições e, conseqüentemente, a distribuição dos bens primários — tudo aquilo de que as pessoas (cidadãos, livres e iguais) necessitam para sobreviver. As necessidades são os bens primários, e devem ser publicamente reconhecidas e embasadas em um constructo elaborado a partir de uma concepção política da pluralidade. A pluralidade, por sua vez, é garantida pelo contrato social, onde se estabelecem os princípios de justiça que permitem a convivência, em condições de equidade, numa sociedade pluralista e democrática.

A abordagem de Rawls insere-se no debate das teorias distributivas, em que os bens primários são tidos como meios para as liberdades e necessidades das pessoas. A justiça social das questões urbanas no enfoque rawlsiano pode referir-se, por exemplo, à distribuição da infraestrutura e dos equipamentos. Os benefícios da urbanização devem atender as necessidades de todas as

pessoas, independentemente da sua localização na cidade. A segregação social e a desigual distribuição das oportunidades no espaço das cidades brasileiras evidenciam como a mobilidade é fundamental para a equidade urbana. A mobilidade originada pela combinação da configuração da área urbana com a rede de transporte diminui as desigualdades sociais, pois o transporte urbano acessível e de qualidade permite que as pessoas mais pobres usufruam das oportunidades e dos serviços, alcançando seus projetos de vida.

Essa abordagem aproxima-se do debate das teorias de reconhecimento quando determina que o pluralismo razoável e o constructo político são responsáveis pela definição das necessidades, no sentido de que as necessidades são relativas a uma concepção política de pessoa e a seu *status*. Contudo, apesar de a teoria rawlsiana reconhecer a importância do *status* político das pessoas, há críticas feministas que defendem que ela não respondeu aos desafios de justiça ligados às relações desiguais de gênero e às pessoas vulneráveis, pois consideram que o conceito de pessoa nessa teoria valoriza a autonomia e a independência (KITAY, 1999; NUSSBAUM, 2004; OKIN, 1993). A crítica feminista refere-se principalmente à desigualdade de capacidade e liberdade vivenciada pelos indivíduos com deficiência, considerando-se as pessoas como seres sociais e políticos que se preocupam com o bem-estar alheio (NUSSBAUM, 1999, 2007). A ideia de que as pessoas são livres, iguais, independentes e produtivas no contexto da cooperação social exclui uma significativa parcela de indivíduos na deliberação dos acordos sobre os princípios de justiça — as pessoas deficientes, por exemplo, que experimentam o espaço urbano de maneira distinta, geralmente não receptiva à diversidade (KITAY, 1999).

Dworkin defende que a igualdade distributiva é a concretização, no âmbito econômico, de um ideal mais abstrato: a igualdade de consideração. Nenhum Estado será legítimo se não demonstrar igualdade de consideração por todas as pessoas de uma sociedade. A abordagem de Dworkin (2005) insere-se no debate das teorias distributivas ao defender a ideia de que, para que as pessoas possam tomar decisões em situações semelhantes, deve existir a distribuição inicial igualitária de recursos. Ou seja, o Estado garante igual consideração e tratamento às pessoas, conferindo-lhes as mesmas

oportunidades e bens: cada pessoa possui à sua disposição os mesmos recursos externos, independentemente de suas características ou talentos, não sendo afetada por diferenças de capacidades.

A abordagem de Dworkin aproxima-se do debate das teorias de reconhecimento ao defender o *princípio da igual importância*, no sentido de que todos merecerem a mesma consideração e respeito. O Estado deve ser igualmente cuidadoso com a vida de cada pessoa em seu domínio. Contudo, cada pessoa é responsável por decidir o que fazer para sua vida ser melhor (*princípio da responsabilidade especial*), ou seja, o Estado deve se empenhar em tornar a vida das pessoas sensível às opções que fizeram. Ao reconhecer que o direito à mobilidade protege a necessidade de *mover-se livremente*, os princípios dworkianos da *igual importância* e da *responsabilidade especial* são efetivados. Esses princípios possibilitam que as pessoas atinjam seus *interesses críticos*; caso eles não sejam atingidos, as vidas das pessoas terão menos êxito e não serão embasadas na igualdade com virtude soberana. São as próprias pessoas que decidem suas necessidades, e, ao fazer a distinção entre ética e moral, Dworkin (2011) tem o objetivo de descobrir se as pessoas querem, por motivos éticos, viver uma vida boa ou entender que a razão moral justifica a responsabilidade das pessoas com as outras.

Para Dworkin, os conceitos de liberdade e igualdade não são contraditórios, mas se completam e têm uma relação fundamental. O Estado baseia-se na igualdade normativa entre as pessoas, por isso não se devem aceitar práticas discriminatórias no espaço urbano, que deixam as pessoas em posição inferior na participação social e as impossibilitam de efetivar outros direitos. A proposta dworkiana insere no debate o *direito a igual tratamento*, referente à mesma distribuição de bens e oportunidades das pessoas, e o *direito a ser tratado como igual*, referente ao direito a igual consideração e respeito na decisão política sobre como tais bens e oportunidades serão distribuídos (DWORKIN, 2002).

As propostas de Sen e Nussbaum defendem o uso das capacidades para a satisfação das necessidades humanas básicas e intenta determinar as atividades centrais que definem uma vida como humana. A teoria das

capacidades insere nas teorias de justiça distributivas a sensibilidade necessária ao enfoque das capacidades humanas (NUSSBAUM, 1999). Para medir o desenvolvimento de uma sociedade, não basta considerar apenas os aspectos puramente econômicos; há outros indicadores que devem ser observados, como a saúde e a educação. É possível incluir entre os indicadores a mobilidade urbana, pois ela possibilita que as pessoas *se movimentem livremente* para realizar seus planos de vida ou atingir os objetivos que valorizam. A perspectiva das capacidades concentra-se nas oportunidades atuais das pessoas e não apenas nos meios. A liberdade, sob a forma de capacidade, concentra-se na oportunidade de conseguir combinações de funcionamentos e escolhas: defende a igualdade de liberdade, pois a exclusão da igualdade, reservando-se espaço apenas para a liberdade, leva a uma argumentação difícil de sustentar.

Sen (2000) argumenta que considerar apenas os bens primários rawlsianos e os recursos dworkianos não é um parâmetro adequado para a justa distribuição equitativa. O questionamento não deve ser sobre os bens primários ou os recursos em si mesmos, mas sobre o que as pessoas, em função de significativas variações individuais, são capazes de fazer com eles. Somente a distribuição de bens primários ou recursos não significa uma vida com dignidade para aqueles com baixos níveis de funcionalidade, pois as pessoas necessitam de capacidades para converter os bens primários ou recursos em fins. Contudo, nesta tese, tanto a proposta de Rawls quanto a de Dworkin trazem conceitos importantes para a defesa do direito à mobilidade como proteção da necessidade de *mover-se*. *Mover-se* no espaço urbano deve ser entendido como uma ação ampla, política e moral que envolve questões de distribuição e, também, de reconhecimento.

Semelhantemente à proposta de Sen, a de Nussbaum fundamenta-se no uso das capacidades humanas para a satisfação das necessidades. Para Nussbaum (2011), todas as pessoas têm o mesmo valor independentemente da sua classe, por isso a importância de proteger as capacidades como uma condição necessária de justiça em um acordo político público. A igualdade, portanto, está na escolha de cada pessoa conforme seus planos de vida. A lista de capacidades proposta por Nussbaum (1999), que inclui *mover-se livremente*,

busca oferecer uma base filosófica para os princípios constitucionais que devem ser respeitados para que as pessoas tenham uma vida digna. A ideia da dignidade é fundamental na proposta de Nussbaum (1999). Sua concepção de dignidade não se baseia em concepções religiosas, mas na ideia de valor humano, inspirada na concepção kantiana de pessoas como seres livres e capazes para executarem seus projetos de vida.

Em minha pesquisa de mestrado, o debate das capacidades aplicado às políticas de transporte possibilitou identificar que ainda não há o reconhecimento de que as pessoas possuem capacidades e que estas são diretamente responsáveis por garantir a mobilidade e possibilitar que o acesso ao espaço público seja igualitário (PIRES, 2009). Crianças, idosos ou deficientes, freqüentemente dependem das relações de cuidado para realizar certas atividades diárias, seja para zelar por si próprios, seja para acessar os equipamentos públicos. Esses grupos conectam-se pelo reconhecimento de que as experiências da dependência e da deficiência podem acontecer nas diversas fases da vida. Ao reconhecer a dependência e a importância do cuidado para a mobilidade, as gratuidades e os descontos tarifários para pessoas com deficiência, crianças, idosos e suas acompanhantes não podem ser vistos como um privilégio, mas sim como o resultado do reconhecimento que permite a redistribuição do transporte público. As políticas de transporte devem estar orientadas sob a perspectiva das capacidades para a ampliação do conjunto de escolhas a partir das quais as pessoas realizam suas ações. Assegurar as capacidades humanas é condição para o atendimento das necessidades e para a expansão das liberdades reais de que as pessoas desfrutam.

O conceito de dignidade frequentemente é carregado de imprecisões, não sendo possível demarcar com objetividade o que é necessário fazer para promovê-la. Embora a proposta desta tese não seja esgotar a definição de dignidade, é importante salientar também a conceituação de Dworkin (2011). Segundo ele, o *princípio da dignidade* refere-se à importância da vida humana e é constituído pelos princípios do autorrespeito e da autenticidade. O *princípio do autorrespeito* determina que cada pessoa deve levar a vida a sério, aceitando que ela seja uma realização de sucesso e não seja desperdiçada, ou seja, esse princípio descreve a atitude que as pessoas devem ter em relação à própria

vida, tratando-a com importância (DWORKIN, 2011). O *princípio da autenticidade* determina que cada pessoa tem a responsabilidade de identificar o que conta como sucesso em sua vida e os valores que considera apropriados.⁴¹ Ambos os princípios fornecem um parâmetro sobre o que se deve fazer para viver bem, explicam os direitos que as pessoas possuem dentro da sua comunidade política e dão embasamento para os deveres morais que as pessoas têm em relação às outras. Contudo, além das responsabilidades das pessoas, a dignidade determina a atuação do Estado, que deve zelar igualmente pela vida das pessoas respeitando suas responsabilidades. A proposta dworkiana é a integração de princípios éticos — que orientam as pessoas sobre como viver bem — e morais — que as orientam sobre como devem ser tratadas. Em outras palavras, a proposta tem como objetivo inserir no debate dos direitos a responsabilidade que todas as pessoas têm em relação às suas vidas, com o respeito e a consideração às outras pessoas (DWORKIN, 2011).

A tentativa de integrar a distribuição e o reconhecimento também significa enfrentar questões filosóficas de incompatibilidade entre a moralidade e a ética (FRASER, 2007b). A princípio, o reconhecimento parece pertencer à ética, exigindo julgamento sobre o valor das diferentes práticas. Já a distribuição parece pertencer à moralidade. Isso leva à conclusão precipitada de que as reivindicações por distribuição e por reconhecimento não poderão ser associadas. Entretanto, a proposta fraseana é de que se deve entender o reconhecimento com seu fundamento na igualdade de *status*, alinhando-se à moralidade e não à argumentação ética de bem. Essa proposta desvincula o reconhecimento da ideia de identidade. O modelo da identidade é problemático, pois, ao entender o não reconhecimento como um perigo à identidade, sustenta a avaliação subjetiva individual e não a avaliação objetiva das instituições sociais e da interação social (FRASER, 2007b). O *modelo de status*, proposto por Fraser (2007b), salienta que o reconhecimento não é a identidade específica

⁴¹ “The first is a principle of self-respect. Each person must take his own life seriously: he must accept that it is a matter of importance that his life be a successful performance rather than a wasted opportunity. The second is a principle of authenticity. Each person has a special, personal responsibility for identifying what counts as success in his own life; he has a personal responsibility to create that life through a coherent narrative or style that he himself endorses” (DWORKIN, 2011, p. 203-204).

de um grupo, mas a condição das pessoas como parceiras integrais na interação social. O não reconhecimento significa a subordinação social, uma vez que priva as pessoas de participarem como iguais na vida social.

Na construção do direito à mobilidade como protetor da necessidade de *mover-se livremente* para a conquista da igualdade entre as pessoas, o *modelo de status* tem papel fundamental, pois, devido a ações preconceituosas e discriminatórias contra corpos sexuais, racializados, pobres ou com impedimentos, algumas pessoas são privadas de *mover-se livremente* no espaço urbano. As pessoas não devem ser privadas de participar em igualdade da vida social. A moralidade da argumentação baseia-se também na questão do corpo, como ponto de convergência, da natureza material, do significado e do valor, substituindo-se o conceito da identidade e da diferença pelo conceito da afinidade (EAGLETON, 2011):

O corpo pode ser o modo fundamental como pertencemos uns aos outros, mas é também o modo como somos, cada um, peculiarmente individuados. Encontrar um outro corpo humano é, assim, encontrar, indissociavelmente, tanto a identidade quanto a diferença. O corpo do outro é, ao mesmo tempo, estranho e familiar. É justamente o fato de podermos nos relacionar com ele que sublinha sua alteridade (EAGLETON, 2011, p. 219).

As teorias de justiça são fundamentais para o entendimento dos direitos. As questões filosóficas devem ser precisamente delimitadas para que seja possível a defesa, ou não, de algo como um direito. O direito é um meio fundamental para moldar e garantir a maneira como as instituições democráticas irão agir, bem como a qualidade dessas instituições. O que significa a igualdade nos direitos sociais? Como aponta Dworkin (2005, p. XI), “igualdade é em si uma questão filosófica difícil”. Igualdade de oportunidades, de recursos ou de renda? Dworkin (2007) substitui a pergunta “igualdade de quê?” por “por que a igualdade?”. Considerar a igualdade como uma virtude soberana é aceitar o princípio igualitário abstrato e o fato de que o Estado deve tornar melhor a vida das pessoas, bem como mostrar igual consideração pela vida de todas (DWORKIN, 2005).

Há uma relação entre as necessidades e os direitos, e para transformar reivindicações de necessidades em novos direitos sociais é necessário, no caso da mobilidade, superar a discriminação sexual, corporal, racial e de renda. As perspectivas igualitárias e democráticas de mudança social devem ser discutidas e exploradas para que as possibilidades emancipatórias das necessidades nos discursos e contextos urbanos sejam entendidas e ampliadas. A privação da mobilidade desafia as questões de justiça, pois são muitas as variáveis, situações e relações compartilhadas que não podem ser superadas apenas com a justiça distributiva. A proteção da necessidade de *mover-se livremente* para a conquista da igualdade entre as pessoas exige o reconhecimento das diferentes necessidades e uma distribuição justa.

7 A HIPÓTESE DOS CORPOS ABJETOS

ESTRUTURAS OPRESSIVAS DOS ESPAÇOS E NECESSIDADES ESQUECIDAS

Não tenho necessidade de interrogar minha comoção para enumerar as diferentes razões que temos para nos interessarmos por uma foto; podemos: seja desejar o objeto, a paisagem, o corpo que ela representa; seja amar ou ter amado o ser que ela nos dá a reconhecer; seja espantarmo-nos com o que vemos; seja admirar ou discutir o desempenho do fotógrafo, etc.; mas esses interesses são frouxos, heterogêneos; tal foto pode satisfazer a um deles e me interessar pouco; e se tal outra me interessa muito, eu gostaria de saber o que, nessa foto, me dá o estalo (BARTHES, 1984, p. 35).

Em um primeiro movimento argumentativo, abordado no capítulo anterior, foi defendida a tese da mobilidade como um direito. O direito à mobilidade protege a necessidade de *mover-se livremente* para a garantia e a afirmação da igualdade (NUSSBAUM, 2000). Apesar de avanços, o conceito de mobilidade ainda é limitado ao transporte, reduzindo o direito ao meio. Restringir a desigualdade aos equipamentos de transporte enfraquece o conceito da mobilidade como direito: a garantia da mobilidade é fundamental para que as pessoas possam se deslocar e acessar o espaço urbano e, conseqüentemente, seus direitos à saúde, à educação, à moradia ou ao lazer.

Neste capítulo, em um segundo movimento argumentativo, a hipótese dos corpos abjetos será explorada para a defesa do direito à mobilidade urbana. O debate sobre corpos abjetos denuncia as estruturas opressivas dos espaços e coloca desafios para a questão da mobilidade como direito, pois considera como imediatas as necessidades das mulheres e dos grupos subalternos. As necessidades dos grupos subalternos, que estão fora das instituições formais, convergem historicamente em uma nova arena social heterogênea, associada a

diferentes discursos públicos, traduzindo a politização das chamadas necessidades esquecidas (*runaway needs*) — ou seja, que estão fora dos discursos oficiais e da agenda política formal e que não são prestados pelo Estado (FRASER, 1989b). As necessidades esquecidas devem ser sempre contextualizadas em um determinado momento histórico, social e político. Elas relacionam-se com a reivindicação dos direitos, pois estão fora da matriz de inteligibilidade e normativa, restritas a determinadas esferas. Tradicionalmente, a família e a economia são os principais discursos que precisam ser ultrapassados para que as novas demandas tornem-se políticas e resultem em ações programáticas governamentais. Essas necessidades são, portanto, sinais de mudanças estruturais nas fronteiras entre o que é classificado como áreas da política, da economia ou da vida doméstica (FRASER, 1989b).

Os corpos abjetos são definidos por Judith Butler (1993) como aqueles que não deveriam existir, dentro de determinada matriz cultural. A abjeção relaciona-se não apenas com a negação de direitos, mas também com o não reconhecimento e legitimidade, retirando dessas pessoas o direito de existir e de estar no mundo. Como essas pessoas não devem ser entendidas ou nomeadas, são privadas da possibilidade de reivindicar direitos. Inversamente, ao se nomear as pessoas fora de uma matriz de integibilidade cultural, elas passam a ter um *status* e tornam-se reconhecidas, o que possibilita que também reivindiquem seus direitos.

Reconhecer a mobilidade urbana como uma necessidade de um corpo abjeto ou de um grupo subalterno, a partir de um enfoque feminista, permite inserir o debate em uma teoria de justiça que busca dar respostas sobre as questões de desigualdade urbanas que ainda não foram tratadas. A proteção à mobilidade, como uma política que pode promover a transformação das relações sociais, será feita por meio da denúncia da opressão vivenciada pelas pessoas que habitam corpos abjetos. A categoria gênero/corpo é central na crítica feminista por explicitar as relações de desigualdade por sexo. O feminismo busca, portanto, a transformação das relações de gênero marcadas pela subalternidade pelo corpo, reconhecendo a ação de práticas políticas e institucionais que mudem certas visões discriminatórias de mundo (BUTLER, 2006b). Ao criar novas formas de interpretação das necessidades, busca-se

atingir um grupo de pessoas que estão fora dos padrões institucionalizados de valoração cultural — ou seja, que estão em condição inferior e de subordinação de *status* na paridade de participação. O objetivo é atender as novas necessidades que precisam ser politizadas e reinterpretadas (FRASER, 1989a).

Para Gayatri Spivak (2010), são subalternas as pessoas que não possuem representatividade devido ao seu *status* social, gerando uma condição de silêncio.⁴² Partindo-se da pergunta “pode a subalterna falar?”, Spivak (2010) propõe a produção de uma narrativa da verdade das subalternas, pois, do modo como os discursos são elaborados, silenciam as pessoas subalternas ao estabelecer uma representação de sua fala. Reforçam, assim, a subalternidade e a opressão. Nos discursos, Spivak (2010, p. 70) evidencia o duplo sentido do termo “representação”:

Dois sentidos de representação estão sendo entendidos: a representação como “falar para”, como política, e representação como a arte ou filosofia. Como a teoria também é apenas “ação”, o teórico não representa (fala para) o grupo oprimido. [...] Esses dois sentidos de representação dentro de formação do Estado e da lei, por um lado, e no assunto predicação, por outro, estão relacionados, mas são irreduzivelmente opostos.⁴³

Para Spivak (2010), para que as pessoas subalternas sejam ouvidas, é necessário que estejam inseridas em um modelo do pensamento ocidental.⁴⁴ Contudo, ao conseguir comunicar-se de modo inteligível, ou seja, ter sua representação reconhecida dentro de um sistema normativo do grupo dominante, afastam-se involuntariamente do seu contexto original, deixando de participar genuinamente do seu grupo. Pessoas subalternas não conseguem falar porque as pessoas que as representam é que são proprietárias da

⁴² O termo “subalterno” foi usado primeiramente na Índia a partir de 1970 em referência às pessoas colonizadas. Isso permitiu uma nova abordagem na história dos locais dominados, que até então ainda era vista a partir da perspectiva dos colonizadores.

⁴³ “Two senses of representation are being run together: representation as ‘speaking for’, as politics, and representation as ‘re-presentation’ as in art or philosophy. Since theory is also only ‘action’, the theoretician does not represent (speak for) the oppressed group. [...] These two senses of representation-within state formation and the law, on the one hand, and in subject-predication, on the other, are related but irreducibly discontinuous” (SPIVAK, 2010, p. 70).

⁴⁴ A crítica de Spivak é pós-colonial, sobre um grupo indiano considerado subalterno devido a uma posição fixa de uma sociedade organizada em castas, com relações de dominação do colonialismo britânico, e posteriormente reconfigurada nos processos de independência e formação do Estado Nacional. A proposta de Spivak (2010) é dar uma oportunidade aos grupos subordinados de contarem a sua própria história.

linguagem. A representação das subalternas por essas pessoas proprietárias da linguagem é subjetiva e provavelmente enviesada por uma visão dominante, mesmo involuntariamente, com os esforços para defender os direitos das pessoas subalternas. A argumentação de Spivak permite ampliar o conceito de subalternidade para outros contextos marcados pela discriminação e pelo silenciamento das pessoas que, por terem um corpo fora da lei patriarcal de gênero, vivenciam diariamente a opressão causada pela impossibilidade de mover-se livremente na cidade.

No planejamento urbano, a perspectiva do corpo permite o reconhecimento da condição precária do ser humano e a eliminação da precariedade da vida na cidade (BUTLER, 2006b). Precário e precariedade carregam diferentes significados: o primeiro relaciona-se à interdependência para a sobrevivência e o último é provocado pela desigualdade. A interdependência é um princípio também para o debate de justiça — expressa a própria condição humana, pois as condições de dependência são inevitáveis nas relações sociais (KITTAI, 1999).

A precariedade da vida na cidade relaciona-se com as várias formas de violência vivenciadas diariamente pelas pessoas fora da lei patriarcal de gênero, por isso falar em corpo. Por meio da hipótese dos corpos abjetos, que denuncia as estruturas opressivas das cidades e coloca desafios para a questão da mobilidade como direito, busca-se mostrar que direitos são resultados de uma reflexão pública ininterrupta sobre o que é ser tratado como pessoa merecedora de igual respeito e consideração e com direito de estar no mundo, dando visibilidade aos grupos excluídos. Esses grupos levam à esfera pública a precariedade da vida urbana, ou seja, são expostos a contextos de violência, exigindo-se, portanto, alguma forma de reparação devido ao valor diferenciado atribuído à vida humana (BUTLER, 2006b).

O planejamento e o desenho urbano não criam diretamente a violência ou discriminam grupos sociais, mas os reproduzem a partir da formação de ambientes que podem apresentar mais ou menos oportunidades para a exposição à violência. Segundo Jane Jacobs (2000), são os olhos da rua as pessoas que utilizam o espaço público e que exercem uma vigilância natural,

consciente ou inconscientemente, para a segurança nas cidades. Jacobs denomina também como balé o encontro das pessoas, com seus diferentes propósitos e atividades, de modo que aconteça a interação social e o cuidado seja mútuo. Essas ideias, apesar de terem sido formuladas na década 1960, ainda são atuais quando consideradas sob o enfoque da mobilidade urbana como direito e sua relação com o reconhecimento.

O espaço não é neutro e deve ser analisado levando em conta os diferentes atores e relações que participam da criação da vida diária. Para Milton Santos (2004), o espaço é um elemento constitutivo da sociedade, um fator social, ou seja, não é apenas um reflexo das ações sociais, nem apenas o ponto de partida absoluto⁴⁵:

[...] um conjunto de relações realizadas através de funções e de formas que se apresentam como testemunho de uma história escrita por processos do passado e do presente. Isto é, o espaço se define como um conjunto de formas representativas de relações sociais do passado e do presente e por uma estrutura representada por relações sociais que estão acontecendo diante de nossos olhos e que se manifestam através de processos e funções. O espaço é, então, um verdadeiro campo de forças cuja aceleração é desigual (SANTOS, 2004, p. 122).

Assim como Santos (2004), o espaço, para Doreen Massey (2008), não é uma localidade estática e neutra: associa-se ao tempo e está em constante mudança. O espaço deve ser entendido juntamente com as relações sociais: ambos estão em construção e são formados por uma “simultaneidade de histórias” que contribuem para a especificidade do lugar (MASSEY, 2008, p. 29). Lugares não são como pontos ou áreas em mapas, mas são como integrações de espaço-tempo, “como eventualidades espaço-temporais” (Massey, 2008, p 191). O espaço é produto de interrelações, ou seja, é uma esfera que permite a existência da multiplicidade e da possibilidade, onde coexistem distintas trajetórias.

⁴⁵ Várias são as abordagens sobre o conceito de espaço na geografia.

O que poderia significar reorientar essa imaginação, questionar esse hábito de pensar o espaço como uma superfície? Se, em vez disso, concebêssemos um encontro de histórias, o que aconteceria às nossas imaginações implícitas de tempo e espaço? (MASSEY, 2008, p. 23)

Desse modo, o espaço é formado por um exercício político reflexivo pautado em consensos e forças que usam desigualmente seus bens e recursos. É, por meio da mudança de uma “política relacional para um espaço relacional” que Massey (2008, p. 98) propõe compreender os processos formadores da sociedade. O lugar é, portanto, o encontro das realidades subjetivas e objetivas das pessoas, o local da mediação política no espaço, fazendo com que seja entendido como ponto de transformação. São nas espacialidades que é possível compreender a multiplicidade, que está em constante negociação das relações permitindo ou proibindo a coexistência das pessoas, por meio da política de conectividade ou política relacional.

As cidades não são iguais para todas as pessoas: tanto a organização social como o uso dos espaços refletem as relações de dominação de uma ordem patriarcal, que devem ser consideradas para a proteção da mobilidade. Por isso, é fundamental questionar como a violência limita a vida de algumas pessoas no uso do espaço urbano — discriminação, agressão, assédio sexual, injúria, estupro ou assassinato compõem uma rede de violência exercida contra as pessoas que estão fora da ordem patriarcal de gênero, sejam mulheres ou pessoas fora da norma heterossexista, isto é, corpos abjetos. A normatização do corpo baseia-se em uma matriz de inteligibilidade, criando proibições no uso do espaço urbano nitidamente perceptíveis por meio de práticas misóginas, homofóbicas ou racistas. Incorporar a abordagem de gênero nas questões urbanas implica a proposta de inserção do debate da violência e da importância, no marco dos direitos, do exercício pleno da cidadania.

A decisão metodológica de utilizar imagens é gerar reconhecimento por meio da evidenciação de um estado de violência a partir de um marco visual, pois a fotografia tem uma força constatativa sobre o tempo em que está inserida. Evidenciar o sofrimento exposto nas imagens possibilita que as

câmeras fotográficas sejam instrumento de ações políticas, estimulando a solidariedade com a dor dos outros e apresentando as condições sociais em que as vidas estão inseridas (BUTLER, 2010; SONTAG, 2003). O uso político das imagens possibilita criar leituras sobre o cotidiano. O corpo nos enquadramentos escolhidos salienta a carga política ao mostrar a desigualdade que é o *punctum*, segundo Barthes (1984), que salta aos olhos do espectador, distinguindo as vidas que merecem ser vividas com as aspirações igualitárias.

As pessoas fora da norma heterossexista têm sua mobilidade reduzida devido à homofobia. Em recente pesquisa, foi constatado que, em São Paulo, 70% dos homossexuais já sofreram algum tipo de agressão (Fig. 1, Fig. 2).⁴⁶ As agressões levaram a comunidade gay a evitar áreas no Centro e na Zona Sul de São Paulo. Contudo, as alterações de localidade não diminuem o risco, pois, se não houver uma mudança de práticas e valores, as agressões migrarão na cidade, levando, conseqüentemente, à exclusão dessa população do espaço urbano.^{47,48} Em agosto de 2012, o estudante André Baliera foi agredido por dois homens quando voltava para casa no bairro Pinheiros, em São Paulo. Ao questionar o motivo de ser chamado de “veado”, levou diversos golpes na cabeça. Em depoimento, André Baliera declarou: “Não quero ter que fingir que eu não sou quem eu sou para poder voltar para casa em segurança” (Fig. 3).⁴⁹

⁴⁶ A pesquisa Sampacentro, divulgada em 26 de julho de 2012, contou com financiamento do Programa Pesquisa para o SUS, da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp), da Secretaria da Saúde do Estado de São Paulo, do Ministério da Saúde e do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

⁴⁷ Depoimento em entrevista de um rapaz homossexual: “Se não houver uma mudança de mentalidade, podemos voltar a nos esconder, porque seremos agredidos em todo lugar”. “Points gays ‘migram’ para fugir da violência”, matéria publicada no Portal G1 em 1º de julho de 2007. <<http://g1.globo.com/Noticias/SaoPaulo/0,,MUL61655-5605,00.html>>. Acesso em 1º de agosto de 2012.

⁴⁸ Gangues agem contra moradores de rua, negros, judeus e homossexuais, matéria publicada no Portal Jornal Hoje, em 9 de maio de 2011. <<http://g1.globo.com/jornal-hoje/noticia/2011/05/gangues-agem-contra-moradores-de-rua-negros-judeus-e-homossexuais.html>>. Acesso em 1º de agosto de 2012.

⁴⁹ Depoimento em vídeo: <<http://www.youtube.com/watch?v=BgzJKI-IYdl>>. Acesso em: 8 dez. 2012.



Fig. 1: Travestis são assassinados por intolerância e preconceito em São Paulo, agosto de 2011.
 Fonte: <http://videos.r7.com/travestis-sao-assassinados-por-intolerancia-e-preconceito/idmedia/4e3c5f3dfc9b4b315fa51ce6.html>



Fig. 2: Adolescentes atacam homossexuais na Avenida Paulista após as eleições de 2010.
 Fonte: <http://rederecord.r7.com/video/crimes-por-homofobia-se-proliferam-em-sao-paulo-4ed2c3d23d1493ebada6efd2/>



Fig. 3: André Baliera em protesto contra violência homofóbica em São Paulo em 8 de agosto de 2012.
 Fonte: <http://www.minaspirotecnica.com.br/index.php/noticias/noticias-gerais/1766-manifestantes-protestam-contraviol%C3%Aancia-homof%C3%B3bica-em-s%C3%A3o-paulo>

O atual não reconhecimento do direito de estar no mundo vivenciado nas ruas das cidades brasileiras pelos homossexuais assemelha-se à discriminação sofrida pelos negros nos Estados Unidos (EUA) ou na África do Sul em meados do século XX. (Fig. 4) Um caso exemplar, que aconteceu no final da década de 1950, é o da americana Dorothy Counts, que, aos 15 anos, tornou-se a primeira menina negra a estudar em um colégio na cidade de Charlotte, localizada no sudeste dos EUA (Fig. 5, Fig. 6). Durante cinco dias, ela resistiu às injúrias. Naquela época, a cidade tentava a integração racial, em lugar da segregação que era sentida diariamente: negros apenas podiam frequentar determinados lugares. Como esse, vários são os casos que evidenciam a privação de acesso ao espaço urbano em razão de sexismo ou racismo, por isso falar em corpos abjetos e mostrar que isso é um conceito cultural e historicamente determinado que perpetua processos de discriminação:

Fiquei lá quatro dias, na verdade, cinco. Em cada um deles, ao voltar para casa, meus pais me perguntavam como tinha sido, eu lhes relatava, e meu pai me perguntava se eu queria voltar. Eu dizia que sim, pois achava que o dia seguinte seria melhor e perceberiam que eu era como eles, só a cor da pele era outra. Só uma adolescente que queria estudar. No meu penúltimo dia, aconteceu um incidente na cantina. Fui cercada por uns garotos que cuspiram na minha comida. Naquele dia, perguntei aos meus pais se eles poderiam passar a me buscar para almoçar em casa, já que a escola permitia. Mas quando estava mexendo no meu armário, pela primeira vez, eu senti a violência física. Empurrões e xingamentos eu podia aguentar. Mas ali senti algo me atingir nas costas e na nuca. Nas costas foi um apagador; na cabeça eu não sei. Mas era afiado. Na saída, vi meu irmão esperando no carro e, pela primeira vez, tive medo. O vidro de trás estava estilhaçado. Aí percebi que não era só eu o alvo, era minha família. Conteí naquele dia aos meus pais o acontecido. Meu pai disse que sabia o que eu responderia, e ligou para a polícia e para o superintendente das escolas. Isso provavelmente foi o que o levou a me tirar de Harding, porque o superintendente lhe disse que não estava sabendo de nada, que indagara à escola e ninguém lhe dissera que eu tinha tido problemas. Eu estava lá para receber educação, e não era isso que estava acontecendo.⁵⁰

⁵⁰ Entrevista de Dorothy Counts à Folha de São Paulo em 9 de setembro de 2012. “Aos 70, Dorothy Counts relembra a experiência de ser a 1ª menina negra em um colégio de Charlotte”. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mundo/1150525-aos-70-dorothy-counts-relembra-a-experiencia-de-ser-a-1-menina-negra-em-um-colegio-de-charlotte.shtml>>. Acesso em: 7 out. 2012.

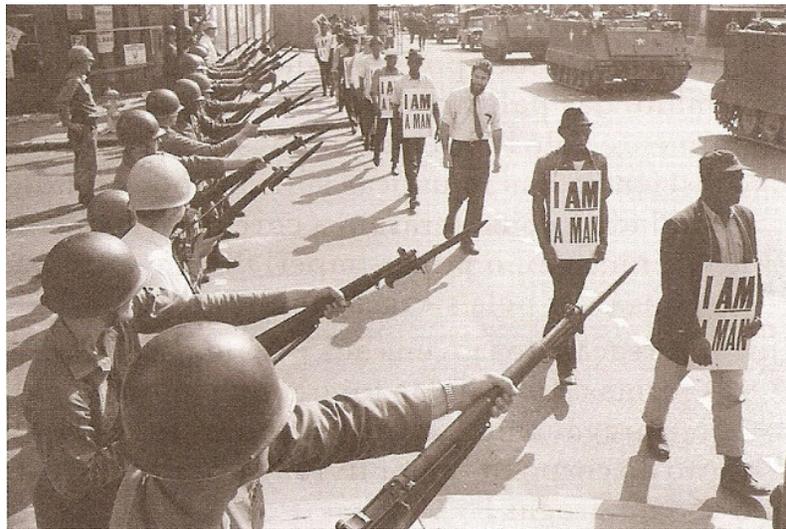


Fig. 4: Protesto contra o racismo em Memphis (Tennessee, EUA) em 1968. Negros protestam com cartazes onde está escrito “Eu sou um homem”.
Fonte: <http://fotonahistoria.blogspot.com.br/2012/06/protesto-contra-o-racismo-em-memphis.html>



Fig. 5 e Fig. 6: Dorothy Counts, aos 15 anos, foi a primeira estudante negra no colégio Harding, na cidade de Charlotte, na Carolina do Norte.

Fonte: <http://www1.folha.uol.com.br/mundo/1150525-aos-70-dorothy-counts-relembra-a-experiencia-de-ser-a-1-menina-negra-em-um-colegio-de-charlotte.shtml>

A utilização do espaço urbano, pensado à luz das teorias de justiça social, é, portanto, um dos pontos desafiadores da argumentação. A democracia tem como objetivo a igualdade de oportunidades, mas existem desigualdades substanciais entre os sexos — por exemplo, as dinâmicas das relações de trabalho ou do cuidado, assuntos que ainda devem ser devidamente tratados na esfera política (OKIN, 1989). É necessária uma ação transformadora para que se alcance um projeto emancipatório. Somente as mudanças no espaço urbano, sem um posicionamento com relação ao direito das pessoas consideradas subalternas, não serão suficientes para superar as injustiças nas cidades por meio de condições para o suprimento de suas necessidades. Ter um corpo fora da lei patriarcal de gênero é experimentar a desigualdade do espaço urbano não democrático. Esse espaço não reconhece a precariedade humana de pessoas que estão em desvantagem na cidade também devido à mobilidade, o que limita o acesso a inúmeros direitos e causa a violência.

7.1 Feminismo como categoria analítica

A partir dos anos 1970, gênero passou a ser utilizado para a teorização da diferença sexual, buscando uma interpretação diferente da utilizada para o determinismo biológico que era feito a partir da compreensão do sexo. A abordagem do gênero como uma construção social e cultural permitiu a sua teorização, transformando o feminismo em estudos politizados e superando a diferenciação social entre o masculino e o feminino focada na biologia ou no sexo (SCOTT, 1995). Para Joan Scott (1995), a categoria gênero confere um significado às relações sociais de poder, que são estabelecidas sobre as diferenças notadas entre os sexos ou corpos — sejam representações culturais ou conceitos normativos de oposições binárias definindo o masculino e o feminino.

A categoria gênero permite entender as relações complexas entre diferentes modos de interação humana: ao compreender as maneiras pelas

quais o conceito de gênero legitima e constrói as relações sociais, é possível entender a reciprocidade entre o gênero e a sociedade, em que “a política constrói o gênero, e o gênero constrói a política” (SCOTT, 1995, p. 16). Portanto, essa categoria refere-se também às instituições, às estruturas, às práticas cotidianas, ou seja, a tudo que forma as relações sociais, pois a organização social não se limita à realidade biológica, mas se associa à diferença sexual, que é construída socialmente (GROSSI, 1998).

Em um primeiro momento, com o objetivo de defender a desnaturalização do vínculo entre feminino, submissão e fragilidade, as teorias feministas fundamentaram o conceito de gênero como culturalmente construído e o de sexo como naturalmente adquirido. Porém, a partir da década de 1980, questionou-se a dicotomia “sexo é natural e gênero é construído”. Para Butler (2003a, p. 26), “nesse caso, não a biologia, mas a cultura se torna destino”. A partir das questões produzidas pela dicotomia sexo/gênero, Butler (2003a) critica o sujeito unívoco: não rejeita sua conceituação, mas propõe o gênero como efeito, em vez de um sujeito homogêneo e universal com identidade fixa. A proposta de Butler (2003a) permite compreender a importância da linguagem e do discurso inseridos na argumentação feminista ao questionar o uso da categoria mulheres, criticando o pressuposto de uma identidade universal e homogênea que desconsidera a diversidade e pluralidade dos contextos.

Gênero é, portanto, uma categoria de poder que constrói socialmente os corpos e o sexo pela linguagem — um mecanismo de poder, formando a identidade sexuada e estabelecendo a diferenciação (BUTLER, 2006a). A linguagem e a representação política constituem os sujeitos ao afirmarem que é possível presumir a natureza do sexo e da anatomia a partir de um marco cultural que os defina (BUTLER, 2003a). A estrutura binária do sexo — masculino e feminino — é garantida por meio da sua inserção em um domínio pré-discursivo, que interpreta o gênero dentro de um determinismo em que os corpos se transformam em objetos passivos de uma cultura inflexível. Para Butler (2003a, p. 59), a estrutura binária de sexo e gênero corresponde a “ficções reguladoras que consolidam e naturalizam regimes de poder convergentes de opressão masculina e heterossexista”, posicionando o corpo como produto de um discurso de poder em uma relação social hierarquizada. A

problematização muda o foco quando se considera que gênero é socialmente construído, o que permite estudar, por exemplo, como as mulheres são representadas de um ponto de vista discursivo masculino, ou os negros são representados pelos brancos, ou, ainda, as pessoas deficientes são representadas pelas não deficientes. Tal observação, também feminista, chama a atenção para os discursos totalizantes.

Portanto, o uso de categorias unitárias, desconsiderando a multiplicidade de corpos, também atua como modo de opressão. Ao reconhecer o valor da identidade na formação de políticas de coalizão no âmbito feminista, Butler (2003a) questiona a maneira como essa coalizão é feita e aponta o risco de a teoria atuar como soberana do processo, afirmando a sua própria visão em favor de uma pretensa unidade. É nesse espaço de coalizões abertas e identidades alternantes que o gênero pode ser apreendido em sua complexidade. Ao questionar o conceito de identidade, Butler propõe tratá-lo em termos de coerência e continuidade com padrões estabelecidos de sexualidade, dentro de uma matriz de inteligibilidade em que gênero, sexo, desejo e práticas sexuais são alinhados segundo algum sentido prevalente (normalmente o do heterossexualismo). As identidades descontínuas ou incoerentes não são compatíveis com essa matriz de inteligibilidade e são tidas como inexistentes por ela.

Butler (2003a) acrescenta a análise metafísica da identidade de gênero: o sexo é apontado como uma substância (ou seja, tem existência própria), no sentido metafísico, pela linguagem hegemônica, ocultando a impossibilidade fundamental de “ser” um sexo ou um gênero. Essa visão “substancializante” do sexo cumpre uma importante função política ao instituir uma heterossexualidade natural e compulsória, que regula e requer uma espécie de relação binária entre termos masculinos e femininos. Nessa relação, o sexo é coerente com o respectivo gênero e com um desejo pelo termo oposto. Ao contrário, o gênero não é uma substância metafísica (um ser) nem um atributo desconectado (uma qualidade), mas um produto da prática, cujos efeitos substantivos (que causam a ilusão de essência) são ao mesmo tempo produzidos e induzidos pelas práticas regulatórias da coerência de gênero. A categoria gênero é performativa, pois trata-se de um fazer permanente — um fazer que não depende de um

sujeito preexistente, e assim constitui a própria identidade. A performatividade, segundo Butler, é um processo da constituição do gênero, de internalização das normas que estilizam e concretizam no corpo, criando uma substância. O corpo é, portanto, performativo.

As pessoas são como atores em cena que realizam performances: o corpo sexuado, com cores e habilidades, contracena em um espaço culturalmente restrito por signos e padrões. O corpo não é um objeto que responde apenas aos signos culturais, nem há corpos preexistentes que respondam às convenções culturais (BUTLER, 1998). Os corpos são formados por um fenômeno social na esfera pública, que, desde o início, relaciona-se ao mundo dos outros dentro de uma dimensão social normativa que não pode ser impedida (BUTLER, 2006b). Defender que o gênero é criado por performances sociais significa que as ideias de um sexo essencial, de uma verdadeira masculinidade ou feminilidade, formam uma estratégia de poder (BUTLER, 1998). Desse modo, o gênero não deve ser entendido como uma manifestação de alguma essência fixa da realidade. O gênero não é estável, forma-se ao longo do tempo, e seus efeitos são produzidos pela estilização repetida do corpo, ou seja, a forma naturalizada pela qual os gestos, movimentos e estilos corporais formam a ilusão de um eu permanente marcado pelo gênero (BUTLER, 2003a). Deve-se desconstruir a identidade que pressupõe o sujeito em termos estáveis, substituindo-a por uma identidade plural — plural é diferente de universal, pois a última criaria uma categoria excludente.

Não deve haver uma noção singular de identidade, pois, “se alguém é uma mulher, isso certamente não é tudo o que esse alguém é” (BUTLER, 2003a, p. 20). A questão do gênero deve ser compreendida com a ideia de afinidade e convergência com outros aspectos sociais, como as questões raciais, étnicas, sexuais, religiosas e econômicas (BUTLER, 2003a). A ideia de performatividade de Butler possibilita, portanto, posicionar a identidade não como uma construção rígida, mas como uma materialidade contingente, pois as pessoas constituem-se por uma variedade de subjetividades. A partir da categoria gênero, é possível entender as diversas maneiras de interação humana. O conceito de corpo é fundamental na perspectiva feminista, pois torna

evidentes as relações de desigualdade vivenciadas pelas pessoas fora da lei patriarcal.

As proposições de Butler (2003a) buscam argumentar que não há uma dimensão corporal anterior às significações da dimensão cultural que definem os significados dos corpos, responsabilizando-os por adotarem certas orientações em um mundo organizado em gênero. O objetivo é entender o corpo como algo sempre dotado de uma construção ou interpretação cultural que possibilita sua existência, ou seja, as sociedades constroem, há tempos, as significações dos corpos. Nosso posicionamento no mundo se dá a partir da efetivação do lugar que nele vamos ocupar, que passa necessariamente por “dotar-se” de gênero e concretizar um lugar dentro das relações estabelecidas pela realidade instaurada. Nossas escolhas, ambições, vontades, anseios e posturas são sempre derivados daquilo de que o gênero já nos dotou. Mais uma vez, vale frisar que não se trata de pensar a imutabilidade e os determinismos, mas de buscar identificar os marcos daquilo que age socialmente num condicionamento de nossas escolhas e possibilidades.

7.2 Materialidade e moralidade dos corpos: problema epistemológico e ontológico

Nesta seção, será apresentada a ideia de performatividade corporal relacionando-a com a concepção de materialidade e moralidade dos corpos. A performatividade envolve os conceitos de materialidade e moralidade corporal, porque possibilita a produção de um discurso dentro das normas da obrigatoriedade heterossexual. O que estabelece o contorno e os movimentos dos corpos é uma materialidade que deve ser entendida como produto do poder de uma norma regulatória. O sexo não é apenas uma descrição fixa do que as pessoas são ou possuem, mas uma das normas que as tornam viáveis, qualificando um corpo para a vida de acordo com uma inteligibilidade cultural

(PINO, 2007). A ideia de matéria associa-se com normas culturais, com o poder e com o discurso como o gênero é constituído por meio de uma interpretação de sexo. A construção deixa de ser um processo individual e subjetivo e passa a ser um processo temporal de reiteração de normas. Desse modo, as pessoas são construídas por meio de uma operação subjetiva e cultural que cria “o mais e o menos humano, o inumano, o humanamente impensável” (BUTLER, 1999, p. 161).

Desse modo, o debate da materialidade dos corpos também abrange a performatividade como um ato de poder que reforça os discursos. O sexo implica não apenas questões corporais construídas sobre o gênero, mas também uma norma cultural que coordena a materialização dos corpos nos quais prevalece a obrigatoriedade heterossexual, que rejeita outras identificações (WEEKS, 1999). É a partir dos processos de exclusão que as pessoas são formadas e que surgem os corpos abjetos, sem *status* de sujeito, fazendo parte de zonas inabitáveis da vida social e constituindo o limite que define o domínio das pessoas, que são identificadas pelo efeito da exclusão de um exterior abjeto (BUTLER, 1999). Os elementos da sexualidade criam, portanto, modelos preexistentes de existência corporal — corpo de homem ou mulher, que deve abrigar apenas o masculino e o feminino, respectivamente, e uma única sexualidade legítima, a heterossexualidade. Portanto, quando não se está dentro dessas normas, perde-se a representação de legitimidade (BUTLER, 2003a).

Como definir o que é necessário para um corpo sobreviver? O corpo necessita ser nutrido, ter capacidades, ser protegido da violência, ser sustentado por bens materiais ou recursos e estar em contextos sociais de interdependência (BUTLER, 2008). As necessidades do corpo dentro do contexto da hipótese dos corpos abjetos inserem-se no debate das necessidades, independentemente da abordagem teórico-política. As normas de gênero impedem o reconhecimento de algumas vidas como valiosas e, conseqüentemente, evitam-se as condições materiais — os espaços, as oportunidades ou os recursos — por meio das quais essas vidas poderiam se desenvolver (BUTLER, 2008). A relação da proteção do direito à mobilidade com corpos desmaterializados pode ser invertida e voltar-se para como a

proteção do direito à mobilidade pode transformá-los em corpos densos e legítimos, tornando-os passíveis de reconhecimento e assimiláveis, sob a forma de pessoas com realidades corpóreas possíveis.

7.3 Corpos abjetos e experiências invisíveis

Os corpos possuem significados sociais e culturais, além das relações políticas, que também participam de sua construção. A proposta da performatividade é ampliar as possibilidades de estudo do gênero com o objetivo de desestabilizar as práticas e os enunciados que deslegitimam as sexualidades e os gêneros subalternizados (BUTLER, 2003a). O gênero não pode ser compreendido somente como algo que se estabelece com a sexualidade normativa, mas como algo que se constrói com a repetição de práticas que se naturalizam. Essa naturalização ocorre por meio da linguagem ou dos comportamentos que induzem a fixação de categorias a partir da noção de uma essência que mantém um determinado modo de ser homem ou mulher. O debate de gênero possibilita a problematização dos modos e dispositivos de regulação — sejam eles legais, institucionais, educacionais, sociais, psicológicos ou religiosos, por exemplo. A partir do conhecimento naturalizado do gênero, aceita-se como norma o binarismo, que retira a legitimidade de formas de vida que se diferenciem da instância normativa.

A inserção da categoria gênero no direito à mobilidade fundamenta-se na existência de uma dimensão espacial em toda e qualquer relação social. É na cidade que se concretiza a realidade corpórea de seus habitantes. Gênero encontra-se não somente nos corpos, mas também nas relações sociais, que utilizam os elementos reais para se formarem — seja o espaço urbano, a linguagem ou o discurso —, permitindo entender as desigualdades nas cidades. Ao buscar a fundamentação nas teorias de gênero, problematiza-se de que modo as cidades criam normas para os corpos e como a mobilidade gerencia as

possibilidades de acesso, circulação e uso do espaço urbano, também inserido em práticas discriminatórias de violência sentidas na materialidade dos corpos.

Como resposta à experiência restritiva do sexo na sociedade e às discriminações e limitações políticas vividas pelas pessoas que não podem entrar na esfera da inteligibilidade social, ou seja, que estão fora da lei patriarcal de gênero, Butler (2003a) defende o rompimento com o binarismo entre gênero e sexo. O corpo deve não apenas constituir um meio passivo sobre o qual se inscrevem os significados culturais, mas também ser imerso em uma esfera performativa que reproduz continuamente as normas que regulam e materializam o sexo. Ao retirar da esfera preexistente as características de gênero e posicioná-las na esfera performativa, os corpos deixam de obedecer às normas reguladoras de sua materialidade (BUTLER, 2003a).

O objetivo é — além de dar visibilidade às discussões de sexo, gênero, sexualidade e corpos abjetos — tornar legítima a existência das pessoas que o ideal normativo esqueceu e tratou como abjetas (BUTLER, 1993). As reiterações dos discursos não somente produzem corpos, mas também tornam outros “impossíveis” de constituírem sua existência, criando uma matriz que exclui da cidade as pessoas possuidoras de performatividades inabitáveis — não há a nomeação de quais são os corpos abjetados pelos discursos normativos, pois nomeá-los implicaria reproduzir uma norma regulatória; por isso, prefere-se deixar em aberto a multiplicidade de performatividades que o corpo pode assumir em contextos diversos.

Os corpos considerados abjetos pela norma não guardam uma constituição de sua humanidade e, por essa razão, são deixados à invisibilidade; já outros corpos se materializam, obtendo uma legitimidade social (BUTLER, 1993). A argumentação é construída a partir de questões éticas e tem como objetivo não atribuir um caráter patológico às pessoas que não se encaixam no ideal normativo de gênero, desmistificando as configurações sociais excludentes e devolvendo a elas o direito básico a uma existência legítima. O abjeto não se restringe ao sexo e à heteronormatividade; associa-se a “todo tipo de corpos cujas vidas não são consideradas vidas e cuja materialidade é entendida como não importante”, como diz Butler em entrevista

a Prins e Meijer (2002). A heteronormatividade propaga as práticas discriminatórias, como a homofobia, que se fundamenta na hipótese da normalidade ou naturalidade da heterossexualidade. O conceito de homofobia foi estabelecido quando se alterou o foco da essencialização de identidades ou categorização das condutas sexuais, que caracterizavam os discursos médicos, e se questionaram os discursos que desqualificavam o *status* social de pessoas e grupos devido a suas práticas sexuais ou maneiras de expressão da feminilidade e masculinidade (BORRILLO, 2010).

A conceituação de corpos abjetos é construída a partir também de uma questão espacial, ou seja, o termo “abjeto” refere-se às zonas inabitáveis, que apresentam más condições para a existência humana (raça, classe ou etnia, por exemplo). As pessoas nessas zonas não possuem o *status* de sujeito. A conceituação feita nessa abordagem permite posicionar os corpos dentro de um argumento tanto epistemológico quanto político, ou seja, eles não são inteligíveis e não possuem uma existência legítima, respectivamente. Corpos são habitados por discursos: corpos abjetos relacionam-se com o inabitável e não conseguem se materializar, enquanto outros ocupam os espaços legítimos que importam (PRINS; MEIJER, 2002). Os corpos e as cidades possuem, portanto, relação intrínseca: os corpos expressam os processos de exclusão e de poder inseridos nas cidades, mas também adquirem os significados pelos espaços que habitam.

O debate dos corpos abjetos evidencia que as necessidades não são apenas biológicas, mas resultado de um jogo performativo e histórico. O discurso da abjeção torna invisíveis e sem legitimidade política não apenas os grupos fora da lei patriarcal, mas também os corpos em contexto de pobreza e marginalização ou os de mulheres muçulmanas em territórios estrangeiros (Fig. 7, Fig. 8, Fig. 9, Fig. 10, Fig. 11, Fig. 12, Fig. 13). Nessa questão insere-se o recente episódio da jovem mulher Jyoti Singh Pandey, que foi brutalmente assediada e violentada em um ônibus em Nova Délhi, capital da Índia, em 16 de dezembro de 2012: seis homens desconhecidos foram responsáveis pelo estupro coletivo de Jyoti. Após a agressão, o corpo seminua de Jyoti foi jogado para fora do veículo. Duas semanas depois, ela faleceu. Esse episódio provocou um intenso debate sobre a violência contra as mulheres e a

indiferença da polícia e da justiça diante desse tipo de crime, que muitas vezes permanece impune, deixando para as próprias mulheres o seu enfrentamento (Fig. 14).⁵¹ Esse não é um caso exclusivo de um país com uma cultura patriarcal de opressão às mulheres, como a Índia. Episódios como esses aconteceram ou acontecem em todo o mundo: seja com as pessoas negras nos Estados Unidos na década de 1960, seja, na atualidade, com as pessoas fora da norma heterossexista em várias cidades brasileiras.

Inúmeros serão os exemplos, pois os corpos abjetos não se relacionam apenas ao sexo ou à raça, mas a todas as vidas não são consideradas vidas e cuja materialidade é incompreendida ou despercebida. No caso do direito à mobilidade urbana, o debate dos corpos abjetos envolve a necessidade de *mover-se livremente* para acessar outros direitos com o mesmo respeito e consideração. As cidades cresceram sem considerar as necessidades de deslocamento das pessoas, deixando-as em condição de desigualdade. A desigualdade está tanto na distribuição dos bens quanto em características intrínsecas às pessoas que, devido à pobreza ou ao corpo, experimentam a exclusão.



Fig. 7: Menino de rua dorme na Rua São Bento com a Avenida São João em São Paulo.

Fonte: <http://blogs.estadao.com.br/olhar-sobre-o-mundo/sao-paulo-dos-contrastes/>

⁵¹ Dois dos 5 indianos acusados de estupro coletivo se declaram inocentes. Disponível em: <<http://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/afp/2013/01/08/dois-dos-5-indianos-acusados-de-estupro-coletivo-se-declaram-inocentes.htm>>. Acesso em: 08 jan 2013.



Fig. 8: Deficiente em São Paulo.
Fonte: Silvano Jr, 2007. <http://www.flickr.com/photos/jrsilvano/2099762940/in/set-72157602122810022>



Fig. 9: Mulher paga multa por usar niqab, uma vestimenta islâmica, em Bruxelas, na Bélgica: uma proibição nascida da aversão europeia à submissão feminina.
Fonte: <http://veja.abril.com.br/blog/ricardo-setti/tag/direitos-humanos/>



Fig. 10: Ativista gay briga com cristão ortodoxo em Tbilisi, na Geórgia. Dezenas de ativistas gays foram às ruas da cidade para celebrar o Dia Internacional Contra Homofobia e Transfobia.
 Fonte: <http://noticias.uol.com.br/album/2012/05/17/dia-internacional-da-luta-contra-homofobia-pelo-mundo.htm#fotoNav=3>



Fig. 11: Soldados egípcios prendem mulher durante confrontos na Praça Tahrir, no Cairo (17 dez 2011).

Fonte: Apesar de papel importante na revolta que derrubou Hosni Mubarak, egípcias ainda enfrentam restrições do sistema patriarcal.
<http://ultimosegundo.ig.com.br/mundo/nyt/revolucao-e-apenas-o-comeco-para-mulheres-do-egito/n1597572886087.html>



Fig. 12 e Fig. 13: Imagens feitas em agosto de 2012 na cidade do Cairo, Egito. Após a revolução egípcia, as mulheres sofrem com o assédio e as agressões sexuais sistemáticas e organizadas por homens que atacam em grupo.

Fonte: In Egypt, a backlash against harassment. http://www.washingtonpost.com/world/in-egypt-a-backlash-against-harassment/2012/09/07/9292686e-f922-11e1-8b93-c4f4ab1c8d13_story.html



Fig. 14: Protestos na Índia em dezembro de 2012, após o estupro coletivo de Jyoti, morta aos 23 anos.

Fonte: http://www.slate.com/blogs/xx_factor/2012/12/20/india_s_rape_problem_will_a_horrific_bus_gang_rape_in_delhi_finally_change.html

As privações de mobilidade restringem as condições de acesso de determinados grupos aos bens e serviços ofertados pela cidade. Por causa da pobreza, as pessoas nem sempre podem escolher o local de sua moradia. Assim, nas cidades, a exclusão social tem entre seus principais efeitos a segregação espacial — favelas ou loteamentos clandestinos, por exemplo. Contudo, a pobreza não se relaciona apenas à falta de renda das pessoas para arcarem com os custos das tarifas de transporte ou ao serviço precário de transporte que é oferecido àquela população. A pobreza refere-se, além da insuficiência de renda para a satisfação de necessidades, à privação de oportunidades, colaborando para a perpetuação do círculo vicioso de exclusão social que amplia o conceito de pobreza para além da capacidade reduzida de adquirir bens e serviços (GOMIDE, 2003, 2006).

Além da pobreza, há privações de mobilidade causadas pelo corpo abjeto. No caso do debate da deficiência, por exemplo, um grande avanço foi a consideração de que não se deveria legitimar a opressão vivenciada pelas pessoas com deficiência pela justificativa de tragédia pessoal. O modelo social da deficiência, iniciado nos anos 1970 nos Estados Unidos e no Reino Unido, possibilitou um novo entendimento da deficiência ao livrar as pessoas da culpa

pela desigualdade. Seu argumento principal era de que a deficiência deveria ser compreendida como uma experiência da opressão pela ideologia da normalidade, resultado de uma sociedade discriminatória, e não apenas como uma limitação de funcionalidade ou habilidade (DINIZ, 2007). Dessa forma, as soluções deveriam centrar-se na política e não apenas na terapêutica de um problema antes considerado individual. O problema não estaria no corpo, “[...] mas nas barreiras arquitetônicas e morais de uma sociedade que não é capaz de atender à diversidade física e intelectual das pessoas” (DINIZ, 2003, p. 3).

Com essa nova perspectiva, foi possível separar os argumentos que ligavam o impedimento à deficiência, retirando o enfoque puramente biomédico e inserindo essas questões no campo social e político (MEDEIROS; DINIZ, 2004). A partir desse momento, a deficiência passou também a fazer parte do campo das humanidades, tendo sua conceituação ampliada como uma denúncia a uma estrutura social de opressão (DINIZ, 2007). Com a denúncia da opressão das estruturas sociais, o modelo social permitiu reposicionar os impedimentos colocando-os como uma das muitas maneiras de vivenciar o corpo e, portanto, como uma questão de justiça (NUSSBAUM, 2007).

De maneira semelhante, a experiência da dependência e a relação complexa entre corpo e sociedade são comuns aos idosos. A ampliação do ciclo de vida biológico modificou a experiência social da velhice (DINIZ, 2006). Contudo, barreiras arquitetônicas, urbanísticas e de transportes ainda tornam difícil a efetivação dos direitos sociais dos idosos com alguma dificuldade de locomoção. A falta de mobilidade urbana é, frequentemente, a razão da permanência do idoso em casa. Na velhice também há a experiência da deficiência, o que gera a interdependência, o cuidado e as limitações do corpo. Entretanto, as discriminações sofridas nessa fase da vida não é resultado apenas do corpo idoso e das restrições individuais, mas de uma estrutura social pouco sensível à necessidade de cuidado, fundamental, em alguns casos, para a efetivação da mobilidade (DINIZ, 2006). Apesar de a experiência da velhice ser bastante diversa, ser velho e necessitar de cuidado é uma condição humana, o que confirma que as limitações físicas, cognitivas e mentais tornam as pessoas idosas mais vulneráveis. A vulnerabilidade na velhice identifica-se também com a fragilidade e a dependência das relações sociais de um corpo

velho, em uma sociedade em que deve haver constantemente o exercício da interdependência (KITTAI, 1999).

As pessoas fora da norma heteronormativa, apesar de não terem no corpo uma limitação de funcionalidade ou habilidade, ficam restritas a determinados espaços, pois são mais vulneráveis às agressões e à violência. As travestis também sofrem com a violência e o preconceito, por exemplo, por transgredirem visivelmente o poder heteronormativo: um corpo biológico masculino que se identifica com o feminino, por meio de gestos ou estilos corporais e linguísticos. Em pesquisa realizada por Joseli Maria Silva (2008), há depoimentos de travestis que relatam circular na cidade predominantemente à noite:

Veja, tudo que é normal pra você ou qualquer pessoa pra mim é um verdadeiro sacrifício. Eu não saio quase de casa. Eu saio só de cada dois meses para comprar uma roupa ou calçado. O resto tudo eu contrato motoboy pra fazer pra mim. Quando quero ver um filme, peço para o motoboy, quando preciso de remédio é ele, quando quero comer uma coisa diferente eu peço pro motoboy. Minha vida é dentro de casa [...]. Eu não saio, não tenho vida social. Acho que tudo que eu tinha que sofrer eu já sofri. Agora me protejo, não saio de dia. Me sinto aceita na noite, na prostituição. [...] Lá por algumas horas eu consigo ser tratada como mulher, pelo menos por algumas horas.

Ao lutar contra normas que discriminam as condições básicas da vida, Butler (2006a) tem como objetivo defender que todas as pessoas devem ter vidas habitáveis. Diferentemente, as pessoas que não se adequam aos ideais normativos do humano vivem nas zonas ou lugares de abjeção. Politizar a abjeção visa criar estratégias para que todas as vidas sejam valorizadas e mereçam reconhecimento, orientando as questões que proporcionam habitabilidade para os sujeitos e que lutam para refazer a realidade, mudar as normas e negociar o que é habitável ou não (BUTLER, 1999, 2006a). Como pensar em legitimar um corpo? Como essa materialização das normas e dos não direitos sociais influencia, na formação corporal, um domínio de corpos abjetos? Esses questionamentos devem ser respondidos para a identificação de quais corpos têm importância e quais formas de viver são consideradas como vidas que devem ser protegidas e salvas. A leitura do conceito abjeto feita por

Butler (2003a) permite associá-lo ao sexismo, ao racismo e à homofobia, que se utilizam da mesma lógica de inferiorização. Em todos os casos,

o repúdio de corpos em função do seu sexo, sexualidade e/ou cor é uma “expulsão” seguida por uma “repulsa” que fundamenta e consolida identidades culturalmente hegemônicas em eixos de diferenciação de sexo/raça/sexualidade. (BUTLER, 2003a, p. 191).

Há algo do enquadramento da vida social possível por trás da mobilidade? Ao conceituar a mobilidade como uma necessidade humana, amplia-se o seu entendimento e a sua carga valorativa. A mobilidade é uma capacidade influenciada por vários fatores — como a renda, a idade ou o sexo —, fazendo com que os desempenhos das pessoas sejam diversos no meio urbano. Segundo o IBGE (2010), no Brasil, 85% da população vive em áreas urbanas, sendo fundamental considerar as variações das capacidades a fim de possibilitar o justo exercício das funcionalidades no meio urbano, ou seja, das atividades da vida diária — tudo aquilo que as pessoas desejam e conseguem executar com suas capacidades. Ao serem discriminadas e impedidas de usar o espaço urbano, as pessoas não conseguem satisfazer as suas necessidades, deixando de ter um corpo possível, dentro das reivindicações das necessidades. É a partir desse marco teórico e político que o tema corpos abjetos e vidas habitáveis deverá assumir centralidade nas políticas sociais.

Para legitimar os corpos na cidade, deve-se também legitimar o direito à cidade, que é para todas as pessoas que vivem nelas e as utilizam. Além disso, não se trata somente do direito de utilizar o que já existe na cidade, mas de propor outras soluções que atendam as necessidades das pessoas. Há inúmeras formas corporais de estar no mundo, e é com o corpo que se pode reclamar esse direito (DINIZ, 2007). O planejamento urbano também deve dar visibilidade às discussões de sexo, gênero e sexualidade, para legitimar a existência de pessoas que foram excluídas do ideal normativo.

O corpo também ocupa um espaço político na cidade, pois se expõe em uma dimensão pública, tendo como consequência a vulnerabilidade. As pessoas relacionam-se com outras que não foram escolhidas para estarem perto, ou

seja, a noção de autonomia não pode negar a proximidade física indesejada (BUTLER, 2003a). Existe, portanto, uma pessoa formada pelas relações com as outras — um corpo social — e, por causa da sua exposição, há uma ameaça a sua constituição social. Contudo, necessitamos de outras pessoas para sobreviver: a interdependência é uma condição para a sobrevivência humana. A independência reforça a opressão ao potencializar a fragilidade humana, também atingindo a estrutura social, tanto no aspecto físico do meio urbano como no aspecto da exigência de direitos.

7.4 Identidade e sujeito: uma crítica a partir do reconhecimento das necessidades

Além de materialidade dos corpos, a argumentação deve ser feita sobre a noção de identidade, pois a divisão binária forma um discurso da identidade de gênero e práticas regulatórias, construindo assim a noção de uma coerência interna e de sujeitos idênticos. Contudo, a identidade é apenas um ideal normativo, ou seja, um conjunto de características que determinam uma continuidade ao longo do tempo, por meio de práticas regulatórias que dividem sexo e gênero, e conseqüentemente a identidade das pessoas (BUTLER, 1990). Como a noção de identidade estável e fixa se associa ao debate das necessidades universais? A partir dessa associação, pressupõe-se que, ao se ter uma identidade, tem-se a mesma essência ao longo de uma vida.

Contudo, essa questão está em desacordo com o debate das necessidades historicamente construídas. Ser humano é ter necessidades construídas socialmente, cujo desafio para sua satisfação é permitir que as pessoas construam sua liberdade em condições de igualdade. Inserir no debate de necessidades as proposições de gênero e, principalmente, a argumentação da performatividade e abjeção é um processo desafiador, pois a identidade é algo flexível que incorpora os ideais de cada pessoa, criando inúmeros arranjos.

Portanto, a identidade e, conseqüentemente, a necessidade não devem ser associadas com a noção de essência, com pessoas estáveis e cuja existência é feita por um processo de repetição de regras; pelo contrário, devido à condição humana, as identidades são criações particulares de acordo com percursos escolhidos ao longo de suas vidas.

As pessoas são formadas a partir dos discursos, que, simultaneamente, representam-nas e reprimem-nas, por exemplo, com o objetivo de alcançar os interesses políticos por meio de ações que exigem uma identidade (BUTLER, 2003a). Contudo, deve ficar claro que desconstruir a identidade não é desconstruir a política. A representação das identidades ocorre por meio da fixação e da exclusão das próprias pessoas que os movimentos ou legislações querem representar quando a representação é escolhida como a única atenção da política:

A desconstrução da identidade não é a desconstrução da política; ao invés disso, ela estabelece como políticos os próprios termos pelos quais a identidade é articulada. Esse tipo de crítica põe em questão a estrutura *fundante* em que o feminismo, como política de identidade, vem-se articulando. O paradoxo interno desse fundacionismo é que ele presume, fixa e restringe os próprios sujeitos que espera representar e libertar. (BUTLER, 2003a, p. 213).

A argumentação da performatividade associa-se às necessidades, que são construídas a partir de um contexto histórico. As expansões no campo da inteligibilidade tornam possíveis as condições de existência humana, proporcionando um espaço legítimo para que todas as pessoas sejam inseridas em novas formas de reconhecimento. É fundamental compreender que a localização dos corpos no espaço não se limita ao meio físico, abrangendo também um espaço de código que inscreve os sentidos e discursos num determinado lugar.

7.5 Precariedade da vida e reconhecimento no espaço urbano

O debate da mobilidade urbana associa-se ao debate da precariedade da vida no espaço urbano como uma questão de justiça. Nas cidades brasileiras, as pessoas fora da lei patriarcal de gênero convivem diariamente com as várias formas da violência que restringem a ocupação e o uso do espaço urbano devido à desqualificação do seu *status* social fora dos padrões morais hegemônicos, levando à não igualdade de oportunidades. O reconhecimento no uso da cidade torna visíveis as necessidades das pessoas e, conseqüentemente, as desigualdades vivenciadas por elas, ou seja, deve haver o reconhecimento da existência, do valor do direito de estar no mundo, e a igualdade de respeito e consideração. Igualdade não significa tratamento idêntico em todas as situações, mas o direito de ser tratado com o mesmo respeito e consideração (DWORKIN, 2005).

Eu posso sentir que, sem reconhecimento, não posso viver. Mas eu também percebo que os termos pelos quais eu sou reconhecido tornam a vida insuportável. Esse é o momento a partir do qual aparece a crítica, entendida como uma interrogação dos termos pelos quais a vida é restrita, a fim de abrir a possibilidade de diferentes modos de vida, em outras palavras, não para celebrar a diferença, como tal, mas para estabelecer condições mais inclusivas para manter a vida que resiste a modelos de assimilação (BUTLER, 1990, p. 4, tradução nossa).

Ao identificar as normas sociais que permitem que as pessoas tenham vidas suportáveis ou não, Butler visa ampliar as condições de vida das pessoas subalternas que estão fora dos padrões socialmente definidos. A crítica de gênero centra-se na identificação das normas que atuam sobre as relações sociais, pois há conseqüências que não devem ser admitidas, principalmente aquelas contra o direito à vida: alguns modos de reconhecimento garantem a existência das pessoas, mas com uma forma sugestiva para que essas pessoas deixem de existir, e sejam atacadas e apagadas com os atos de violência. Segundo Butler, deve-se fazer a distinção entre as normas sociais que permitem

que as pessoas vivam ampliando as diferentes condições de vidas, de um lado, e as que deixam a vida insuportável, não as enquadrando nos padrões sociais definidos, de outro.

A precariedade relaciona-se, portanto, diretamente com as normas de gênero, pois sabe-se que as pessoas que não vivem o seu gênero de um modo inteligível correm o risco de sofrer violência. Quem é estigmatizado? Quem tem direito à saúde? Quem tem direito à educação? Quem tem direito à mobilidade urbana? É por meio das chamadas matrizes de inteligibilidade que se permite reconhecer certas pessoas, mas outras, não. Por inteligibilidade, deve-se entender a capacidade das pessoas de serem reconhecidas no tempo e no espaço social em relação às outras e em função de fatores como raça, classe, nacionalidade, gênero e sexualidade; caso não sejam reconhecidas, gera-se a rejeição, a exclusão e a abjeção. As escolhas dos valores das vidas são, majoritariamente, políticas e sujeitam-se aos diversos interesses sociais, econômicos ou religiosos. A proposta de Butler (2003b) é considerar a dimensão da vida política relacionada com a exposição à violência e à vulnerabilidade. Há várias maneiras de considerar a vulnerabilidade do corpo e o luto como condição humana, do mesmo modo que há várias maneiras de compreender essas condições na esfera política. A vulnerabilidade associa-se, portanto, à capacidade de compartilhar a precariedade.

As pessoas estão inseridas em quadros mentais e sociais que determinam a sua relação com a vida dos outros, limitando suas possibilidades de reconhecimento. Para desestabilizar essas estruturas, devem-se repensar os conceitos de vulnerabilidade e interdependência, não problematizando apenas o modo como incluir mais pessoas dentro das regras já existentes. Butler (2010) propõe a mudança de perspectiva sobre três questões-chave: o conceito de vida, o estado de violência e o discurso do medo. O conceito de vida é definido por meio das condições sociais que possibilitam a persistência e prosperidade das vidas; contudo, é de comum acordo que existe uma esfera da vida fora da regulamentação humana, fazendo parte dos processos naturais — por exemplo, o envelhecimento.

Quais são as condições sociais que devem ter direito à proteção? Ao afirmar que uma vida é precária, não se exige somente que uma vida seja compreendida como vida; a precariedade também deve ser entendida de um ponto de vista normativo, incluyente e igualitário, construindo uma política social relacionada com as questões de trabalho, saúde, alimentação, moradia e mobilidade na cidade. O estado de violência refere-se à condição politicamente induzida em que certas populações sofrem com a falta de redes de apoio social e econômico e são mais vulneráveis à injúria ou à morte.

Embora seja uma condição humana, a precariedade da vida também é condicionada, pois a vida sempre nasce e é mantida sob estruturas e regras que a moldam. Assim, no âmbito político, os tipos de reconhecimento tornam-se fundamentais para definir esquemas estruturais que atendam às populações. As várias formas de preconceito instituído produzem versões icônicas de populações dignas de direitos ou não. A distribuição diferencial de direitos possui consequências e define quem tem importância política. Ficando estabelecida a precariedade das questões da vida como ponto de partida, então não haverá vida quando não existirem condições apropriadas de moradia, alimentação e mobilidade, bem como uma rede mais abrangente de sociabilidade.

A política deve compreender “precariedade” como uma condição compartilhada e “precário” como uma condição induzida que favorece a desigualdade de exposição devido à distribuição desigual dos recursos e à sujeição de certas populações a uma maior violência (BUTLER, 2010). O reconhecimento da precariedade compartilhada introduz no compromisso normativo o princípio da igualdade com o objetivo de universalizar os direitos que abordam as questões ou condições das necessidades humanas.

Ser reconhecível, segundo Butler (2010), é um potencial universal e, ao se estabelecer um ideal normativo como uma condição preexistente, algumas pessoas são excluídas, por isso a importância de considerar o modo diferencial como essas normas exercem o reconhecimento. Que ações podem ser tomadas para produzir condições igualitárias de reconhecimento com o objetivo de ter resultados mais democráticos? Se o reconhecimento é uma prática recíproca,

então o ato de reconhecer deve ser entendido a partir de um enfoque histórico. Como reconhecer a mobilidade nos dias de hoje?

Representar não significar reconhecer: nem todos os atos de conhecimento são atos de reconhecimento, mas a vida deve ser inteligível e obedecer a certas concepções sobre o que ela é para ser reconhecida. O ato de encarar (*staring*) carrega consigo o julgamento e a possibilidade ou não do reconhecimento. Segundo Rosemarie Garland-Thomson (2009, p. 9), a anatomia do olhar (*anatomy of staring*) deve ser compreendida de modo abrangente, pois o olhar “é uma intensa troca visual que faz sentido”. Há um processo de construção de significado de olhar envolvendo questões do objeto e motivo a ser observado. Há um significado por trás do ato de olhar impulsivamente, por isso deve-se teorizar o potencial gerador que esse ato contém, seja em um âmbito social ou psicológico. Olhar é uma das ações da vida pública, carregando consigo um ato de poder, de intrusão e de julgamento e excluindo algumas pessoas do mundo público (GARLAND-THOMSON, 2009).

A partir do momento em que se compreende a relação entre o modo como as pessoas imaginam os corpos abjetos e o modo como eles são encarados, é possível entender como esses corpos são construídos dentro de um imaginário, tanto pelas configurações corporais quanto pelo padrão cultural institucionalizado. Esses corpos são construídos dentro de uma posição de autoridade, pois o ato de olhar um corpo abjeto pode provocar uma dissonância cognitiva e violar, conseqüentemente, as relações sociais. Uma violação decorre do ato de olhar sem remorso, julgando os corpos abjetos como “estranhos”, “retardados” ou várias outras denominações que ilustram sua experiência — deficientes, sexuais, racializados, pobres, femininos, pertencentes a minorias étnicas e religiosas. Esse tipo de olhar pode se transformar em interações oculares violentas e discriminatórias. Contudo, apesar das previsões pessimistas, Garland-Thomson (2009) defende que também pode haver o reconhecimento mútuo (*mutual recognition*), ampliando a concepção de humanidade por meio de um ato de olhar que gera uma identificação, ou seja, a contemplação (*beholding*).

Os esquemas de inteligibilidade condicionam e produzem normas de reconhecimento baseadas em mudanças de padrões de inteligibilidade, para que seja possível ter corpos com histórias de vida ou de morte. A luta pública pelo reconhecimento tem o objetivo da conquista da liberdade e igualdade para que as pessoas subalternas e com corpos abjetos sejam reconhecidas e sintam-se seguras para *mover-se livremente* no espaço urbano. A liberdade é baseada na igualdade, conceitos sempre atrelados: a igualdade é uma condição que depende da liberdade para sua execução (BUTLER, 2010). A mobilidade está protegida por uma ideia moral de marcos hegemônicos de determinadas categorias, que exercem sobre as pessoas suas concepções políticas ou culturais, definindo quais vidas podem estar na cidade e quais podem *mover-se livremente*. Os seres humanos são naturalmente vulneráveis, mas sua vulnerabilidade também é constituída pelas relações sociais e políticas. Por isso a igualdade como a virtude soberana, para que todas as pessoas possam escolher e levar adiante seus projetos de vida.

O reconhecimento da precariedade na cidade associa-se à argumentação de que, em locais onde as vidas não têm possibilidade de prosperar, deve-se criar condições para que os impedimentos sejam superados. A vida precária não está condicionada às características individuais, mas vinculada às obrigações e à responsabilidade política da sociedade de construir as condições que tornam a vida possível. Em outras palavras, relaciona-se ao corpo como espaço marcado por formas históricas, um espaço de subversão que introduz desafios aos padrões hegemônicos de estar no mundo (BUTLER, 2003a). A formação de um ser social viável apenas será possível por meio da experiência do reconhecimento. A obrigatoriedade de pensar a precariedade a partir da igualdade nasce da dependência das condições necessárias para tornar uma vida habitável, introduzindo não apenas o modo de diminuir conflitos, mas a possibilidade de conviver com as diferenças (BUTLER, 2006a). As vidas que não possuem categorias de reconhecimento não são vidas habitáveis, do mesmo modo que inabitáveis são vidas em que tais categorias de reconhecimento são restrições intoleráveis.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

[...] pensar no espacial de um modo específico pode perturbar a maneira em que certas questões políticas são formuladas, pode contribuir para argumentações políticas já em curso e – mais profundamente – pode ser um elemento essencial na estrutura imaginativa que permite, em primeiro lugar, uma leitura para a genuína esfera política (MASSEY, 2008, p. 30).

Esta tese teve como objetivo reconhecer a mobilidade urbana como um direito social. Nesse sentido, não se reduziu o seu conceito ao transporte, temática à qual a mobilidade é frequentemente associada — seja em razão da fluidez no trânsito, seja em razão dos equipamentos de transporte, dos congestionamentos ou da poluição. Contudo, a mobilidade relaciona-se também a temáticas que permitem abordá-la juntamente com a justiça social nas cidades, para que o princípio da igualdade seja aceito nas discussões sobre bens, recursos, reconhecimento e, conseqüentemente, direitos das pessoas. Os direitos sociais resultam da luta por justiça, e é por esse motivo que as teorias de justiça são fundamentais para a sua concretização, permitindo sua estruturação com os princípios de justiça. Os direitos sociais devem garantir as condições necessárias para que as pessoas realizem seus projetos de vida e satisfaçam suas necessidades sob a condição de igualdade.

O processo de construção da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), sancionada em janeiro de 2012, permitiu mostrar como a temática da mobilidade transitou nos diversos temas, desde o transporte e a infraestrutura até uma concepção de mobilidade centrada nas pessoas e na busca por justiça nas cidades. Essa concepção visa que as pessoas tenham liberdade de ir e vir, atingindo seus destinos cotidianos e satisfazendo suas necessidades. A PNMU permitiu associar a mobilidade à equidade no uso do espaço público, reconhecendo sua vinculação a outros direitos sociais, ao promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais. Com isso, também reduziu a desigualdade e favoreceu a inclusão social. A mudança da trajetória conceitual

não foi aleatória: vários foram os acontecimentos ou marcos que possibilitaram esse amadurecimento.

A Constituição Federal (CF) de 1988 é considerada um marco legislativo fruto da conquista dos movimentos pela reforma urbana que criticavam a desigualdade social e a segregação espacial, e que resultaram na criação de um capítulo específico sobre a política urbana. Também foi na CF que o transporte coletivo foi definido como um serviço público essencial. Apesar disso, o serviço de transporte coletivo de ônibus é prestado por empresas privadas sob a forma de concessão ou permissão, que visam ao lucro, excluindo do sistema as pessoas pobres que não conseguem arcar com os altos preços das tarifas. Apesar de o debate sobre a mobilidade, que se encontra na PNMU e na CF, defender que as pessoas tenham liberdade de ir e vir, dentro dos direitos fundamentais, a proposta da tese foi inseri-lo na argumentação sobre a igualdade. Em outras palavras, o direito à mobilidade associa-se à proposta de proteger a necessidade de movimento das pessoas em condições igualitárias para que assim elas possam garantir seus direitos à saúde, à educação ou ao lazer — por exemplo, acessando os serviços e equipamentos das cidades.

Mover-se livremente é a capacidade associada à mobilidade urbana, independentemente das características corporais humanas. As capacidades, que correspondem às potencialidades imprescindíveis para que as pessoas alcancem uma vida que considerem de valor, guiam uma sociedade na determinação das necessidades que possibilitam ter uma vida em igualdade. As variações das capacidades e das necessidades devem ser consideradas com o objetivo do justo exercício das atividades da vida diária, ou seja, tudo aquilo que as pessoas desejam e conseguem executar com suas capacidades. Porém, fatores como a renda, a idade, o sexo ou a deficiência influenciam a mobilidade, que pode sofrer redução permanente ou temporária, pois os desempenhos das pessoas são diversos nas cidades. Desse modo, o argumento da pesquisa é que o direito à mobilidade protege a necessidade de *mover-se livremente* ou, ainda, protege a *liberdade de movimentos* para o reconhecimento da igualdade entre as pessoas.

A desigualdade de mobilidade pode ser causada por: (a) distribuição da renda, (b) distribuição dos padrões espaciais, (c) desigualdades de capacidades ou (d) não reconhecimento das desigualdades nas relações sociais. A redução das desigualdades é reivindicada e fundamenta-se na divisão justa da riqueza. No caso da mobilidade, as pessoas pobres são, em sua maioria, as mais dependentes dos transportes públicos e coletivos, precários e ineficientes, que as privam do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais das cidades. Por causa da renda, muitas pessoas não conseguem se deslocar, porque não podem pagar os custos das tarifas de transporte.

As desigualdades causadas pelos padrões espaciais são provocadas por um planejamento urbano passivo ou privatista que, associado a outras práticas políticas, atende apenas aos interesses do mercado imobiliário e não às necessidades de toda a população. O planejamento, que tem papel fundamental na justiça nas cidades, não é neutro — pode concentrar as oportunidades e os serviços em uma área da cidade e levar a população pobre para periferias cada vez mais distantes, sem infraestrutura e inseguras. Os moradores dessas áreas ficam em situação desfavorável, com dificuldade de acesso às oportunidades da cidade, e perpetuam a desigualdade para as novas gerações por meio do uso desigual e injusto do solo nas cidades.

As desigualdades de capacidades e dos impedimentos corporais são provocadas por barreiras morais e urbanas, tornando-se um obstáculo à igualdade. A deficiência não está restrita a um conceito biomédico, é, na verdade, a manifestação de uma relação entre corpo e sociedade, corpo e barreiras arquitetônicas ou urbanísticas nos diversos segmentos da vida. As experiências da dependência e da deficiência podem acontecer nas diversas fases da vida, por isso é fundamental reconhecer as relações de cuidado (de outras pessoas ou do Estado) para realização das atividades diárias.

Já as desigualdades causadas pelas estruturas opressivas das relações sociais no espaço urbano desafiam a mobilidade como direito, pois a organização social e o uso dos espaços refletem as relações de dominação de uma ordem que não reconhece a igualdade e que é discriminatória. Essas relações inserem a mobilidade em um marco hegemônico de um ideal moral

sobre quais vidas podem estar nas cidades. A injustiça fundamental nesse marco não é a exploração econômica, mas a dominação cultural. Nesta tese, a hipótese dos corpos abjetos foi utilizada para denunciar as estruturas opressivas das cidades. Os corpos abjetos são proibidos de usar o espaço urbano, pois estão fora de uma matriz de inteligibilidade e são deixados à invisibilidade devido a seus significados sociais, culturais ou políticos: são corpos deficientes, sexuados, racializados, pobres, femininos, pertencentes a minorias étnicas e religiosas. Contudo, é por meio do corpo material que há o compartilhamento da vida na cidade, por isso a importância de alinhar ao âmbito moral ou de justiça a dependência material dos corpos, cujo princípio primeiro é que as pessoas devem ser tratadas com igual consideração e respeito.

As cidades são reflexos das práticas sociais no espaço urbano, que, por sua vez, são elementos formadores da existência humana. As cidades não são iguais para todas as pessoas: a organização social e o uso dos espaços reproduzem as relações de dominação em uma sociedade desigual, que devem ser consideradas para a proteção da mobilidade. O uso dos espaços, além de ser materializado nos percursos cotidianos das pessoas para a realização de suas atividades e a satisfação das suas necessidades, é percebido por meio da organização dos comportamentos, dos gestos e das relações sociais, que se concretizam devido ao reconhecimento do corpo na cidade. O conceito de corpo permite inserir, no âmbito das questões urbanas, (a) o reconhecimento da condição precária das pessoas, pois elas são vulneráveis e interdependentes, e (b) o reconhecimento da precariedade da vida na cidade, que se relaciona à desigualdade provocada pelas várias formas de violência vivenciadas diariamente pelos corpos discriminados (corpos abjetos). Concretizam-se assim as condições políticas que expõem assimetricamente determinadas populações a contextos de violência, deixando-as em condição de subalternidade.

Em um primeiro percurso argumentativo desta tese, a mobilidade foi inserida no debate das necessidades e das teorias de justiça, pois a satisfação das necessidades é prejudicada pela desigualdade de mobilidade. As necessidades associam-se aos direitos porque estes não apenas constituem um conjunto de regras ou princípios jurídicos, mas também atribuem legitimidade à

exigência de proteção às pessoas. A abordagem das teorias de justiça teve como objetivo reconhecer a necessidade de *mover-se livremente* como um direito que promove a igualdade entre as pessoas nas cidades. A igualdade, como virtude soberana, está relacionada ao direito de igual respeito e consideração. Compreender as necessidades somente como biológicas, reduzindo-as à sobrevivência, não é suficiente para aprofundar o debate; é preciso considerar, também, os aspectos sociais. A associação das necessidades com os mínimos sociais também volta à questão de garantir a sobrevivência, que é frequentemente relacionada a condições mínimas de vida, seguindo uma interpretação restritiva dos direitos. Ao considerar as necessidades como parâmetro dos direitos sociais, é possível tomar a igualdade como princípio de justiça, fortalecendo assim as questões de justiça em sociedades desiguais. O reconhecimento de necessidades como direitos deve ser feito por meio de uma reflexão pública contínua sobre o que é ser tratado como pessoa merecedora de igual respeito e consideração e com o direito de estar no mundo.

O debate das necessidades foi feito tanto no âmbito das teorias de justiça distributivas quanto no do reconhecimento, pois, como foi exemplificado anteriormente, há privações de mobilidade ocasionadas pela renda ou ineficiência do transporte e privações de mobilidade ocasionadas pelo preconceito e pela discriminação contra corpos abjetos. As reivindicações associadas à distribuição apoiam-se na divisão dos bens primários e recursos, pois as injustiças são baseadas na estrutura econômica da sociedade — desigualdades de rendimentos, exploração ou privação. As reivindicações associadas ao reconhecimento apoiam-se na igualdade, no sentido de respeito e consideração de todas as pessoas, de modo a mudar a ordem simbólica e as diferenciações de estatuto. A negação do reconhecimento relaciona-se ao desrespeito e à institucionalização da subordinação de estatuto social.

Devido a uma questão moral, o reconhecimento exige a consideração dessas pessoas plenamente na interação social nos espaços urbanos, por meio do princípio da paridade de participação. O não reconhecimento de algumas pessoas não se deve apenas a sua desconsideração ou desvalorização, mas ao entendimento de que elas não merecem respeito, o que impede a participação

paritária e fortalece as injustiças distributivas. O reconhecimento associado à justiça aproxima-se da argumentação de que as pessoas possuem, moralmente, direito ao respeito, ou seja, as pessoas devem ter o direito de não serem desestimadas, pois as classificações embasadas nas institucionalizações de grupos enfraquecem seu posicionamento como parceiras plenas na interação social, sob condições justas de oportunidades iguais. Portanto, a desigualdade está tanto na distribuição dos bens e recursos quanto nas características intrínsecas às pessoas que, devido à pobreza ou ao corpo, associam-se pela experiência da exclusão: distribuição e reconhecimento, apesar de uma aparente tensão, reforçam-se reciprocamente. A justiça no âmbito da mobilidade urbana requer ambos os tipos de reivindicação: para transformar reivindicações de necessidades em direitos, é necessário superar a discriminação de renda, sexo, corpo e raça, reivindicando a paridade da participação das pessoas nas relações sociais.

Em um segundo momento argumentativo da tese, foi apresentada a hipótese dos corpos abjetos com o objetivo de corroborar com a teoria de justiça do reconhecimento, ao provocar a questão da mobilidade como um direito. Nesse argumento, inseriu-se a categoria gênero para identificar uma dimensão espacial em toda e qualquer relação social, pois é nos contextos urbanos que se concretizam as realidades corpóreas de seus habitantes. A fundamentação nas teorias de gênero visou problematizar a maneira como as cidades criam normas para os corpos e como a mobilidade se insere em práticas discriminatórias de violência, atingindo a materialidade dos corpos e impossibilitando o acesso, a circulação e o uso do espaço urbano. O discurso da abjeção deixa invisíveis e deslegitima politicamente os corpos cuja materialidade é incompreendida ou despercebida. Também nesse momento argumentativo, imagens foram utilizadas como ferramenta metodológica, possibilitando evidenciar as situações de desigualdade e violência vivenciadas pelas pessoas no espaço urbano. A sensação do medo ao estar no espaço urbano é a corporificação da violência e o reconhecimento da segregação como norma para a sobrevivência.

A inserção da problemática dos corpos abjetos permitiu compreender que as necessidades resultam de um jogo performativo e histórico. Por sua vez, reconhecer a mobilidade urbana como uma necessidade de um corpo abjeto

tornou possível inserir o debate em uma teoria de justiça, buscando respostas para as questões de desigualdade urbana que ainda não foram tratadas. Ao fazer uma interpretação como essa, tem-se como objetivo satisfazer as necessidades esquecidas, que devem ser politizadas e reinterpretadas, permitindo alcançar um grupo de pessoas que está fora dos padrões institucionalizados, em condição inferior de participação na sociedade. As pessoas devem ter vidas habitáveis, por isso a defesa de politizar a abjeção, criando-se estratégias para que todas as vidas sejam valorizadas e mereçam reconhecimento.

A abordagem das questões urbanas a partir de um enfoque feminista teve como proposta inserir o debate da violência o marco dos direitos para uma vida em igualdade nas cidades. Os corpos devem estar localizados em uma esfera performativa, reproduzindo continuamente as normas que regulam e materializam o sexo. A performatividade associa-se à reiteração de normas e práticas anteriores aos agentes, que são materializadas nos corpos e nas suas regulações, impondo-lhes proibições muitas vezes entendidas como naturais ou normais naqueles contextos. Nesse sentido, as pessoas possuidoras de performatividades inabitáveis são excluídas das cidades por uma rede de violência que as retira do espaço urbano, criando proibições no uso das cidades por meio de práticas misóginas, homofóbicas ou racistas. Quando os corpos não se enquadram nos modelos inteligíveis, há a abjeção. A proposta da performatividade é desestabilizar as práticas desses enunciados deslegitimadores, permitindo a igual consideração dos corpos que não se enquadram na lógica dos sexos, gêneros ou práticas inteligíveis. Além de dar visibilidade às discussões de sexo, gênero, sexualidade e corpos abjetos, essa argumentação teve como objetivo legitimar a existência dessas pessoas, reconhecendo sua necessidade de mobilidade na cidade.

O direito à mobilidade livre é diretamente responsável pela satisfação das necessidades. Deve-se considerar o espaço como uma multiplicidade de relações e práticas e compreender a construção social dos corpos e suas implicações espaciais para o atendimento das demandas de redistribuição e reconhecimento. Questionar o espaço e as relações sociais permite estudar as desigualdades, ampliando os questionamentos, sobre os olhares e gestos nas

idades: são nos espaços que se concretizam as espacialidades, que, em sua maioria, são heterossexualizadas, criando permissões ou proibições da mobilidade no espaço urbano. Arquitetos e urbanistas, assim como, outros profissionais do planejamento são responsáveis pela proposição de ações políticas para a construção de um espaço onde coexistam distintas trajetórias, com o objetivo de reconhecer as práticas relacionais e transformar as condições de subalternidade presentes nas cidades.

Esta tese não pretendeu esgotar as questões de justiça, mas inserir no debate do planejamento urbano, justiça social e das políticas públicas a questão da mobilidade urbana, que se protege por uma ideia moral de marcos hegemônicos de quais vidas podem estar na cidade e quais podem mover-se livremente. Na esfera da mobilidade, a igualdade deve ser transformada em um recurso político que estabelece uma conexão moral com outras pessoas, por meio de relações igualitárias de estar no mundo e ser reconhecível de modo legítimo no espaço público. Por isso a importância de compreender quais são as barreiras à igualdade, sejam elas físicas, econômicas, culturais ou sociais, que impedem as pessoas de ser reconhecidas como parceiras nas interações sociais e que as deixam em uma situação de subordinação, impedindo o acesso à vida social como iguais. Inserir o reconhecimento no âmbito da mobilidade na cidade significa dar um estatuto às pessoas, fazendo com que o mesmo seja compreendido como um dos critérios de justiça da sociedade, pois o reconhecimento associa-se a uma solução para a injustiça social e à satisfação das necessidades das pessoas.

REFERÊNCIAS

BASSUL, J.R. Estatuto da Cidade: a construção de uma lei. In: CARVALHO, C.S., ROSSBACH, A. (Orgs). *O Estatuto da Cidade: comentado*. São Paulo: Ministério das Cidades, Aliança das Cidades, 2010. p. 71-90.

BARTHES, Roland. *A Câmara Clara: nota sobre a fotografia*. Tradução de Júlio Castañon Guimarães. 7ª Ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1984.

BORRILLO, D. A homofobia. In: LIONÇO, T.; DINIZ, D. (Orgs.). *Homofobia e educação: um desafio ao silêncio*. Brasília: Letras Livres, Ed. UnB, 2010. p. 15-46.

BOSCHETTI, I. *Seguridade social e trabalho: paradoxos na construção das políticas de previdência e assistência social no Brasil*. Brasília: LetrasLivres: Editora UnB, 2006.

BRASIL. *Estatuto da Cidade: Guia para implementação pelos municípios e cidadãos*. 2. ed. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2002.

BRAVO, M.I.S. Política de saúde no Brasil. *Serviço Social e Saúde: Formação e Trabalho Profissional*, p. 1-24, 2006.

BRAYBROOKE, D. *Meeting needs*. Princeton: Princeton University Press, 1987.

BUTLER, J. *Gender trouble: feminism and the subversion of identity*. New York: Routledge, 1990.

_____. *Bodies that matter: on the discursive limits of "sex"*. New York: Routledge, 1993.

_____. Actos performativos y constitución del género: un ensayo sobre fenomenología y teoría feminista. *Revista Debate Feminista*, México, a. 9, v. 18, p. 296-314, 1998.

_____. *Corpos que pesam: sobre os limites discursivos do sexo*. In: LOURO, G. *O corpo educado: pedagogias da sexualidade*. Belo Horizonte: Autêntica, 1999. p. 151-172.

_____. *Problemas de gênero: feminismo e subversão da identidade*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003a.

_____. *Violencia, luto y política*. *Iconos*, n. 17, 2003b.

_____. *Deshacer el género*. Barcelona: Paidós, 2006a.

_____. *Vida precaria: el poder del duela y la violencia*. Buenos Aires: Paidós, 2006b.

_____. *Cuerpos que importan: sobre los limites materiales y discursivos del sexo*. Buenos Aires: Paidós, 2008.

_____. *Frames of war: when is life grievable?* Nova York: Verso, 2010.

CARVALHO, J.M. *Cidadania no Brasil: o longo caminho*. 7. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005.

CASTEL, R. *As metamorfoses da questão social: uma crônica do salário*. Rio de Janeiro: Vozes, 1998.

CHOAY, F. *O urbanismo*. São Paulo: Perspectiva, 1979.

COSTA, H.S. de M.; PRIETO, E.C. Revisão da Lei Federal de Parcelamento do Solo: um debate sobre o Substitutivo ao PL 3.057/2000. *Revista Magister de Direito Ambiental e Urbanístico*, v. 21, p. 96-115, 2009.

COUTO, B.R. *O direito social e a assistência social na sociedade brasileira: uma equação possível?* 3. ed. São Paulo: Cortez, 2008.

CRESWELL, J. *Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto*. 2. ed. Porto Alegre: Artmed, Bookman, 2007.

CROCKER, D. Qualidade de vida e desenvolvimento: o enfoque normativo de Sen e Nussbaum. *Lua Nova*, São Paulo, n. 31, p. 99-134, 1993.

DANCY, J.; SOSA, E. *A companion to epistemology*. Oxford: Blackwell, 1994.

DANIELS, N. *Just health care*. New York: Cambridge University Press, 1985.

_____. *Just health: meeting health needs fairly*. New York: Cambridge University Press, 2008.

DINIZ, D. Modelo social da deficiência: a crítica feminista. *Série Anis*, Brasília, n. 28, p. 1-8, 2003.

_____. A velhice. *Revista e*, São Paulo, Sesc, Em pauta, p. 21-21, 2006.

_____. *O que é deficiência*. São Paulo: Brasiliense, 2007.

DOYAL, L.; GOUGH, I. *Teoría de las necesidades humanas*. Barcelona: Icaria, 1994.

DWORKIN, R. *Uma questão de princípio*. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

_____. *Levando os direitos a sério*. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

_____. *A virtude soberana: a teoria e a prática da igualdade*. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

_____. *O império do direito*. São Paulo: Martins Fontes, 2007a.

_____. Igualdade como ideal. *Novos Estudos*, Rio de Janeiro, n. 77, p. 233-240, 2007b.

_____. O que é uma vida boa? *Revista Direito GV*, v. 7, n. 2, p. 607-616, 2011.

EAGLETON, T. *Depois da teoria: um olhar sobre os Estudos Culturais e o pós-modernismo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

ESPING-ANDERSEN, G. As três economias políticas do welfare state. *Lua Nova*, n. 24, p. 85-116, 1991.

FERNANDES, E. O Estatuto da Cidade e a ordem jurídico-urbanística. In: CARVALHO, C. S.; ROSSBACH, A. *O Estatuto da Cidade: comentado*. São Paulo: Ministério das Cidades, Aliança das Cidades, 2010. p. 55-70.

_____. Regularização de assentamentos informais: o grande desafio dos municípios, da sociedade e dos juristas brasileiros. In: ROLNIK, R. (Org). *Regularização fundiária de assentamentos informais urbanos*. Belo Horizonte: PUC Minas Virtual, 2006. p. 17-27.

FERREIRA, M. Feminismo e ciências sociais. *Revista de Estudos Feministas*, Florianópolis, v. 13, n. 3, p. 766-769, 2005.

FILHO, G. *A questão social no Brasil: crítica do discurso político*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

FRASER, N. Talking about needs: interpretive contests as political conflicts in welfare-state societies. *Ethics*, v. 99, n. 2, p. 291-313, 1989a.

_____. *Unruly practices: power, discourse, and gender in contemporary social theory*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1989b.

_____. Mapeando a imaginação feminista: da redistribuição ao reconhecimento e à representação. *Estudos Feministas*, v. 15, n. 2, p. 291-308, 2007a.

_____. Reconhecimento sem Ética? *Lua Nova*, São Paulo, n. 70, p. 101-138, 2007b.

GARLAND-THOMSON, R. *Staring: how we look*. New York: Oxford University Press, 2009.

GOMIDE, A. de A. *Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas*. Brasília: Ipea, 2003.

_____. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. In: *Políticas Sociais: Acompanhamento e Análise*, Brasília, Ipea, p. 241-290, 2006.

_____. Agenda governamental e formulação de políticas públicas: o projeto de lei de diretrizes da política nacional de mobilidade urbana. Brasília: Ipea, 2008. (Texto para Discussão, 1334).

GRAYLING, A. C. *An introduction to philosophical logic*. 3. ed. Oxford: Blackwell, 1997.

GROSSI, M. P. *Identidade de gênero e sexualidade*. Florianópolis: Editora da Universidade Federal de Santa Catarina, 1998.

HARDING, S. A instabilidade das categorias analíticas na teoria feminista. *Estudos Feministas*, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 7-32, 1993.

HAYEK, F. A. Von. *Os fundamentos da liberdade*. São Paulo: Visão, 1983.

_____. *Direito, legislação e liberdade: uma nova formulação dos princípios liberais de justiça e economia política*. São Paulo: Visão, 1985a. v. I: Regras e Ordem.

_____. *Direito, legislação e liberdade: uma nova formulação dos princípios liberais de justiça e economia política*. São Paulo: Visão, 1985b. v. II: A miragem da justiça social.

HELLER, A. *Teoría de las necesidades en Marx*. Barcelona: Península, 1978.

IAMAMOTO, M.V. *Serviço social em tempo de capital fetiche*. São Paulo: Cortez, 2010.

IPEA. A mobilidade urbana no Brasil. *Comunicados do Ipea*, n. 94. Rio de Janeiro, 25 maio 2011. Disponível em: <http://agencia.ipea.gov.br/images/stories/PDFs/comunicado/110525_comunica-doipea94.pdf>. Acesso em: 31 nov. 2011.

_____. Nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. *Comunicados do Ipea*, n. 128, 2012.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Atlas do Censo Demográfico 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2010a.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Pesquisa de Orçamentos Familiares 2008-2009: Despesas, rendimentos e condições de vida. Rio de Janeiro: IBGE, 2010b.

JACOBS, J. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

KITTAY, E. *Love's labor: essays on women, equality, and dependency*. New York: Routledge, 1999.

LOCKE, John. *Dois tratados sobre o governo*. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

MARICATO, E. O Estatuto da cidade periférica. In: CARVALHO, C.S., ROSSBACH, A. (Orgs). *O Estatuto da Cidade: comentado*. São Paulo: Ministério das Cidades, 2010. p. 5-22.

_____. O Ministério das Cidades e a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. *Políticas sociais: Acompanhamento e Análise*, Brasília, Ipea, p. 211-220, 2006.

MARSHALL, T.H. *Cidadania, classe social e status*. Rio de Janeiro: J. Zahar, 1967.

MARX, K. *O capital*. São Paulo: Nova Cultural, 1996.

_____. *Manuscritos econômico-filosóficos*. São Paulo: Boitempo, 2004.

MARX, K.; FRIEDRICH, E. *A ideologia alemã*. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

MASSEY, Doreen. *Pelo Espaço: uma nova política da espacialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

MEDEIROS, M.; DINIZ, D. A nova maneira de se entender a deficiência e o envelhecimento. Brasília: Ipea, 2004. (Texto para discussão, 1040).

MENDES, J.M.R.; WÜNSCH, D.S. Trabalho, classe operária e proteção social: reflexões e inquietações. *Revista Katálysis*, v. 12, n. 2, p. 241-248, 2009.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. 1ª Conferência Nacional das Cidades: Resoluções. Brasília, 2003. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSNPU/ArquivosPDF/1_CNC_-_Caderno_de_Resolucoes_-_Conferencia_Nacional_das_Cidades.pdf>. Acesso em: 22 nov. 2012.

_____. Política nacional de mobilidade urbana sustentável 6. In: _____. *Cadernos MCidades Mobilidade Urbana*. Brasília: Governo Federal, 2004.

MORAIS, M. da P.; GUIA, G. A. da; PAULA, R. Monitorando o direito à moradia no Brasil (1992-2004). *Políticas Sociais: Acompanhamento e Análise*, Brasília, Ipea, p. 230-241, 2006.

MOREIRA, T. Frota brasileira de veículos mais que dobrou nos últimos 10 anos. *MotorDream*, 12 mar. 2012. Disponível em: <<http://motordream.uol.com.br/noticias/ver/2012/03/02/frota-brasileira-de-veiculos-mais-que-dobrou-nos-ultimos-10-anos>>. Acesso em: 1 jan. 2013.

NOZICK, R. *Anarquia, Estado e utopia*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1991.

NUSSBAUM, M. Justice. In: _____. *Sex and social justice*. New York: Oxford University Press, 1999. p. 29-212.

_____. In defense of universal values. In: _____. *Women and human development: the capabilities approach*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000. p. 34-110.

_____. On hearing women's voices: a reply to Susan Okin. *Philosophy and Public Affairs*, v. 32, p. 193-205, 2004.

_____. *Las fronteras de la justicia: consideraciones sobre la exclusión*. Barcelona: Paidós, 2007.

_____. *Creating capabilities: the human development approach*. Harvard: Belknap Press of Harvard University Press, 2011.

OKIN, S.M. Reason and feeling in thinking about justice. *Ethics*, v. 99, n. 2, p. 229-249, 1989.

_____. Reviewed work(s): political liberalism by John Rawls. *The American Political Science Review*, v. 87, p. 1010-1011, 1993.

PEREIRA, P.A.P. Políticas públicas e necessidades humanas com enfoque no gênero. *Sociedade em Debate* (UCPel), v. 12, p. 67-86, 2006.

_____. *Necessidades humanas: subsídios à crítica dos mínimos sociais*. São Paulo: Cortez, 2007.

PINO, N.P. A teoria queer e os intersex: experiências invisíveis de corpos desfeitos. *Cadernos Pagu*. Campinas, v.28, p. 149-174, jan/jun 2007.

PIRES, F. P. *O direito à mobilidade na cidade: mulheres, crianças, idosos e deficientes*. Brasília : UnB/SER, 2009.

PISÓN, J.M. La efectividade de los derechos sociales: de la necesidades básicas al desarrollo humano. In: PISÓN, J.M, INDA, A.G. (Orgs). *Derechos fundamentales, movimientos sociales y participación: aportaciones al debate sobre la ciudadanía*. Madrid: Editora Dykinson, 2003. p. 131-156.

PRINS, B.; MEIJER, I. Como os corpos se tornam matéria: entrevista com Judith Butler. Tradução: Susana Funck. *Revista Estudos Feministas*, v. 10, n. 1, p. 155-167, 2002.

RAWLS, J. *O liberalismo político*. São Paulo: Ática, 2000.

_____. *Uma teoria da justiça*. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

_____. *Justiça como equidade: uma reformulação*. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

RIAL, C.; LAGO, M.; GROSSI, M. Relações sociais de sexo e relações de gênero: entrevista com Michèle Ferrand. *Revista de Estudos Feministas*, Florianópolis, v. 13, n. 3, p. 677-689, 2005.

RIOS, Roger Raupp. *Direito da antidiscriminação: discriminação direta, indireta e ações afirmativas*. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2008.

ROLNIK, R. *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense, 1998.

_____. A construção de uma política fundiária e de planejamento urbano para o país: avanços e desafios. *Políticas Sociais: Acompanhamento e Análise*, Brasília, Ipea, p. 199-210, 2006.

ROSANVALLON, P. *A crise do Estado-providência*. Brasília: Editora da UnB, 1997.

ROSEN, F. Basic needs and justice. *Mind*, v. 86, n. 341, p. 88-94, 1977.

SANTOS, M. *Por uma Geografia Nova: da crítica da Geografia a uma Geografia Crítica*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

SCHMIDT, B.; FARRET, R. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: J. Zahar, 1986.

_____. Gênero: uma categoria útil de análise histórica. *Educação e Realidade*, Porto Alegre, v. 16, n. 2, p. 5-22, 1990.

SCOTT, J. O enigma da igualdade. *Estudos Feministas*, n. 216, p. 11-30, jan./abr. 2005.

_____. *Desenvolvimento como liberdade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

_____. *Desigualdade reexaminada*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

_____. *Sobre ética e economia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.

_____. *The idea of justice*. Harvard: Belknap Press of Harvard University Press, 2009.

SILVA, J. M. A Cidade dos Corpos Transgressores da Heteronormatividade. X Coloquio Internacional de Geocrítica. Diez años de Cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. Universidad de Barcelona. Barcelona, maio 2008. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/438.htm>>. Acesso em: 18 agosto 2012.

SILVA, G.J.A. da; BUSTOS ROMERO, M. A. O urbanismo sustentável no Brasil: a revisão de conceitos urbanos para o século XXI (parte 01). *Arquitextos*, São Paulo, ano 11, 128, jan 2011. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.128/3724>>. Acesso em: 20 junho 2012.

SILVA, J.L.P. da; DINIZ, D. Mínimo social e igualdade: deficiência, perícia e benefício assistencial na LOAS. *Revista Katálysis*, Florianópolis, v. 15, n. 2, 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-49802012000200012&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 15 jan. 2013.

SOIHET, R. História das mulheres e relações de gênero: debatendo algumas questões, 2003. Publicado no site <http://www.comciencia.br>, acesso em 10 de dezembro de 2012.

SONTAG, S. *Diante da dor dos outros*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.

_____. *Sobre fotografia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

SPIVAK, G.C. *Can the subaltern speak?* New York: Columbia University Press, 2010.

SOUZA, M. L. *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

SPOSATI, A. Globalização da economia e processos de exclusão social. *Cead*, Brasília, p. 61-76, 1999.

STREETEN, P. Shifting Fashions in Development Dialogue. *International Journal of Applied Economics and Econometrics* II(1). Janeiro-Março 2003.

STREETEN, P.; BANK, W. *First things first: meeting basic human needs in the*

developing countries. Oxford: Oxford University Press, 1981.

VASCONCELLOS, E.A.; CARVALHO, C.H.R. de; PEREIRA, R.H.M. *Transporte e mobilidade urbana*. Brasília: Ipea, 2011. (Textos para Discussão Cepal-Ipea, 34).

VILLAÇA, F. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Nobel, 2001.

WEEKS, J.O corpo e a sexualidade. In: LOURO, G. L.(Org). *O corpo educado*. Belo Horizonte: Autêntica ,1999. p. 35-82.

ANEXO I

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988
ARTIGOS 182 e 183

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º – O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º – A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

§ 3º – As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4º – É facultado ao Poder Público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

I – parcelamento ou edificação compulsórios;

II – imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo;

III – desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.

Art. 183. Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.

§ 1º – O título de domínio e a concessão de uso serão conferidos ao homem ou à mulher, ou a ambos, independentemente do estado civil.

§ 2º – Esse direito não será reconhecido ao mesmo possuidor mais de uma vez.

§ 3º – Os imóveis públicos não serão adquiridos por usucapião.