

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
INSTITUTO DE PSICOLOGIA
CURSO DE SERVIÇO SOCIAL**

Aline Catarina do Amaral Gambinni

**MOBILIDADE URBANA:
Possíveis mediações do trabalho da/o Assistente Social no SUAS**

**Porto Alegre
2019**

Aline Catarina do Amaral Gambinni

**MOBILIDADE URBANA:
Possíveis mediações do trabalho da/o Assistente Social no SUAS**

Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação, realizado como requisito para obtenção de título de Bacharel em Serviço Social pelo Curso de Serviço Social da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Orientadora: Doutora Rosa Maria Castilhos Fernandes.

Porto Alegre

2019

FICHA CATALOGRÁFICA

CIP - Catalogação na Publicação

Amaral Gambinni, Aline Catarina do
MOBILIDADE URBANA: Possíveis mediações do trabalho
do assistente social no SUAS / Aline Catarina do
Amaral Gambinni. -- 2019.
76 f.
Orientadora: Rosa Maria Castilhos Fernandes.

Trabalho de conclusão de curso (Graduação) --
Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Instituto
de Psicologia, Curso de Serviço Social, Porto Alegre,
BR-RS, 2019.

1. Mobilidade Urbana. 2. Mediação. 3. SUAS. 4.
Trabalho do Assistente Social. 5. Direito a Cidade .
I. Castilhos Fernandes, Rosa Maria, orient. II.
Título.

Elaborada pelo Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica da UFRGS com os
dados fornecidos pelo(a) autor(a).

FOLHA DE APROVAÇÃO

Aline Catarina do Amaral Gambinni

Mobilidade Urbana:

Possíveis mediações do trabalho da/o Assistente Social no SUAS

Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação, realizado como requisito para obtenção de título de Bacharel em Serviço Social pelo Curso de Serviço Social da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Orientadora: Doutora Rosa Maria Castilhos Fernandes.

Aprovada em: _____ de _____ 2019.

BANCA EXAMINADORA:

Prof^a. Dra. Rosa Maria Castilhos Fernandes - UFRGS (Orientadora)

Prof^o Dr. Tiago Martinelli - UFRGS

AGRADECIMENTO

Sou grata a todas as pessoas que fizeram parte de minha vida neste tempo dedicado a formação profissional, em especial aos meus pais Vera Lucia do Amaral Garcias e Orlando dos Santos Gambinni, os quais sempre acreditaram que a educação é fundamental e me incentivaram a buscar uma formação qualificada, o apoio e incentivo de vocês foi fundamental. Agradeço ao meu irmão Alisson do Amaral Gambinni, amigos e irmãs de vida por me apoiarem e compreenderem os momentos que me fiz ausente para dar conta das atividades acadêmicas.

Nestes nove semestres vivenciei diferentes experiências, realizei novas amizades, aprendi o “conteúdo formal” e além deste, com cada professora e professor, o significado da profissão, o tornar-se Assistente Social e a importância do comprometer-se com o Projeto Ético Político profissional. Afetuosamente expressei gratidão a professora Rosa Maria Castilhos Fernandes, a qual me acompanhou e orientou neste trabalho de conclusão de curso, obrigada pelas provocações e contribuições, admiro a profissional e pessoa que és.

Também, agradeço a professora Thaisa Closs por me acompanhar no período de estágio como supervisora acadêmica e as significativas contribuições neste processo desafiador, a assistente social Gislaine Pinheiro, por me acolher como estagiária, sendo supervisora de campo, obrigada pelo apoio e incentivo, como também a equipe do SAF AICAS, pela acolhida, por ofertar espaço para estágio, pelo diálogo diante das dúvidas e indagações.

Aos usuários do serviço, os quais constantemente me provocaram a buscar conhecer a política de assistência social, a perceber a relevância do trabalho em Rede e intersetorial, mas não só, como ainda a ter um olhar crítico e dialético diante da realidade e ao modo de organização da sociedade, para que, mesmo diante das contradições continuemos a buscar mediações possíveis para um trabalho qualificado.

Por fim, a todos os demais professores do departamento de Serviço Social, colegas, funcionários, familiares, amigos, os quais não é possível nomear particularmente aqui, mas que fizeram parte da minha história neste tempo de formação. Uma etapa se encerra, mas a formação profissional é permanente e a luta pela efetivação dos direitos sociais é constante.

*“O momento que vivemos é um momento pleno de desafios.
Mais do que nunca é preciso ter coragem,
é preciso ter esperanças para enfrentar o presente.
É preciso resistir e sonhar. É necessário alimentar.
Os sonhos e concretiza-los adia-a dia nos horizontes de novos tempos,
mais humanos, mais justos, mais solidários
(IAMAMOTO, 2004 p .17)”*

RESUMO

O Trabalho de Conclusão de Curso de Serviço Social, aqui apresentado tem como título “Mobilidade Urbana: Possíveis mediações do trabalho da/o Assistente Social no SUAS”, propondo-se a pensar a temática de Mobilidade Urbana partindo de demandas de usuários em equipamento da política de assistência social e as mediações possíveis a partir do trabalho profissional da/o assistente social. Para isso, elencou-se como principal objetivo realizar a revisão bibliográfica sobre a temática para reflexão crítica sobre a mobilidade urbana e sua relação com a mediação no trabalho dos Assistentes Sociais no âmbito do SUAS, sendo que é necessário também conceituar e refletir sobre as principais categorias teóricas deste trabalho: Mobilidade Urbana, Mediação, SUAS, Trabalho da/o Assistente Social. Visa contribuir com o debate sobre a temática no âmbito do Serviço Social para a defesa da mobilidade urbana como um direito fundamental dos sujeitos de direitos que acessam o SUAS. Sendo isto, num primeiro momento abordamos aspectos conceituais e legais os quais nos auxiliaram a compreender o que é Mobilidade Urbana, sua relação com a cidade e com os sujeitos usuários da política de Assistência Social, sendo importante para isso visibilizar a Lei 12.587, conhecida como Política Nacional de Mobilidade Urbana, como também a Lei 10.257 conhecida como o Estatuto da Cidade. Em seguida, tratamos sobre o acesso aos direitos de cidadania por parte dos sujeitos e por isto utilizamos o termo Imobilidade para caracterizar o *difícil* acesso aos direitos e como pode representar uma expressão da questão social vivenciada por significativa parcela da população e portanto, são situações as quais os trabalhadores assistentes sociais encontram no cotidiano do trabalho. Ainda, buscamos conceituar a categoria marxista Mediação e discutir algumas possibilidades a partir do trabalho da/o assistente social no SUAS, sendo esta categoria de fundamental importância para a realização de um trabalho profissional qualificado. Também, apresentamos aqui produções do serviço social sobre a temática já referida, refletindo acerca das aproximações do Serviço Social com produções relacionadas a questão da mobilidade urbana. Por fim, apresentamos algumas reflexões sobre o Trabalho Profissional no Serviço de Atendimento Familiar, local onde foi realizado o estágio curricular obrigatório, no processo de formação profissional, abordando esta experiência e demandas que os usuários elencavam nos atendimentos, como acolhida coletiva, atendimento particularizado, visitas domiciliares, as quais nos provocaram a pensar sobre a mobilidade urbana a partir do serviço social, socializamos também alguns achados sobre o Serviço Social e a discussão sobre Mobilidade Urbana, relatando resultados da pesquisa considerados importantes, os quais contribuem para a discussão e visibilização da temática.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana, Mediação, SUAS, Trabalho da/a/o Assistente Social, Direito a Cidade e Direitos Sociais.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

QUADRO 1 -	Conferência Nacional das Cidades - 2003 a 2019.....	19
QUADRO 2 -	Os Dez Direitos Socioassistenciais do SUAS.....	34
QUADRO 3 -	As principais atividades realizadas no SAF	48
QUADRO 4 -	Relato de Acolhida Coletiva que expressam demandas de usuários, ano 2017.....	51
QUADRO 5 -	Síntese de demandas trazidas pelos usuários ao SAF no mês de junho de 2017.....	53
QUADRO 6 -	Relato de atendimento a família nos meses de maio e junho de 2017	55
QUADRO 7 -	Relato de atendimento a família nos meses de abril e maio de 2017	56
QUADRO 8 -	Relato de atendimento a família com pessoa cadeirante, em maio de 2017	57
QUADRO 9 -	Síntese de achados em Revistas de Serviço Social sobre Mobilidade Urbana e Direito a Cidade	60
GRÁFICO 1 -	Edição de Revistas de Serviço Social, até 2019	61

LISTA DE SIGLAS

C.F	Constituição Federal
CFESS	Conselho Federal de Serviço Social
CRAS	Centro de Referência de Assistência Social
C.E	Código de Ética Profissional
E.C	Estatuto das Cidades
LOAS	Lei Orgânica de Assistência Social
M.U.	Mobilidade Urbana
MDS	Ministério do Desenvolvimento Social
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
SAF	Serviço de Atendimento Familiar
SUAS	Sistema Único de Assistência Social
UBS	Unidade Básica de Saúde
NOB	Norma Operacional Básica

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	11
2	A CIDADE E OS SUJEITOS DE DIREITOS: reflexões necessárias.....	15
2.1	A Mobilidade Urbana em Discussão: aspectos legais e conceituais.....	15
2.2	Imobilidade Urbana e o difícil acesso aos direitos de cidadania.....	26
2.3	A Assistência social e a interlocução com o debate da mobilidade urbana.....	31
3	MEDIAÇÕES A PARTIR DO TRABALHO DA/O ASSISTENTE SOCIAL NO SUAS.....	39
3.1	Mediações possíveis no trabalho profissional.....	39
3.2	Reflexões sobre o Trabalho Profissional no Serviço de Atendimento Familiar	46
3.3	O Serviço Social e a discussão sobre Mobilidade Urbana.....	59
4	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	66
	REFERÊNCIAS.....	70
	ANEXO A - Campanha CFESS/CRESS, em 2014.....	77
	ANEXO B - Cartaz da 4ª Conferência Nacional das Cidades, em 2010.....	78

1 INTRODUÇÃO

Vivemos num sistema capitalista, que nos impulsiona ao individualismo e a alienação, e ao mesmo tempo, a resistir a todas as formas de opressão e de violação de direitos, engendradas por este sistema. Da mesma forma, somos instigadas a pensar as demandas que os usuários das políticas sociais nos trazem, visto o processo de precarização do trabalho profissional e a tentativa de culpabilização da classe trabalhadora em situação de pobreza ou extrema pobreza.

Também a fragilidade das estruturas das políticas sociais, acabam contribuindo e impedindo que tanto os trabalhadores destas políticas, quanto os usuários dos serviços, e programas, os quais também são trabalhadores, percebam a totalidade da realidade social que envolve cada situação que chega aos equipamentos públicos. Diante disto, este Trabalho de Conclusão de Curso, do Curso de Serviço Social, se legitima pela importância de aprofundarmos o tema da Mobilidade Urbana e sua relação com o trabalho dos Assistentes Sociais no âmbito da política de Assistência Social, evidenciada na experiência de estágio curricular obrigatório I e II realizado no Centro de Referência de Assistência Social CRAS-Centro, no Serviço de Atendimento Familiar serviço da Proteção Social Básica na cidade de Porto Alegre, RS.

Entre as demandas que chegam a este serviço observamos a dificuldade em acessar os equipamentos da Rede, na maioria das vezes não por falta de saber sobre a existência, mas sim, pela dificuldade em chegar até os equipamentos, também a permanência nas longas filas para agendar atendimento no CRAS para atualização do Cadastro Único, o que gera conflitos entre os usuários, quem chega primeiro na fila consegue um atendimento mais rápido, consegue “escolher” o dia de agendamento. Esses conflitos também chegam para as assistentes sociais trabalhadoras, pois, muitas vezes as usuárias querem justificar por que não conseguem chegar mais cedo, seja pela localização de onde moram e a dificuldades de deslocamento, ou pelo fato de serem responsáveis por crianças e/ou idosos. Podemos perceber a complexidade que é a população usuária acessar os seus direitos de cidadania, neste caso os direitos socioassistenciais - que serão tratados neste trabalho- por falta de mobilidade urbana nas grandes cidades, o que consideramos uma forma de manifestação da questão social e, sendo assim, vivenciada por significativa parte da população usuária do SUAS.

É importante ressaltar que se entende-se por Questão Social o conjunto das expressões das desigualdades da sociedade capitalista, nascendo da contradição entre o capital e o trabalho, que produz uma relação de exploração, e que não se limita ao âmbito econômico e material mas também permeia as relações. Não é uma questão estagnada, percebemos frente a essa uma série de resistências sociais por parte dos diferentes segmentos populacionais. Como ressalta Yamamoto (2006, p. 28) a Questão social “sendo, desigualdade é também rebeldia, por envolver sujeitos que vivenciam as desigualdades e a ela resistem e se opõem”. Parte dos sujeitos, trabalhadores, que vivenciam as desigualdades não se conformam com tal realidade, problematizam, tencionam e reivindicam uma “solução” por parte do Estado.

Assim, sendo, nossa intenção é problematizar essas situações vivenciadas pelos usuários do Sistema Único de Assistência Social –SUAS (2005), que são situações de materialização da questão social na vida cotidiana das pessoas numa cidade, bem como os trabalhadores assistentes sociais inseridos em espaços socioassistenciais enfrentam as demandas explicitadas pelos usuários dos serviços. Desta maneira, podemos dar visibilidade a articulação entre as políticas sociais e o que envolve o acesso a mobilidade urbana, principalmente com relação ao transporte público coletivo, o que, conseqüentemente, interfere também no acesso por parte dos sujeitos aos equipamentos que materializam as políticas públicas.

Sabemos que esta situação da mobilidade urbana é transversal e diz respeito ao acesso a diferentes políticas sociais e serviços de direitos prestadas a uma população, entretanto nos interessa focar na assistência social que foi o espaço socioocupacional que desenvolvemos a experiência de estágio em Serviço Social e nos instigou para aprofundar esta temática.

Ressaltamos que este tema é importante para a área do Serviço Social que tem percebido a mobilidade urbana como um direito fundamental, pois, as populações em sua maioria são dependentes dos transportes públicos e enfrentam dificuldades para acessar os equipamentos urbanos em consequência da falta de condições de deslocamento. O Serviço Social tem produzido subsídios, ainda que poucos, sobre esta temática, participando também de fóruns e eventos que fomentam a discussão sobre o Direito à Cidade e Mobilidade Urbana, entre a categoria profissional. Para tanto, neste trabalho as reflexões que emergem sobre a Mobilidade Urbana são provenientes da experiência em Estágio Obrigatório realizado no processo de formação em Serviço Social na Universidade Federal do Rio Grande do Sul - UFRGS. Este ocorreu na política de Assistência Social, mais especificamente no Serviço de Atendimento Familiar – SAF, prestado pela entidade AICAS, ao Centro de Referência de Assistência Social- CRAS Centro, localizado na cidade de Porto Alegre, RS.

Importante referir que no II semestre de 2018 construímos o projeto deste Trabalho de Conclusão de Curso e elegemos como temática refletir acerca da *Mobilidade Urbana e As possíveis mediações do trabalho da/o Assistente Social no SUAS*. Partimos de uma pergunta central: De que maneira a questão da mobilidade urbana se manifesta no trabalho dos assistentes sociais no âmbito do SUAS? E partindo desse questionamento tivemos como Objetivo Geral: Realizar a revisão bibliográfica sobre a temática para reflexão crítica sobre a mobilidade urbana e sua relação com a mediação no trabalho dos assistentes sociais no âmbito do SUAS. Com isto, elencamos por Objetivos Específicos: Refletir e conceituar as principais categorias teóricas deste trabalho: Mobilidade Urbana, Mediação, SUAS, Trabalho da/o Assistente Social, a fim de visibilizar a temática; Realizar o estado da arte sobre a temática mobilidade urbana no âmbito do Serviço Social para conhecimento das produções do tema na área; Contribuir com o debate sobre a temática no âmbito do Serviço Social para a defesa da mobilidade urbana como um direito fundamental dos sujeitos de direitos que acessam o SUAS.

Esta caminhada metodológica foi se construindo processualmente, num primeiro momento houve uma discussão com a orientadora sobre o tema e delimitação do mesmo. Em seguida foi realizado a construção da Matriz do Projeto de TCC e definido os objetivos do trabalho. Após, esse momento deu-se início a pesquisa bibliográfica que embasa o TCC, a qual foi realizada em publicações do conjunto CFESS/CRESS, revistas do Serviço Social, artigos sobre a temática, como também utilizando os diários de campo da autora, pesquisa em livros da biblioteca da UFRGS e na legislação sobre Mobilidade Urbana. Na ocasião o Projeto de TCC se propôs realizar uma pesquisa bibliográfica exploratória que permitiu o adensamento teórico e reflexivo sobre a temática, seguindo o método dialético crítico.

Portanto, este trabalho está organizado, para além desta introdução, nos seguintes capítulos: no segundo refletimos sobre a Cidade e os Sujeitos de Direitos considerando a Mobilidade Urbana neste contexto. Tratamos sobre os aspectos legais e conceituais sobre a Mobilidade urbana, assim como a Imobilidade Urbana e o difícil acesso aos direitos de cidadania.

Em seguida, no terceiro capítulo, buscamos conceituar a categoria marxista Mediação e discutir algumas possibilidades a partir do trabalho da/o Assistente Social no SUAS, também, apresentamos aqui produções do serviço social sobre a temática já referida, refletindo acerca das aproximações do Serviço Social com produções relacionadas a questão da mobilidade urbana. Por fim, apresentamos algumas reflexões sobre o Trabalho Profissional no Serviço de Atendimento Familiar, local onde foi realizado o estágio curricular obrigatório, no processo

de formação profissional, abordando esta experiência e demandas que os usuários elencavam nos atendimentos, como acolhida coletiva, atendimento particularizado, visitas domiciliares, as quais nos provocaram a pensar sobre a mobilidade urbana a partir do serviço social, socializamos também alguns achados sobre o Serviço Social e a discussão sobre Mobilidade Urbana, relatando resultados da pesquisa considerados importantes, os quais contribuem para a discussão e visibilização da temática.

2 A CIDADE E OS SUJEITOS DE DIREITOS: reflexões necessárias ¹



Neste capítulo iremos trazer aspectos legais e conceituais que nos auxiliaram a compreender o que é a Mobilidade Urbana, sua relação com a cidade e com os sujeitos usuários da política de Assistência Social. Para isso, é importante dar atenção a Lei 12.587, conhecida como Política Nacional de Mobilidade Urbana, entre os autores citados neste capítulo destacamos a assistente social Daniele B. Brandt, a qual relaciona a Mobilidade Urbana como a “possibilidade do cidadão ter acesso aos direitos sociais previstos no artigo 6º da Constituição Federal” (2017, p. 441). Em seguida, tratamos sobre o acesso aos direitos de cidadania por parte dos sujeitos e por isto utilizamos o termo Imobilidade para caracterizar o *difícil* acesso aos direitos e como isso representa uma expressão da questão social vivenciada por significativa parcela da população e portanto, são situações as quais os trabalhadores assistentes sociais encontram no cotidiano do trabalho. Também, buscaremos visibilizar a influência da mobilidade urbana no trabalho profissional na política de assistência social.

2.1 A Mobilidade Urbana em Discussão: aspectos legais e conceituais

Os Assistentes Sociais há bastante tempo estão se deparando com questões urbanas que os desafiam no exercício profissional, em 2016 o CFESS lançou o subsídio “Atuação de Assistentes Sociais na Política Urbana subsídios para reflexão” a partir do qual traz reflexões sobre o Direito a Cidade, Mobilidade Urbana, o trabalho da/o Assistente Social na Política Urbana.

A partir disso, a temática Mobilidade Urbana como direito requer uma reflexão crítica em função das contradições existentes uma vez que o acesso ao transporte público (que tenha qualidade), a escola próxima da moradia, a unidade de saúde, assim como a própria mobilidade dos sujeitos, exigem um conjunto de iniciativas públicas. Entretanto podemos dizer que a mobilidade urbana compreendida como direito pode contribuir com a minimização

¹Imagens retiradas do site da 6ª Conferência Nacional das Cidades

das desigualdades sociais conforme Pires (2009) pelo menos no que diz respeito ao acesso aos serviços ofertados na cidade.

Sendo que, em síntese, podemos afirmar que a “cidade é um espaço criado socialmente e composto fundamentalmente por lugares, territórios e vias de circulação” (JUSTO *et al*, 2013, p. 106), onde podemos encontrar espaços destinados a diversas atividades e práticas, comércio, lazer, trabalho, residência, mobilidade, entre outros que ainda poderiam ser citados, junto destes encontram-se os sujeitos em sua diversidade e pluralidade, trabalhadores, estudantes, desempregados, pessoas em situação de rua, os quais a partir de sua identidade, demandas e necessidades constroem o espaço cidade e sua sociabilidade. A qual, também é influenciada por outros fatores como a os interesse antagônicos que perpassam as relações das classes sociais do sistema capitalista de produção, como iremos aprofundar mais adiante, nem todas as pessoas, cidadãos de direitos, conseguem acessar a cidade com seus espaços e potencialidades.

É importante destacar que no ano de 2001 tivemos a aprovação da Lei 10.257 conhecida como o Estatuto da Cidade, o qual “regulamenta os Arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências” em seu Artigo 2º, parágrafo I ressalta que:

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais: I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações (BRASIL, 2001a)

Assim sendo, numa sociedade de classes é preciso salientar que o Direito a Cidade é para todas as pessoas, de acordo com a diversidade existente respeitando as pessoas com deficiência, bem como a raça, idade, classe, orientação sexual, religiões, ou seja, o Direito a Cidade não é somente para aqueles que detém grande parte do capital, por isso, percebemos como expressão da questão social o não acesso da população a cidade, seus serviços e tudo o que ela oferece.

A não realização do direito à cidade resulta das consequências das profundas contradições sociais presentes nos espaços urbanos, fomentadas pela sociabilidade do capital, cujos desdobramentos configuram uma segregação espacial funcional ao sistema, alimentam a desinformação e desorganização política dos subalternizados, disseminam a violência e provocam a omissão da política social, substituída por uma polícia ostensiva e onipresente e um aparato penal (CFESS *apud* WACQUANT, 2016, p. 15).

Junto disso temos a discussão sobre a Mobilidade Urbana, a qual vem ganhando maior pauta entre a categoria profissional, na verdade sempre esteve como tema transversal em várias discussões de cunho político e histórico, por exemplo. Como também em nossas conversas do dia a dia, pois, a necessidade de movimentar-se pelo território é algo cotidiano, no entanto ao longo da história a mobilidade é vista com diferentes recortes e olhares. O site Mobilize Brasil² comenta que:

A formulação da nova legislação foi fundamentada nos artigos 21, inciso XX, e 182 da Constituição Federal de 1982. Este, por sua vez, teve raiz ainda na década de 80 com o movimento da Reforma Urbana, que dentre outros pontos, conseguiu colocar em pauta a questão da política urbana no processo constituinte. Nesse ínterim, foi aprovada a Lei nº 10.257, de 10 de junho de 2001 – o Estatuto da Cidade, que estabeleceu as diretrizes gerais e os instrumentos da política urbana (Mobilize, 2013).

Quando se discute o Direito a Cidade, Reforma Urbana e Mobilidade Urbana reflete-se um conjunto de demandas, não apenas moradia, acesso a equipamentos públicos e serviços, pois, nas cidades temos espaços de produção e acumulação do capital e reprodução da vida social onde encontramos profundas desigualdades sociais, mas junto disso discutimos espaços de construção de direitos sociais e de cidadania. Assim, se dá a luta também pela Mobilidade Urbana, como direito e como política pública, em meio as contradições produzidas pelo capital, e o trabalho de diferentes profissionais, como os assistentes sociais em vista da efetivação dos direitos sociais.

É preciso destacar em relação a Mobilidade Urbana que a questão do deslocamento, do acesso e do transporte, os quais sempre estão envolvidos a esta discussão, seja quando se fala do Direito à Cidade, da sustentabilidade ambiental, do trânsito no geral, de políticas públicas, do passe livre, entre outros assuntos que a discussão suscita, isso fica em destaque a partir do material coletado e utilizado para embasar este trabalho.

Mas então, o que é Mobilidade Urbana? Em primeiro lugar trazemos o conceito disposto pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei 12.587, instituída em 2012. Objetivamente dispõe que:

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano (...) Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

²Mobilize Brasil é o primeiro portal brasileiro de conteúdo exclusivo sobre Mobilidade Urbana Sustentável.

A Lei 12.587, acima citada, é recente, mas como já afirmamos, a discussão sobre M.U. é “antiga”, conforme podemos observar nos dispositivos legais, os quais trazem diferentes enfoques, mas principalmente abordam sobre o transporte, como os exemplos abaixo, sendo isto a atual Lei revoga:

dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências (Lei 12.587, Mensagem de veto)

A nossa intenção não é aprofundar esse conjunto de leis, mas sim demonstrar que esta pauta da Mobilidade Urbana é algo que ao longo da história brasileira vem sendo discutida. Também é importante salientar que o principal foco destas legislações é a questão do transporte, mas a partir da discussão da temática temos uma crescente compreensão sobre a conceituação de Mobilidade Urbana, como algo mais amplo. Mesmo assim, é importante ressaltar que em nossa Constituição Federal o artigo 3º destaca que:

Art. 3º Compete à União, entre outras atribuições de interesse da política urbana: IV - instituir diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico, transporte e mobilidade urbana, que incluam regras de acessibilidade aos locais de uso público” (BRASIL, 1988).

A partir da Lei 10.257, de julho de 2001, com a aprovação do Estatuto das Cidades, houve maior incentivo para discutir pautas relacionadas a cidade e suas demandas, sendo que em 2002, no governo Lula, houve grande apoio a fim de a política urbana se consolidar como política pública a nível nacional, sendo criado então o Ministério das Cidades o qual passa a integrar “as políticas de desenvolvimento urbano, habitação, mobilidade e saneamento — e instituiu posteriormente a Conferência Nacional das Cidades e o Conselho das Cidades, direcionados para a construção da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (CARVALHO, ROSSBACH, 2010, p. 45).

No inciso III do caput do Art. 43, da referida lei, previu-se a realização da Conferência Nacional das Cidades, a qual constitui-se em um fórum de discussão concentrado em assuntos relevantes ao desenvolvimento urbano ordenado, o qual envolve a participação da população

A Conferência Nacional das Cidades, com suas etapas municipais e estaduais, é uma iniciativa do Ministério das Cidades e seu objetivo é formatar uma política nacional para os municípios. Suas discussões incidem sobre a questão urbana, com avaliações nas áreas de habitação, saneamento

ambiental, programas urbanos, trânsito, transporte e mobilidade urbana, participação popular e gestão pública desenvolvidos no Governo Federal, Estadual e Municipal. (PORTO ALEGRE, 2005).

No quadro 01, apresenta-se uma síntese de cada Conferência, com apenas algumas discussões sobre Mobilidade Urbana e transporte, estes temas e os demais pautados, podem ser estudados com maior profundidade nos documentos das respectivas Conferências.

QUADRO 1 – Conferência Nacional das Cidades – 2003 a 2019

CONFERÊNCIAS	DATA/ LOCAL	TEMA	PRINCIPAIS DISCUSSÕES E RESOLUÇÕES SOBRE TRANSPORTE E MOBILIDADE
1ª Conferência Nacional das Cidades	23 a 26 outubro 2003 Brasília	Lema: Cidade para Todos Tema: “Construindo uma política democrática e integrada para as cidades”	Definiu conceito de Mobilidade Urbana, com objetivo de democratizar os espaços públicos e garantir o acesso à cidade; estabeleceu como prioridade os meios de transporte coletivos e os de circulação não motorizados; aprovou as diretrizes para a construção da Política Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana.
2ª Conferência Nacional das Cidades	30 de novembro e 03 de dezembro 2005 DF	Os debates da 2ª Conferência serão norteados por quatro temas: Participação e Controle Social; A Questão Federativa; Política Urbana Regional e Metropolitana e Financiamento do Desenvolvimento Urbana. Ministério das Cidades Assessoria de Comunicação Autor/Fonte: Ministério das Cidades	Propôs a importância da mobilidade urbana intermodal e integrada e a revitalização do sistema ferroviário; enfatizou a necessidade de ampliação dos investimentos no setor. Na área de Transporte e Mobilidade Urbana foram criados o Pró-Transporte para financiamento de infraestrutura do transporte coletivo urbano com recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) e o programa Corredores de Transporte Coletivo Urbano. Foi lançado o Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta e o Brasil Acessível, voltado para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida. Foi constituída a Política Nacional de Mobilidade Urbana e Sustentável e o Marco Regulatório está em debate com o Conselho das Cidades, a partir da

			realização de seminários regionais
3ª Conferência Nacional das Cidades	25 a 29 novembro 2007	Lema Desenvolvimento urbano com participação popular e justiça social Tema: Avançando na gestão democrática das cidades	Reafirmou a promoção do transporte público integrado nos diversos modos com acessibilidade universal, respeitando as diversidades regionais; propôs a política de integração de meios de transporte nas regiões metropolitanas, priorizando o transporte sobre trilhos; recomendou o barateamento das tarifas de transporte público. Para melhor elucidar a riqueza deste processo é bom mencionar que nas ações de mobilidade – como as pessoas se locomovem e acessibilidade – como pessoas com deficiência, idosos, gestantes tem acesso (calçadas, ônibus, elevadores) participantes que representam entidades de deficientes físicos, visuais, auditivos opinam diretamente sobre as questões trazendo uma nova ótica às ações públicas com mais respeito aos seus problemas.
4ª Conferência Nacional das Cidades	24 a 28 Maio 2010 Brasília	LEMA: Cidade para todos e todas com gestão democrática, participativa e controle social. TEMA: Avanços, dificuldades e desafios na implementação da política de desenvolvimento urbano	8) Os projetos municipais financiados com recursos federais devem estar em consonância com o Plano Diretor do Município, Plano Local de Habitação de Interesse Social e demais Planos Setoriais, respeitando, prioritariamente, a mobilidade e acessibilidade urbana 4) Garantir a melhoria da mobilidade e acessibilidade urbana e rural, por meio de políticas de transporte, trânsito e sistema viário, priorizando o sistema de transporte urbano coletivo não-poluente (ferroviário, hidroviário, metroviário, rodoviário, aeroviário, entre outros) e não motorizado, se possível, ao invés do individualizado, incluindo a noção de mobilidade urbana sustentável e integrada com segurança; facilitar a circulação de pessoas com mobilidade reduzida no intuito de democratizar os espaços públicos e garantir o acesso à cidade, integrando esta proposta às demais políticas setoriais, condicionada à criação e funcionamento dos Conselhos das Cidades, tanto nos Estados como nos Municípios.
		O tema central: Quem muda a cidade somos	11. A criação de um Sistema Nacional de Desenvolvimento Urbano (SNDU) parte

<p>5ª Conferência Nacional das Cidades</p>	<p>20 a 24 novembro 2013, Brasília-DF</p>	<p>nós: Reforma Urbana já!”. Mais outros quatro eixos temáticos também orientaram os debates:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Políticas de incentivo à implantação de instrumentos de promoção da função social da propriedade; 2. Participação e controle social no Sistema Nacional de Desenvolvimento Urbano; 3. Fundo Nacional de Desenvolvimento Urbano; 4. Instrumentos e políticas de integração intersetorial e territorial; 	<p>da necessidade de coordenar as ações governamentais relacionadas às políticas urbanas de forma a universalizar o direito à cidade, em especial, o acesso à moradia digna, aos serviços de saneamento ambiental e à mobilidade urbana. Tal objetivo se torna um imperativo se considere que nas últimas décadas a questão urbana e os processos de exclusão social se constituíram em problemas centrais para pensar o futuro da humanidade. O diagnóstico sobre os problemas sociais nas cidades, submetidas às transformações sociais, políticas e econômicas decorrentes da globalização neoliberal, indica a existência de profundas desigualdades sociais e de dinâmicas de segregação socioespacial.</p> <p>19. O Conselho das Cidades terá por finalidade fiscalizar, assessorar, estudar, propor e aprovar diretrizes para o desenvolvimento urbano e regional com participação social - considerando a desigualdade de gênero e de raça - e integração das políticas fundiária, de planejamento territorial e de habitação, de saneamento ambiental, de trânsito, de transporte, de mobilidade e acessibilidade urbana e rural e políticas de caráter ambiental e cultural integrados.</p> <p>Criar do Sistema Nacional de Informações e de Monitoramento das Políticas Urbanas (habitação, saneamento, mobilidade e acessibilidade, meio ambiente, segurança) como parte do Sistema Nacional de Desenvolvimento Urbano - SNDU, (...)</p>
<p>6ª Conferência Nacional das Cidades</p>		<p>TEMA: Função Social da Cidade e da Propriedade</p> <p>LEMA: Cidades Inclusivas, Participativas e Socialmente Justas</p>	<p>Prevista para os dias 5 a 9 de junho de 2017, foi adiada para 2019, no entanto não temos informações, até o momento, se de fato ocorrerá.</p>

FONTE: Construção da autora, 2019.

Como pode-se observar as Conferências que ocorreram foram fundamentais para colocar na agenda nacional a pauta do Direito a Cidade, da Mobilidade Urbana e os temas correlatos, entretanto, nada indica que essas conferências venham a ocorrer neste cenário de extinção dos espaços democráticos e participativos no Brasil que caracterizam o corrente ano de 2019. Importante referir também que atualmente temos a Secretaria nacional de

Mobilidade e Serviços Urbanos, a qual foi instituída no lugar do Ministério das Cidades, tendo como finalidade formular e implementar uma política de mobilidade sustentável, a troca de um Ministério das Cidades pela Secretaria representa um retrocesso nos avanços e conquistas realizados nos últimos anos.

Ainda no que se refere a questão conceitual sobre o tema, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei 12.587, no Artigo 4º traz a seguinte explicitação conceitual, parágrafo II: Mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano. E III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor. O caderno Ministério das Cidades (p. 13) destaca que a Mobilidade “é um atributo associado às pessoas e aos bens, corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas”. E segue propondo o conceito de Mobilidade Urbana Sustentável a qual é definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano (...) de modo que não gere segregações espaciais, seja socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Ou seja, baseado nas pessoas e não nos veículos (p. 13).

Considerando o artigo 2º da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o qual expressa que o objetivo da referida Lei visa contribuir para o acesso universal a cidade, como também o “fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana”, é importante ressaltar que o acesso a cidade com tudo o que ela oferece é direito de todo cidadão, não deveria ser somente ou majoritariamente daqueles que detém o capital. A partir desta lei, a maioria dos autores e autoras que discutem temas relacionados a política urbana, questões urbanas, cidade, mobilidade, deslocamento, acessibilidade, tem clareza que ao se referir a Mobilidade Urbana é mais amplo do que discutir apenas questões de trânsito e trânsito envolvendo veículos.

Os instrumentos de garantia de acesso à terra e a moradia são bases fundamentais do Estatuto da Cidade, mas sua repercussão é ainda mais ampla, ao buscar viabilizar a apropriação coletiva do território urbano — porque não basta produzir loteamentos e moradias para cumprir a função social da cidade. Uma cidade sustentável precisa também produzir comércio e serviços, indústrias, equipamentos públicos e áreas de lazer e esporte, e

criar condições para que toda a população tenha acesso a eles. (CARVALHO, ROSSBACH, 2010, p. 45).

No entanto, ainda encontramos autores que não consideram a concepção e Mobilidade Urbana conforme proposta na PNMU, como por exemplo o autor Fanini (2016, p. 78) que destaca a Mobilidade Urbana como uma “característica apresentada por uma via ou um sistema de vias capaz de permitir o deslocamento de pessoas ou cargas entre dois pontos quaisquer, sendo seu grau de eficiência medido pelos fatores de velocidade e segurança do tráfego”, sendo uma publicação relativamente atual por ser do ano de 2016, quando a PNMU está instituída há 04 anos.

No Caderno do Ministério das Cidades o autor Eduardo Vasconcelos escreve que Mobilidade Urbana é:

um atributo associado às pessoas e aos bens, corresponde as diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos as suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidos. Face a mobilidade, os indivíduos podem ser pedestres, ciclistas, usuários de transporte coletivos ou motoristas, podem utilizar-se do seu esforço direto (deslocamento a pé) recorrer a meios de transporte não motorizados (bicicletas, carroça, cavalos) e motorizados (coletivos e individuais) (VASCONCELOS, 2004, p. 05)

Considero importante ressaltar essa afirmação de Vasconcelos, pois, mobilidade dependendo do contexto em que está sendo discutido ganham diferentes interpretações, Baldraia (2017, p. 03) refere que geralmente o conceito de mobilidade vem acompanhado de categorias como “Movimento, deslocamento, transporte”, pois, ela engloba a reflexão acerca destes conceitos, porém não são só estes conceitos que a definem, pois, mobilidade transcende estes conceitos e se amplia.

Baldraia, a partir de sua área, a geografia, discute sobre mobilidade no espaço geográfico, e citando o autor Kaufmann, descreve que:

Apoiado em diversos autores Kaufmann (2000) sistematiza a mobilidade no espaço geográfico em quatro tipos em volta de duas dimensões: 1 – temporal: intenção de retorno (movimento de ida e volta), ou, ao contrário, ausência de intenção de retorno breve (movimento linear) 2 – espacial: deslocamento interno ao lugar de vida ou deslocamento fora desse lugar. Como resultado, temos quatro tipos de mobilidade espacial (o sedentarismo e o nomadismo não são considerados). São eles: mobilidade cotidiana (movimento interno e cíclico); mobilidade residencial (movimento interno e linear); as viagens e o turismo (movimento externo e cíclico); as migrações (movimento externo e linear) (BALDRAIA, 2017, p. 03)

Então, ressalta Baldraia o tipo de mobilidade mais adequado à análise de áreas urbanas é a mobilidade cotidiana, segundo definição de Baldin corresponde a:

Temporalidades curtas, ritmos sociais da vida cotidiana. É um tempo recorrente, repetitivo, que implica retorno cotidiano à origem. Sua repetição forja hábitos e práticas espaciais. Esse é o termo mais correto para se referir aos deslocamentos, às estratégias de deslocamento, aos orçamentos espaço-temporais, aos modos de transporte e às condições de acessibilidade. (BALDRAIA *apud* BALDIIN, 2003, p. 184)

Ainda o autor chama nossa atenção ao afirmar que a essência da PNMU é apontar para as instâncias de gestão de poder envolvidas nos trato desta questão, e concordo quando o mesmo autor afirma que para garantir o direito a Mobilidade Urbana há “necessidade de se considerar questões relativas a configuração do espaço urbano, aos modais de transporte e ao direito a cidade” entre outros pontos relevantes, ou seja, precisamos destacar que os temas mencionados “não devem ser analisados separadamente, mas em estreita relação” (BALDRAIA, 2017, p. 06).

Sobre a gestão há uma publicação do IBAM e do Ministério das Cidades, realizada a fim de ser subsídio para orientar gestores dos poderes locais para melhorar a gestão da Mobilidade Urbana, pois:

a abordagem da Mobilidade Urbana para a cidade sustentável pressupõe um novo modo de gestão, que leve em conta os princípios estabelecidos pelo Estatuto das Cidades, especialmente da afirmação da função social da cidade, participação e controle social e do direito à cidadania. [...] Busca-se, assim, disseminar um conjunto de referências que permita tratar a Mobilidade Urbana de modo integrado com o uso do solo e demais instrumentos de planejamento urbano, bem como articular as ações propostas com as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade urbana, contemplando princípios como a sustentabilidade e universalidade do acesso da população aos locais de trabalho, serviços e lazer (neste sentido como fator de inclusão social) e prioridade para o transporte público. (Org. BERGMAN, RABI, 2014, p. 06)

As autoras discutem que para qualificar a Mobilidade Urbana é necessário além de uma boa e eficiente integração da infraestrutura e dos serviços, ter uma boa gestão pública do sistema, que realmente atenda às necessidades da população, lembrando que há “relações e complementaridades entre a política de mobilidade e as demais políticas urbanas” (Org. BERGMAN, RABI, 2014, p. 11).

A mobilidade urbana, dessa maneira, pode ser entendida como resultado da interação dos fluxos de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, contemplando tanto os fluxos motorizados quanto os não motorizados. Ela é, portanto, um atributo da cidade e é determinada, principalmente, pelo

desenvolvimento socioeconômico, pela apropriação do espaço e pela evolução tecnológica (Org. BERGMAN, RABI, 2014, p. 11).

É bastante importante a colocação da assistente social Daniele B. Brandt discutindo sobre mobilidade urbana destacando a relação direta desta com a “possibilidade do cidadão ter acesso aos direitos sociais previstos no artigo 6º da Constituição Federal” (2017, p. 441), os quais são: educação, saúde, alimentação, trabalho, moradia, transporte, lazer, segurança, previdência social, proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados³.

A autora também nos provoca a pensar sobre o conceito Mobilidade Urbana, para ela está pode ser entendida “como deslocamento físico-social condicionante e/ou resultante das relações socioespaciais em um dado contexto histórico, no qual o deslocamento físico-geográfico por meio dos transportes constitui uma de suas expressões (BRANDT, 2017, p. 440-441)”. Pois então, é necessário compreender a mobilidade urbana de forma articulada e incluindo as múltiplas determinações da realidade. Brandt apud Kleiman (2017, p. 440-441) refere que o autor conceitua M.U consistindo “em uma combinação entre os meios pessoais, os sistemas de circulação e os modais de transporte à disposição no lugar e no contexto de vida dos sujeitos”, o que o diferentes conceitos apresentam em comum é a relação de a M.U. possibilitar ao sujeitos de direitos, cidadãos, a terem acesso aos direitos sociais, mencionados acima, isso significa acesso aos equipamentos urbanos e comunitários, aos serviços públicos e aos demais espaços da cidade.

A partir destes conceitos sobre Mobilidade Urbana refletimos numa perspectiva de direito social, e a relação entre as políticas públicas, mobilidade centrada nas pessoas e suas necessidades. Muitas vezes percebemos os gestores dando um enfoque a mobilidade urbana exclusivamente a partir do interesse do capital, como por exemplo foi o caso de vários projetos implantados para a realização da Copa do Mundo de 2014, a qual ocorreu no Brasil, além da construção e adaptação de estruturas físicas, houve a remoção da população em situação de rua, remoção de vilas, alargamento de ruas e avenidas, reforma de aeroportos e outras ações que beneficiaram em maior parte os turistas mas pouco os brasileiros e menos ainda as populações em áreas periféricas da cidade.

Como também, é importante termos claro os conceitos que envolvem a Mobilidade Urbana, como trânsito, acesso, transporte, deslocamento, entre outros, os quais compõe a PNMU, e assim, não só apoiar as campanhas do conjunto CFESS-CRESS sobre o Direito à

³ Conforme Constituição Federal, Capítulo II, Artigo 6º, Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em 10 de março de 2019.

Cidade mas também o que implica e significa isto na prática, no atendimento à população usuária nos diferentes equipamentos com as demandas e resistências trazidas a partir das expressões da questão social vivenciadas.

2.2 Imobilidade Urbana e o difícil acesso aos direitos de cidadania

Num contexto de sociedade de classes, lutas e reivindicações diversas no que se refere a trabalho, igualdade e qualidade de vida, podemos considerar que tivemos importantes conquistas na esfera dos direitos sociais. Couto (2010a, p. 48) ressalta que os direitos sociais são compreendidos na dimensão entre igualdade e desigualdade, na medida em que buscam a igualdade entre as pessoas por que existe as desigualdades. Citando Bobbio (1992) a autora refere que os direitos “possuem caráter redistributivo, buscam promover a igualdade de acesso a bens socialmente produzidos, a fim de restaurar o equilíbrio para a coesão a bens socialmente produzidos, a fim de restaurar o equilíbrio para a coesão social (2010a, p. 48)”.

Também Behring (2009, p. 278) destaca a importância da conquista de direitos sociais, porém, faz uma crítica ao “tratamento igual aos desiguais”, pois, numa sociedade tão diversa marcada com profundas desigualdades sociais e econômicas não levar em conta tais aspectos é reforçar uma lógica meritocrática de acesso aos direitos sociais, “desse modo, o vínculo entre as lutas pela realização dos direitos e as classes sociais configura-se mediante os embates desenvolvidos pelos sujeitos na disputa hegemônica (p. 278)”.

Essa articulação passa necessariamente pela ação do Estado, o qual através de políticas sociais, entre outras ações, materializam os direitos, também o mercado e a sociedade civil buscam essa materialização dos direitos, mas numa outra perspectiva a qual não iremos abrir discussão neste momento. A autora Couto destaca que:

O direito social é um produto histórico, construído pelas lutas da classe trabalhadora, no conjunto das relações de institucionalidade da sociedade de mercado, para incorporar o atendimento de suas necessidades sociais a vida cotidiana de um movimento das sociedades europeias e norte-americanas, iniciando pelo reconhecimento dos direitos civis e políticos a partir, principalmente do século XVIII. Compõe, direito social a ideia que as dificuldades enfrentadas pelos homens para viver com dignidade serão assumidas coletivamente pela sociedade, com supremacia da responsabilidade de cobertura do Estado, que deverá criar um sistema institucional capaz de dar conta dessas demandas. E no seu estágio maduro, a sociedade tem usado da juridificação para garantir o acesso de todos aos direitos, civis, políticos ou sociais, sendo que as constituições tem sido os mecanismos que representam essa pactuação (COUTO, 2010a, p. 183)

Ao citar os direitos civis, políticos, sociais, Couto (2010a, p. 35), destaca que nem sempre estes coexistiram, mas foram conquistados através de um processo de reivindicações e lutas. Sendo assim, a literatura classifica em três gerações os direitos. A autora (2010a, p. 35) descreve que os direitos de primeira geração correspondem aos direitos ligados ao valor liberdade, são os direitos civis e políticos, podemos caracteriza-los por serem direitos individuais e “e tem como princípio opor-se a presença do Estado, ou no caso, dos direitos políticos, exerce-los na esfera de intervenção do Estado”, historicamente remete-se aos séculos XVIII e XIX.

No século XIX-XX, sendo o século XX com maior ênfase, em meio a grandes desigualdades conquista-se os direitos sociais, chamados de direitos de segunda geração, os quais trazem a ideia de igualdade, aqui temos a noção de Estado mais presente, pois, os direitos são " pelas pessoas por meio da intervenção do Estado, que é quem deve prove-los. É no âmbito do Estado que as pessoas buscam o cumprimento dos direitos sociais, embora ainda o façam de forma individual” (COUTO, 2010a, p. 35).

Também conquistamos os direitos de terceira geração, considerado as respostas a conflitos, e compreendidos como de responsabilidade coletiva, século XX, estes são ligados a noção de solidariedade, enunciados como direitos “ao desenvolvimento, a paz, ao meio ambiente e auto determinação dos povos [...]. São de natureza coletiva e também difusa, pois, não é apenas o indivíduo que assume a titularidade, mas as famílias, povos e nações que o requerem” (COUTO, 2010a, p. 35). Ressaltando que estes direitos se dão através de pactos assumidos entre os povos, Organizações das Nações Unidas, políticos, leis, entre outros modos semelhantes.

Ainda tem-se discutido em direitos de quarta geração, como a autora Couto não discute estes, então não os aprofundaremos aqui, sublinha-se apenas que a quarta geração versa sobre democracia, informação e pluralismo, temas que são de suma importância para a coletividade e que em nossa conjuntura social-política vem sendo desrespeitados, exemplo disso é o contexto das eleições presidenciais Na particularidade do capitalismo brasileiro, as emergências políticas e sociais se veem diante de uma forma dependente de desenvolvimento que reestrutura o Estado, cujas ações intervencionistas se voltam para o aprofundamento da acumulação capitalista e têm nas cidades o *locus* das mais diversas expressões da desigualdade social, econômica, política e ambiental. (CFESS, 2016, p .09)

Em 2018, onde podemos observar, entre outros aspectos, uma grande onda de notícias falsas. Como também nos últimos anos com maior ênfase tem-se proposto a Reforma da Previdência, Reforma Trabalhista, Emenda Constitucional 95 (EC 95) a qual estabelece um

teto de crescimento em “gastos”⁴ públicos na política de Educação e Saúde, sendo o enfoque na redução dos direitos o que nos revela que apesar da conquista dos direitos mencionados, há uma constante tensão para que realmente tais sejam mantidos, efetivados e ampliados.

A partir disso, podemos pensar sobre as políticas sociais na realidade urbana através das quais os direitos são materializados, correspondem a ações do Estado e sociedade para atender as demandas e necessidades coletivas, atuando sobre as diferentes expressões da questão social. Além do mais, relacionam-se com a área da reprodução e “a arena distributiva/redistributiva, pautada numa concepção de igualdade e justiça social objetivando concretizar direitos conquistados e amparados por lei”(MARTINELLI, 2014). Sendo assim, as Políticas Sociais preveem programas, benefícios, serviços, projetos e uma parcela relacionada a renda para assegurar os direitos sociais aos usuários de diferentes segmentos populacionais.

Na verdade, as políticas sociais e a formatação de padrões de proteção social são desdobramentos e até mesmo respostas – em geral setorializadas e fragmentadas – às expressões multifacetadas e complexas da questão social no capitalismo. A questão social se expressa em suas refrações (NETTO, 1992) e, por outro lado, os sujeitos históricos engendram formas de seu enfrentamento. Contudo, sua gênese está na maneira com que os indivíduos se organizam para produzir num determinado momento histórico e que tem continuidade na esfera da reprodução social. (BEHRING, 2009, p. 270).

Bering, (2009, p. 276) refere que discutir sobre os direitos sociais em relação com a totalidade deve ser feito tendo presente os indivíduos em sua vida cotidiana, “no espaço-tempo em que as expressões da questão social se efetivam, sobretudo, como violação de direitos”. Pois, há esse tensionamento entre a conquista e manutenção dos direitos, a contradição se faz presente neste caminho, pois, ao mesmo tempo em que vivenciamos uma época em que foram conquistados significativos direitos civis, sociais, políticos, como também foram realizadas descobertas tecnológicas, científicas, que possibilitam maior qualidade de vida, percebemos como as expressões da questão social ainda se fazem presente em nossa sociedade, como também cresce a valorização pelo individualismo e de certo modo pelos direitos de cidadania, Behring apud Palangana, ressalta que:

Veicula-se um pensamento convicto de que se está vivendo uma melhora, qualitativamente significativa, no espaço e nas condições para que a individualidade se expresse, um pensamento que alimenta a ideia de realização pessoal através do consumo. Mas estaria a automação flexível,

⁴ Sublinha-se apenas que a palavra gastos remete-se a investimentos, pois, gastos popularmente possui uma conotação negativa, como se pudéssemos economizar gastos com políticas públicas, ou que estes gastos não fossem necessários, sendo isto, a palavra investimento parece ser mais adequada ao contexto e ênfase a qual queremos ressaltar, remetendo a uma noção benéfica.

implantada no seio do capitalismo, transferindo ao indivíduo o controle sobre seu tempo um determinado espaço? (Behring *apud* Palangana, 2009, p. 277).

Em nossa Constituição Federal, de 1988, a cidadania é definida como um fundamento da República Federativa do Brasil e tem o objetivo de garantir que a sociedade seja construída de forma livre, justa e solidária (preâmbulo e artigo 1º, CF 1988), também a igualdade entre os cidadãos e o acesso aos direitos sociais é ressaltado (artigo 6º, CF 1988). No entanto, evidenciamos que em nossa sociedade capitalista a classe trabalhadora é desrespeitada como cidadãos na medida em que os direitos não lhes são assegurados e os deveres são cobrados.

Com isso, ressaltamos que a *Imobilidade* Urbana constitui-se em uma expressão da questão social, visto que, o acesso aos equipamentos públicos, serviços e oportunidades que a cidade oferece se torna limitado e são desiguais o que repercute de maneira significativa na vida dos sujeitos. Desta maneira o acesso ao espaço público não se faz universal, ou seja, apesar da luta pela conquista dos direitos ainda persiste a dificuldade em acessar os direitos de cidadania na concreto da realidade.

Ressaltamos, conforme traz Yasbek (2001, p. 33-40)⁵ que a Questão Social é o conjunto das expressões que definem as desigualdades da sociedade, esta surgida da contradição entre capital e trabalho. A Questão Social se reformula, se redefine, se metamorfoseia, porém, permanece a mesma por se tratar de uma questão estrutural, que não se resolve numa formação econômica social por natureza excludente. Sendo assim, a questão social assume novas configurações e expressões entre as quais: as transformações das relações de trabalho; a perda dos padrões de proteção social dos trabalhadores e dos setores mais vulneráveis que veem suas conquistas e direitos ameaçados, também incluímos aqui a imobilidade, o não acesso justo a cidade, como ainda a mercantilização dos direitos sociais dentre eles o transporte, saúde, educação, dentre outros.

Yasbek (2001) reflete a temática Questão Social a partir das categorias pobreza, exclusão e subalternidade. Sendo a categoria pobreza entendida por constituir-se um fenômeno multidimensional, não somente material, é uma categoria política relacionada com a exploração do trabalho. O autor Gomide explicita o conceito ressaltando que:

A pobreza é um fenômeno de várias dimensões. Não é apenas insuficiência de renda para que uma família satisfaça suas necessidades básicas (como moradia, vestuário, alimentação), mas também a privação do acesso aos

⁵ YAZBEK, M.C. Pobreza e exclusão social: expressões da Questão Social no Brasil. *Temporalis*, Brasília, n. 3, 2001.

serviços essenciais (educação, saúde, transporte coletivo, por exemplo) e aos direitos sociais básicos (trabalho, moradia, seguridade social, entre outros). (GOMIDE, 2003, p. 07)

A Exclusão, vista de forma integrativa, refere-se a um jeito de pertencimento e inserção na vida social marcada pela não participação, pelo mínimo de usufruto da riqueza socialmente produzida. E também a subalternidade entendida como ausência de protagonismo, de poder, expressando dominação e exploração, desqualificação cultural.

Do mesmo modo colabora para nossa reflexão o que Yamamoto expressa acerca da Questão Social, (2001, p. 09-32) “sendo o conjunto das expressões de desigualdades geradas na sociedade capitalista madura na qual existe a intermediação do Estado”. Possuindo sua gênese no caráter coletivo da produção à apropriação privada da própria atividade humana, o trabalho, das condições necessárias à sua realização, como também de seus frutos. Sendo assim, expressa diferenças econômicas, políticas e culturais das classes sociais, mediatizadas, por exemplo, por relações de gênero, características étnico-raciais ou mesmo por formações regionais. Esse processo é repleto de resistências como também de conformismos, e tecidos perante as desigualdades, expressando a consciência e a luta pelo reconhecimento dos direitos sociais e políticos de todos os indivíduos sociais. A autora desenvolve sua reflexão a partir de fundamentos teórico-analíticos, tais como: econômico, político, cultural, histórica e social, através dos quais fundamenta e discute a Questão Social e sua atuação na realidade através das relações entre os sujeitos.

Sendo isto, o sentido da Imobilidade aqui citado refere-se a relação com a estrutura da sociedade capitalista que privilegia parte da parcela da população, aquela que detém o Capital, visto que, os bens socialmente produzidos não são distribuídos socialmente, por isso, defendemos e ressaltamos no presente trabalho a importância da efetiva Mobilidade Urbana por parte da classe trabalhadora, usuários do Sistema Único de Assistência Social, isto é, os sujeitos de direitos, seja através do transporte coletivo, o qual tenha qualidade, seja por outra forma⁶ de mobilidade.

Como já citado, as expressões da questão social não produzem somente desigualdades, mas também, resistências por parte da população, exemplo disso, foram as chamadas *Jornadas de Junho* no ano de 2013, através da qual a juventude e outros segmentos populacionais saíram as ruas em contestação ao “aumento das tarifas dos transportes coletivos, os altos recursos investidos para sediar a Copa das Confederações, bem como apoio às outras reivindicações, como a defesa da educação, da saúde e contra a corrupção” (CFESS,

⁶ Visto que já discutimos o conceito de Mobilidade Urbana no Capítulo 2.1

2013, p. 01), podemos afirmar que na maioria das vezes “a lógica que permeia a gestão do transporte coletivo e os interesses hegemônicos que nutrem e sustentam essa lógica batem de frente com a efetivação dos direitos das pessoas que querem circular e se apropriar do espaço urbano” (COSTA, MARX, 2016, p. 130).

Por isso, as reivindicações de Junho de 2013 e as que se seguiram até o momento presente versam sobre o direito a cidade, sobre a importância da mobilidade urbana e o que isso implica no cotidiano da vida dos trabalhadores, dos usuários das políticas públicas, nos apontando para a totalidade de onde a cidade deve ser “vista”, ou seja, contextualizada, não fragmentada, o que representa um grande desafio, mas fundamental para a real intersectorialidade entre as políticas sociais e a efetivação dos direitos constitucionais.

Portanto, é possível afirmar, conforme expressa Gomide (2006, p. 7-8), que a privação da possibilidade de mobilidade, destacando o acesso a serviços de transporte coletivo, tem como consequência a privação do acesso aos serviços essenciais, por exemplo educação e saúde, como também os direitos sociais: trabalho, moradia, seguridade social, dentre outros. Enfim, é preciso perceber que a limitação ou precarização das condições de mobilidade urbana dos trabalhadores e segmentos populacionais em situação de vulnerabilidade social produz segregação espacial e colabora para o aumento da pobreza. Sendo que, é necessário superarmos a lógica de fragmentação das políticas públicas, e ainda se faz urgente encará-las como investimentos e não despesas, bem como incentivar a intersectorialidade, para que realmente tenham maior eficácia.

No Capítulo III buscaremos discutir tal situação aproximando-nos do ponto de vista dos trabalhadores Assistentes Sociais, os quais em sua maioria, compreendem o significado do trabalho profissional em oposição as expressões da questão social, sendo assim, a intervenção profissional se inscreve num terreno de disputas tendo em vista construir mediações que articulem a vida social da população usuária com o espaço público dos direitos e da cidadania, viabilizando o acesso a tais direitos e também somando forças frente as resistências sociais.

2.3 A Assistência social e a interlocução com o debate da mobilidade urbana

A Assistência Social tem um percurso histórico construído a partir de práticas que foram se modificando lentamente, através de tensionamentos, lutas e resistências da população mobilizada, até ser reconhecida como política pública de direito. A Constituição Federal de 1988 é um marco importante no reconhecimento dos Direitos Sociais, sendo a Assistência

Social reconhecida como parte do Sistema de Proteção Social junto da Saúde e Previdência Social, compondo assim o tripé da Seguridade Social e “coaduna-se sob uma perspectiva ampliada, a garantia do Direitos Sociais (MARTINELLI, 2016, p. 260).

No artigo 194, da Constituição Federal expressa literalmente “A Seguridade Social compreende um conjunto integrado de ações de iniciativa dos poderes públicos e da sociedade, destinadas a assegurar os direitos relativos à Saúde, à Previdência e à Assistência Social”, para além do conceito expresso na Constituição Federal, como afirma Martinelli (2016, p. 262), é necessário pensarmos e defendermos a noção de Seguridade Social ampliada “na forma de sistema de proteção integral”, um desafio para a classe trabalhadora, usuários e movimentos de defesa da Seguridade Social. Mesmo por que este espaço “constitui-se como uma arena de lutas que demanda formação de consciência da classe trabalhadora em relação a desigualdade social no Brasil (MARTINELLI, 2016, p. 262).

Além disso, é importante destacar que a referida Seguridade Social prevê pela primeira vez a Assistência Social como um direito “a quem dela necessitar”, não contributiva, deixando de ser reconhecida como um espaço de caridade, filantropia, assistencialismo, com traços clientelistas. Em 1993 temos a aprovação da Lei 8.743 a Lei Orgânica de Assistência Social- LOAS, sendo esta “Política pública de seguridade social, de natureza compensatória, seguindo o modelo inglês Beveridiano (1942) de caráter universal, independente de contribuição (ALVES, 2016, p. 23). Ressalta-se que a LOAS referindo-se aos artigos 203 e 204 da Constituição, explicita os objetivos e diretrizes da Assistência Social, trazendo orientações para a forma de organização e a gestão das ações socioassistenciais. Bem como, destaca a assistência social como um sistema descentralizado, com participação popular e financiado pelo poder público, como estabelece a já mencionada Constituição Federal.

No ano de 1997 foi publicada a Norma Operacional Básica(NOB/SUAS) que conceitua o sistema descentralizado e participativo, amplia o âmbito de competência dos governos federal, municipais e estaduais, institui a exigência de conselho, fundo e plano municipal de Assistência Social para o município receber recursos federais. No ano seguinte, 1998, temos uma nova edição que diferencia serviços, programas e projetos, amplia as atribuições dos conselhos de assistência social e cria os espaços de negociação e pactuação, ou seja, as Comissões Intergestores Bipartites e Tripartite, estas reúnem representações municipais, estaduais, e federais de Assistência Social. É aprovada a primeira Política Nacional de Assistência Social. Sendo que em 2006 é editada a Norma Operacional de Recursos Humanos do SUAS tendo por objetivo regular a gestão do trabalho no âmbito deste.

Também é muito importante ressaltar a edição da Norma Operacional Básica - NOB que após amplo debate em seminários municipais e estaduais, é aprovada em 14 de julho em reunião do CNAS, trazendo o conceito de SUAS, sendo oficialmente instituído como Lei no dia seis de julho do ano de 2006 pela presidenta Dilma Rousseff, através da Lei 12.435/201. O SUAS representou um importante avanço na qualificação do modelo socioassistencial, trazendo para a Assistência Social o cunho preventivo das situações de risco, incentivando o desenvolvimento de habilidades e potencialidades, desenvolve os sistema de vigilância e defesa social, procurando ser um modelo que auxilia na garantia do direito e da convivência familiar e comunitária (ALBUQUERQUE, 2011, p. 79). As ações da assistência social são aqui organizadas tendo como referência o território onde as pessoas moram, considerando suas demandas e necessidades.

O SUAS está voltado a articulação em todo o território nacional das responsabilidades, vínculos e hierarquia, do sistema de serviços, benefícios e ações de assistência social, de caráter permanente ou eventual, executados e providos por pessoas jurídica de direito público critério de universalidade e de ação em rede hierarquizada e em articulação com iniciativas da sociedade civil (COUTO *et al*, 2012a, p. 60).

Do mesmo modo consideramos de grande relevância a Política Nacional de Assistência Social – PNAS, aprovada no ano de 2004, a qual apresenta e explicita as diretrizes para a efetivação da Assistência Social como direito de cidadania e responsabilidade do Estado. Destaca-se a incorporação da abordagem territorial que o documento traz como algo importante, algo central, “[...] que implica no tratamento da cidade e de seus territórios como base de organização do sistema de proteção social básica ou especial próximo ao cidadão” e ainda, reafirma a necessidade de articulação com as demais políticas sociais “indicando que as ações públicas devem ser múltiplas e integradas no enfrentamento das expressões da questão social”, (COUTO *et al*, 2012a, p. 60-63), por isso, apresenta como objetivos:

Prover serviços, programas, projetos e benefícios de proteção social básica e, ou, especial para famílias, indivíduos e grupos que deles necessitarem. *Contribuir* com a inclusão e a equidade dos usuários e grupos específicos, ampliando o acesso aos bens e serviços socioassistenciais básicos e especiais, em áreas urbana e rural. *Assegurar* que as ações no âmbito da assistência social tenham centralidade na família, e que garantam a convivência familiar e comunitária. (PNAS, 2004, p. 33).

E no ano de 2009 temos a aprovação pelo Conselho Nacional de Assistência Social (CNAS), por meio da Resolução nº 109, de 11 de novembro, a chamada Tipificação Nacional dos Serviços Socioassistenciais, a qual estabelece orientações para a padronização dos serviços de proteção social básica e especial, “além das provisões, aquisições, condições e formas de acesso, unidades de referência para a sua realização, período de funcionamento,

abrangência, a articulação em rede, o impacto esperado e suas regulamentações específicas e gerais”, como também perspectiva a serem alcançadas para a efetiva garantia do direitos socioassistenciais (BRASIL, 2009b, p. 06).

É importante referir que as legislações citadas, e outras, contribuíram para o marco legal, organizacional e estruturante da política de Assistência de Social e que necessitamos conhece-los a fim de realizar um trabalho qualificado na busca pela viabilização dos direitos sociais. Porém, ainda há práticas que precisam ser superadas, aquelas que revelam a lógica da meritocracia, a lógica do favor ao invés do direito, a moralização da pobreza, pois, a proteção social é um direito e deve ser garantida pelo Estado, principalmente as pessoas em situação de vulnerabilidade.

Para além dos documentos acima ressaltados, queremos ainda destacar os direitos socioassistenciais, os quais, foram definidos na V Conferência nacional de Assistência Social, no ano de 2005, resultando em 10 itens conforme o Quadro 02:

QUADRO 2 - Os Dez Direitos Socioassistenciais do SUAS

<p>1. Todos os direitos de proteção social de assistência social consagrados em Lei para todos: Direito, de todos e todas, de usufruírem dos direitos assegurados pelo ordenamento jurídico brasileiro à proteção social não contributiva de assistência social efetiva com dignidade e respeito.</p>	<p>6. Direito em ter garantida a convivência familiar, comunitária e social: Direito, do usuário e usuária, em todas as etapas do ciclo da vida a ter valorizada a possibilidade de se manter sob convívio familiar, quer seja na família biológica ou construída, e à precedência do convívio social e comunitário às soluções institucionalizadas.</p>
<p>2. Direito de equidade rural-urbana na proteção social não contributiva: Direito, do cidadão e cidadã, de acesso às proteções básica e especial da política de assistência social, operadas de modo articulado para garantir completude de atenção, nos meios rural e urbano</p>	<p>7. Direito à Proteção Social por meio da intersectorialidade das políticas públicas: Direito, do cidadão e cidadã, à melhor qualidade de vida garantida pela articulação, intersectorial da política de assistência social com outras políticas públicas, para que alcancem moradia digna trabalho, cuidados de saúde, acesso à educação, à cultura, ao esporte e lazer, à segurança alimentar, à segurança pública, à preservação do meio ambiente, à infraestrutura urbana e rural, ao crédito bancário, à documentação civil e ao desenvolvimento sustentável.</p>
<p>3. Direito de equidade social e de manifestação pública: Direito, do cidadão e da cidadã, de manifestar-se, exercer protagonismo e controle social na política de assistência social, sem sofrer discriminações, restrições ou atitudes vexatórias derivadas do nível pessoal de instrução formal, etnia, raça, cultura, credo, idade, gênero, limitações pessoais.</p>	<p>8. Direito à renda: Direito, do cidadão e cidadã e do povo indígena, à renda individual e familiar, assegurada através de programas e projetos intersectoriais de inclusão produtiva, associativismo e cooperativismo, que assegurem a inserção ou reinserção no mercado de trabalho, nos meios urbano e rural.</p>
<p>4. Direito à igualdade do cidadão e cidadã de acesso à rede socioassistencial: Direito à igualdade e</p>	<p>9. Direito ao co-financiamento da proteção social não contributiva: Direito, do usuário e usuária, da rede</p>

<p>completude de acesso nas atenções da rede socioassistencial, direta e conveniada, sem discriminação ou tutela, com oportunidades para a construção da autonomia pessoal dentro das possibilidades e limites de cada um.</p>	<p>socioassistencial a ter garantido o co-financiamento estatal – federal, estadual, municipal e Distrito Federal – para operação integral, profissional, contínua e sistêmica da rede socioassistencial nos meios urbano e rural.</p>
<p>5. Direito do usuário à acessibilidade, qualidade e continuidade: Direito, do usuário e usuária, da rede socioassistencial, à escuta, ao acolhimento e de ser protagonista na construção de respostas dignas, claras e elucidativas, ofertadas por serviços de ação continuada, localizados próximos à sua moradia, operados por profissionais qualificados, capacitados e permanentes, em espaços com infraestrutura adequada e acessibilidade, que garantam atendimento privativo, inclusive, para os usuários com deficiência e idosos.</p>	<p>10. Direito ao controle social e defesa dos direitos socioassistenciais: Direito, do cidadão e cidadã, a ser informado de forma pública, individual e coletiva sobre as ofertas da rede socioassistencial, seu modo de gestão e financiamento; e sobre os direitos socioassistenciais os modos e instâncias para defendê-los e exercer o controle social, respeitados os aspectos da individualidade humana, como a intimidade e a privacidade.</p>

Fonte: BRASIL, 2005b, CNAS –10 Direitos Socioassistenciais.

Segundo Couto (2016b, p. 89) a definição de Direitos Socioassistenciais “dialoga diretamente com a definição do que essencialmente deve prover a política pública de Assistência Social”, em 2005 na V Conferência Nacional de Assistência Social foram estabelecidos 10 itens, os quais dialogam entre si, sintetizam e visibilizam para os usuários o que estes podem buscar junto a Política de Assistência Social. Sendo isto, percebemos a busca por qualificar (e esclarecer) os serviços prestados à população, porém, a materialização do chamado decálogo, ainda não se efetivou, exigindo vencermos barreiras como a falta de recursos financeiros e humanos, como também lógicas pautadas na meritocracia e nas agendas neoliberais. Uma publicação do IPEA sobre políticas sociais acompanhamento e análise expressa que:

Os estudos e pesquisas realizados concluíram que as populações de baixa renda das grandes metrópoles brasileiras estão sendo privadas do acesso aos serviços de transporte coletivo, um serviço público de caráter essencial, conforme a Constituição Federal de 1988. Tal privação contribui para a redução de oportunidades, pois impede essas populações de acessar os equipamentos e serviços que as cidades oferecem (escolas, hospitais, lazer, emprego etc.). A privação do acesso aos serviços de transporte coletivo e as inadequadas condições de mobilidade urbana dos mais pobres reforçam o fenômeno da desigualdade de oportunidades e da segregação espacial, que excluem socialmente as pessoas que moram longe dos centros das cidades. Os principais impactos desta situação são sentidos sobre as atividades sociais básicas: trabalho, educação e lazer. (GOMIDE, 2006, p. 242 -243)

A mesma pesquisa ressalta que os mais pobres possuem menos acessibilidade urbana, dificuldade em acessar os equipamentos sociais, o acesso a oportunidades de trabalho também se restringe, seja pela impossibilidade de pagar as tarifas do coletivo para chegar a empresas e locais mais distantes, seja por que certos empregadores não contratam trabalhadores que tem que utilizar mais de dois transportes diários, ou por pertencerem a certos territórios

estigmatizados. Lembrando que o benefício de vale transporte a trabalhadores é concedido quando estes possuem empregos formais, excluindo os desempregados e aqueles tantos que trabalham informalmente (GOMIDE, 2006, p. 244) e, geralmente, são os que mais acessam os equipamentos da assistência social e outros.

O transporte coletivo público é tratado bem mais como um negócio, uma mercadoria a ser vendida, do que como serviço público, direito constitucional de todos, por isso a reivindicação por mobilidade urbana através do transporte, que não seja segregado, mas sim inclusivo, qualificado, eficiente e que respeite os direitos humanos. Além disso, destacamos o artigo 5º da Política Nacional de Mobilidade Urbana o qual descreve que a PNMU está fundamentada nos princípios: *I - acessibilidade universal e III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo*. Com isso, ressaltamos a importância do transporte público o qual é um direito social previsto em nossa Constituição Federal, o artigo 6º especifica quais são os direitos sociais “a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição” (BRASIL, 1988).

É de responsabilidade do Estado promover e garantir a efetivação dos direitos sociais acima ressaltados, no entanto, percebemos que em nosso sistema capitalista acontece que até os direitos são mercantilizados, assim, temos várias empresas que ofertam o acesso e efetivação desses direitos principalmente a quem pode pagar por eles, quem não pode pagar depende de políticas sociais, benefícios sociais, programas, projetos, ou sofre com a segregação.

Campana (2014, p. 15) destaca que infelizmente não se tem dado a devida importância ao transporte público e coletivo, sendo este na maioria das vezes com qualidade baixa e com passagens de valor considerado caro pela população em situação de pobreza e extrema pobreza. Quem consegue logo adquire um automóvel, sendo que o transporte público cada vez mais se destina aos usuários de baixa renda. Além disso, a “infraestrutura viária voltada aos modais não motorizadas é inexistente ou precária”, ocorre ainda o aumento dos congestionamentos no trânsito.

As consequências (do congestionamento) são sempre tempo perdido, ou mal utilizado, para aqueles que se encontram presos no trânsito, indo ou voltando de algum lugar, precisam encontrar coisas a fazer de modo tentar aproveitar de alguma forma o tempo que perdem “em deslocamento”, na verdade em “lento deslocamento”. Mesmo utilizado de alguma forma em outra atividade o tempo perdido em congestionamento implica em altíssimos custos. Além do consumo inútil de combustível, que resulta em inequívoco desperdício de

recursos naturais, há a perda de horas de trabalho, de lazer, de convívio social e familiar, de tempo para atividades físicas, de horas de estudo, entre outros (CAMPANA, 2014, p.17)

Apesar de muitas pessoas, assim como eu, pensarem que é uma má estratégia de gestão não investir em transporte público coletivo de qualidade e com eficiência, percebemos que cada vez mais as ruas se enchem de carros tendo mais poluição, ocupando espaço, transportando geralmente menos pessoas do que sua capacidade, sem falar que não é um meio de transporte acessível a grande maioria da população, sendo que a classe trabalhadora passa longas horas no trabalho, indo e voltando desse. Pensando em outros modos de transporte como a bicicleta que também são considerados bons sobre vários pontos de vista, percebe-se que ainda temos muito o que melhorar por exemplo a maioria das cidades não possuem ciclovias, grande parte dos motoristas não respeita os ciclistas.

Com isto identificamos que as expressões da questão social também envolvem a mobilidade urbana na medida em que o transporte não é de qualidade, não é eficiente, não atende as necessidades da população usuária ou seja da classe trabalhadora, e ainda por vezes o transporte acaba por ser segregador.

As reivindicações por transporte público não são demandas atuais, mesmo que as mobilizações de 2013, Jornadas de Junho, tenham ganhado bastante evidência e fomentado a maior discussão sobre o assunto transporte público, tarifas, e outros temas que foram surgindo a partir da participação dos movimentos sociais e segmentos populacionais diversos, Marx e Silva (2016, p. 166) apud Silva destaca que:

As manifestações referentes ao “Transporte Público”, até a década de 1990, tinham como principal foco de confrontação a precariedade do serviço ofertado e os problemas por ela gerados para os usuários. Na década de 1980, a tarifa aparece em poucos casos identificados, ganhando centralidade ao longo dos anos, até apresentar-se como principal reivindicação em 2005 (SILVA, 2016, p. 166)

A mesma publicação faz uma linha do tempo⁷ trazendo a periodização das manifestações sobre o tema transporte público em Porto Alegre dos anos 1970 até 2013, no entanto não vamos trazer esta reflexão neste momento.

Portanto, buscamos evidenciar as demandas dos usuários relacionadas a mobilidade urbana a partir do recorte de transporte público coletivo, a partir de experiências com usuárias que acessam o equipamento Centro de Referência de Assistência Social /Serviço de

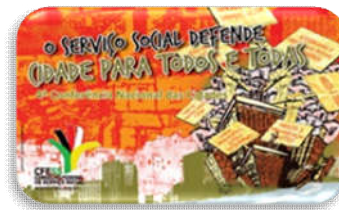
⁷ Disponível na Biblioteca da UFRGS: <http://www.bibliotecadigital.ufrgs.br/da.php?nr=001019713&loc=2017&l=dfd9312d40742f2e>.

Atendimento Familiar, política de assistência social, a fim de compreender a relação entre o acesso à mobilidade e o acesso à outros serviços e equipamentos das políticas sociais.

Tendo claro que compreendemos como também o transporte coletivo é visto numa lógica de mercantilização, contrapondo a lógica de direito, o que produz acesso limitado, mesmo existindo “passe livre” ou “meia passagem” para alguns segmentos populacionais como idosos e portadores de necessidades especiais, no entanto estes muitas vezes são contestados, sob as mais variadas justificativas, além, da burocratização para acessá-lo e a instabilidade para mantê-los, então sempre de novo precisamos afirmar a necessidade e o direito de tais isenções.

Sendo isto, é necessário ter uma articulação entre as políticas públicas, o que tentamos realizar através das chamadas “Redes”, das reuniões, das referências de usuários aos demais serviços que integram a chamada Rede. Para os usuários a mobilidade urbana, o acesso ao transporte ainda não é um direito efetivado, o que leva por limitar o acesso a políticas públicas materializadas nos equipamentos públicos e privados que ofertam os serviços e efetivam direitos sociais. Assim, com tudo o que vimos até aqui, constatamos que a questão da mobilidade urbana e as dificuldades dos sujeitos de direitos de acessaram as políticas sociais, acabam por se tornarem demandas trazidas nos atendimentos nos equipamentos do SUAS inseridos nos territórios. O Serviço Social vem se deparando com esta realidade.

3 MEDIAÇÕES A PARTIR DO TRABALHO DA/O ASSISTENTE SOCIAL NO SUAS⁸



Este Capítulo conceitua a categoria Mediação com base no referencial da teoria marxista e reflete acerca das mediações possíveis a partir do trabalho da/o Assistente Social no SUAS, sendo esta categoria de fundamental importância para a realização de um trabalho profissional qualificado. Também, apresentamos aqui produções do serviço social sobre a temática já referida, nos aproximando das produções do Serviço Social relacionadas a questão da mobilidade urbana.

Em seguida, apresentamos algumas reflexões sobre o Trabalho Profissional no Serviço de Atendimento Familiar, local onde foi realizado o estágio curricular obrigatório, no processo de formação profissional, abordando esta experiência e demandas que os usuários elencavam nos atendimentos, acolhida coletiva, atendimento particularizado, visitas domiciliares, as quais nos provocaram a pensar sobre a mobilidade urbana a partir do serviço social. E por fim, socializamos alguns achados sobre o Serviço Social e a discussão sobre Mobilidade Urbana, relatando resultados da pesquisa considerados importantes, os quais contribuem para a discussão e visibilização da temática.

3.1 Mediações possíveis no trabalho profissional

Historicamente a categoria marxista Mediação tem uma grande relevância no trabalho profissional, sendo difundida principalmente a partir do Movimento de Reconceituação⁹, pois, refere-se a instâncias de passagem, as quais permitem construir relações, conexões e realizar o movimento do singular para o universal, fazer a articulação entre a teoria e a prática, situar

⁸ Imagem retirada do site do CFESS, Cartaz da 4ª Conferência Nacional das Cidades, em 2010.

⁹ A partir de 1965 vivenciamos um processo de questionamento e crítica ao Serviço Social latino-americano, o qual ficou conhecido como Movimento de Reconceituação, sendo um marco da profissão, o qual propõe a ruptura de práticas tradicionais, possibilitando surgir um perfil profissional mais crítico.

um fenômeno em relação a outros. Por isso, ela não poderia deixar de ser trazida nas reflexões deste trabalho de conclusão de curso, pois, “na teoria social marxiana, a mediação tanto é manifesta como uma categoria que compõe o ser social [...] quanto se constitui num construto que a razão elabora logicamente para possibilitar a apreensão do movimento do objeto (PONTES, 1995, p. 81).

Assim, a mediação auxilia na compreensão da totalidade das situações e demandas elencadas pelos usuários, levando ao afastamento do senso comum e aproximação do real numa perspectiva dialética crítica. Portanto, é possível afirmar que as “mediações são reflexivas, um movimento do pensamento do próprio ser social diante da realidade” (CLOSS, 2017). O autor Cury afirma que:

O conceito de mediação indica que nada é isolado. Implica, então, o afastamento de oposições irreversíveis e sem síntese superadora. Por outro lado, implica uma conexão dialética de tudo o que existe, uma busca de aspectos afins, manifestos no processo em curso. A distinção existente entre esses aspectos oculta uma relação mais profunda que é a fundamentação nas condições gerais da realidade. (CURY, 200, p. 43)

Assim, como profissionais assistentes sociais é preciso construir relações, conexões, articulação entre a teoria e a prática para não cair naquela frase em que se diz que na “prática a teoria é outra”, ou seja, não perceber a relação da teoria acadêmica com a realidade concreta, o cotidiano diverso em que os usuários se encontram e como as políticas públicas são materializadas.

Ressalta-se como sendo de grande importância a implementação do Sistema Único de Assistência Social – SUAS, o qual não só apresenta uma nova forma de organização da assistência social e de atendimento socioassistencial, como também, evidencia o compromisso com os cidadãos, sujeitos de direitos. Considerando que o trabalho profissional tem por finalidade possibilitar que os usuários acessem os direitos sociais, é importante reforçar entre a categoria profissional e usuários, a participação nas instâncias de debates, de controle social, nas atividades promovidas pelo equipamento e serviços socioassistenciais, buscando sempre “fazer com os usuários” e não só “por eles”, assim, é imprescindível que os profissionais busquem criar estratégias junto com os usuários.

Desta forma, podemos citar a escuta sensível e qualificada das demandas, como uma importante técnica, a fim de que realmente possamos construir mediações eficazes frente as demandas expressas. Além disso, também constitui-se como uma estratégia necessária possibilitar aos usuários o acesso a informação, como por exemplo, sobre a participação em espaços deliberativos e outras atividades de interesse dos mesmos, trazendo pautas que julgam prioritárias, como também no meio acadêmico incentivar a discussão, produção teórica e

projetos sobre temas transversais (transversais a políticas públicas mais “tradicionais”) como mobilidade urbana e direito a cidade, os quais devem ser pensados como estratégias de enfrentamento das desigualdades sociais junto com programas de distribuição de renda, para que efetivamente possamos contribuir na promoção de transformação social de modo efetivo.

Nós acreditamos em participação popular. Não porque está na moda ou porque é bonito, ou politicamente correto defender que as políticas devem ser debatidas diretamente com a população. Mas porque, acima de tudo, acreditamos que não vamos mudar o sentido da política urbana se não a abirmos para uma participação mais intensa dos cidadãos (ROLNIK, 2007, p. 224)

Apesar da conjuntura política-econômica-social que estamos vivenciando neste ano de 2019, a qual, é contraditória, visto o ataque aos direitos trabalhistas e previdenciário, é necessário continuar buscando a efetivação do SUAS em seus princípios e proposições.

De igual forma, é importante reafirmar a necessidade de investimentos, não só no transporte público, mas na política de mobilidade urbana, como estratégia de enfrentamento a situações de pobreza, sendo uma linha de ação, visto que a partir do acesso a cidade e as oportunidades que esta oferece, poderemos fortalecer também o trabalho em Rede, entre as diversas políticas públicas e qualificar o trabalho intersetorial.

Em síntese, a não realização do direito à cidade é resultado das consequências das profundas contradições sociais presentes nos espaços urbanos, fomentadas pela sociabilidade do capital, cujos desdobramentos configuram uma segregação espacial funcional ao sistema, também alimentam a desinformação e desorganização política dos subalternizados, disseminam a violência e provocam a omissão da política social, substituída por uma polícia ostensiva e onipresente e um aparato penal (CFESS *apud* WACQUANT, 2016, p. 16). Sendo isto, reafirmamos a importância de que a cidade seja organizada de maneira a prover as necessidades coletivas e a mobilidade urbana seja pensada de modo a atender as demandas da população, para que o acesso aos equipamentos e serviços seja efetivo e não um obstáculo aos usuários que precisam recorrer as políticas sociais.

Ressaltamos aqui como os trabalhadores assistentes sociais se deparam com demandas envolvendo a temática acima citada e a necessidade de construir mediações possíveis, evidente que não espera-se atitudes messiânicas como sendo de responsabilidade exclusiva dos trabalhadores dar conta destas, mas sim, aponta-se que tais trabalhadores são capacitados a construir mediações com os usuários e demais políticas sociais, a partir do SUAS, o qual explicita as orientações, princípios e proposições, como já apontado.

Assim, é necessário informar os usuários sobre estes espaços “fundamental para fomentar o debate e avançar na efetivação de uma cultura política em que o protagonismo da participação popular possa não só ser reconhecido formalmente em Lei, mas, viabilizado como direito (MACHADO, FERNANDES, 2018, p. 254)” e também incentivar a participação popular em espaços democráticos, sendo Fóruns, Conferências, Congressos, conselhos de direitos, assembléias, entre outros, pois, compreendemos que tais espaços “[...] se apresentam com potencial de articulação, de troca de experiências e construção de estratégias de incidência para o efetivo exercício do controle social democrático, com vistas à efetiva materialização da política pública de Assistência Social (MACHADO, FERNANDES, 2018, p. 254)”.

Por isso, ainda retomamos neste capítulo a importância do Serviço Social como uma profissão que se movimenta e se reinventa, na dinâmica da realidade brasileira. Sendo considerado uma “especialização do trabalho coletivo, dentro da divisão social e técnica do trabalho, participe do processo de produção e reprodução das relações sociais (IAMAMOTTO, 2010, p. 83)”, tendo a Questão Social como base fundante. Esta concepção foi aprofundada e explícita nos documentos legais da profissão, bem como nas Diretrizes Curriculares para os cursos de Serviço Social. Por isso, é importante destacar que os três pilares que dão base ao exercício da profissão de Assistente Social são: o Código de Ética Profissional dos Assistentes Sociais, a Lei da Regulamentação da Profissão e as Diretrizes Curriculares.

A profissão atualmente, é regulamentada pela Lei 8.662 de 1993, a qual apresenta as atribuições e competências profissionais. Sendo que as primeiras escolas de Serviço Social surgiram no final dos anos de 1930, época em que ocorreu no Brasil o processo de industrialização e urbanização. É importante referir que nos anos de 1940 e 1950 houve um reconhecimento da importância da profissão, a qual foi regulamentada como tal em 1957 a partir da Lei nº 3252. (CFESS, [2019 ?]).

No ano de 1993 foi instituído um novo Código de Ética profissional, sob a Resolução nº 273, CFESS, sendo assim, revisado o Código de Ética de 1986. O Código apresenta um conjunto de normas, deveres e proibições, as quais defendem e orientam o trabalhador em seu exercício profissional, como também explicita o compromisso ético-político que os profissionais devem ter para com os usuários. Além disso, o Código reconhece a liberdade como valor ético central, afirmando o compromisso com a autonomia, emancipação e a plena expansão dos indivíduos sociais e “vincula-se a um projeto societário que propõe a construção de uma nova ordem social” (BARROCO, TERRA, 2015, p. 119-120).

Também se destaca no Código de Ética profissional a ampla defesa dos direitos humanos e o repúdio ao autoritarismo, a busca por proteção da cidadania e dos direitos civis, sociais e políticos das pessoas, a defesa da democracia, o posicionamento igualitário e democrático da universalidade no acesso das políticas sociais; total empenho na eliminação do preconceito, fomentando o respeito à diversidade. Temos ressaltados o respeito às correntes profissionais diferentes garantindo o pluralismo de casa especialidade, a defesa do projeto profissional contrário a exploração de classe, etnia e gênero, o engajamento nos movimentos de outras categorias profissionais; compromisso constante com a qualidade dos serviços prestados à sociedade; exercício da profissão sem discriminar e nem ser discriminado (CFESS, 2012, p. 23-24).

A partir de todo esse movimento, que se iniciou na década de 1970, o conjunto CFESS/CRESS aliou sua função própria de fiscalização do exercício profissional às lutas da classe trabalhadora e dos movimentos sociais, defendendo a democratização da sociedade brasileira e o acesso universal aos direitos sociais e às políticas públicas.

Tendo presente este aparato legal que institucionaliza a profissão, bem como baliza a atuação profissional, temos processos de lutas da categoria para conquistar o que referimos acima, não se constitui de forma simples, de forma uniforme, visto que há diferentes projetos societários e profissionais que buscam por hegemonia, a autora Yamamoto ressalta que:

O Serviço Social brasileiro, nas últimas décadas, redimensionou-se e renovou-se no âmbito da sua interpretação teórico-metodológica no campo dos valores, da ética e da política. Realizou um forte embate com o tradicionalismo profissional e seu lastro conservador e buscou adequar criticamente a profissão às exigências do seu tempo, qualificando-a academicamente (IAMAMOTO, 2001, 24-25).

Assim, a categoria profissional de forma processual constrói o Projeto ético-político profissional do Serviço Social Brasileiro o qual tem sua origem nos anos 1970, tendo como marco histórico o III Congresso Brasileiro de Assistentes Sociais, conhecido como *Congresso da Virada*, o qual foi realizado em São Paulo, no ano de 1979. Teixeira e Braz ressaltam que:

Os projetos societários podem ser, em linhas gerais, transformadores ou conservadores. Entre os transformadores, há várias posições que tem a ver com as formas (as estratégias) de transformação social. Assim, temos um pressuposto fundante do projeto ético-político: a sua relação eliminável com os projetos de transformação ou de conservação da ordem social. Dessa forma, nosso projeto filia-se a um ou outro projeto de sociedade não se confundindo com ele. Não há dúvidas de que o projeto ético-político do serviço social brasileiro está vinculado a um projeto de transformação da sociedade. Essa vinculação se dá pela própria exigência que a dimensão política da intervenção põe. Ao atuarmos no movimento contraditório da

classes, acabamos por imprimir uma direção social as nossas ações profissionais que favorecem a um ou a outro projeto societário (TEIXEIRA; BRAZ, 2009, p. 5)

De igual forma, se faz importante a edição das Diretrizes Gerais Curriculares para os cursos de Serviço Social, em 1996, apesar de serem “[...] gestadas num contexto adverso, pois, os anos de 1990 ensejaram a agenda neoliberal e a contrarreforma do Estado (ABEPSS, 2014. p. 04)”.

(...) a Proposta de Diretrizes Gerais para o Curso de Serviço Social, produto de um amplo e sistemático debate realizado pelas Unidades de Ensino a partir de 1994, quando a XXVIII Convenção Nacional da Associação Brasileira de Ensino de Serviço Social - ABESS, ocorrida em Londrina - PR, em outubro de 1993, deliberou sobre os encaminhamentos da revisão do Currículo Mínimo vigente desde 1982 (Parecer CFE nº 412, de 04.08.1982 e Resolução n.º 06 de 23/09/82). Com base na compreensão de que uma revisão curricular supõe uma profunda avaliação do processo de formação profissional face às exigências da contemporaneidade, a ABESS promoveu e coordenou com o CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E PESQUISA EM POLÍTICAS SOCIAIS E SERVIÇO SOCIAL - CEDEPSS, órgão acadêmico que articula a Pós-Graduação em Serviço Social, um intenso trabalho de mobilização das Unidades de Ensino de Serviço Social no país. Este processo de mobilização contou com o apoio decisivo da Entidade Nacional representativa dos profissionais de Serviço Social, através do CFESS - Conselho Federal de Serviço Social, bem como, dos estudantes, através da ENESSO - Executiva Nacional dos Estudantes de Serviço Social (ABEPSS, 1996, p. 03).

Também as Diretrizes foram influenciadas pelo processo de renovação da profissão vivenciado ao longo dos anos 1980 e 1990 (como já mencionado, neste período vivenciou-se o *Congresso da Virada* no ano de 1979). Como também pelo debate suscitado na construção das bases para o Currículo Mínimo de 1982, e sendo impulsionada pela expansão dos cursos de pós graduação. Além disso, “entre 1994 e 1996 ocorreram diversos momentos coletivos envolvendo a comunidade acadêmica e toda a categoria profissional em um amplo e democrático debate sobre as Diretrizes Curriculares (ABEPSS, [2019?], p. 01)”.

Como resultado do debate e reflexão crítica temos “evidenciadas a centralidade das categorias *Questão Social e Trabalho* irradiadas da apropriação do método e das teorias marxianas, conjugadas na interpretação histórico crítica do serviço Social na realidade brasileira, como os principais fundamentos a formação profissional” (CLOSS, 2017, p. 29), junto disso é necessário destacar a importância da abordagem histórico-crítica marxista.

Outro grande avanço foi a explicitação das dimensões da competência profissional: Dimensão Teórico-Metodológica, Ético-Política e Técnico-Operativa, as quais possuem suas singularidades e ao mesmo tempo se articulam, não podendo ser dissociadas.

Podemos ressaltar que a dimensão Técnico-Operativa remete “a execução da ação que se planejou, tendo por base os valores, as finalidades e a análise do real” (SANTOS, 2013, p. 02). De acordo com Guerra (2007) considera que, a dimensão Técnico-Operativa, como a razão de ser da profissão, remete às competências instrumentais pelas quais a profissão é reconhecida e legitimada, ou seja, o conjunto de estratégias, técnicas e instrumentos profissionais.

Apesar de reconhecermos o Serviço Social como uma disciplina interventiva e, conseqüentemente, ser impossível negar a importância de um conjunto de estratégias que deem conta deste processo de intervenção, é preciso demarcar que na perspectiva dialético-crítica a centralidade é atribuída à finalidade e não ao instrumental em si (PRATES, 2003. p. 01-02).

A dimensão Teórica-Metodológica transparece na prática, pois, é a partir desta que escolhe-se certo instrumento, que podemos orientar as usuárias, esta dimensão embasa todo o proceder, visto que é a teoria que vai iluminar o significado social da ação, ultrapassando, dessa forma, o conhecimento do senso comum. Sabemos que o serviço social tem uma importante produção de conhecimento crítico sobre a realidade social dialogando também com outras áreas.

O profissional deve ser qualificado para conhecer a realidade social, política, econômica e cultural com a qual trabalha. Para isso, faz-se necessário um intenso rigor teórico e metodológico, que lhe permita enxergar a dinâmica da sociedade para além dos fenômenos aparentes, buscando apreender sua essência, seu movimento e as possibilidades de construção de novas possibilidades profissionais (SOUSA, 2008, p. 122)

Sendo isso, a dimensão ético-política perpassa tudo o que já foi relatado a relação com as usuárias, com as demais profissionais, a escolha dos instrumentais, o embasamento teórico, Visto que não somos pessoas neutras, o serviço social não é neutro, os valores e princípios explícitos no Código de Ética Profissional se materializam nas relações de trabalho cotidianas, bem como a defesa por certo projeto societário e a procura por qualificar o serviço ofertado para as usuárias. A autora Sousa destaca que:

O assistente social não é um profissional neutro. Sua prática se realiza no marco das relações de poder e de forças sociais da sociedade capitalista – relações essas que são contraditórias. Assim, é fundamental que o profissional tenha um posicionamento político frente às questões que aparecem na realidade social, para que possa ter clareza de qual é a direção social da sua prática. Isso implica em assumir valores ético-morais que sustentam a sua prática. (SOUSA, 2008, p. 121).

Como referido no início as dimensões se articulam e apenas separamos como recurso pedagógico para destacar alguns pontos, apesar de ressaltar vários aspectos que precisam ser qualificados, reconheço a potencialidade de trabalho profissional que há neste campo se houver a transformação da atual configuração de trabalho e estágio que não vai de encontro com o que a academia propõe, o movimento estudantil defende e a legislação prescreve. Além dos documentos mencionados o exercício profissional também é orientado pelos princípios e direitos firmados na Constituição Federal do ano de 1988 e na legislação complementar referente às políticas sociais e aos direitos da população.

Então, compreendendo que o Serviço Social é uma profissão sócio histórica tendo as expressões da questão social como objeto de intervenção profissional, entender e interpretar de forma crítica a realidade na qual os usuários e profissionais estão inseridos é imprescindível para um efetivo processo de intervenção de forma crítica e propositiva quanto ao direcionamento de suas ações, o que a Mediação nos auxilia a realizar construindo estratégias de intervenção profissional efetivas.

Ainda destaca-se a necessidade do profissional conhecer as legislações, ressalta-se aqui o SUAS, como também as instrumentalidades de trabalho, pois, a dimensão técnico-operativo (articulada com as demais dimensões) permite que o profissional obtenha a real dimensão das diversas possibilidades de intervenção. Com certeza não há fórmulas prontas e acabadas de resolução das demandas, porém, a partir das orientações, leis, documentos, articulação em rede e escuta ativa dos usuários é possível construir estratégias efetivas frente as expressões da questão social.

3.2 Reflexões sobre o Trabalho Profissional no Serviço de Atendimento Familiar

O Trabalho, em nossa sociedade capitalista, é mais que um fazer, é uma chave para compreender a sociedade, sendo ele “uma atividade humana exercida por sujeitos de classes” (IAMAMOTO, 2010, p. 64). Marx no Capítulo V, d’ O Capital, já discutiu sobre o significado e importância do trabalho, sendo este uma “chave” para compreender nossa sociedade e o sistema em que vivemos, em que há uma crescente exploração da classe trabalhadora extraindo o máximo possível de trabalho a fim de produzir a mais valia, sendo que o trabalho socialmente produzido não é repartido de igual forma. Por isso, se faz necessário que haja alienação entre a classe trabalhadora bem como uma massa sobrança.

Para Marx, o Trabalho é compreendido como um processo de que participam o ser humano e a natureza “é a atividade pela qual as pessoas dominam as forças naturais,

humaniza a natureza, atividade pela qual o ser humano cria a si mesmo” (Konder, 1993, p. 29). Sendo isso, coloca em movimento as forças naturais de seu corpo a fim de apropriar-se dos recursos da natureza, imprimindo-lhes forma útil a vida humana. Com isso, afirma que o trabalho faz referência ao próprio modo de ser das pessoas e da sociedade, é um processo em que a pessoa por sua própria ação, media, regula e controla seu metabolismo com a natureza. O trabalho pode ser concreto, ou seja, tendo um significado para quem o realiza, expressando valores de uso, ou pode ser abstrato que se manifesta no valor de troca, sendo uma atividade alienada na qual o sujeito não se reconhece no que produz, é o trabalho tornado uma mercadoria.

Como também a autora Iamamoto discute sobre o trabalho profissional, mercado e condições de trabalho dos profissionais assistentes sociais os quais são “profundamente atingidos pela opção de política econômica e social assumida pelos governantes” (IAMAMOTO, 2006, p. 140). A autora ressalta que as assistentes sociais:

vêm sofrendo os efeitos da reforma do Estado no campo do emprego e da precarização das relações de trabalho, tais como a redução dos concursos públicos, demissão dos funcionários não estáveis, contenção salarial, corrida a aposentadoria, falta de incentivo a carreira, terceirização acompanhada de contratação precária, temporária, com perda de direitos, etc. (IAMAMOTO, 2006, p. 123-124).

Historicamente as entidades representantes do Serviço Social, CFESS e CRESS, levam a bandeira por serviços públicos e de qualidade. Também ressalto que as organizações da sociedade civil ofertam serviços a diferentes segmentos populacionais, empregando diversos profissionais de serviço social, e mesmo sendo incentivados pelo Estado, como por exemplo, na presente conjuntura vem sendo fomentada pela atual gestão presidencial e municipal em Porto Alegre, RS.

Considerando essa contextualização teórica a qual fundamenta as nossas vivências no campo de estágio, socializamos a seguir alguns aspectos das experiências de estágio curricular obrigatório realizado no Serviço de Atendimento Familiar – SAF, ofertado pela instituição AICAS, a qual possui convênio com a Fundação de Assistência Social e Cidadania-FASC, em Porto Alegre, RS, estando vinculada territorialmente ao Centro de Referência de Assistência Social, CRAS-Centro.

O SAF localiza-se na Avenida Voluntários da Pátria, 2552, bairro Floresta, no entanto atendendo a população do antigo bairro Marcílio Dias. A Associação Intercomunitária de Atendimento Social –AICAS, trabalha na Proteção Social Básica e Proteção Social de Média Complexidade. Ofertando atividades junto aos adolescentes através do Serviço de

Convivência e Fortalecimento de Vínculos, às pessoas em situação de rua com o Serviço de Abordagem Social Especializada de Rua, as famílias com o Serviço de Atendimento Familiar (SAF AICAS).

O equipamento SAF- Serviço de Atendimento Familiar, possui equipe composta por uma assistente social, uma psicóloga e um auxiliar administrativo. A equipe técnica oferta os seguintes serviços no equipamento conforme o demonstrado no Quadro 03:

QUADRO 3 – As principais atividades realizadas no SAF

01	ACOLHIDA COLETIVA E/OU INDIVIDUAL: Processo de contato inicial e formação de vínculo entre família e equipe, muitas vezes com a construção de um plano de intencionalidades
02	ACOMPANHAMENTO: Processo interventivo de caráter continuado e planejado, com a construção conjunta com a família do Plano de Acompanhamento, necessário para atingir determinados objetivos, construídos entre o técnico de referência e as famílias.
03	ATENDIMENTO GRUPAL: Processo de compartilhamento de experiências entre os participantes, de reflexão sobre a realidade, de acesso à informação sobre direitos e construção de projetos de vida que possibilitem a ampliação de direitos sociais. Os atendimentos grupais ocorrem no SAF e em algumas atividades externas, com ações de parceiros, que fortalecem a autoestima, o autocuidado e a autoproteção.
04	VISITA DOMICILIAR: Visitas às famílias atendidas e/ou acompanhadas com objetivo técnico;
05	BUSCA ATIVA: Procura intencional, com o objetivo de identificar as situações de vulnerabilidade e risco social, ampliando o conhecimento e a compreensão da realidade social

FONTE: Síntese elaborada pela autora a partir do arquivo pessoal.

O Serviço SAF atende a margem do território onde se localiza o Loteamento Santa Terezinha, mais conhecido como “Vila dos Papeleiros”, uma população que enfrenta vários desafios como a estigmatização por causa do trabalho de reciclagem principalmente, por localizar-se a margem do território centro, em lugar com difícil acesso aos equipamentos da rede pública e privada.

O território atendido pelo CRAS Centro, é extenso, por isso foi dividido em quatro áreas às quais são atendidas: Duas partes pelo CRAS e duas partes por dois SAFs, a fim de ter um melhor atendimento à população usuária. Por conta da distância existente entre o CRAS e a comunidade, hoje atendida pelo SAF AICAS houve uma dificuldade em realizar um atendimento qualificado e promotor da autonomia e do protagonismo das pessoas residentes nesta área. Sendo assim, a instalação do SAF AICAS neste território possibilitou uma aproximação das políticas públicas com a população, bem como identificação das especificidades deste território para a oferta de serviços necessários a comunidade, procurando desenvolver o senso crítico e protagonismo das pessoas da comunidade. (GAMBINI, 2017, p. 11).

Com isto o conhecimento do território onde o equipamento SAF se insere e, conseqüentemente, nos inserimos para o trabalho profissional, é fundamental para perceber as especificidades da população que ali reside e as territorialidades existentes, pois, além de revelar a identidade das usuárias e usuários, seu modo de vida, cultura, as demandas necessárias, emergentes e urgentes, também possibilita uma ação profissional com mais qualidade e efetividade. Além disto o território também é o lugar das desproteções sociais e das manifestações da questão social tanto as que revelam as desigualdades e violações de direitos, quanto as resistências deflagradas pela população. Por isto é preciso ressaltar a importância do território na sua totalidade como espaço socialmente produzido, assim como sua relação com as políticas públicas numa sociedade capitalista em que é preciso reivindicar a cidadania e o direito a cidade.

A autora Koga afirma que o território não só como “o chão concreto das políticas, a raiz dos números e a realidade da vida coletiva” mas também este representando “o chão do exercício da cidadania, pois, cidadania significa vida ativa no território” (2003, p. 33). Milton Santos ainda reforça a noção de território como algo além de uma porção de terra:

O território tem que ser entendido como o território usado, não o território em si. O território usado é o chão mais a identidade. A identidade é o sentimento de pertencer aquilo que nos pertence. O território é o fundamento do trabalho, o lugar da residência, das trocas materiais e espirituais e do exercício da vida (SANTOS, 2007, p. 14,).

Por conseguinte, o SUAS compreendendo a relevância do território, expressa isto na Norma Operacional Básica do Sistema Único de Assistência Social (NOB/SUAS, 2012), a qual organiza, para todo o território nacional, os princípios e diretrizes de descentralização da gestão e execução dos serviços, programas, projetos e benefícios inerentes à Política de Assistência Social.

Então, o território deve ainda ser apreendido também em sua relação com o contexto nacional mais amplo, bem como com a dinâmica econômica e social da região em que está inserido. Ressalta-se que a percepção do território visa abranger mais que dados geográficos e seus limites, mas sim englobar as demandas e necessidades da população usuária, dando atenção para a efetivação das políticas públicas, as quais se dão de modo diferente nos diversos lugares, mas seguem as mesmas orientações legais.

Dito isto, sublinha-se que o território não deve ser usado como “chave” para segregar ou excluir o acesso a serviços, pelo contrário é uma “chave” para pensarmos a organização da cidade a relação desta com a mobilidade urbana e o acesso aos direitos sociais dos sujeitos.

Como afirma Nascimento e Melazzo (, 2013, p. 74) “significa um deslocamento para além da setorialidade adotada tradicionalmente, no sentido de abranger o trabalho em rede dos serviços públicos e privados, com destaque para o CRAS, que se organizam nos territórios onde as diversas comunidades vivem e tecem seu cotidiano”.

Além disso, reconhecemos a heterogeneidade da população que vive no território, tendo consciência de que discutir mobilidade urbana parece simples por fazer parte do cotidiano, mas na verdade é complexo por ter tamanha importância na vida prática da população. Levando em conta que não é uma demanda de apenas uma parcela da população e sim de todas as pessoas, porém, para certos segmentos populacionais isto se torna uma demanda urgente, algo pelo qual é necessário reivindicar, por ser mulher, negros, gay, transexual, pessoa com deficiência, população de rua, desempregado ou pobre. Aqui não abordaremos as especificidades da população enquanto identidade, mas partimos do conceito de território e acesso, os quais são pertinentes e gerais a população.

É preciso salientar que o Serviço SAF não consta na Tipificação dos Serviços Socioassistenciais, sendo um Serviço existente somente em Porto Alegre, RS, em que a Fundação de Assistência Social e Cidadania – FASC, realiza parceria com Entidades socioassistenciais, a fim de que estas por meio dos convênios realizados ofertem serviços socioassistenciais a população. O SAF aqui descrito como espaço de estágio curricular, é vinculado a Proteção Social Básica, realizando atividades por meio de trabalho social com famílias em situação de vulnerabilidade social.

Importante ressaltar que o SAF tem por objetivo fortalecer a função protetiva da família, prevenir a ruptura dos seus vínculos, promover acesso e usufruto de direitos e contribuir na melhoria de sua qualidade de vida, garantindo o direito à convivência familiar e comunitária. Portanto, tem como foco de atuação a ação preventiva, protetiva e proativa, reconhecendo a importância de responder às necessidades humanas de forma integral, para além da atenção a situações emergenciais, centradas nas situações de risco social. É serviço baseado no respeito à heterogeneidade dos arranjos familiares, aos valores, crenças e identidades das famílias, fundamentando-se no fortalecimento do diálogo, no combate a todas as formas de violência, de preconceito, de discriminação e de estigmatização nas relações familiares.¹⁰

Destacamos que a região centro caracteriza-se em maior parte pela existência de população idosa, no entanto, o território do Loteamento Santa Terezinha e arredores possui

¹⁰ Conforme material organizado pela Supervisora de campo.

em sua maioria uma população adulta. Este território além de moradias, possui muitos prédios de empresas, algumas em funcionamento e outros abandonados, também se “destaca neste território os galpões de reciclagem de materiais seletivos, os quais empregam grande parte da população e revela tanto uma questão de identidade quanto de estigma social” (GAMBINNI, p.17, 2017). A predominância é do trabalho de reciclagem, mas também há significativa presença de pessoas trabalhando na prostituição, diaristas, vendedores de lanches e construção civil.

Apesar da grande maioria da população ser caracterizada por adolescentes e adultos, tendo poucos idosos e pessoas com deficiência física, o fato dos adolescentes e adultos trabalharem na reciclagem de material seletivo com pouca proteção e na função de carrinheiros (aqueles que coletam os materiais puxando carrinho nas ruas) suportando as adversidades do tempo, sol quente, chuva, limitação no consumo de água, por exemplo, faz com que essa população pareça bem mais envelhecida. Com isso, destaca-se a procura do equipamento SAF para fins de cadastro nos programas sociais, busca por vale transporte a fim de comparecer a atendimentos de saúde e resolver questões relativas a busca de emprego, questões escolares dos adolescentes, documentação, entre outros motivos. Como descrito no Diário de Campo, relatos realizados em Acolhida Coletiva, nos dias 20 e 23 do mês de março de 2017.

QUADRO 4 – Relato em Acolhida Coletiva que expressam demandas de usuários, ano 2017

(Dia 20/03) Segunda-feira é dia estabelecido para a “Acolhida Coletiva”, as principais demandas que a comunidade traz são referentes a Informações sobre o Programa Bolsa Família e requerimento de Vale Transporte, na grande maioria das vezes para marcar, realizar ou buscar exames, realizar consultas médicas, levar as crianças para vacinar, comparecer ao CRAS, comparecer a escola das crianças/adolescentes, ir ao conselho tutelar, levar documentos em determinado lugar em busca de emprego, entre outros. Além disso, também requerem informações sobre como realizar os documentos pessoais.

(23/03) Há uma grande demanda por benefícios eventuais, como cesta básica e Vale transporte, hoje dialogando com a assistente social sobre isto ela relata que estes recursos são um direito da população, mas dirigem-se a quem precisar em casos especiais e não podem ser ofertados de maneira continuada, o que é um grande desafio no trabalho cotidiano neste equipamento, visto que há pessoas que recorrem frequentemente ao serviço demandando o mesmo recurso, geralmente vale transporte. A equipe técnica nas acolhidas coletivas procura realizar avaliação de situações em que o recurso pode ser ofertado, no entanto, atendendo a uma comunidade bastante empobrecida, é difícil seguir a orientação de não “fornecer de maneira continuada

FONTE: Síntese elaborada pela autora a partir do arquivo pessoal.

Nos equipamentos SAFs (assim como no CRAS) se tem alguns recursos que são disponibilizados a população, a maioria compõe os chamados “benefícios eventuais” os quais

“São benefícios da Política de Assistência Social, de caráter complementar e provisório, prestados aos cidadãos e às famílias em virtude de nascimento, morte, situações de vulnerabilidade temporária e de calamidade pública” (BRASIL, 2019a), estes benefícios são assegurados pela Lei Orgânica de Assistência Social (1993), nos casos já descritos acima (nascimento, morte, situações de vulnerabilidade temporária e de calamidade pública), no momento não vamos aprofundar essas modalidades.

Dentre esses recursos que identificamos como benefícios eventuais, também encontramos nos equipamentos recursos de vale transporte, os quais são disponibilizados aos usuários mediante avaliação das técnicas (assistente social e/ou psicóloga) em acolhidas coletivas ou atendimento individual, no Diário de Campo de Maio de 2017, trago que:

Ainda estou tentando compreender como os Vale transporte foram “colocados” nos equipamentos SAFs/CRAS, apesar de considerar muito importantes a existência deles, não consigo achar alguma normatização. Geralmente são vistos como benefício eventual, penso que pode ser caracterizado como recurso para “vulnerabilidades temporárias”, mas a LOAS não traz especificações a respeito. Seria os VTs e cestas básicas um resquício do jeito assistencialista de outros tempos? Podemos percebê-los como estratégias de curto prazo para o enfrentamento vulnerabilidades, expressões da questão social? (GAMBINNI, p. 07, 2017).

Podemos perceber diferentes entendimentos profissionais sobre os benefícios eventuais e recursos disponibilizados a população nos equipamentos, alguns posicionamentos remetem estes como práticas assistencialistas, outros já sinalizam como estratégias de enfrentamento a situações que requerem encaminhamentos imediatos, visto, que há situações em que não podem ser submetidas aos processos burocráticos, como agendamentos para possível ingresso em programas assistenciais ou outro do tipo, visto que na atual conjuntura este processo leva demasiado tempo, e na contramão verificamos que está ocorrendo uma maior limitação de acesso a programas e benefícios socioassistenciais, tais como, Benefício de Prestação Continuada e Programa Bolsa Família. Ainda necessitamos que as estratégias de erradicação de situações de extrema pobreza e pobreza sejam qualificadas e ampliadas, para que possamos utilizar menos os chamados benefícios eventuais e outros recursos, como estratégias de enfrentamento das expressões da questão social.

Sendo que compreendemos que os usuários constroem formas de resistências e enfrentamento as situações de vulnerabilidade, como também quando o Estado não se faz presente através das políticas públicas e serviços à população, outros entes tomam esse lugar, como por exemplo as Organizações da Sociedade Civil, os Coletivos diversos, as Associações de Moradores, as entidades privadas, ou mesmo o Tráfico, que por vezes encerram em si a

contraditoriedade por ofertar a indivíduos certos recursos mas também exigindo certas formas de contrapartida.

Ressaltamos que o conjunto das expressões das desigualdades da sociedade capitalista, nasce da contradição entre o capital e o trabalho, que produz uma relação de exploração, não se limita ao âmbito econômico e material mas também permeia as relações. Não é uma questão estagnada, percebemos frente a essa uma série de resistências sociais por parte dos diferentes segmentos populacionais. Como ressalta Iamamoto:

Questão social que sendo, desigualdade é também rebeldia, por envolver sujeitos que vivenciam as desigualdades e a ela resistem e se opõem. É nesta tensão entre produção da desigualdade e produção da rebeldia e da resistência que trabalha os assistentes sociais, situados nesse terreno movidos por interesses sociais distintos, aos quais não é possível abstrair ou deles fugir por que tecem a vida em sociedade (IAMAMOTO, 2006, p. 28).

Parte dos sujeitos que vivenciam as desigualdades não se conformam com tal realidade, problematizam, tencionam e reivindicam uma “solução” por parte do Estado. Em resposta o Estado cria Políticas públicas para atender as demandas da população em suas necessidades, prevendo assim serviços, programas, benefícios sociais, mas também estes podem ser vistos como estratégias para apaziguar e controlar a população.

O Quadro 01, representa demandas trazidas por usuários no mês de Junho de 2017, nas Acolhidas Coletivas realizados nos dias Segunda-feira (tarde) e Quinta-feira (manhã) e nos atendimentos individuais.

QUADRO 5 – Síntese de Demandas trazidas pelos usuários ao SAF no mês de Junho de 2017

Demandas expressas em acolhidas coletivas e atendimentos individuais	
Junho de 2017	
DEMANDAS	Nº DE OCORRÊNCIAS
Solicitação de V.T para demandas relacionadas a Saúde	20
Solicitação de V.T pra demandas relacionadas a emprego	8
Solicitação de V.T a fim de ir a locais para confeccionar ou realizar segunda via de documentação	10
Solicitação de V.T a fim de comparecer ao CRAS	14
Solicitação de V.T a fim de comparecer a aulas (curso, escola)	04
Solicitação de V.T a fim de comparecer a FASE/Presidio	03
Solicitação de V.T a fim de comparecer ao Fórum	07

*Número de demandas por V.T, o número de V.T.s concedidos é superior. Visto que cada cartão tem mais de um V.T	
Solicitação por declaração de rendimentos	33
Solicitação por Aluguel Social	05
Solicitação de Cestas Básicas	10
Procura por vaga no Projovem	06
Procura por vaga no SCFV (infância)	05
Procura por vaga no SCFV Idoso	01
Procura por vaga Jovem Aprendiz	10
Identificou-se a necessidade de realizar o Cadastro Único	12
Solicitações por informações sobre Cadastro Único	20
Solicitações por informações sobre o BPC	04
Solicitações de informações sobre ILPIs	01
Identificou-se a necessidade de realizar Visita Domiciliar	05
Solicitações de informações sobre o PBF	15
Outras demandas: Informação sobre Auxílio doença, Orientação Jurídica, Atendimento Psicológico, sobre Minha Casa Minha vida, Benefícios Diversos, sobre passagem interestadual, isenção de Vale transporte. Informação sobre benefícios para pessoas portadoras de HIV, sobre CAPS, Tarifa Social, Defensoria Pública, pedido por auxílio a fim de preencher formulários, organizar currículos.	

FONTE: Quadro elaborada pela discente, inseria no Diário de Campo, mês de Junho de 2017.

A demanda por TRI Assistencial é elevada, o que transparece outras demandas, em síntese é uma questão de mobilidade urbana, a qual se reflete na dificuldade de os usuários acessarem equipamentos e serviços, não por falta de orientação ou informação, mas de acesso. O SAF e demais equipamentos orientam os usuários em suas demandas que muitas vezes não se resolvem no local, mas exige outros desdobramentos, encaminhamentos, que os usuários têm dificuldades em realizar.

Para além dos dados quantitativos acima descritos, aqui também trazemos relatos dos usuários, principalmente nas Acolhidas Coletivas, as quais expressam mais detalhadamente suas demandas e a motivação de solicitação dos recursos. Diversas vezes os usuários relatam sobre a dificuldade de acesso aos equipamentos de saúde e outros, por questões de mobilidade urbana.

Cito o caso de Ana¹¹ e Marcos, que juntos tiveram seu filho Gabriel, esta família era acompanhada pelo Serviço SAF, sendo que Ana e Marcos são portadores de HIV. No Quadro 6 esta transcrito três atendimentos a família, relatados em Prontuário, o qual foi obtido com

¹¹ O nomes aqui citados são fictícios, a fim, de preservar os usuários atendidos no equipamento

autorização da Assistente Social, nesta época foi usado em trabalho da disciplina de Disciplina de Estratégias em Serviço Social II (2017/2).

QUADRO 6– Relato de atendimento a família nos meses de maio e junho de 2017

(20/05/17) - Jaqueline e Fabio procuram o SAF, solicitam atendimento particular, a principal demanda é por vaga em escola de educação infantil para a filha Ana de 2 anos e cópias de currículo para Fabio, a fim de procurar emprego. Ana continua vendendo lanches na rua e Fabio está desempregado, já foi ao Sine, mas não foi chamado para nenhuma entrevista, realiza “bicos” no momento. Encaminhamento: Orientações quanto as escolas de educação infantil no território. Reelaboração do currículo de Fabio e cópias.

(05/06/17) – Fábio participa da Acolhida Coletiva neste dia, sua principal demanda é por vale transporte a fim de procurar emprego. Encaminhamento: vale transporte.

(19/06/17) – Jaqueline e Fabio participam da Acolhida Coletiva, a principal demanda é por vale transporte a fim de procurar emprego e xerox do currículo.

(10/07/17) – Jaqueline e Fabio procuram o SAF, solicitam atendimento particular, a principal demanda é por cesta básica e por vale transporte para consulta com o odontologista no Clinicas. Jaqueline refere que continua vendendo lanches e realiza faxinas, Fabio realiza “bicos” diversos, “o que aparece” (sic). Ambos não possuem emprego fixo com carteira assinada, são beneficiários do Programa Bolsa Família. A equipe técnica avaliou a necessidade de ingresso em acompanhamento PAIF.

FONTE: Síntese elaborada pela autora a partir do arquivo pessoal.

Apesar do referido casal possuir trabalho, a renda deles é insuficiente para subsidiar os gastos mensais da família, com o crescente índice de desemprego e precarização das condições de trabalho a população é empurrada a buscar trabalho em lugares mais afastados de sua residência. No entanto, para isso é necessário meios para a locomoção as outras partes da cidade. A conjuntura social-econômica que vigora promove ainda mais a mobilidade urbana como algo necessário para a sobrevivência, para o trabalho, para a qualidade de vida, ressaltando ainda que a PNAS destaca o território como base de organização do sistema de proteção social (PNAS, 2004, p. 60-63) o que já foi discutido anteriormente neste trabalho, bem como destaca entre seus objetivos: “Assegurar que as ações no âmbito da assistência social tenham centralidade na família, e que garantam a convivência familiar e comunitária. (PNAS, 2004, p. 33)”.

Poderíamos aqui trazer outras formas de mobilidades, como alternativa, pois, no território há grande ocorrência de bicicletas, motos e carroças (as quais foram proibidas) porém, a infraestrutura da cidade ainda não é pensada para esses diferentes modais, com exceção de alguns bairros que possuem, por exemplo, ciclovias. Também pensando nas questões climáticas e de saúde dos trabalhadores, percebemos que o transporte público ainda é a melhor opção.

Entretanto, reconhecamos que o transporte público deve ser qualificado, para responder as reais demandas da população que acessa este serviço, “(...) o Brasil é um país desigual, [...] essa iniquidade não é apenas de renda e oportunidades, mas também de acesso aos serviços públicos essenciais. Nos transportes urbanos isso não poderia ser diferente (GOMIDE, 2006, p. 242). É importante reafirmar a necessidade de investimentos, não só no transporte público, mas na política de mobilidade urbana, como estratégia de enfrentamento a situações de pobreza, sendo uma linha de ação, visto que a partir do acesso a cidade e as oportunidades que esta oferece, poderemos fortalecer também o trabalho em Rede, entre as diversas políticas públicas e qualificar a intersectorialidade.

QUADRO 7 – Relato de atendimento a família nos meses de abril e maio de 2017

(04/04/2017) Neste dia 04 Ana vem ao SAF, solicita atendimento individual, sua principal demanda é por vale transporte, a fim de, comparecer ao Postão da Cruzeiro para buscar os remédios de tratamento contra AIDS. Perguntamos se Marcos ainda não está tomando os remédios dele, Ana relata que ele não busca o remédios dele no Postão e acaba tomando os dela, por isso, tem escondido seus remédios. Perguntamos por que ele não busca, Ana não sabe o motivo. Destacamos a importância de os dois realizarem o tratamento, e de Ana dialogar com Marco sobre isto. Encaminhamento: Fornecimento de vale transporte.

(08/05/2017) Neste dia 04 Ana participou da Acolhida Coletiva, sua principal demanda foi por vale transporte, a fim de, comparecer ao Postão da Cruzeiro para buscar os remédios de tratamento contra AIDS, também solicita uma cesta básica, pois, não está realizando faxinas por não ter com quem deixar seu filho Gabriel, o companheiro Marcos realiza os “chamados” bicos, mas a renda não cobre todas as despesas da família. Em particular Ana refere que ainda esconde seus remédios, pois, Marcos não busca para si. Encaminhamento: Solicitação de cesta básica para a AICAS.

(10/05/2017) Neste dia 10 fomos até a casa de Ana, a fim de entregar a cesta-básica que ela solicitou em atendimento no dia 08. Ao chegar na residência Marcos também estava presente, perguntamos sobre sua saúde, sobre o tratamento, Marcos tem resistência em falar sobre o assunto, mas na conversa acabou relatando que não vai ao Postão por que os motoristas de ônibus “não dão mais carona” (sic) e ele tem “vergonha de pedir vale transporte no SAF” (sic). Orientamos Marcos e Jaqueline que além das Acolhidas Coletivas também há atendimento individualizado, que Marcos pode procurar o serviço em outro momento, e ressaltamos a importância de buscar a medicação, não tendo que ficar sem ou usar a medicação de Ana. Marcamos um atendimento para família no dia 16/05/17, a fim de realizar alguma combinações em relação ao vale transporte e atendimento no SAF.

FONTE: Síntese elaborada pela autora a partir do arquivo pessoal.

A partir deste relato, ressaltamos a necessidade de discutir com os usuários questões referentes a mobilidade urbana que se articulam com as demandas que eles trazem as trabalhadoras assistentes sociais, a fim de informar sobre seus direitos e como os usuários podem acessar ou esclarecer sobre formas e espaços em que podem ser reivindicados.

Também saliento a existência de gratuidade no transporte público para idosos e pessoas com deficiências, além de descontos para estudantes, e alguns programas como o “Vou a escola” benefício destinado para os secundaristas (porém nem todos conseguem

acessar), “contudo, não existe uma legislação federal, atendendo todas as regiões brasileiras, dependendo de legislações estaduais e municipais (BRASIL 2019b)”. Não aprofundaremos estas questões, pelo fato já mencionado de que a maior parte da população que acessa o equipamento SAF não se enquadram nas categorias acima citadas que garantem a isenção ou desconto na passagem de transporte público coletivo, sendo neste caso o ônibus, sendo composto por pessoas adultas em situação de pobreza, com trabalhos informais, não sendo garantido os direitos trabalhistas, e ainda, a maioria das usuárias refere a necessidade de acesso a equipamentos localizados fora do território.

Neste tempo, houve poucos casos de pessoas que procurarem o equipamento para ter orientação quanto a cancelamento do Tri de pessoas idosas que emprestavam para os filhos ou netos, uma usuária diz sobre isto “a gente sabe que é errado usar o cartão do outro, mas os motoristas não estão dando carona mais, então o que a gente vai fazer? (GAMBINNI, Abril 2017, p. 03). Aqui revela-se uma das formas de resistências da população pedir carona nos ônibus, o que depende muito dos motoristas, e outra forma é o dito empréstimo do cartão, formas que tem sido fiscalizadas através da colocação de câmeras nos coletivos. Para além de julgamentos de certo e errado, percebemos que a população usuária por diversos motivos precisa usar o transporte público para acessar equipamentos seja para a atualização do cadastro único, buscar remédios, ir à escola dos filhos, trabalhar ou mesmo lazer.

Porém, muitas vezes estão envoltos por uma segregação geográfica e econômica, ainda são culpabilizados por que não cumprem as condicionalidades dos programas assistenciais (dependendo do programa exigem vacinação das crianças, frequência escolar, atualização do cadastro único, e etc.), não aderem aos serviços, não comparecem às UBS para realizar o tratamento de saúde de maneira rotineira e assim as doenças se agravam, entre outros pontos. A autora Pires destaca que “as necessidades e os desempenhos das pessoas são diversos e, no caso do meio urbano, as políticas de transporte são diretamente responsáveis por garantir a mobilidade, possibilitando que o acesso ao espaço público seja universal” (2009, p. 392).

Quadro 8 – Relato de atendimento a família com pessoa cadeirante, em maio de 2017

Diário de Campo – 23/05/2017

Neste dia atendemos Maria Joana, mãe de Henrique de 10 anos, o qual é cadeirante, veio pedir informações sobre “alguma ajuda para levar seu filho nos atendimentos de saúde”, refere que os ônibus com acessibilidade são “muito espaçados de horário” e que diversas vezes chega atrasada nos atendimentos, e que mesmo andar na rua é muito difícil pelas irregularidades nas calçadas. Orientamos ela a dialogar na Unidade de saúde sobre essa questão, como no território há agente de saúde perguntamos e ela tinha relato a situação para a agente de saúde, Maria relata que não sabia, ficamos os dados da família, endereço, telefone, afim de repassar para a agente de saúde, a fim de

realizar um contado, e talvez realizar uma visita domiciliar em conjunto. Neste primeiro momento a família não traz demandas específicas da política de assistência social, possuem cadastro único atualizado recebendo BPC, a criança está matriculada em escola do território.

(...) Neste dia realizei a pedido da Assistente Social, agendamento para atendimento particular com Dona Marta, para o dia 27/05. Dona Marta é uma Senhora de 55 anos, reside com seu esposo, a renda familiar é de um salário mínimo, quase toda semana Marta participa da acolhida coletiva sempre com demanda por vale transporte, a fim de realizar exames. Esta senhora deseja se aposentar por incapacidade, no entanto, em duas perícias, foi negado o benefício. A equipe técnica avaliou a necessidade de realizar combinações sobre o fornecimento de VT, como também informar sobre o SCVF e vaga no Curso de Panificação, ofertado pela AICAS. É uma tentativa de aproximação maior com a usuária, que apesar de participar frequentemente das acolhidas coletivas, é uma pessoa muito reservada.

FONTE: Síntese elaborada pela autora a partir do arquivo pessoal.

A parti do relato acima podemos problematizar que a questão da mobilidade urbana, apesar de lei, de ser direito, ainda é vista como algo muito regulado, e que profissionalmente somos levados a avaliar o que é lícito ou ilícito o que é necessário, evidentemente temos que ter critérios quanto a concessão de benefícios sociais e demais trabalhos que as profissionais exercem no equipamento executor da política de assistência social, porém, percebemos que mais do que viabilizar direito sociais no enfrentamento e superação de situações de pobreza, temos a crescente demanda por “gerenciar a pobreza” como expressa a autora Lopes (2018, p. 03), sendo que:

O foco na gestão da pobreza desloca o centro da política social universal para o tratamento direcionado nas consequências da concentração de renda, que acabam sendo tratadas sem um olhar crítico dos determinantes estruturais que condicionaram esta situação. Assim, os pobres acabam sendo desvinculados do sistema de proteção social para serem “encaixados” em programas de atributo individual, que tem o objetivo de “ajudar”, dentre o conjunto dos pobres, os mais pobres a superarem a situação de vulnerabilidade na qual se encontram (LOPES, 2018, p. 08)

Através das experiências no Equipamento SAF junto a usuários e equipe técnica, bem como no meio acadêmico, com as reflexões nos Diários de Campo e supervisão acadêmica percebo como a questão da mobilidade urbana, a partir do recorte do transporte público coletivo incide na vida dos usuários, mas ao mesmo tempo refletimos pouco sobre isso, é uma expressão da questão social que devemos dar mais visibilidade. Ressalto que no Equipamento SAF tínhamos um instrumental em que anotávamos dados sobre os atendimentos, se foi fornecido algum recurso, o motivo pelo qual a/o usuário solicitou, muitas vezes preenchíamos o motivo como sendo “educação, saúde, assistência, entre outras” ou seja a política pública que a usuária tentava acessar através dos equipamentos públicos e privados que ofertam os serviços, ao invés do real motivo sendo a mobilidade urbana, o acesso aos equipamentos.

Então, na verdade o que se põe em evidência é a dificuldade por chegar, por acessar os equipamentos, e não o atendimento propriamente dito. A reflexão aqui posta não se refere estritamente sobre o transporte ou sobre a gratuidade nos coletivos, queremos discutir sobre o acesso aos serviços públicos, sobre o acesso as oportunidades que a cidade proporciona, mas que fica limitada a certas parcelas da população, por diversos motivos, centralização em certas áreas ou segregação territorial, principalmente como explicitamos por motivos de Mobilidade Urbana, o que leva a perpetuação da segregação cultural e geográfica/espacial, fazendo com que os mais pobres não possam transformar algumas condições, por que na verdade estas lhe são impostas.

3.3 O Serviço Social e a discussão sobre Mobilidade Urbana

A aproximação com o estado da arte sobre o Serviço Social e a Mobilidade Urbana se deu a partir de uma pesquisa realizada em disciplina do curso de serviço social da UFRGS, Pesquisa em Serviço Social II, que teve como Objetivo geral “Compreender o que é Mobilidade Urbana a fim de problematizar como este direito interfere no acesso aos equipamentos que materializam as políticas sociais”. Sendo que esta pesquisa elencou como metodologia:

A pesquisa a ser realizada será uma pesquisa bibliografia exploratória, em fontes secundarias (exceto o diário de campo o qual caracteriza-se como fonte primaria), pretendendo “proporcionar maior familiaridade com o problema com vistas a torná-lo explícito” (GIL 2002, p. 41)”, além disso também é uma pesquisa seletiva, pois, vou selecionar textos, artigos, livros, visando assim, analisar, conhecer e tornar conhecido a relação da mobilidade urbana no acesso aos equipamentos que materializam as políticas sociais, também iremos utilizar materiais como os diários de campo realizados no estágio obrigatório.(...) O método utilizado é o método crítico dialético de Marx “considerando a historicidade dos processos sociais e dos conceitos, as condições socioeconômicas de produção dos fenômenos e as contradições sociais” (MINAYO, 2009, p. 24). Aqui faremos uma abordagem qualitativa, a qual segundo Creswell (210, p. 26) “é um meio para explorar e para entender o significado que os indivíduos ou os grupos atribuem a um problema social ou humano”, também traremos alguns dados quantitativos sobre assuntos de interesse da pesquisa. (GAMBINNI, 2018, p. 07)

Sendo que neste projeto propus uma pesquisa principalmente em revistas do Serviço Social, publicações do conjunto CEFSS/CRESS e Diários de Campo do estágio obrigatório, com o decorrer da pesquisa sentiu-se a necessidade de ampliar o material pesquisado, sempre tendo como critério o artigo ter como palavra - chave ou conceitos básicos Direito a Cidade ou Mobilidade Urbana e Políticas Públicas ou Serviço Social.

Nesta primeira abordagem sobre o assunto podemos visualizar alguns achados, expressos abaixo no Quadro 9 (síntese do resultado ainda bruto, quantitativo apenas) da referida pesquisa nas Revistas de Serviço Social, tendo por base os Conceitos de Direito a Cidade e Mobilidade Urbana.

QUADRO 9 – Síntese de achados em Revistas de Serviço Social sobre Mobilidade Urbana e Direito a cidade

REVISTAS:	BUSCA A PARTIR DO CONCEITO:	ACHADOS:
01 –SERVIÇO SOCIAL E SOCIEDADE - Cortez - Editora	DIREITO A CIDADE	27 Artigo
	MOBILIDADE URBANA	35 Artigo
02 -O SOCIAL EM QUESTÃO PUC/ RJ	DIREITO A CIDADE	04 artigos
	MOBILIDADE URBANA	01 artigos
03-TEXTOS & CONTEXTOS PUC /RS	DIREITO A CIDADE	02 artigos
	MOBILIDADE URBANA	01 artigo
04- SER SOCIAL - UNB	DIREITO A CIDADE	02 artigos
	MOBILIDADE URBANA	01 artigos
05 –EMANCIPAÇÃO UEPG	DIREITO A CIDADE	02 artigos
	MOBILIDADE URBANA	01 artigos
06 -PRAIA VERMELHA - UFRJ	DIREITO A CIDADE	02 Artigos
	MOBILIDADE URBANA	01 Artigos
07–KATALYSIS - UFSC	DIREITO A CIDADE	02 artigos
	MOBILIDADE URBANA	00 artigos
08 -SOCIEDADE EM DEBATE UCPEL	DIREITO A CIDADE	01 Artigos
	MOBILIDADE URBANA	01 Artigos
09–LIBERTAS-UFJF	DIREITO A CIDADE	04 Artigos
	MOBILIDADE URBANA	00 Artigos
10 -SERVIÇO SOCIAL EM REVISTA - UEL	DIREITO A CIDADE	01 Artigos
	MOBILIDADE URBANA	01 Artigos
	DIREITO A CIDADE	01 Artigos

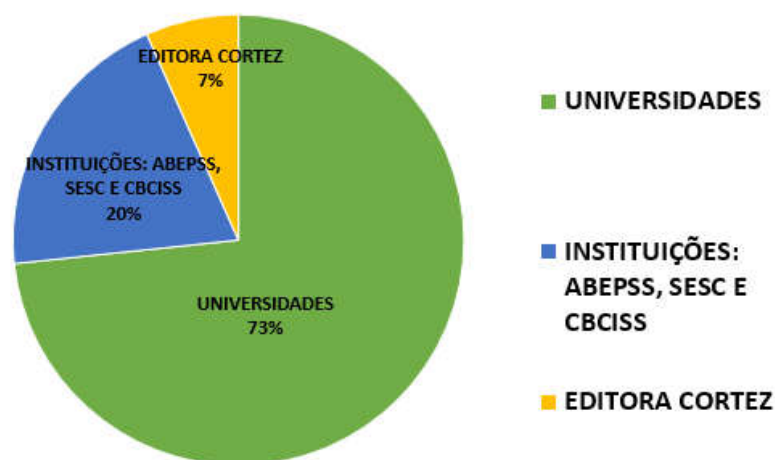
11-SOCIALIZANDO- FJV	MOBILIDADE URBANA	00 Artigos
12 -DEBATES SOCIAIS -CBCISS	Nenhuma publicação com estes conceitos	00 Artigos
13-MOITARÁ -UNIGRANRIO	Não está mais ativa	Não está mais ativa
14 -TEMPORALIS - ABEPS	DIREITO A CIDADE	01Artigo
15 -SINAIS SOCIAIS - (SESC)	MOBILIDADE URBANA	00 Artigo
Obs.: Além das Revista de Serviço Social, uma importante fonte foi o CFESS, através de suas publicações.		

FONTE: Síntese elaborada pela autora a partir de pesquisa.

Como podemos observar, no Quadro acima, foram selecionadas 15 revistas de Serviço Social para a pesquisa da temática Mobilidade Urbana e Serviço Social, além disso foi elencado dois conceitos chaves para a pesquisa nos artigos: Mobilidade Urbana e Direito a Cidade. Das 15 revistas podemos observar que 11 são produzidas por Universidades vinculadas a programas de pós graduação, 03 por Instituições, sendo elas: Associação Brasileira de Ensino e Pesquisa em Serviço Social - ABEPSS, Serviço Social do Comercio – SESC, Centro Brasileiro de Cooperação e Intercâmbio de Serviços Sociais –CBCISS. E ainda uma revista produzida pela Editora Cortez. Podemos observar a representação das revistas no Gráfico 1, a seguir.

GRÁFICO 1 - Edição de Revistas de Serviço Social, até 2019.

REVISTAS DE SERVIÇO SOCIAL



FONTE: Síntese elaborada pela autora a partir da pesquisa.

O Gráfico 01, demonstra que das 15 revistas de Serviço Social selecionadas para esta pesquisa, a maioria, 73% é produzida por Universidades vinculadas a programas de pós-graduação, ou seja, os estudantes a partir do estudo, experiências de estágio/trabalho e incentivo dos docentes produzem conteúdos e pesquisas sobre assuntos de interesse da categoria profissional.

Representando 20% temos o bloco denominado Instituições composto pela ABEPSS entidade Acadêmica Científica que coordena e articula o projeto de formação em Serviço Social no âmbito da graduação e pós graduação, existente há 73 anos¹². Também pelo SESC entidade privada mantida por empresários do comércio de bens, turismo e serviços, o qual tem por objetivo “Proporcionar o bem-estar e qualidade de vida aos trabalhadores deste setor e sua família. Presente em todos os estados brasileiros, sendo que o Sesc promove ações no campo da Educação, Saúde, Cultura, Lazer e Assistência”. E ainda faz parte deste bloco o CBSISS criado em 1977 com o objetivo de:

Preparar e inscrever os brasileiros nas Conferências Internacionais promovidas pelo ICSW, de dois em dois anos, Divulgar, no Brasil, as conclusões das conferências; Incentivar, no Brasil, a cooperação e o intercâmbio entre instituições e profissionais que atuam no campo dos serviços sociais (CBSSIS, 2019).

E representando 7% temos a Editora Cortez, a qual foi fundada em 1980¹³ por José Xavier Cortez, sendo referência em publicações nas áreas de Ciências Humanas e Sociais, como ainda pública a Revista Serviço Social e Sociedade.

É importante referir que ao analisar os dados mencionados no Quadro 9 percebemos que ainda é pouquíssima a produção teórica sobre o tema Serviço Social e Mobilidade Urbana, no entanto, quando lemos os artigos sobre o Direito a Cidade e Serviço Social, como também artigos relacionados a questão de Moradia, transporte, políticas urbanas, entre outras, a temática Mobilidade Urbana se faz presente. Por isso, uma primeira constatação é que a Mobilidade Urbana muitas vezes não aparece como protagonista nos títulos dos artigos, mas é vinculada, é citada, é discutida no corpo do texto. Isto mostra como, neste caso, a pesquisa quantitativa se mostra frágil e instiga uma pesquisa mais aprofundada, o que poderá revelar com maior fidelidade dados e discussões da categoria profissional sobre a temática.

¹² Abepss foi fundada no ano de 1976 quando denominava-se Associação Brasileira de Escolas de Serviço Social-ABESS, mas a partir de 1996 passou a atual denominação ABEPSS, após mudança as quais não abordaremos neste momento.

¹³ Originalmente fundada em 1968 a Editora era denominada “Editora Cortez & Moraes” a partir de uma sociedade entre da sociedade entre Orozimbo José de Moraes e Virgílio da Silva Fagá, com o fim da sociedade em 1980 surge a Editora Cortez.

Ao longo deste trabalho de conclusão utilizamos os conteúdos desta pesquisa para fundamentação da principal categoria teórica deste trabalho: Mobilidade Urbana, sendo que a partir das constatações da pesquisa anterior verificou-se a necessidade de redirecionar a pesquisa, em seus objetivo e forma de pesquisar a temática.

A partir disso, continuando e aprofundando a pesquisa, é possível constatar que o Serviço Social ao longo do tempo tem reconhecido diferentes expressões da Questão Social que incidem sobre a vida da população usuária, sobretudo da classe trabalhadora em situação de pobreza e extrema pobreza, levantando bandeiras de luta e contribuindo no campo teórico e da prática para o enfrentamento destas questões.

A defesa pelo direito a cidade abarca várias pautas e lutas da categoria como questões de habitação, questões urbanas, trabalho, cultura, segurança pública, seguridade social, lazer, educação, participação política, transporte, mobilidade urbana, entre outros pontos, “porque pensar o acesso à cidade significa a efetivação (dos direitos) na vida cotidiana (...) significa ainda, viver com direito à diversidade em relação à liberdade de orientação e expressão sexual e identidade de gênero; à questão étnico-racial e ao respeito geracional” (CFESS *apud* MARA, 2010, p. 1).

O Serviço Social tem percebido a Mobilidade Urbana como um “direito fundamental para a efetivação de outros direitos” como afirma a assistente social Daniele B. Brandt (2017, p.441,) e tem produzido subsídios sobre esta temática, participando também de Fóruns, Conferências e outros eventos que abordam o assunto, como ainda fomentado a discussão entre a categoria profissional. Pois, no processo de produção e reprodução da vida da classe trabalhadora a mobilidade urbana é algo central, mas que não é assegurada, visto como está posto o sistema de transporte público coletivo para a classe trabalhadora e para os mais pobres. A autora Pires destaca que:

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 (PIRES, p. 06, 2013).

Para além disto, compreendemos que a limitação da Mobilidade Urbana não se dá somente por conta da pobreza, entendemos que, além disso, ocorre por conta do preconceito com a população que por residir em determinado território não consegue emprego em outros espaços da cidade, ou ainda preconceito com gays, negros, população de rua, a sociedade

machista e patriarcal que impõe limitações às mulheres quanto ao direito de ir e vir a certos lugares e determinadas horas. Ou ainda, o despreparo da cidade por ofertar mobilidade urbana a população com deficiências a qual tem oportunidades e possibilidades limitadas, bem como é limitado o acesso aos equipamentos sociais que materializam as políticas públicas.

Sendo isto, a limitação do acesso a cidade e suas oportunidades, acesso a Mobilidade Urbana, não é uma questão que envolve somente renda, mas também abarca as desigualdades sociais e espaciais, desigualdades decorrentes de estruturas opressivas como preconceito e xenofobia, (PIRES, 2013, p. 08,) assuntos que não iremos aprofundar neste trabalho, porém, consideramos importantes ressaltar. Assim, compreende-se que as Assistentes Sociais percebem tais questões nas demandas que as usuárias e usuários lhes trazem, e o CFESS tem produzido e refletido sobre estas questões de igual forma.

A autora Potyara A. Pereira (2003) traz uma importante contribuição para pensarmos a questão da Mobilidade Urbana, a partir do transporte e em relação com as políticas públicas

É evidente que a dimensão social do transporte existe e que ela pode ser mal ou bem aproveitada, dependendo dos vínculos orgânicos a serem estabelecidos com as políticas econômicas e sociais afins e do comprometimento do poder público com o bem-estar de uma população vigilante de seus direitos. Visto por esse prisma fica patente que nenhuma política (social ou econômica) é setorial, embora cada uma possua conteúdo e funções próprios. (PEREIRA, 2003, p. 256-257).

Sendo isso, observamos que o Serviço Social brasileiro tem pautado questões que compoem a agenda do conjunto CFESS-CRESS visam compor à luta para romper com a desigualdade social, buscando construir e apoiar também estratégias em defesa do direito à cidade, nas dimensões urbana e rural, sendo um desses pontos “A luta junto aos movimentos sociais em defesa da mobilidade urbana e pelo transporte público gratuito como direito social (CFESS, 2014)”, e como afirma Pereira (2003) é necessário exigir um maior comprometimento do poder público com os aspectos sociais do transporte, pois, a negligência em relação a esses aspectos acaba por afetar a eficácia das políticas sociais com as quais mantêm interface (PEREIRA, 2003, p. 253). Ainda é importante destacar que:

O CFESS luta contra as políticas neoliberais que destroem os avanços assegurados na Constituição brasileira, e vai além, defendendo um padrão de seguridade social que inclua todos os direitos sociais previstos no artigo 6º da Carta Magna. Só a conformação de um amplo sistema de proteção social poderá responder às drásticas condições econômicas e sociais dos cidadãos brasileiros, no sentido de ampliar o acesso a emprego, renda, moradia, saúde, educação, cultura e transporte de qualidade (CFESS, p. 16, 2008).

O Serviço Social denuncia a organização da cidade a partir do sistema capitalista que privilegia interesses de alguns e promove a segregação espacial, “a degradação ambiental, a precariedade da moradia sem infraestrutura básica e longe dos equipamentos sociais, sem transportes coletivos públicos” ao contrário do que prevê o artigo 2º da PNMU, este modo de organização não promove o acesso universal à cidade com suas possibilidades e oportunidades, nem a inclusão e o respeito as diferenças. Junto disso percebemos como está imbricado os interesses governamentais, do setor econômico e da sociedade, em produzir e reproduzir certos modos de mobilidade urbana, de oferta de serviços, onde somente uma parcela da população pode acessar, com isso temos de igual forma as estratégias e processos de resistência que a população constrói.

Compreende-se que o transporte público coletivo “com qualidade deve ser defendido como serviço público essencial”, visto que democratiza o acesso às políticas sociais, principalmente nas metrópoles e grandes cidades, onde é necessário o deslocamento por grandes distâncias para acessar os equipamentos da rede pública e privada, os quais nem todos são encontrados no território de cada usuário. Pois, “debater as cidades não se resume à infraestrutura ou à moradia: significa trazer à tona questões que estão interligadas, como saúde, educação, segurança, transportes, cultura, lazer, dentre outros. Inclusive as relações humanas que as cidades deveriam propiciar” (CFESS_Manifesta, 2014, p. 252).

A busca por construir mediações profissionais para o enfrentamento das diferentes expressões da Questão Social manifestas pelas desigualdade sociais, riscos e vulnerabilidades em que segmentos populacionais se encontram, em nossa sociedade capitalista, necessariamente, perpassa pela articulação profissional com os usuários, possibilitando a estes participarem de instâncias de decisões, conselhos, fóruns. Bem como, no cotidiano do trabalho a realização de uma escuta crítica das demandas elencadas pelos usuários, de modo que se possa buscar a efetiva resolução sendo isto, faz-se necessário a articulação intersetorial entre as políticas públicas.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sendo uma estudante trabalhadora na maior parte da graduação, foi um desafio pessoal concluir a faculdade em nove semestres, por isso, este momento de escrita de TCC representa não só a conclusão do curso de graduação, mas todo um processo de formação, que se constitui para além da sala de aula, incluindo os espaços de estágios no SAF AICAS, Delegacia de Atendimento Especializado a Mulher – DEAM, CRAS Partenon, como também Monitorias acadêmicas, Salão de ensino, Semanas acadêmicas, atividades promovidas pelo Centro Acadêmico de Serviço Social, entre outras atividades as quais participei e considero muito significativas, a quais somaram no meu processo de aprendizado e compreensão da profissão.

Estes anos de 2015 a 2019 foram marcados ainda por acontecimentos a nível nacional, estadual e municipal que mobilizaram estudantes e trabalhadores a saírem as ruas em defesa da Seguridade Social, da educação, dos direitos sociais, contra o aumento das passagens, entre outras pautas. Em 2016 aconteceu o golpe que impediu Dilma Rousseff a continuar seu mandato de Presidenta do Brasil, representando um ataque a democracia brasileira, também houve paralização das aulas, processos de greve entre estudantes e categorias profissionais. Nestes momentos históricos o CFESS se posicionou, como também a ENESSO, suscitando articulação da categoria profissional e estudantes. Em síntese, o processo formativo não termina, pois, a realidade é dinâmica e exige que os profissionais estejam atentos as expressões da questão social e demandas que surgem em cada contexto social e histórico, por isso, é evidente a importância da busca por formação permanente.

Inserido no contexto acima citado, o desenvolvimento do presente trabalho surge a partir do sentir-me instigada pelas demandas de usuários que buscavam o Serviço de Atendimento Familiar - SAF, local de estágio curricular obrigatório, em 2017, levando a refletir criticamente sobre demandas específicas que parecem desafiar o Serviço Social a pensar sobre Mobilidade Urbana. Sendo isto neste trabalho de conclusão de curso de Serviço Social foi proposto num primeiro momento realizar revisão bibliográfica sobre Mobilidade Urbana, o que exigiu também uma aproximação com a legislação, em especial a Lei 12.587, conhecida como Política Nacional de Mobilidade Urbana, e também com a Lei 10.257 - Estatuto da Cidade, o que foi de grande importância a fim de perceber a mobilidade urbana como direito social.

Sendo que a PNMU refere ter por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, em síntese, a Mobilidade Urbana está relacionada a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas no espaço urbano. O que nos permite refletir numa perspectiva de direito social, e a relação entre as políticas públicas, sendo a mobilidade centrada nas pessoas e suas necessidades.

Por isso, ressaltamos a importância do reconhecimento dos direitos sociais, no entanto, apesar dos diversos avanços históricos identificamos que existe uma *Imobilidade Urbana*, visto as demandas dos usuários como também a necessidade de maior investimento nesta política, assim, podemos considerar que a imobilidade urbana constitui-se uma expressão da questão social, sendo limitados o acesso aos equipamentos públicos, serviços e oportunidades que a cidade oferta, de maneira que as desigualdade repercutem significativamente na vida dos sujeitos.

Com isto, a partir da experiência na política de assistência social fica evidente a necessidade de articulação entre as políticas sociais tendo um olhar crítico para estas demandas que por vezes passam despercebidas frente a grande demanda de trabalho que faz com que a profissionais tenham que priorizar alguns fluxos. Apesar de a política de assistência social ser uma área que emprega grande número de profissionais assistentes sociais, observou-se neste período de estágio, a necessidade de mais profissionais compondo as equipes técnicas a fim de conseguir suprir as reais demandas de trabalho e efetivar os princípios e orientações do SUAS.

Desta maneira, percebe-se que o acesso ao espaço público ainda não se faz universal, apesar da luta pela conquista dos direitos sociais, ainda persiste a dificuldade em acessar os direitos de cidadania no concreto da realidade. Por isso, defende-se e ressalta-se, no presente trabalho, a importância da efetiva Mobilidade Urbana por parte da classe trabalhadora, usuários do Sistema Único de Assistência Social, isto é, os sujeitos de direitos, através do transporte coletivo, o qual tenha qualidade, com o intuito de que os usuários possam acessar o equipamentos e serviços, bem como acessar a cidade com as oportunidades e potenciais que esta oferta.

Também importante destacar que foi na disciplina de Pesquisa em Serviço Social II que nos aproximamos do estado da arte sobre a temática mobilidade urbana no âmbito do serviço social para o conhecimento das produções do tema na área, percebeu-se que os profissionais assistentes sociais estão se preocupando com este tema, visto a participação em

fóruns, seminários, produções do CFESS, e demais produções teóricas divulgadas em revistas do Serviço Social. Ao realizar a pesquisa para o presente trabalho encontrou-se dificuldade em reconhecer a produção teórica, devido a alguns critérios adotados como por exemplo a determinação de a categoria mobilidade urbana aparecer nos títulos das produções. Sendo verificado que na grande maioria das produções a palavra chave que aparece nos títulos é direito a cidade, mesmo que no corpo do texto aborde a mobilidade urbana.

Uma das principais preocupações ao construir este trabalho foi a coleta do material por pensar que era demasiado escasso, o que descobri não ser verdadeiro, mesmo que outras áreas produzem maior quantidade de material em comparação com o Serviço Social, e por isso estejam mais em evidencia. Constatamos que muitas produções do serviço social abordam mobilidade urbana em conjunto com outros temas, sendo moradia, transporte, questões de território, políticas urbanas, diferentes políticas sociais, entre outras. O que exigiu um maior afinamento da pesquisa a fim de atender os objetivos deste trabalho, sendo dispensado grande tempo para pesquisa e seleção de material, uma preocupação com os dados quantitativos, o que avaliando poderia ser revisto para priorizar tanto quanto a análise do material.

Por isso, uma primeira constatação é que a Mobilidade Urbana muitas vezes não aparece como protagonista nos títulos dos artigos, mas é apresentada e discutida no corpo do texto, o que instiga a realizar uma pesquisa mais aprofundada, percebendo agora novos critérios que poderiam ser adotados os quais revelariam com maior fidelidade dados e discussões da categoria profissional sobre a temática.

Ressaltamos que o presente trabalho traz considerações muito significativas, por explicitar que a categoria profissional está atenta as “novas” demandas que os usuários referem, como também tem construído processos de articulação a fim de discutir a temática e construir mediações a partir do trabalho, da/o Assistente Social, no SUAS.

Assim, é necessário destacar a importância da implementação do SUAS, o qual traz significativas orientações a fim de qualificar o trabalho profissional. Considerando que o trabalho profissional tem por finalidade possibilitar que os usuários acessem os direitos sociais, se faz imprescindível reforçar entre a categoria profissional e usuários, a participação nas instâncias de debates, de deliberações, de controle social, nas atividades promovidas pelos equipamentos e serviços socioassistenciais, buscando sempre “fazer com os usuários” e não só “por eles”. Destaca-se, a partir disso, a escuta sensível, crítica e qualificada das demandas dos usuários, como uma importante técnica, a fim de que realmente possamos construir mediações eficazes frente as demandas expressas, pois, a escuta possibilita sair do senso comum, e impele buscar novas estratégias.

Além disso, também constitui-se como uma mediação necessária socializar com os usuários informações de interesse dos mesmos, como por exemplo, sobre a participação em espaços deliberativos e outras atividades pertinentes, as quais os usuários e interessem e considerem prioritárias, isso ocorrerá a partir do acesso a informação. Como também pode ser considerado uma estratégia incentivar a discussão, no espaço acadêmico, sobre a temática aqui proposta, construindo produção teórica e projetos sobre temas transversais (transversais a políticas públicas mais “tradicional”) como mobilidade urbana e direito a cidade, os quais podem ser pensados como estratégias de enfrentamento das desigualdades sociais em conjunto com programas de distribuição de renda, para que efetivamente possamos contribuir na promoção de transformação social de modo efetivo.

Sendo isso, é possível afirmar que a presente produção contribui com o debate sobre a temática no âmbito do serviço social para a defesa da mobilidade urbana como um direito fundamental dos sujeitos de direitos que acessam o SUAS. Como também, resulta em subsídio para o meio acadêmico com o enfoque a partir da política de assistência social.

REFERÊNCIAS

ABEPSS. **Projeto ABEPSS Itinerante. Estágio Supervisionado em Serviço Social: desfazendo nós e construindo alternativas.** mimeo, 2014.

ABEPSS. **História: Diretrizes Curriculares da ABEPSS.** Disponível em: <http://www.abepss.org.br/diretrizes-curriculares-da-abepss-10>. [2019?].

ALVES, Jolinda de Moraes. **Assistência Social.** In: Dicionário Crítico: Política de Assistência Social no Brasil. Org. FERNANDES, Rosa M. Castilhos, HELLMANN, Aline. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2016.

BARROCO, Maria Lucia Silva; TERRA, Sylvia Helena. **Código de ética do/a Assistente Social comentado.** São Paulo: Cortez, 2015.

BALDRAIA, André dos Santos. **Notas Sobre a Mobilidade Cotidiana cinco anos após a Política Nacional de Mobilidade Urbana.** Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/174149/001055690.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 05 ago 2018.

BRANDT, Daniele Batista. **Mobilidade urbana, transporte e saúde na cidade do Rio de Janeiro.** Revista SER Social, Brasília, v. 19, n. 41, p. 439-458, jul.-dez./2017. Disponível em: http://periodicos.unb.br/index.php/SER_Social/article/view/18351. Acesso em: 10 ago 2018.

BRASIL. Conselho Nacional de Assistência Social-CNAS. **Os 10 Direitos Socioassistenciais.** 2005. Brasília. DF. Disponível em: <http://www.mds.gov.br/cnas/conferencias-nacionais/11-conferencia-nacional/leitura-importante/decalogo-socioassistencia-10-direitos-socioassistenciais.pdf/view>. Acesso em: 13 mar 2019.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Brasília, DF: Presidência da República. 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 15 ago 2018.

_____. **Código de ética do/a assistente social.** Lei 8.662/93 de regulamentação da profissão. 10ª. ed. rev. e atual. - [Brasília]: Conselho Federal de Serviço Social, [2012] a.

_____. MINISTÉRIO DA CIDADANIA. Secretaria Especial do Desenvolvimento Social. **Política Nacional de Assistência Social/2004: Norma Operacional Básica - NOB/SUAS.** Brasília, 2004. Disponível em: https://www.mds.gov.br/webarquivos/publicacao/assistencia_social/Normativas/PNAS2004.pdf. Acesso em: 15 fev 2019.

_____. MINISTÉRIO DA ECONOMIA. Secretaria da Previdência. **Gratuidade no Transporte**. 2019b. Disponível em: <https://previdencia.social/gratuidade-no-transporte-quem-tem-direito-e-como-conseguir/>. Acesso em: 26 out 2018.

_____. **Os Dez Direitos Socioassistenciais**. Disponível em: <http://www.mds.gov.br/cnas/conferencias-nacionais/11-conferencia-nacional/leitura-importante/decalogo-socioassistencia-10-direitos-socioassistenciais.pdf/view>. Acesso em: 17 abr 2019.

_____. **Lei 10.257**, de 10 de julho de 2001a. **Estatuto da Cidade**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm. Acesso em: 13 set 2018.

_____. **Lei 12.587, de 03 de janeiro de 2012**. Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm. Acesso em: 01 ago 2018.

_____. **Lei 8.662**, de 7 de junho de 1993. Dispõe sobre a profissão de Assistente Social e dá outras providências. Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8662.htm. Acesso em: 03 ago 2018.

_____. **Lei nº. 8.742, de 07 de dezembro de 1993**. Lei Orgânica da Assistência Social (LOAS). Brasília, DF, 1993. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8662.htm. Acesso em: 01 ago 2018.

_____. Ministério da Cidadania. Secretaria Especial do Desenvolvimento Social. **Norma Operacional Básica - NOB/SUAS**. Brasília, 2012. Disponível em: https://www.mds.gov.br/webarquivos/arquivo/assistencia_social/nob_suas.pdf. Acesso em: 15 fev 2019.

_____. Ministério da Cidadania. **Benefícios Eventuais**. Brasília, DF: Secretaria Especial do Desenvolvimento Social. Disponível em: <http://mds.gov.br/assuntos/assistencia-social/beneficios-assistenciais/beneficios-eventuais>. Acesso em: 31 maio 2019a.

_____. Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome. Secretaria Nacional de Assistência Social. **Política Nacional de Assistência Social (PNAS)**. Brasília: MDS, 2004.

_____. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em: <http://www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/municipios-devem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CartilhaLei12587site.pdf>. Acesso em: 03 ago 2018.

_____. **Tipificação Nacional dos Serviços Socioassistenciais**. Conselho Nacional de Assistência Social (CNAS), 2009b. Disponível em: https://www.mds.gov.br/webarquivos/publicacao/assistencia_social/Normativas/tipificacao.pdf. Acesso em: 18 out 2018.

CBSSIS. **História do CBSSIS.** [s.d.]. Disponível em: <http://www.cbciiss.org/html/historia.htm>. Acesso em: 13 maio 2019.

CONSELHO FEDERAL DE SERVIÇO SOCIAL (CFESS). **Atuação de assistentes sociais na Política Urbana subsídios para reflexão.** Brasília, DF: 2016.

_____. **Atuação de assistentes sociais na Política Urbana.** Disponível em: <http://www.cfess.org.br/arquivos/CFESS-SubsidiosPoliticaUrbana-Site.pdf>. Acesso em: 29 ago 2018.

_____. **CFESS Manifesta: Gestão Tempo de Luta.** Ano 2014. Disponível em: http://www.cfess.org.br/arquivos/Livro_CFESSManifesta_GestaoTempodeLuta-Site.pdf, p. 56. Acesso em: 01 nov 2018.

_____. **Serviço Social História.** [2019?]. Disponível em: <http://www.cfess.org.br/visualizar/menu/local/perguntas-frequentes>. Acesso em: 26 mai 2019.

_____. **CFESS defende o direito à cidade para todos/as. 2010.** Disponível em: <http://www.cfess.org.br/visualizar/noticia/cod/430>. Acesso em: 29 ago 2018.

CLOSS, Thaisa Teixeira. **Fundamentos do Serviço Social: Um estudo a partir da produção da área.** Ed. UFRGS. 2017.

COncidades: Conselho das Cidades. **5ª Conferência Nacional das Cidades.** [s.d.]. Disponível em: <http://app.cidades.gov.br/6conferencia/36-home/42-bem-vindos-%C3%A0-5%C2%AA-confer%C3%AAncia-nacional-das-cidades.html>. Acesso em: 27 nov 2018.

CONSELHO NACIONAL DE ASSISTÊNCIA SOCIAL (CNAS). Resolução n. 109, de 11 de novembro de 2009. Aprova a **Tipificação Nacional de Serviços Socioassistenciais.** Brasília, 2009 (Reimpressão 2013).

COSTA, Aurélio; MARX, Vanessa (Organizadores). **Participação, conflitos e intervenções urbanas: contribuições ao Habitat III.** Porto Alegre: Editora da UFRGS/CEGOV, 2016.

COUTO, Berenice Rojas. **O Direito Social e a Assistência Social na Sociedade Brasileira: Uma equação possível?** 4ªed. São Paulo. Cortez, 2010a.

COUTO, Berenice Rojas; YAZBEK, Maria Carmelita; SILVA, Maria Ozanira da Silva e; RAICHELIS, Raquel. (Orgs.). **O Sistema Único de Assistência Social no Brasil: uma realidade em movimento.** São Paulo: Cortez, 2010.

COUTO. Berenice Rojas. **Direitos Socioassistenciais.** In: Dicionário Crítico: Política de Assistência Social no Brasil. Org. FERNANDES, Rosa M. Castilhos, HELLMANN, Aline. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2016b.

CURY, C. R. J. **Educação e contradição.** 7ed. São Paulo: Cortez, 2000.

Editora Cortez. **Quem Somos.** 2019c. Disponível em: <http://www.cortezeditora.com.br/institucionais/AntesCompra/QuemSomos.aspx>. Acesso em: 13 maio 2019.

EPSUAS. **Direitos-socioassistenciais.** Disponível em: <https://www.ufrgs.br/epsuas-rs/2017/09/19/direitos-socioassistenciais/>. Acesso em: 15 mar 2019.

GAMBINNI, Aline C. A. **QUADRO 1 – Conferência Nacional das Cidades – 2003 a 2019.** Disponível em: Arquivo pessoal da autora.

GAMBINNI, Aline C. A. **QUADRO 2 – Os Dez Direitos Socioterritoriais do SUAS.** Disponível em: Arquivo pessoal da autora.

GAMBINNI, Aline C. A. **QUADRO 3 – As principais atividades realizadas no SAF.** Diário de Campo. Estágio Curricular em Serviço Social. Serviço de Atendimento Familiar-AICAS. Mar 2017. UFRGS. Disponível em: Arquivo pessoal da autora.

GAMBINNI, Aline C. A. **QUADRO 4 – Relato em Acolhida Coletiva que expressam demandas de usuários, ano 2017.** Estágio Curricular em Serviço Social. Serviço de Atendimento Familiar- AICAS. Mar 2017. UFRGS. Disponível em: Arquivo pessoal da autora.

GAMBINNI, Aline C. A. **QUADRO 5 – Síntese de demandas trazidas pelos usuários ao SAF no mês de junho de 2017.** Estágio Curricular em Serviço Social. Serviço de Atendimento Familiar - AICAS. Jun de 2017. UFRGS. Disponível em: Arquivo pessoal da autora.

GAMBINNI, Aline C. A. **QUADRO 6 – Relato de atendimento a Família nos meses de maio e junho de 2017.** Estágio Curricular em Serviço Social. Serviço de Atendimento Familiar- AICAS. Mai 2017. UFRGS. Disponível em: Arquivo pessoal da autora.

GAMBINNI, Aline C. A. **QUADRO 7– Relato de atendimento a Família nos meses de abril e maio de 2017.** Estágio Curricular em Serviço Social. Serviço de Atendimento Familiar- AICAS. Abr e Mai de 2017. UFRGS. Disponível em: Arquivo pessoal da autora.

GAMBINNI, Aline C. A. **QUADRO 8 – Relato de atendimento a Família com pessoa cadeirante, em maio de 2017.** Estágio Curricular em Serviço Social. Serviço de Atendimento Familiar- AICAS. Mai 2017. UFRGS. Disponível em: Arquivo pessoal da autora.

GAMBINNI, Aline C. A. **QUADRO 9 – Síntese de achados em revistas de Serviço Social sobre Mobilidade Urbana e Direito a Cidade.** Mar de 2019. UFRGS. Disponível em: Arquivo pessoal da autora.

GAMBINNI, Aline C. A. **GRÁFICO 1 - Edição de Revistas de Serviço Social, até 2019.** Abr de 2019. UFRGS. Disponível em: Arquivo pessoal da autora.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Mobilidade Urbana, Iniquidade e Políticas Sociais.** Disponível em: http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/politicas_sociais/ensaio5_alexandre12.pdf. Acesso em: 14 out 2018.

GUERRA, Yolanda. **A instrumentalidade do Serviço Social**. 5ª edição. São Paulo: Cortez, 2007.

HAESBAERT, Roberto. **Dos múltiplos territórios a multiterritorialidade**. Porto Alegre, 2004. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/petgea/Artigo/rh.pdf>. Acesso dia 07 de out de 2018.

IAMAMOTO, M.V. **A questão social no capitalismo**. Revista Temporalis, Brasília, n. 3, 2001.

IAMAMOTO, Marilda V. **O Serviço Social na contemporaneidade: Trabalho e formação profissional**. 10ª ed. São Paulo, Cortez, 2006.

IPEA. **4ª Conferência Nacional das Cidades**. Disponível em http://www.ipea.gov.br/participacao/images/pdfs/conferencias/Cidades_IV/texto_base_4_conferencia_cidades.pdf. Acesso em: 27 nov 2018.

JUSTO, José Sterza; ESPÓSITO Alexandre; FREITAS, Cledione Jacinto. NASCIMENTO, Eurípedes Costa. **Políticas públicas de mobilidade e assistência a itinerantes: o caso dos trecheiros**. In: Revista Emancipação, Ponta Grossa, 13, nº Especial: 105-120, 2013. Disponível em: <file:///C:/Users/cliente/Downloads/Dialnet-PolíticasPublicasDeMobilidadeEAssistenciaAltineran-5002018.pdf>. Acesso em: 10 dez 2018.

KOGA, Dirce. **Medidas de cidades – entre territórios de vida e territórios vividos**. São Paulo: Cortez, 2003.

KONDER, Leandro. **O que é dialética**. Editora Brasiliense. 24ª ed. 1993.

MACHADO, Loiva Mara de Oliveira; FERNANDES, Rosa Maria Castilhos. **Cultura política e participação popular no SUAS: nenhum direito a menos!** Revista Praia Vermelha, Rio de Janeiro, v. 28, n. 1, p. 249-277, 2018.

MARTINELLI, Tiago. **Política Não Contributiva e Direitos Sociais: o caso da Assistência Social**. In: **Lígia Mori Madeira. (Org.). Avaliação de Políticas sociais**. Porto Alegre: Universidade do Rio Grande do Sul, 2014.

MARTINELLI, Tiago. **Seguridade Social**. In: Dicionário Crítico: Política de Assistência Social no Brasil. Org. FERNANDES, Rosa M. Castilhos, HELLMANN, Aline. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2016.

Mobilize – PNMU. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/estudos/22/politica-nacional-de-mobilidade-urbana.html>. Acesso em: 10 ago 2018.

NASCIMENTO, Paula Fonseca do; MELAZZO, Everaldo Santos. **Território: conceito estratégico na assistência social**. Revista Serviço Social e Sociedade. Londrina, V. 16, N. 1, p. 66-88, JUL./DEZ. 2013.

MARX, Vanessa; COSTA Marco Aurélio (Org). **Participação, conflitos e intervenções urbanas: contribuições ao Habitat III**. Porto Alegre: Editora da UFRGS/CEGOV, 2016. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.ufrgs.br/da.php?nrb=001019713&loc=2017&l=dfd9312d40742f2e>. Acesso em: 27 nov 2018.

PAULA, Marlene de; BARTELET, Dawid Danilo, (Orgs.). Valter Fanini: Mobilidade Urbana e ordenamento territorial. IN: **Mobilidade Urbana no Brasil: Desafios e perspectivas**. Rio de Janeiro. Fundação Heinrich Boll, 2016.

PESCATORI, C.; BOWNS, C. **Transporte e equidade: ampliando o conceito de sustentabilidade pelo estudo de caso de Brasília**. *Cadernos Metrópole*, v. 19, p. 293-317, 2008.

PIRES, Fatima. **Deficiência e mobilidade: uma análise da legislação brasileira sobre gratuidade no transporte público**. Disponível em: <http://revistaseletronicas.pucrs.br/fass/ojs/index.php/fass/article/view/6352/4651>. Acesso em: 10 set 2018.

PEREIRA, Potyara A. P. **As interfaces com a política de Assistência Social: Destaque a relação com a relação com a política de transportes**. In: Revista Ser Social, nº 12, 2003. Disponível em: http://periodicos.unb.br/index.php/SER_Social/issue/view/1191. Acesso em: 4 ago 2018.

Porto Alegre. **Novo convênio de proteção social básico: serviço de atendimento familiar**. Fundação de Assistência Social e Cidadania. Porto Alegre, 2011.

PRATES, Jane Cruz. **A questão dos instrumentais técnico-operativos numa perspectiva dialético crítica de Inspiração Marxiana**. In: Revista Virtual Textos & Contextos, nº 2, dez. 2003. Disponível em: <http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/fass/article/viewFile/948/728>. Acesso em: 25 nov 2018.

SANTOS, Milton. **Território, Territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial**. 3ª. ed. Lamparina editora, 2007.

ALBUQUERQUE, Simone. **Balanço crítico do SUAS e o trabalho do/a assistente social**. In: CFESS (org.) O trabalho do/a assistente social no SUAS: seminário nacional. Brasília: 2011.

SOUSA, Charles Toniolo de. **A prática da/o Assistente Social: conhecimento, instrumentalidade e intervenção profissional**. IN: Revista Emancipação, Ponta Grossa, 8(1): 119-132, 2008. Disponível em <http://www.revistas2.uepg.br/index.php/emancipacao/article/view/119>. Acesso em: 25 nov 2018.

Porto Alegre. (Cidade). Proteção Social Básica. **Serviço de Atendimento a Família -SAF**. Disponível em: http://www2.portoalegre.rs.gov.br/fasc/default.php?p_secao=115. Acesso em: 13 ago. 2018.

PORTO ALEGRE (Cidade). Conferência Nacional das Cidades. **Histórico**. Disponível em: http://www2.portoalegre.rs.gov.br/conf_cidades/default.php?p_secao=4. Acesso em: 27 nov 2018.

SESC. **Sobre o SESC**. [s.d.]. Disponível em: <http://www.sesc.com.br/>. Acesso em: 13 maio 2019.

TEIXEIRA, Joaquina Barata, BRAZ, Marcelo. **O projeto ético-político do Serviço Social**. In: CONSELHO FEDERAL DE SERVIÇO SOCIAL (Brasil). Serviço Social (Org.). Serviço Social: Direitos Sociais e Competências profissionais. Brasília: CFESS e ABEPSS, 2009.

VASCONCELOS. Eduardo. **Política nacional de mobilidade urbana sustentável: O que é Mobilidade Urbana ?** Ministério das Cidades. 2004.

YAZBEK, M.C. **Pobreza e exclusão social: expressões da Questão Social no Brasil**. Revista Temporalis, Brasília, n. 3, 2001.

ANEXO A – Campanha CFESS/CRESS, em 2014



ANEXO B – Cartaz da 4ª Conferência Nacional das Cidades, em 2010

