



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CAMPUS I – CAMPINA GRANDE
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
CURSO DE SERVIÇO SOCIAL**

DIANA AIRES SILVA

**O DIREITO SOCIAL AO TRANSPORTE: UM ESTUDO DO SERVIÇO SOCIAL
SOBRE A SUA VIABILIZAÇÃO PARA OS USUÁRIOS DA ORGANIZAÇÃO PAPEL
MARCHÊ**

**CAMPINA GRANDE - PB
2018**

DIANA AIRES SILVA

**O DIREITO SOCIAL AO TRANSPORTE: UM ESTUDO DO SERVIÇO SOCIAL
SOBRE A SUA VIABILIZAÇÃO PARA OS USUÁRIOS DA ORGANIZAÇÃO PAPEL
MARCHÊ**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharela em Serviço Social, pelo Curso de Serviço Social da Universidade Estadual da Paraíba – UEPB.

Orientadora: Profa. Dra. Maria Noalda Ramalho

**CAMPINA GRANDE - PB
2018**

É expressamente proibido a comercialização deste documento, tanto na forma impressa como eletrônica. Sua reprodução total ou parcial é permitida exclusivamente para fins acadêmicos e científicos, desde que na reprodução figure a identificação do autor, título, instituição e ano do trabalho.

S586d Silva, Diana Aires.
O direito social ao transporte [manuscrito] : um estudo do serviço social sobre a sua viabilização para os usuários da Organização papel marchê / Diana Aires Silva. - 2018.
43 p.

Digitado.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Serviço Social) - Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Ciências Sociais Aplicadas, 2018.

"Orientação : Profa. Dra. Maria Noalda Ramalho, Departamento de Serviço Social - CCSA."

1. Direitos Social. 2. Transporte público. 3. Organização Papel Marchê. 4. Serviço Social.

21. ed. CDD 361

DIANA AIRES SILVA

O DIREITO SOCIAL AO TRANSPORTE: UM ESTUDO DO SERVIÇO SOCIAL SOBRE
A SUA VIABILIZAÇÃO PARA OS USUÁRIOS DA ORGANIZAÇÃO PAPEL MARCHÊ

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
como requisito parcial para a obtenção do título de
Bacharel em Serviço Social, pelo Curso de Serviço
Social da Universidade Estadual da Paraíba –
UEPB.

Aprovado em: 14/06/2018

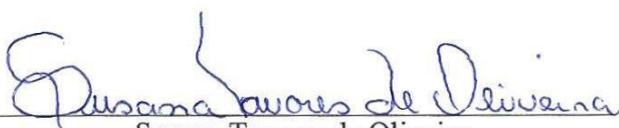
BANCA EXAMINADORA



Profa. Dra. Maria Noalda Ramalho (Orientadora)
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Profa. Ms. Aliceane de Almeida Vieira
Universidade Estadual da Paraíba (UEPB)



Susana Tavares de Oliveira
Assistente Social da Organização Papel Marchê

À minha mãe Vânia e a meu namorado Mikael, pela
dedicação, companheirismo e amor, DEDICO.

AGRADECIMENTOS

A Deus, que iluminou meus passos e minha caminhada até aqui, por estar presente em todos os momentos da minha vida ficando sempre à frente de tudo, me orientando e me guiando pelo caminho certo a seguir.

À minha mãe, Vânia, por ter feito o possível e o impossível por mim, por sempre ter acreditado que eu era capaz e por todo amor. Porque sei que, mesmo quando duvidava que as coisas iriam dar certo, sabia que lá no fundo estava torcendo para que tudo desse certo.

A meu namorado e amor, Mikaell, por estar sempre presente, me dando força e apoio em tudo que desejo realizar; por todo amor, compreensão e estímulo que me dedicou e dedica. Por ser calma e paz, nos momentos de ansiedade e impaciência.

À minha tia, Vilane, maior incentivadora para minha vida acadêmica, e a pessoa que mais acreditou em mim durante esses 4 anos.

À minha vizinha, Terezinha, por ter sido a minha avó de coração, por todo amor dedicado a mim, por toda torcida e por todos os xeros dados no decorrer de cada noite desses anos.

A meu pai, Severino, pelo apoio financeiro e à minha irmã, por não me permitir viver só essa experiência chamada vida.

À minha supervisora de campo e assistente social, Susana Tavares, por ter compartilhado comigo seus saberes, e ter sido exemplo de profissional íntegra e atuante, sem perder com isso sua ternura e amor. Obrigada Su, você é um talismã kkkk!

As minhas colegas de estágio Ana, Yanca, Rayanne, Jerlânia e Larissa que partilharam comigo essa vivência, tornando-a mais prazerosa e estreitando laços e ajudas, quando se fez necessário.

À Professora Aliceane, por ter aceito o convite para participar da minha banca examinadora.

À minha orientadora, Noalda Ramalho meu profundo sentimento de gratidão por ter acreditado em mim e aceito o convite para a orientação deste trabalho.

A meus colegas de turma, em especial Janyne, Thayse e André, pelo compartilhamento desta trajetória.

E, por fim, agradeço a todos que, direta ou indiretamente, me ajudaram a chegar até aqui. Meu mais sincero: OBRIGADA!

RESUMO

Esse trabalho tem como finalidade analisar como e quais os rebatimentos do acesso/não acesso ao direito social ao transporte interfere no acompanhamento pedagógico dos usuários da Organização Papel Marchê. A pesquisa partiu de uma perspectiva analítico-crítica da realidade social, através do levantamento bibliográfico e da pesquisa de campo, tendo como instrumento de coleta de dados a observação e a entrevista semiestruturada. Na fundamentação teórica discutimos sobre o que são direitos sociais, fazendo uma breve síntese histórica sobre o desenvolvimento do transporte público no país, enfatizando como o mesmo está elencado na legislação brasileira, refletimos sobre a relevância que o transporte tem para o modo de produção capitalista e quais os benefícios que se alcançou após o transporte tornar-se direito social. Na pesquisa de campo investigamos qual a percepção que os usuários e profissionais do setor de serviço social da Organização Papel Marchê têm sobre o direito ao transporte. De posse dos dados, constatamos que os usuários, de fato, enfrentam problemas em realizar seus acompanhamentos devido a falta de acesso ao transporte público, e que, em sua maior parte, desconhecem o transporte público como direito assegurado em lei. Buscamos, também, entender a relação entre essa demanda e a atuação dos profissionais do serviço social da instituição, compreendendo, assim, a relação entre direito social ao transporte como meio de acesso a todos os outros direitos sociais.

Palavras-Chave: Direitos Sociais. Transporte Público. Organização Papel Marchê. Serviço Social.

ABSTRACT

The purpose of this paper is to analyze how and which refusals of access / non-access to the social right to transport interfere with the pedagogical accompaniment of the users of the Papel Marchê Organization. The research started from an analytical-critical perspective of social reality, through the bibliographical survey and the field research, having as an instrument of data collection the observation and semi-structured interview. In the theoretical basis we discuss what social rights are, making a brief historical synthesis on the development of public transportation in the country, emphasizing how it is listed in Brazilian law, we reflect on the relevance that transport has for the capitalist mode of production and what benefits have been achieved after transport becomes social law. In the field research, we investigated the perception that the users and professionals of the social service sector of the Papel Marchê Organization have about the right to transport. The data show that users actually face problems in carrying out their monitoring due to the lack of access to public transport, and that for the most part are not aware of public transportation as a right guaranteed by law. We also sought to understand the relationship between this demand and the work of the social service professionals of the institution, thus understanding the relationship between social law and transportation as a means of access to all other social rights.

Keywords: Social Rights. Transport Public. Paper Marchê Organization. Social Service.

SUMÁRIO

_Toc517966067	
1 INTRODUÇÃO	8
2 DIREITOS SOCIAIS E TRANSPORTE PÚBLICO NO BRASIL	11
2.1 Breve histórico do transporte público no Brasil	12
2.2 Transporte público na legislação brasileira	13
2.3 O transporte público como elemento da sociedade capitalista	16
2.4 Benefícios após o transporte tornar-se direito social	17
3 APRESENTAÇÃO DA PESQUISA	20
3.1 Caracterização da Organização Papel Marchê	21
3.2 Análise dos dados da pesquisa	23
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	35_Toc517966078
REFERÊNCIAS	37
APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA COM RESPONSÁVEIS DOS USUÁRIOS	41
APÊNDICE B - ROTEIRO DE ENTREVISTA COM AS PROFISSIONAIS	43

1 INTRODUÇÃO

Com o desenvolvimento das cidades e a urbanização, o transporte urbano se tornou indispensável para a realização das diversas atividades diárias dos indivíduos, como trabalho, estudo, diversão, entre outras. Atividades as quais vão se constituir como direitos sociais asseguradas em Lei no artigo 6º da Constituição Federal de 1988. Mas, a garantia do transporte urbano não se gestou do dia para noite, é fruto de intensa luta dos movimentos sociais a fim de garantirem um acesso digno e de qualidade e que dê iguais possibilidades de acessibilidade a todos os possíveis usuários desse meio de locomoção.

Pensando o transporte urbano como direito de todos e motivada pelos conflitos urbanos que se instalaram nas cidades brasileiras em torno da qualidade dos transportes que eram oferecidas aos usuários, foi que a Dep. Luiza Erundina (PSB-SP) criou a Proposta de Emenda Constitucional (PEC 90), proposta a qual visa instituir o transporte público como direito social.

Em entrevista concedida ao site G1 Erundina afirma (G1 GLOBO, 2013): “o transporte, notadamente público, cumpre função social vital, uma vez que o maior ou menor acesso aos meios de transporte torna-se determinante à própria emancipação social e o bem-estar daqueles segmentos que não possuem meios próprios de locomoção.”

Segundo Ferro e Fonseca (2014 apud GOHN, 2008), “os direitos sociais primam promover aos indivíduos a garantia do exercício a direitos fundamentais, conquistados através de vários movimentos sociais no decorrer da história que se transformaram em políticas sociais.” (p.2)

O direito ao transporte é de grande importância em nossa sociedade e deve ser cotidianamente garantido e melhorado pelo Estado. O acesso ao transporte é fundamental em nosso modelo de sociedade, pois se relaciona com os direitos que são assegurados pela Declaração Universal dos Direitos Humanos e pela Constituição Federal de 1988. Por isso, sua eficiência, garantia e qualidade devem ser cobradas por todos os indivíduos, sejam usuários de transporte público ou não.

É nomeado de direito-meio porque vai influenciar e condicionar o acesso aos demais direitos através dele, se fazendo, portanto, um elemento de grande importância para assegurar as condições necessárias para uma vida digna. Para um cidadão ter acesso a equipamentos de saúde, por exemplo, ele vai precisar utilizar algum meio de transporte.

Nesse sentido, é necessário pensarmos o transporte público como meio de acesso a esses direitos e políticas sociais. É necessário, também, pensarmos na sua importância tanto

para os usuários como para o modelo de sociedade em que estamos hoje inseridos. O transporte público é meio fundamental para manutenção do capitalismo na sociedade, levando e trazendo força de trabalho para os capitalistas, e garantindo o acesso a empregos para os seus usuários.

Com isso, é possível classificar o acesso ao transporte como um direito essencial: pois todos devem ter acesso a ele e o governo tem obrigação de garantir esse serviço com qualidade. No Brasil, as diretrizes básicas relacionadas ao transporte público são de responsabilidade do Governo Municipal. Sendo o principal responsável por garantir um sistema de transporte adequado dentro de cada cidade. Entretanto, o Governo Estadual e Federal não estão isentos desse dever e devem atuar para garantir a qualidade desse transporte.

A aproximação com essa temática se deu através da nossa inserção no campo de estágio na Organização Papel Marchê, onde foi possível perceber as inúmeras dificuldades enfrentadas por seus usuários no que diz respeito à viabilização, garantia e efetivação do direito ao transporte, sendo recorrentes no setor de serviço social queixas sobre o acesso a esse direito. Foram inúmeros os responsáveis de usuários que afirmavam não poder continuar o acompanhamento na instituição por não terem condições de arcarem com os custos do trajeto casa/instituição. Desse modo, nos propomos a analisar a viabilização do direito social ao transporte para os usuários da Organização Papel Marchê através de um estudo do serviço social da referida instituição.

O presente trabalho apresenta uma pesquisa que analisa os rebatimentos que o não acesso a esse direito social causa à vida dos indivíduos da Organização Papel Marchê, os quais recebem acompanhamento psicopedagógico e médico por possuírem algum transtorno de aprendizagem, alguma deficiência, entre outras condições. Analisaremos esses rebatimentos através da percepção dos responsáveis por esses usuários e dos profissionais do setor de serviço social. Portanto, esse trabalho estará contribuindo com a geração de conhecimento acerca da temática estudada, além de proporcionar benefícios para os entrevistados e para a instituição. Além disso, podemos avaliar possíveis melhorias no que diz respeito ao acesso dos usuários e de outros indivíduos a esse direito.

Dessa forma, surgem os seguintes questionamentos: Quais os principais desafios enfrentados pelos usuários ao procurar as políticas de atendimento a esse direito? Quais as dificuldades vivenciadas atualmente pelos usuários em relação à qualidade desse serviço prestado pelo município? Quais as principais dificuldades encontradas pelos profissionais que

atuam na instituição, na perspectiva de responder a essas demandas postas no cotidiano da prática por esses usuários que não conseguem ter o pleno acesso ao direito ao transporte?

Através disso, o pressuposto que nos orientará é o de analisarmos o impacto que a inclusão do transporte como direito social teve na vida de seus usuários, e quais as dificuldades ainda enfrentadas pelos mesmos.

Para tal feito, a disposição do nosso trabalho inicia-se com uma breve explanação sobre os direitos sociais e como historicamente foi o surgimento e evolução do transporte público no Brasil, seguimos com a discussão sobre como o transporte público vem elencado na legislação brasileira, o transporte público como elemento essencial da sociedade capitalista, seguido da discussão sobre mobilidade urbana e políticas públicas de acesso ao transporte público, e elencaram-se, ainda, os benefícios que a população alcançou após o transporte público tornar-se direito social. Em seguida caracterizamos a Organização Papel Marchê, e expusemos a pesquisa realizada junto a essa instituição, seguida pela análise dos dados coletados. A referida pesquisa foi um estudo exploratório e analítico crítico, de caráter quanti/qualitativo, utilizando-se de entrevistas estruturadas e semiestruturadas, como também, da pesquisa bibliográfica e documental.

2 DIREITOS SOCIAIS E TRANSPORTE PÚBLICO NO BRASIL

Os direitos sociais consistem em ações diretas que são de responsabilidade dos governantes ofertarem à população, tanto na esfera municipal e estadual, como na federal. Têm como objetivo minimizar as desigualdades e beneficiar os indivíduos a fim de garantir-lhes o mínimo necessário para sua existência, exigindo dos governos a prestação de medidas positivas e materiais para que os mesmos tenham acesso a esses direitos assegurados em lei. Assim, existe a necessidade contínua de intervenção do Estado na realização de programas e projetos sociais que visem facilitar e melhorar o acesso da população a esses direitos.

Os direitos sociais elencados na Constituição Federal de 1988, em seu Título II (Dos Direitos e Garantias Fundamentais), e no Título VIII (Da Ordem social) e em seu Art. 6º, estabelecem: a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados.

Segundo Assad e Queiroz (2015), o ano de 2013 foi o ponto inicial para uma nova luta no que diz respeito aos direitos sociais. No mês de junho do referido ano, milhares de pessoas saíram às ruas para lutarem por eles mesmos, mostrando a sua indignação com a situação atual do país, pedindo o seu respeito como cidadão, clamando a efetivação dos direitos sociais e a melhoria de serviços públicos. Todo esse movimento teve sua primeira chama no processo de luta dos movimentos sociais pelo transporte coletivo, esses movimentos foram às ruas protestar contra o aumento das passagens em diversas cidades do país, reivindicando o não aumento das mesmas, já que os cidadãos não tinham acesso a um transporte público de qualidade, e a cada ano as passagens aumentavam ainda mais.

Foi nesse movimento de luta por acesso aos direitos e de forte mobilização da população brasileira que a deputada federal Luiza Erundina (PSB-SP) ganha força para a aprovação do Projeto de Emenda Constitucional nº 90/11, que tem como objetivo introduzir o transporte como direito social no Art. 6º da Constituição. Gestada em 2011, porém apenas no ano de 2013 ela ganha força para seguir adiante. Após votação na Câmara dos Deputados e no Senado Federal foi aprovada e enviada para sua promulgação no Diário Oficial da União.

Desta forma, no dia 19/05/2015 foi promulgada no Diário Oficial da União a Emenda Constitucional de nº 90/15, que passa a assegurar o transporte público coletivo como direito social. Essa mudança no artigo 6º da Constituição Federal acrescenta o direito ao transporte ao rol dos direitos sociais assegurados a toda população do país e passa a vigorar com a seguinte redação:

São 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, p.389)

O acesso da população a um transporte público coletivo urbano de qualidade e com acessibilidade a todos que dele necessitem e que atenda às necessidades básicas dessa população é requisito de primeira escala para a inclusão social e a universalização do seu acesso aos outros direitos assegurados na Constituição. Nesse sentido, é inquestionável o avanço que foi alcançado por todas as esferas da população no que diz respeito às oportunidades de crescimento e desenvolvimento desses indivíduos, seja individual ou coletivamente. (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANOS, 2016)

Para entender a importância do transporte público para o país e para seu desenvolvimento econômico torna-se necessário fazermos um pequeno resumo histórico sobre como se desenvolveu esse meio de locomoção e em que circunstâncias se deu esse movimento.

2.1 Breve histórico do transporte público no Brasil

O movimento de industrialização do Brasil aconteceu de forma tardia e rápida como na maioria dos países subdesenvolvidos dinamizando o crescimento das cidades. No século XVII com o intuito de buscar melhores condições de vida nas cidades em desenvolvimento após a Revolução Industrial, a criação das fábricas e empresas e a esperança de emprego fizeram a população rural abandonar o seu meio e ir buscar uma nova vida nas cidades, esse movimento foi o êxodo rural.

Essa população recém-chegada encontrou dificuldades para permanecer nas grandes cidades, agora polos industriais. Com valores de terrenos e imóveis aumentando a todo o momento, as populações mais pobres buscam moradia em regiões mais afastadas dos grandes centros da cidade, buscando abrigos em favelas, invasões e ocupações e sem esquecer o grande número de pessoas em situação de rua.

Além de todos esses problemas, vale salientar que todo esse movimento de mudança não foi acompanhado de investimentos públicos de nenhuma forma, principalmente no que diz respeito à infraestrutura dessas regiões, gerando, assim, áreas totalmente dependentes das regiões mais valorizadas da cidade. Todos os serviços essenciais eram encontrados nas áreas

mais ricas da cidade, inclusive os empregos. Com essa característica nas cidades era necessário que os trabalhadores se deslocassem frequentemente por grande distância para as áreas mais abastadas da cidade, tanto para trabalharem como para utilizar os serviços públicos ou privados.

Com isso, foi necessário o desenvolvimento de meios de transportes que encurtassem essas distâncias e oferecesse uma mobilidade maior a essa classe menos abastada da sociedade.

Essa necessidade dos meios de transporte para a movimentação das áreas mais pobres para as menos abastadas contribui para o desenvolvimento das cidades também, pois com esse movimento as zonas mais pobres começaram a se aproximar, cada vez mais, das zonas mais ricas. As cidades cresceram na mesma proporção em que as distâncias iam sendo encurtadas. Lima Júnior (2016 apud DAVIS, 1972, p.7) afirma que,

a ampliação gradual da dimensão das cidades foi permitida pela evolução desses meios de transporte, as cidades se desenvolveram acompanhando a evolução destes meios e exigindo das autoridades a implantação de infraestrutura adequada.

Um dos problemas do transporte público se dá justamente por esse fator, pois a necessidade desse deslocamento se deu sem nenhum investimento, nenhuma política de incentivo e organização por parte do governo que permitisse de fato a sua estruturação.

Nesse contexto histórico, a intervenção estatal nos transportes públicos era mínima ou quase inexistente, mas com o passar de muitos anos tudo mudou e a política de transporte tomou novos rumos em direção ao desenvolvimento, sendo a participação do Estado na formatação e materialização dessa política o ponto forte de seu desenvolvimento. Sabendo-se dessa participação, acompanharmos a política de transporte como ela se organiza nas leis e estatutos que regem o viver em sociedade em nosso país, torna-se indispensável para compreendermos quais os deveres do Estado enquanto financiadores de políticas públicas.

2.2 Transporte público na legislação brasileira

A Lei de nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, vai instituir as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Em seus Arts. 1º e 2º vão assegurar:

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de

transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município. (BRASIL, 2013, p.24)

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. (BRASIL, 2013, p.24)

O direito de ir e vir, com qualidade e segurança é um direito que deve ser assegurado a todos e é garantido na Constituição Federal de 1988. Pensando-se nesse sentido, “a mobilidade urbana pode ser descrita como a capacidade física e legal que um ou mais indivíduos têm de se deslocarem de um lugar para o outro em uma cidade ou entre unidades territoriais.” (FORTALEZA, 2015, p. 8)

Mas, embora as cidades menos desenvolvidas tenham maior preocupação com planos e projetos de mobilidade urbana, essa não é uma preocupação apenas dessas cidades menores, grandes centros também criam e executam planos de mobilidade urbana. Segundo Fortaleza (2015 apud JÚNIOR, 2000),

O estudo da mobilidade urbana não é uma prática apenas das soberanias em desenvolvimento, mas também, mas também dos países desenvolvidos. Em ambos os problemas com o fluxo urbano existem, o que diferencia um do outro são os investimentos e empreendimentos aplicados, além da participação da sociedade. Para Raia Júnior (2000), o estudo de alternativas voltados para a mobilidade urbana e sua implementação é indispensável para a organização estrutural de uma cidade, principalmente as de grande porte, visto que as concentrações urbanas e a falta de mobilidade ordenada são uma realidade tanto em nações ricas quanto em países emergentes, portanto, políticas públicas de mobilidade merecem destaque. (FORTALEZA, 2015 apud JÚNIOR, 2000, p.8)

A Constituição Federal de 1988 vai considerar como transporte público coletivo: “serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público” (BRASIL, 2013, p. 26).

E, ainda, são assegurados na Constituição como principais objetivos e princípios: acessibilidade universal; equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público; segurança no deslocamento; eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte; reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; promover o acesso a serviços básicos e equipamentos sociais; proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que vai se referir à acessibilidade e mobilidade; etc. (BRASIL, 2012, p. 27-28). Nota-se, portanto, que “o direito ao transporte visa garantir o acesso a todos os espaços e equipamentos das cidades,

por meio da infraestrutura e modalidades, para que o cidadão usufrua das suas funções urbanas” (CIDADE; JÚNIOR, 2016, p.200).

É o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil que administra de forma direta a política de transportes urbanos, incluindo-se nesse eixo o transporte público coletivo. A Constituição Federal de 1988 vai atribuir a cada município do país a responsabilidade por prover o transporte coletivo, ocorrendo isso de forma direta ou por meio de “concessões”, que é a forma que ocorre aqui em nosso município (BRITO, 2015, p. 5). O Código Nacional de Trânsito vai afirmar em seu Art. 5º que,

O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos estados, do Distrito Federal e dos municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades. (BRASIL, 2013, p.12).

Portanto, ficará assegurado que cada município deverá ter seu próprio órgão que regulamentará a Política Nacional de Trânsito, mantendo sempre a relação com os órgãos das maiores esferas o estadual e o federal. No Plano Diretor do Município de Campina Grande, em seu § 1º,

Entende-se por Sistema de Mobilidade Urbana a articulação e integração dos componentes estruturadores da mobilidade – trânsito, transporte, sistema viário, educação de trânsito e integração regional –, de forma a assegurar o direito de ir e vir com sustentabilidade e considerando a melhor relação custo-benefício social. (CAMPINA GRANDE, 2006, p.27).

Com todos esses embasamentos sobre como deve ser organizada a política dos transportes públicos, a qualidade do transporte público ofertado em Campina Grande atinge de fato esses princípios e objetivos? Assegura, de fato, o direito de ir e vir e de acessibilidade a todos que desse serviço necessitam? É necessário explanar, ainda, sobre a importância desse serviço para a economia e desenvolvimento dos municípios para entender o quanto a questão do transporte público afeta a vida dos indivíduos, tanto para os que têm esse acesso assegurado, o que lhe dá diversas oportunidades de crescimento, como também aqueles que têm esse acesso negado em seu cotidiano, tendo perdas significativas.

Compreende-se, portanto, que mais do que uma política pública o transporte público constitui um forte pilar de sustentação para o desenvolvimento e manutenção do atual modelo de sociedade em que vivemos, o modelo capitalista.

2.3 O transporte público como elemento da sociedade capitalista

É de fundamental importância analisar o transporte público como elemento gerador de lucro devido ao modelo de sociedade atual a qual estamos inseridos, o modelo de produção capitalista. Entendemos que o transporte público foi conquistado através de muitas lutas pela classe trabalhadora, mas que em última instância uma de suas diretrizes, embora que não explicitamente, é atender ao modo de produção atual e ser moldado através dele, onde usuários utilizam de um péssimo serviço, o qual pagam caro, devido ao mercado exigir um lucro alto nesse setor, oferecendo assim poucos investimentos na melhora da qualidade do serviço.

Para o modo de produção capitalista, o transporte foi de extrema importância para seu desenvolvimento e continua sendo para a sua manutenção, pois seria impossível pensarmos o capitalismo sem o transporte do excedente que era produzido no campo para onde aconteciam as feiras para troca e venda de mercadorias, e hoje se torna etapa imprescindível na distribuição e circulação de produtos para outras cidades, Estados e países. Ajudando, assim, o crescimento de mercados nas mais variadas áreas do país e fora dele.

Pensando-se, ainda, na questão de transporte de valores que beneficiem o capital é necessário pensarmos que,

quando falamos de transporte estamos nos referindo tanto ao transporte de mercadorias "bens de consumo" quanto ao transporte de outra mercadoria também fundamental para o funcionamento do sistema, o transporte da mercadoria "força de trabalho", ou seja, o transporte do Trabalhador de sua residência até o local da produção e vice-versa. (ASSAD & QUEIROZ, 2015, p. 8)

Segundo Assad & Queiroz (2015 apud VASCONCELOS, 2001, p.8) “o transporte é uma necessidade física relacionada às necessidades de reprodução de grupos e classes sociais que, por sua vez, são condicionadas por fatores sociais econômicos, políticos e culturais que variam de uma sociedade para outra.” , ou seja, o transporte é uma necessidade básica do capital. O capital oferece o deslocamento e os trabalhadores vão à busca de vender a sua força de trabalho onde há lugares para comprá-la, utilizando-se, assim, do transporte, em sua grande maioria o transporte público.

Nesse sentido, habita o maior dos conflitos no que diz respeito ao transporte público, a qualidade desse serviço ofertado. Vasconcellos (2001) vai observar sobre essa questão que:

A disponibilidade do transporte público não significa necessariamente bom serviço, mas apenas que o serviço disponível transporte os trabalhadores de suas casas dos postos de trabalho. Desde que as condições efetivas de transporte sejam aceitas pelos trabalhadores e que não ocorram movimentos de aumento de salário para compensar os custos de transporte, o capital não tem motivos para melhorar o transporte. Mesmo quando as pressões ocorrem, o Estado pode ser chamado a usar os recursos públicos para melhorar os serviços, livrando o capital de investimentos adicionais. (VASCONCELLOS, 2001, p.81).

Entende-se, portanto, que a política de transporte público atual visa atender o interesse do capital e não o de seus usuários, a classe trabalhadora. É na administração dessas políticas que o Estado vai se inserir, como gestor dessas políticas e com o intuito de atender a demanda do capital de geração de lucro, mas sem deixar de atender também a classe trabalhadora, a qual necessita desse meio de transporte.

Nesse movimento de luta da classe trabalhadora é que se conquista o transporte como direito social, assegurado na Constituição. Embora saibamos da importância de termos os direitos sociais assegurados em lei como direitos que devem ser assegurados pelo Estado, quais os avanços e conquistas que se foram notados após o transporte entrar para o rol dos direitos sociais?

2.4 Benefícios após o transporte tornar-se direito social

A inclusão do direito ao transporte no rol dos serviços essenciais que devem ser prestados aos cidadãos assegurados pelo Estado promete melhorias na mobilidade urbana do país, e mais investimentos para melhorar a qualidade do transporte público brasileiro.

Entende-se que o efeito de elencar o direito ao transporte no rol de direitos sociais da Constituição se traduz em um realce que valoriza a importância da mobilidade urbana de pessoas. No entanto, é evidente que a simples alteração do status do direito supramencionado não trará sua efetivação. (CRUZ & DAVID, [s.d], p. 6)

De acordo com uma pesquisa realizada pela Associação Nacional de Transportes Urbanos (2016), a qual entrevistou deputados federais, senadores, representantes dos poderes executivos federais, estaduais e municipais, acadêmicos e especialistas em transportes, economistas e representantes de entidades ligadas aos setores da indústria, comércio e serviços foi questionado aos entrevistados sobre qual o principal impacto que a inclusão do transporte como direito social causaria na vida da população. Como resultado, obteve-se que 81% dos entrevistados apontaram algum impacto, onde 23% afirmaram ser o maior impacto maior recursos para investimentos no setor, 14% melhoria no serviço, 14% chamar atenção sobre esse tema/mostrar que é importante, 12% citou a melhoria na qualidade de vida dos seus

usuários, 11% citou o mecanismo de cobrança, 11% mais respaldo na formulação de políticas públicas, 9% mais direitos e 9% citou o aumento das despesas públicas.

Diante disso, vemos que a população entrevistada vê o novo direito social como algo benéfico à população, onde o maior impacto notado e o que de fato se espera é que haja mais investimentos no setor, melhorando, assim, a qualidade do serviço prestado pelo município e empresas.

Na mesma pesquisa é realizada uma pergunta que diz respeito ao financiamento dos investimentos no transporte, onde é questionado se é possível oferecer um serviço de qualidade a preço acessível aos usuários apenas com a receita do pagamento das tarifas, e quase 68% dos entrevistados afirmaram que não. (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES URBANOS, 2016). Sendo, mais uma vez, confirmada a importância do financiamento estatal para esses serviços. Entende-se, então, que a conquista do transporte como direito social, vem dar um novo fôlego à luta por um transporte público de qualidade.

Agora como direito social, o transporte entra na partilha do bolo dos investimentos dos governos, sendo obrigados a formularem novas políticas públicas de transporte.

Em entrevista à Revista NTUurbano a Deputada Federal Luiza Erundina, autora da proposta de emenda constitucional que propôs a mudança no texto do Art. 6º da Constituição, afirma: “a definição do transporte como direito social pela Constituição Federal obriga o Estado a garantir esse serviço a todos os cidadãos brasileiros, significa, portanto, uma conquista importante sobretudo para aqueles que dependem do transporte coletivo para ter acesso aos outros direitos sociais.” (NTUurbano, 2016, p.26).

Nesse sentido, analisamos o transporte público, como meio necessário para a classe trabalhadora ter acesso aos outros direitos sociais instituídos na Constituição Federal, sobretudo o direito à saúde. Segundo pesquisa realizada pela Agência Brasil para o site Terra, foi constatado que um transporte público de má qualidade irá afetar a vida do indivíduo em diferentes setores, principalmente na saúde, educação e cultura. A Agência Brasil [s.d] afirma sobre o transporte público de má qualidade:

É um trauma para todo mundo. Principalmente para quem fica em pé, duas horas, crucificado, com alguém tentando pegar bolsa, apalpar. Não é à toa que as pessoas estão preferindo usar motocicletas, mesmo que isso represente risco a própria integridade física por causa dos acidentes. (AGÊNCIA BRASIL, [s.d])

O representante do Movimento Passe Livre (MPL) e professor de história, Lucas Monteiro, vai afirmar que: “diversos tratamentos de saúde deixam de ser feitos porque os pacientes não têm condições de pagar pelo deslocamento. E o problema relacionado à falta de

condições para custear o transporte também afeta o direito e a qualidade da educação.”
(AGÊNCIA BRASIL, [s.d])

Partindo do exposto, a nossa pesquisa se propôs a analisar o transporte coletivo na cidade de Campina Grande na Paraíba buscando entender a ligação entre o transporte público como direito-meio para a garantia e o acesso/não acesso ao direito à saúde, especialmente sobre os usuários da Organização Papel Marchê.

3 APRESENTAÇÃO DA PESQUISA

No segundo semestre do ano de 2016, iniciou-se o processo de Estágio Supervisionado Curricular em Serviço Social na Organização Papel Marchê. Desde os primeiros momentos em campo de estágio, a queixa de que os usuários faltavam, vindas de outros profissionais, nos chamou a atenção. Eram, e ainda são, recorrentes usuários com faltas consecutivas e que por esse motivo são encaminhados para serem desligados da instituição.

Mas, algo chamava atenção nesse processo entre a queixa dos profissionais para com os usuários faltosos e o seu desligamento de fato da instituição: pelo motivo das faltas. Não temos esse dado concreto, mas podemos dizer devido a quantidade de atendimentos que realizamos que a maioria dessas justificativas se davam pela falta de dinheiro para usufruir do transporte público e fazer o trajeto casa-instituição.

Nesse mesmo ano, decidimos que abordaríamos em nosso projeto de pesquisa e em nosso TCC a questão do direito ao transporte, tanto pela sua novidade em ser assegurado agora na concepção dos direitos sociais, como pela importância que o mesmo vinha tendo no processo de acompanhamento dos usuários da Organização.

Durante esse processo de estudos e coletas de dados, a Organização mudou também a sua regra de desligamento de usuários da Organização. Até o ano de 2016, as crianças e adolescentes eram desligados após 3 faltas consecutivas ao acompanhamento, independente do motivo, que, algumas vezes, eram procurados saber, mas na maioria dos casos não. No ano de 2017 ocorreu uma grande mudança nesse processo de desligamento, pois agora passaram a serem checados os motivos da falta e se realmente o desligamento tem que ser feito. Pois como já citado acima, a falta de condição financeira tem sido recorrente nessas justificativas. Atualmente, com esse novo “sistema” de desligamento, o profissional que atende a criança ou adolescente que notar que o mesmo está faltando muito, faz um encaminhamento para o setor de serviço social da Organização, solicitando que o mesmo cheque os motivos das faltas; sendo assim, o setor faz esse elo e solicita informações para, de fato, saber se o/a usuário/a deve ou quer ser de fato desligado. Mesmo esse processo tendo diminuído a taxa de desligamentos, a justificativa mais recorrente, ainda, é a falta de condição financeira, pois muitos responsáveis alegam não ter condições de arcar com as passagens no transporte público.

Sendo assim, surgiu-se a ideia e oportunidade de aprofundar-se mais na temática sobre o direito ao transporte e como esse acesso ou a falta dele interfere no acesso a outros direitos básicos, em, principal, o direito a saúde. Para Lakatos e Marconi (1996, p. 15), “pesquisar não

é apenas procurar a verdade; é encontrar respostas para questões propostas, utilizando métodos científicos”.

Os sujeitos da pesquisa foram, em sua primeira parte, foram 11 responsáveis por usuários que já relataram terem problemas financeiros para realizar o acompanhamento na Organização, e em sua segunda parte, duas, das três profissionais do serviço social inseridas na instituição.

Para coleta dos dados com os responsáveis utilizamos, em um primeiro momento, como instrumento a entrevista estruturada com onze questões fechadas, e a entrevista semiestruturada em um segundo momento, com oito questões norteadoras. Já com as duas profissionais entrevistadas utilizamos como instrumento de coleta a entrevista semiestruturada com treze questões norteadoras. Sendo assim, para analisar as informações coletadas utilizamos a análise de conteúdo, na perspectiva de melhor compreender as respostas e as questões nelas implícitas e explícitas, favorecendo uma melhor análise de conteúdo, que segundo Triviños (1987) “é utilizada para o estudo das motivações, atitudes, valores, crenças e tendências.”

Essa pesquisa é fruto do projeto de pesquisa “O Direito Social ao Transporte: Um estudo do Serviço Social sobre a sua viabilização para os usuários da Organização Papel Marchê” que foi submetido e aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Estadual da Paraíba, sendo assim, prestamos aos entrevistados os imprescindíveis esclarecimentos acerca do teor da pesquisa, e firmamos o termo de consentimento livre e esclarecido, documento que comprova a autorização dos entrevistados em participar da pesquisa e garante todos os direitos reservados aos entrevistados e entrevistadora, ficando uma via com os sujeitos da pesquisa e outra arquivada pela pesquisadora.

3.1 Caracterização da Organização Papel Marchê

A Organização Papel Marchê, se localiza na Rua Geovani Gioia, nº 172, no Bairro Cruzeiro – Campina Grande – Paraíba. A Instituição foi criada em 14 de setembro de 2003. No dia 09 de março de 2009 teve sua reforma estatutária. É cadastrada nos Conselhos Municipais e Estaduais de Assistência Social e Conselhos Municipais e Estaduais de Assistência Social e Conselho Municipal de Defesa dos Direitos da Criança e do Adolescente. Possui estatuto próprio, normas internas e regras para seu funcionamento.

A Organização Papel Marchê é o 1º centro de Atendimento Educacional Especializado (AEE) do Estado e funciona de segunda a sexta- feira, manhã e tarde das 7:00 horas da manhã as 17:00 horas da tarde, tendo duas horas de intervalo para almoço de 12:00 as 14:00. A Organização Papel Marchê é mantido como Organização de Apoio a Portadores de Necessidades Especiais (OAPNES) e administrada pela Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP), é uma instituição sem fins lucrativos, reconhecida pela Lei N°. 4315, de 20/09/2006 como Utilidade Pública Municipal e pela Lei N°. 8117 de 18/12/2006 como de Utilidade Pública Estadual. A instituição foi cadastrada no Conselho Municipal de Assistência Social - CMAS/CG sob o n°. 0056/04, no Conselho Estadual de Assistência Social - CEAS/PB com o n°. 006/2010 e no Conselho Municipal de Defesa dos Direitos das Crianças e de Adolescentes - CMDDCA/CG através do n°. 037/150304. A Organização Papel Marchê promove assistência e apoio a pessoas com necessidades especiais atuando em parceria com o Governo do Estado, com a Prefeitura Municipal de Campina Grande e com o Sistema Único de Saúde (SUS).

Desde a sua fundação oferece atendimentos gratuitos ou pagos em convênio com o SUS, sua manutenção, de fato, vem de recursos financeiros institucionais de órgãos como: a Secretaria Municipal de Saúde e do Fundo de Combate e Erradicação da Pobreza do Pobreza do Estado da Paraíba (FUNCEP-PB).

A equipe multidisciplinar é formada por: assistente social, neurologista, psiquiatra, psicólogo, fonoaudiólogo, acupunturista, pediatra, pedagogo, enfermeiro e técnicos de enfermagem. Sendo estes, em sua maioria, cedidos pelo Governo do Estado e pelo município.

Atende a crianças e adolescentes de zero a dezoito anos com queixas de transtornos educacionais do desenvolvimento global, de Campina Grande (PB) e de cidades circunvizinhas, os quais em sua maioria se encontram em situação de vulnerabilidade social. O ingresso destes na instituição se dá a partir de encaminhamentos feitos pela Rede Municipal e Estadual de Ensino, Conselhos Tutelares (norte, sul, leste e oeste), Ministério Público, Centro de Referência em Assistência Social (CRAS), Centro de Referência Especializado em Assistência Social (CREAS), Programa RUANDA de Campina Grande (PB), Conselho Municipal de Saúde, Conselho Estadual de Educação, Programa Saúde da Família (PSF), e, também, por procura espontânea.

A inserção do setor de serviço social se deu em janeiro de 2010, 6 anos e 4 meses após a criação da instituição, quando o Centro estava em fase de implantação. O setor exerce atividades que perpassam diversas políticas públicas, a exemplo da assistência social, saúde, previdência e educação, sempre com o intuito de ampliar e viabilizar os direitos de seus

usuários, tendo como base sólida as diretrizes políticas da assistência social e do Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), seu plano de ação se baseia em programas destinados a garantia de direitos dos usuários da instituição, entre seus objetivos está a inclusão da pessoa com deficiência, bem como, a melhoria na sua qualidade de vida, prestando um atendimento de defesa e viabilização de direitos e ações que se vinculam ao fortalecimento da família e seus laços afetivos, contribuindo para sua integração na comunidade e o acesso a direitos que, por muitas vezes, são, até mesmo, desconhecidos pelos usuários e familiares. O serviço social viabiliza o acesso da pessoa com deficiência através de encaminhamentos realizados, possibilitando aos usuários o acesso aos serviços oferecidos pela instituição e pela rede pública, bem como, o conhecimento de outros serviços que possam facilitar a aquisição e a ampliação de direitos. Trabalha, também, com as famílias com o objetivo de que elas possam compreender melhor as dificuldades de seus entes e, assim, terem mais qualidade de vida e bem-estar, além de fortalecer os vínculos familiares.

3.2 Análise dos dados da pesquisa

Como parte inicial da pesquisa, traçou-se o perfil socioeconômico dos responsáveis pelos usuários da Organização que foram entrevistados, pois:

Abordar o tema – estudos socioeconômicos – no âmbito do Serviço Social remete a pensá-lo, inicialmente, enquanto parte intrínseca das ações profissionais dos assistentes sociais. Afinal de contas o desenvolvimento das ações profissionais pressupõe o conhecimento acurado das condições sociais em que vivem os sujeitos aos quais elas se destinam, sejam indivíduos, grupos ou populações. (CONSELHO FEDERAL DE SERVIÇO SOCIAL, 2009, p. 558)

Portanto, ao iniciarmos a análise dos dados socioeconômicos coletados pode-se perceber que, os 11 responsáveis de usuários, tem idades variadas entre 25 a 61 anos; são predominantemente do sexo feminino, categorizando 100% das entrevistadas; podendo-se notar uma presente relação de gênero. A predominância do gênero feminino nesse sentido, traz à tona ainda pensamentos e conclusões conservadoras acerca dos cuidados domésticos e com os filhos, onde todo esse trabalho recai sobre a figura feminina, sendo ela a responsável por cuidar da casa, dos filhos, ser esposa, mãe e, muitas vezes, ter uma jornada dupla, trabalhando fora.

As relações de gênero, portanto, se configuram numa construção social e cultural à medida que representam um processo contínuo da produção de poder de homens e mulheres nas diferentes culturas. [...] As atividades consideradas femininas estão sempre associadas com a função de reprodução, em geral, são as atividades que estão relacionadas ao espaço privado da família e à produção de valores de uso para o consumo familiar (FRANÇA; SCHIMANSKI, 2009, p.70-71).

O fato das mulheres serem, ainda, as responsáveis quase que totalmente pelos cuidados com os filhos e afazeres doméstico, ocasiona outra situação, elas acabam ficando fora da escola, pois não dispõem do tempo necessário para o estudo. Nota-se, na pesquisa que todas possuem baixa escolaridade, sendo 9,09% sem instrução, assinando apenas o nome; 18,18% alfabetizados; 18,18% com o fundamental completo; 36,36% com o ensino médio completo; 9,09% com o ensino fundamental incompleto e 9,09% com o ensino médio incompleto, nenhuma possui ensino superior completo ou incompleto.

A maioria das entrevistadas tem o status civil solteira, sendo essa maioria calculada por 72,72% da amostra entrevistada, 18,18% tem o estado civil casada e 9,09% estado civil separada. 81,81% das entrevistadas estão desempregadas atualmente, dado importante de ser levado em conta, pois mostra que a maioria das responsáveis precisa ter o tempo bastante livre para realizar o acompanhamento adequado dos usuários, levando em consideração que todos os usuários que tiveram seus responsáveis entrevistados são menores de idade, precisando, assim, de um acompanhante ou responsável para trazê-los a organização. O restante da amostra entrevistada encontra-se empregada, calculando-se 18,18%. A totalidade de 100% das entrevistadas tem, apenas, um filho sendo acompanhado na instituição, mesmo as que possuem quatro filhos ou mais.

No que diz respeito a renda mensal, todos são de baixa renda, pois 54,54% dependem, apenas, do bolsa família para manter-se. Mostra-se aí a importância do benefício para as inúmeras famílias de baixa renda que existem em nosso país.

[...] a ideia central dos Programas de Transferência de Renda é proceder a uma articulação entre transferência monetária e políticas educacionais, de saúde e de trabalho, direcionadas a crianças, jovens e adultos de famílias pobres. Dois dos pressupostos são orientadores desse programas: um de que a transferência monetária para as famílias pobres possibilita, a essas famílias tirarem seus filhos da rua e de trabalhos precoces e penosos, enviando-lhes à escola, o que permitirá interromper o ciclo vicioso de reprodução da pobreza; o outro é de que a articulação de uma transferência monetária com políticas e programas estruturantes, no campo da educação, da saúde e do trabalho, direcionados a famílias pobres, poderá representar uma política de enfrentamento à pobreza e as desigualdades sociais e econômicas no país (SILVA, [s.d], p.2).

Os outros 36,36% tem por renda mensal um salário mínimo. 90,90% dependem do transporte público para realizar o acompanhamento dos usuários na instituição, apenas 9,09% não fazem uso do transporte público para ir à instituição; dado o qual já indica a importância da pesquisa realizada, para melhor atender e entender as demandas decorrentes dessa política. 54,54% residem em moradia própria, os outros 45,45% residem em moradias alugadas.

Para darmos continuidade a pesquisa, buscando entender o impacto do transporte público na vida dos responsáveis e desses usuários utilizou-se uma entrevista semiestruturada para que alcançássemos os objetivos propostos.

Iniciamos a pesquisa descobrindo há quanto tempo os usuários estão em atendimento na instituição. Na amostra entrevistada, apenas 9,09% estão em atendimento na instituição a menos de 1 ano, os outros 90,90% são atendidos todos a mais de um ano. Tendo inclusive dentre essa porcentagem 36,36% dos usuários que já ultrapassaram o tempo limite de atendimentos da instituição, a qual tem como tempo máximo de permanência em atendimentos o prazo de 2 anos. Esse dado se explica pelo fato de que, alguns usuários atendidos demoram mais em demonstrar alguma evolução, e por isso precisam ser acompanhados por mais tempo.

Todas as entrevistadas trazem à tona a dificuldade em acessar o transporte público para vir à instituição fazer esse acompanhamento semanal, e referem como maior dificuldade a falta de dinheiro para conseguir pagar a tarifa que em Campina Grande - PB, está hoje no valor de R\$ 3,30. Além de pagarem a tarifa do usuário, ainda é necessário que paguem a sua, pois como já citado, os usuários em sua grande parte são menores e não conseguem se locomover nas linhas do transporte público sozinhos. Ao questioná-las sobre as maiores dificuldades para vir à instituição, respondem:

A falta de dinheiro para vir, pois se tivesse dinheiro e fosse preciso vir com ele todo dia eu vinha porque eu vejo os resultados dele melhorando (ENTREVISTADA 1).

A dificuldade que eu acho é a questão de dinheiro e agora eu acho absurdo esse preço (ENTREVISTADA 2).

É o transporte mesmo, porque como ela não tem carteira de estudante ela paga inteira (ENTREVISTADA 5).

Sendo assim, compreende-se que de fato a maior dificuldade encontrada para a realização do acompanhamento na organização é, de fato, a falta de dinheiro. Ainda trazem a tona, outra problemática bastante enfrentada pelos usuários e seus responsáveis, a Carteira de Estudante e o Passe Estudantil. Pois como se sabe a Carteira Nacional Estudantil, nos garante

o direito ao acesso a shows, espetáculos e passagens em transportes públicos pela metade do preço. Aqui em nosso município para tirar a Carteira de Estudante, é necessário desembolsarmos no ano de 2018 o valor de R\$ 25,00, para só então ter-se o direito ao passe estudantil, cartão de bilhetagem eletrônica o qual o estudante paga metade do valor da passagem dos transportes públicos municipal.

Nesse sentido, durante as entrevistas realizadas foi recorrente o relato das responsáveis que alegavam saberem do direito dos usuários à meia passagem, mas não teriam condições de pagarem o valor exigido para a confecção da Carteira de Estudante, sendo a mesma, item obrigatório para o Passe Estudantil. De acordo com as responsáveis entrevistadas, elas alegam saber do direito que tem, mas não terem as condições materiais de acesso aos mesmos garantidas.

Dando continuidade aos questionamentos, perguntamos às responsáveis se elas achavam o transporte um direito importante para todos, todas responderam que sim. Tendo algumas até que relataram entender o transporte público como meio de evolução da humanidade e fator importante para o desenvolvimento das comunidades. Conforme algumas falas das entrevistadas:

Com certeza, é um direito do povo (ENTREVISTADA 3).

Sim, porque tem gente que mora... Por exemplo, a gente que mora no Pedregal fica no centro das coisas perto pra ir pro Centro, mas quem mora no Bairro das Nações, por exemplo, tem que pegar um transporte pra ir no Centro (ENTREVISTADA 4).

Com certeza. Se não for o transporte a gente volta ao tempo de antigamente, de andar a pé (ENTREVISTADA 8).

Ainda dando sequência sobre o transporte público e sua importância para os usuários da organização, indagamos as responsáveis se alguma vez a criança ou adolescente já havia faltado por falta de transporte, majoritariamente responderam que sim, inclusive muitas vezes. Sendo assim, destacamos algumas respostas:

Sim, porque a gente não tinha o dinheiro pra vir e tava chovendo (ENTREVISTADA 1).

Muitas vezes, inclusive semana passada. Muitas vezes a gente não tem nem o que comer em casa, aí eu não vou deixar de comprar um fubá, uma coisa pra comer pra vir (ENTREVISTADA 7).

Já perdi as contas de quantas vezes faltou, e às vezes a gente não tem nem como ligar avisando que faltou, aí tem que esperar a próxima semana, arrumar dinheiro emprestado pra vir, pra avisar e não faltar duas vezes seguidas (ENTREVISTADA 9).

De acordo com as falas expostas, é possível notar-se o quanto a não garantia do acesso ao transporte é prejudicial ao acompanhamento dos usuários na instituição, esse fator afeta diretamente os usuários no seu tempo de acompanhamento, pois quando faltam a uma sessão de seus atendimentos, ele perde um dia de evolução, aumentando seu prazo de permanência na instituição. Além dessa problemática das faltas, também, houve relatos de responsáveis que alegaram não faltar os atendimentos, vindo muitas vezes a pé de longas distâncias para o usuário realizar o seu atendimento. E, embora pareça um fator positivo não faltar os acompanhamentos, pois mostra o interesse e responsabilidade dos usuários e de seus responsáveis pelo tratamento, também se sabe que as vagas para acompanhamento na organização são limitadas e bastante disputadas e, por outro lado, se sabe que as faltas também dificulta a evolução dos usuários, pois foi frequente, durante o nosso tempo de permanência na instituição, os relatos dos outros profissionais acerca de usuários que chegavam cansados, com sono, com calor devido às longas distâncias que percorriam para vir de casa para instituição, fazendo, assim, o rendimento e evolução dos mesmos cair. Nesse sentido, vejamos as falas abaixo quando perguntadas se a criança/adolescente já faltou alguma vez o acompanhamento por falta de transporte:

Não, pois eu deixo de comprar o alimento dele mas não falto aqui, quando não tenho venho a pé, já pedi até ao meu pastor pra vir deixar a gente de moto, porque é difícil uma vaga aqui (ENTREVISTADA 2).

Faltou, várias vezes. E eu tava até com medo pra não perder a vaga, ai nos tavamos vindo a pé pra não complicar (ENTREVISTADA 11).

Ao perguntar as responsáveis se elas têm algum problema em relação ao acesso no transporte público, e quais seriam os principais problemas, citaram em maioria a problemática financeira. Elas alegam não terem nenhum problema, apenas a falta de dinheiro para pagar o valor da tarifa municipal. É o que podemos ratificar com as falas a seguir:

Não, porque onde eu pego o transporte é perto da minha casa ou no bairro vizinho. A falta de dinheiro é uma dificuldade grande, pois o pai e a mãe dele ganham pouco e trabalham em casa de família e com isso ele não consegue vir todos os dias dos atendimentos (ENTREVISTADA 4).

Não, só a falta de dinheiro pra eu pegar, porque ônibus tem de monte (ENTREVISTADA 7).

Não, só a falta de dinheiro mesmo (ENTREVISTADA 9).

Como já é possível notar no decorrer desta exposição de dados, vemos que, de fato, o não-acesso ao direito social ao transporte público afeta diretamente a vida dos usuários e

responsáveis da instituição, prejudicando, inclusive, a sua evolução e acompanhamento. No decorrer das entrevistas indagamos, ainda, as responsáveis sobre como elas julgam a qualidade dos transportes públicos de nosso município, pois, embora saibamos que ele está assegurado em lei como direito que deve ser ofertado à população, é necessário sabermos que ele deve ser ofertado com qualidade, fato que segundo as entrevistadas em sua maioria não ocorre. Vejamos as respostas obtidas:

Péssimo. Porque demora demais, os motoristas têm uns que querem ser, porque não tratam bem os passageiros, principalmente idoso, a gente pede parada, eles não param (ENTREVISTADA 2).

Ruim, ruim por completo ainda não tá. De uma nota de 0 a 10 vamos dizer que tá em 5, ainda há muito o que melhorar, tanto em questão na quantidade, como na qualidade. Poderia se melhorar a questão do espaço das cadeiras e roletas, pois poderia se pensar mais nos gordinhos, a questão da altura dos ônibus que dificulta tanto pros idosos como pra nós (ENTREVISTADA 3).

Péssima, falta de respeito com os idosos, porque eles esperam a pessoa subir, mas os idosos e pessoas com criança de colo eles deviam esperar sentar, mas não, dão partida (ENTREVISTADA 8).

Aff Maria, é uma decadência, os ônibus são horríveis, os horários também, lotados de manhã, não sei onde vai nossos impostos, motoristas tem uns abusados (ENTREVISTADA 9).

Por fim, como última pergunta feita às responsáveis indagamo-las se sabiam que o acesso ao transporte público e de qualidade era um direito assegurado em lei para todos os indivíduos, e como esperávamos, pois, foi um dos motivos a que me levou a desenvolver a pesquisa. A maioria 54,54% das entrevistadas afirmou não saber que o transporte público era um direito assegurado em lei. Pois o direito ao transporte como citado mais acima, só entrou de fato no rol dos direitos sociais no ano de 2015, tendo sido muito pouco divulgado e trabalhado, assim a temática vem como que com um despertar aos usuários por saberem que tem o direito de lutar pelo seu acesso, e a garantir esse acesso com qualidade. Vejamos nas respostas a seguir, quando questionadas se sabiam que o acesso ao transporte público e de qualidade é um direito assegurado em lei para todos os indivíduos:

Já tinha ouvido falar, mas não sabia se era sério (ENTREVISTADA 4).

Não. (ENTREVISTADA 5)

Não. Sabia que a gente precisava, mas que era lei não (ENTREVISTA 10).

Não. (ENTREVISTADA 11).

Outras responsáveis alegaram saber, mas que na mesma proporção que sabiam, também viam que essa lei não era cumprida, inclusive pela qualidade dos transportes já referida acima. Observamos as falas:

Sim, não é um favor a gente paga e tem direito (ENTREVISTADA 3).

A gente sabe, mas infelizmente a lei não é cumprida (ENTREVISTADA 9).

Reconhecemos, portanto, através das falas obtidas que, de fato, a falta de acesso ao transporte público, como direito-meio prejudica e muito a vida dos usuários da instituição, dificultando e, muitas vezes, impedindo o seu acesso ao direito à saúde prestado pela instituição. Comprovou-se que, ainda, é novidade para a maioria das responsáveis o transporte público ser um direito assegurado em lei e que deve ser prestado de forma acessível e de qualidade para os usuários, mas notou-se que não é isto que ocorre.

Em um segundo momento, ainda como forma de melhor compreendermos a relação estabelecida entre a problemática dos transportes públicos e os usuários e responsáveis dos mesmos em atendimento na instituição, entrevistamos duas, das três profissionais do setor de serviço social, para compreendermos como elas veem essa questão e como atuam nas demandas advindas dessa problemática.

Iniciamos questionando-as sobre o ano de conclusão de curso de cada uma, tendo terminado uma no ano de 2005, e outra no ano de 2006. São formações relativamente recentes, ocorridas após o processo de ruptura da profissão com o conservadorismo, fato relevante, quando entramos na questão dos valores e medidas tomadas pelas mesmas para responderem as demandas que chegam ao setor.

Em seguida, perguntamos qual tipo de vínculo empregatício as mesmas possuem junto a instituição, e as duas responderam que são contratadas. Fato o qual nos leva a refletir sobre a fragilidade dos vínculos empregatícios, que só cresce, juntamente com a ofensiva neoliberal, que a cada dia ganha mais espaço na sociedade. Levando em consideração o atual modelo de sociedade em que vivemos, o modelo capitalista, as frágeis relações de trabalho prejudicam o desenvolvimento pessoal e profissional, pois além da fragilidade do vínculo, ainda é necessário salientar que as remunerações atuais de vínculos por meio de contrato são baixas, é o que é possível notar quando questionou-se às mesmas sobre as maiores dificuldades encontradas na atuação profissional.

Acho que o principal desafio é, de fato, a questão financeira, pois aqui na instituição em termos de espaço físico para atendimento e atuação temos um

espaço ótimo, principalmente se comparado a outras realidades de trabalho. Mas, é necessário salientar que nosso trabalho não se limita à instituição e suas quatro paredes. Muitas vezes é necessário irmos a loco, ver a conjuntura a qual vive aquele usuário, sua realidade familiar, intervenção a qual hoje não podemos realizar devido à falta de recursos financeiros. Outro ponto em que a questão financeira rebate fortemente é na remuneração profissional, pois muitas deixamos de nos capacitar, ainda mais, porque não podemos faltar o trabalho, porque não temos quem nos substitua, e, muitas vezes, a nossa sobrevivência enquanto ser humano e dona de casa nos impede de irmos a eventos fora. Não termos um piso salarial também influencia muito na questão da nossa capacitação, pois muitas vezes precisamos ter dois ou mais empregos para conseguirmos nos manter (ENTREVISTADA 2).

Além da questão financeira ser uma grande dificuldade tem-se, ainda, a focalização e a burocratização do acesso às políticas públicas, que dificulta e reduz o acesso aos direitos dos usuários da instituição e de seus responsáveis; é o que pode se concluir com a seguinte resposta:

Os principais desafios e dificuldades que enfrentamos se materializam mais dentro de um sistema burocrático, das políticas focalizadas, da negação de direitos diante da falta de compromisso e/ou falta de conhecimento de quem deveriam operar o direito (ENTREVISTADA 1).

Ainda as questionando sobre os desafios encontrados na atuação profissional, perguntamos a elas como esses desafios interferem nas respostas às demandas que chegam ao setor. Elas expressaram o seguinte:

A interferência é diante do engessamento das nossas ações, ou seja, precisamos dar resolutividades às nossas intervenções, uma devolutiva para as famílias. Muitas das vezes não conseguimos concluir porque dependemos ou nos deparamos com a ineficiência de alguns serviços solicitados, porém procuramos buscar meios para resolver essas dificuldades (ENTREVISTA 1).

Acho que limitando, verificar a realidade em loco e a efetivação dos direitos, pois muitas vezes ao mandarmos o encaminhamento pelo usuário para outro serviço, é frequente os relatos de que os mesmos não foram recebidos, fato que poderia ser evitado se nós enquanto profissionais tivéssemos como nos dirigir às instituições e garantir a efetivação desse direito que foi negado ao usuário (ENTREVISTADA 2).

Questionamos, também, se as mesmas possuíam algum tipo de pós-graduação. As duas entrevistadas responderam que sim.

Concluindo Saúde da Família - Furne e Assistência Social e Política de Saúde – FIP (ENTREVISTADA 1).

Sim, Saúde da Família – FIP e Educação de Jovens e Adultos com ênfase em Economia Solidária – UFCG (ENTREVISTADA 2).

Fato relevante, também, para demonstrar que as profissionais buscam sempre estar em contínuo processo de formação, se aperfeiçoando e melhor conhecendo todas as áreas de atuação da profissão para melhor atender e responder às demandas que chegam.

Seguindo nossa entrevista, perguntamos às profissionais quais as atribuições específicas que desenvolvem na instituição.

Coordenadora do Setor de Serviço Social, supervisora de campo da UEPB, UNOPAR e UNIP (as últimas duas universidades vão ser supervisionadas por outras assistentes sociais do Setor) e atendimento e acompanhamento às famílias (ENTREVISTADA 1).

Na realidade nenhuma é específica, porque nosso trabalho permeia todas as áreas, o tripé da seguridade social: saúde, previdência e assistência; educação; política habitacional, que a gente faz encaminhamentos. Logo quando eu cheguei na instituição e a equipe era menor, não houve nenhuma divisão quanto as áreas de atuação da nossa intervenção, mas com o passar do tempo como a equipe foi crescendo, fomos direcionando algumas demandas para cada um dos profissionais, para melhor e mais rápido termos as respostas, como também devido a identificação de cada profissional (ENTREVISTADA 2).

Levando em consideração a resposta da segunda entrevistada, nota-se que o serviço prestado pelo setor de serviço social da instituição permeia todas as políticas e programas existentes, e todos os direitos que são garantidos na Constituição Federal de 1988. As mesmas atendem as mais diversas demandas que chegam, buscando, assim, garantir o pleno acesso de todos a esses direitos, melhorando, assim, o bem-estar de seus usuários e famílias.

Perguntamos as mesmas quais as principais demandas postas no cotidiano profissional, elas se expressaram:

As demandas na Organização Papel Marchê são muito amplas, sempre classificamos que os nossos serviços estão envolvidos nas três principais políticas das quais demandam para as nossas intervenções, como assistência social, saúde, educação e não esquecendo uma demanda muito ocorrente para a solicitação do Benefício de Prestação Continuada - BPC vinculado a previdência social. Olhando essas demandas por políticas, as famílias das quais atendemos, procuram o setor ou a própria equipe (assistentes sociais e estagiários) percebem mediante aos atendimentos sociais, cadastros sociais ou encaminhamentos-intersectorial (fonoaudiólogos, psicólogos, acupunturista, médicos, psicopedagogos, técnicos de enfermagem e a coordenação geral) que realizam para o setor, no caso da assistência social, nossas intervenções são pautadas para encaminhamentos para rede socioassistencial dos municípios dos quais os usuários residem, a exemplo disso, temos os encaminhamentos para as famílias serem referencias nos CRAS, CREAS, o Serviço de Convivência e Fortalecimentos de Vínculos – SCFV, solicitação de Benefícios Eventuais, algumas demandas também vão para a Secretaria Municipal de Assistência Social-SEMAS e o Cadastro Único no Programa Bolsa Família. Na saúde os usuários procuram mais para solicitar nossa intervenção quando seus direitos ao acesso à saúde são

negados, de uma forma geral, são mais as questões na demora de marcação de exames e consultas ou quando eles por algum motivo não conseguem acessar as medicações para seus filhos ou qualquer membro da família. Na educação as demandas mais corriqueiras são quando as matrículas dos seus filhos são negadas, tanto nas escolas públicas e/ou particulares ou quando essas escolas solicitam os laudos das crianças com deficiências ou transtornos globais do desenvolvimento para matriculá-los (deixando claro que essa prática é ilegal), para inserir nas Salas de Recursos Multifuncionais para as crianças e adolescentes com perfil para os Atendimento Educacional Especializado – AEE, Encontros multidisciplinares com os profissionais da educação para melhor desenvolver as ações de intervenções nos atendimentos dos usuários e pensando em uma parceria com a escola, a família e a Organização Papel Marchê entre outros. Além destas demandas que são mais visíveis, também temos muitas violações de direitos das crianças e adolescentes, nesse caso específico, sempre realizamos encaminhamentos para os Conselhos Tutelares (ENTREVISTADA 1).

A maior demanda é sem dúvida saúde e educação. Pois como lidamos com o público específico de crianças e adolescentes com transtornos de aprendizagem, esses são os direitos que são mais violados, pois os usuários necessitam sem dúvida de acompanhamento médico, exames, laudos e de ter garantido o direito ao seu acesso e permanência na escola, e esses são os direitos mais violados para com o público que aqui atendemos, pois sabemos que ainda tem-se a ideia do aluno perfeito que quando alguma criança/adolescente foge desse ideal as escolas ainda não estão preparadas efetivamente para lidar com isso, embora atualmente tenham um maior conhecimento das leis que garantem esse acesso da mesma forma acontece com a saúde, onde muitas vezes os responsáveis não sabem onde, quem e como procurar o acompanhamento certo para seus filhos, e é nesse sentido que atuamos, de mostrar a eles os direitos fazendo-os assim ficarem cientes dos mesmos e garantir-lhes o acesso a eles (ENTREVISTADA 2).

Em um segundo momento, em nossa entrevista, adentramos nas perguntas que, de fato, abarcavam a discussão de nossa pesquisa sobre o direito ao transporte público dos usuários da organização, e o olhar das mesmas sobre. Perguntamos, inicialmente, sobre como elas julgam o acesso ao transporte dos usuários, obtivemos as seguintes respostas:

Dos que tem direito a carteira de passe livre para usar “gratuitamente” o transporte público local de acordo como estabelece a lei municipal para tal concessão, acho bastante acessível, uma vez ou outra, acontece algumas situações mais burocráticas, a maioria das vezes a família retorna ao setor, visto que somos nós que realizamos os encaminhamentos para o STTP e a equipe sempre tenta sanar de acordo com a perspectiva do direito, não podemos tornar esse processo doloroso aos usuários e suas famílias, os que têm transtornos de aprendizagem e que a lei não dá direito, pois ela é vista pela ótica da locomoção, porém em 2012 houve uma adequação na referida lei para se pensar outras formas de inserção das pessoas com deficiências e com transtornos globais do desenvolvimento, mas nossos usuários como por exemplo, com diagnóstico e laudo de TDAH e dislexia, acaba não sendo contemplados. Isso é claro que rebate nos direitos sociais (ENTREVISTADA 1).

De acordo com a primeira profissional, os usuários têm acesso à Carteira de Passe Livre municipal que, segundo o site da Fundação Centro Integrado de Apoio à Pessoa com

Deficiência, consiste em “um direito que garante à pessoa com deficiência gratuidade no transporte público municipal/intermunicipal e nacional. O direito ao transporte está associado ao direito fundamental de ir e vir e deve ser garantido às pessoas com deficiências.” (FUNAD, [s.d]). Segundo a Entrevistada 1, os usuários têm o acesso a esse direito de forma tranquila, mas embora tenham a gratuidade, seu responsável, ainda, continua tendo de pagar a tarifa, trazendo um forte impacto na renda mensal dessa família. E aos que não tem acesso a essa Carteira de Passe Livre nos transportes públicos municipais, essa situação se complica, ainda mais, é o que é possível constatar segundo a fala da outra profissional:

Se levarmos em consideração as faltas, seus motivos e os desligamentos feitos pela instituição, é recorrente a justificativa da falta de dinheiro para o pagamento das passagens do transporte público para fazer a locomoção do usuário da sua casa até a instituição, salientando ainda que como a maioria dos usuários são menores de idade e não conseguem ou não podem vir sozinhos há ainda o pagamento da passagem do responsável que o acompanha. Colocando todas essas informações no cenário econômico atual, onde a taxa de desemprego está alta, e muitas vezes a renda dessas famílias derivam apenas do benefício do Bolsa Família, é quase impossível garantir a permanência dos mesmos ao acompanhamento realizado aqui (ENTREVISTADA 2).

Podemos observar, nas falas anteriores, o quanto a questão do transporte se torna fator importantíssimo para a realização e continuação do acompanhamento dos usuários na organização.

Prosseguindo com nosso questionário, perguntamos às profissionais se elas conseguiam perceber se os usuários e seus responsáveis tinham clareza sobre o acesso ao transporte público ser um direito assegurado em lei. A primeira entrevistada afirmou que sim, no que vai dizer respeito aos atendimentos na instituição, pois elas prestam esse esclarecimento. Já a segunda profissional alega o contrário:

Colocando essa questão no geral, não, mas boa parte acredito que pela escolaridade. Isso tem mudado um pouco, pois alguns usuários já chegam com essas demandas postas pra nós, pois explica que uma vizinha disse que ele pode ter direito ao passe livre, etc. E acredito que muitos consigam entender a importância e necessidade do transporte público, mas não tem clareza de como deve ser oferecido esse acesso e com que qualidade (ENTREVISTADA 2).

Nota-se que, os usuários até entendem e sabem do direito que tem, mas não sabem como viabilizar e com que qualidade o mesmo deve ser ofertado, e é nesse sentido que a atuação do setor de serviço social da instituição atual, esclarecendo e “iluminando” esse caminho até o acesso a todos os direitos.

Perguntamos, também, às profissionais se no atendimento direto com os responsáveis dos usuários elas prestam alguma informação sobre esse direito e o acesso ao mesmo, elas responderam que sim, e que essa é uma prática do setor, prestar e esclarecer informações acerca de todos os direitos dos usuários. Fazem ainda, o encaminhamento dos usuários que tem direito ao Passe Livre, como podemos constatar na seguinte resposta:

[...] quando no momento do atendimento já conseguimos identificar que o usuário tem direito ao passe livre municipal já o encaminhamos para a STTP, assim como também para o Passe-livre estadual e o interestadual. Damos sempre as orientações necessárias para que o acesso ao transporte seja uma forma de somar ao acompanhamento realizado (ENTREVISTADA 2)..

Por fim, questionamos às profissionais afim de sabermos se o não acesso ao direito ao transporte gera rebatimentos no processo de acompanhamento dos usuários na instituição, foco principal de nossa pesquisa. As respostas foram homogêneas, e levaram em consideração dois fatos já citados anteriormente, um que foi o número de desligamentos que aumentou no ano de 2017, e que tinham como motivo para o desligamento em sua maioria a justificativa de que a família não estava conseguindo arcar com os valores da tarifa, e o outro que, muitas vezes, o usuário e seu responsável vem a pé do bairro onde reside, ficando esse muito distante do local onde a instituição funciona, e atrapalhando seriamente o desenvolvimento dos mesmos no acompanhamento, dados que podemos confirmar com as respostas a seguir:

Sim, claro! Desde 2017 que o setor de serviço social vem recebendo uma nova demanda. Verificar o motivo alarmante das faltas das crianças e adolescentes nos atendimentos de suas terapias, pois segundo as normas que rege os atendimentos ofertados, três faltas consecutivas sem justificativas, implicará no desligamento dos mesmos do serviço, porém, refletimos e vimos por bem, verificar os motivos que estão levando nossos usuários a faltar tanto. Ao recebermos um encaminhamento intersetorial dos profissionais que atendem os usuários, entramos em contato com o núcleo familiar e aos poucos estamos constatando através de relatos das famílias, que muito das vezes elas não tem mais como financiar os gastos com o transporte, visto que essa despesas além de pesar no orçamento familiar, porque a passagem tanto é para a criança/adolescente e seu acompanhante, muitas famílias que atendemos são de baixa renda, vivendo apenas com a transferência de renda do Programa Bolsa Família, algumas moram muito distante do serviço e tem até algumas famílias que estão vindo a pé para não perder a vaga do filho(a) (ENTREVISTADA 1).

Demais. A gente consegue perceber muito isso através dos desligamentos realizados, se formos ver as justificativas. Da mesma forma há muitos relatos sobre usuários que vem de bairros distantes a pé, o que dificulta o desenvolvimento de avanço no acompanhamento dos usuários, pois esses que vem a pé não conseguem ter um bom rendimento nos atendimentos devido ao cansaço do trajeto (ENTREVISTADA 2).

Sendo assim, fica notório o quanto o direito ao transporte público pode afetar de forma positiva ou negativa a vida de seus usuários. Tendo seu acesso garantido, é meio para o acesso a todos os outros direitos fundamentais a vida em sociedade; tendo seu acesso negado, prejudica o bem-estar social dos usuários e de sua família, assegurando e enfatizando ainda mais a negação dos direitos.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Observando as falas das entrevistas, concluímos que a concepção dominante é de que apesar de ser um direito assegurado em lei, o direito ao transporte ainda precisa de bastante terreno e luta para, de fato, ser efetivado com qualidade e garantir o acesso de toda população ao mesmo.

Levando em consideração a realidade dos usuários da Organização Papel Marchê, nota-se o quanto foi e continua sendo necessário a inserção do transporte no rol dos direitos sociais, visando garantir agora um maior investimento e uma maior elaboração de políticas públicas que abarquem esse direito.

O direito social ao transporte público de qualidade veio somar no que vai dizer respeito à melhoria nas condições de vida da sociedade, pois ao tornar-se direito social, agora o Estado poderá construir políticas públicas que contemplem esse direito, e melhorem o acesso e a qualidade dos usuários ao mesmo. Podendo agora, os usuários, cobrarem da União e das entidades responsáveis o asseguramento desse direito.

De acordo com o que foi citado no decorrer desse trabalho, a problemática estudada rebate diretamente nos usuários do transporte, sendo esse um meio de acesso ou de não-acesso aos outros tantos direitos, itens indispensáveis para o mínimo bem-estar social.

Ainda, ao nos aprofundarmos na realidade dos usuários atendidos pela Organização Papel Marchê, vemos a falta de transporte como um agravante para a realização do tratamento e acompanhamento dos mesmos, pois o alto preço da tarifa, paga por um transporte sem qualidade, nega o acesso a esses usuários ao seu tratamento, dificultando a sua evolução nos seus diagnósticos, fazendo os mesmos sofrerem as consequências e preconceitos de serem “diferentes” do que a sociedade impõe como normal.

Ao analisarmos as falas das profissionais entrevistadas, também buscamos entender como se dava a atuação das mesmas sobre essa demanda do transporte. Portanto, foi possível notarmos que, de fato, o transporte afeta o acesso aos outros direitos, e que a partir do momento em que o usuário chega na instituição, as profissionais prestam as devidas

orientações acerca da viabilização desse direito sempre com o objetivo de alcançar o mínimo de bem-estar para a vida em sociedade. A negativa desse direito, o do acesso ao transporte trazida para a realidade dos usuários da Organização Papel Marchê, tem seu rebatimento maior e diretamente no direito a saúde, pois dificulta o acompanhamento dos mesmos na instituição.

As profissionais entrevistadas fazem todas as orientações e ações necessárias sobre essa demanda, mas ainda assim é necessário que o Estado intervenha de forma contínua sobre a viabilização ou não desse direito, como citado anteriormente com a criação de políticas públicas que abarque agora, o direito ao transporte público de qualidade.

Assim, o nosso estudo vem tanto pra somar e para potencializar os atendimentos da instituição, como para dar um maior aporte teórico aos seus profissionais, tendo em vista que o acesso ao transporte foi inserido na Constituição Federal de 1988 como direito social que deve ser assegurado a todos os cidadãos e, ainda, não se conta com muitas pesquisas desenvolvidas no que diz respeito à importância desse direito, gerando um número significativo de pessoas que desconhecem as informações a seu respeito, como foi comprovado em nosso estudo.

Por fim, concluímos que o transporte, de fato, é um dos pilares sustentadores da nossa sociedade atual e que se torna bem dificultosa a vida em sociedade sem o pleno acesso ao mesmo.

O transporte público de forma geral é um dos elementos fundamentais para o desenvolvimento de uma sociedade. Seu desenvolvimento em anos recentes, as perspectivas abertas ao desenvolvimento tecnológico neste setor, fazem do transporte um elemento ativo e progressista, com aperfeiçoamento sistemático. (OLIVEIRA, 2016, p.13)

Com o desenvolvimento das cidades, as distâncias foram aumentando e tornou-se, de fato, difícil andar pelos grandes centros sem o transporte público devido as grandes distâncias que agora fazem parte da geografia das cidades. Sendo assim, torna-se indispensável a existência dos transportes públicos como facilitador do alcance de todos os outros direitos, buscando-se, agora, tê-lo viabilizado a todos os indivíduos e com a qualidade que está assegurada na lei.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA BRASIL. **Transporte público ruim afeta saúde, educação e cultura, dizem analistas**. Disponível em: <<https://www.terra.com.br/noticias/brasil/transito/transporte-publico-ruim-afeta-saude-educacao-e-cultura-dizem-analistas,2c8aa6faad0bf310VgnCLD2000000ec6eb0aRCRD.html>>. Acesso em 05 ago. 2017.

ASSAD, Kader Carvalho; QUEIRÓZ, Imar Domingos. **Movimentos sociais pelo transporte coletivo no Brasil**: manifestações, estratégias de luta e desafios. Serviço social em revista, Londrina, v. 16, n. 1, p. 5-23, jul./dez. 2015. Disponível em: <<http://www.uel.br/revistas/uel/index.php/ssrevista/article/viewFile/23756/1771>>. Acesso em: 28 jul. 2017.

ASSIS, Maria Cristina. **Metodologia do Trabalho Científico**. São Paulo, 2009.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS. **Transporte público como direito social: e agora?** - Brasília: NTU, 2016.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988, com as alterações determinadas pelas Emendas Constitucionais de Revisão nos 1 a 6/94, pelas Emendas Constitucionais nos 1/92 a 91/2016 e pelo Decreto Legislativo no 186/2008. 40.ed. com índice. Brasília: Centro de Documentação e Informação (CEDI), 2013. 498p. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/legislacao/Constituicoes_Brasileiras/constituicao1988.html>. Acesso em: 28 jul. 2017.

BRASIL. **LEI Nº 12.587, DE JANEIRO DE 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nº 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. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 03 jan., 2012.: Disponível em <<http://www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/municipios-devem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CartilhaLei12587site.pdf>>. Acesso em: 28 jul. 2017.

BRASIL, **Código Nacional de Trânsito**. 5 ed. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2013. Disponível em: <WWW.google.com.br/?gws_rd=ssl#q=ctb+pdf+5ed>. Acesso em 05 ago. 2017.

BRASIL, **Cartilha Lei 12587/1**. 1 ed. Brasília: 2013. Disponível em: <http://www.secid.ma.gov.br/files/2015/03/cartilha_lei_12587-1.pdf>. Acesso em 28 jul. 2017.

BRASIL. Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. **Transporte Público como Direito Social. E Agora?**. Brasília, DF, 2006.

BRITO, Afonso Ligório de. **Percepção dos usuários sobre os serviços de transporte público em ônibus na cidade de Campina Grande - PB**. Campina Grande: Universidade Estadual da Paraíba, 2015. Disponível em: <<http://dspace.bc.uepb.edu.br/jspui/handle/123456789/8810>>. Acesso em: 28 jul. 2017.

CAMPINA GRANDE. **Lei Complementar nº 003, de 09 de outubro de 2006**. Disponível em: <http://pmcg.org.br/wp-content/uploads/2014/10/Plano_Diretor_2006.pdf> Acesso em: 28 jul. 2017.

CONSELHO FEDERAL DE SERVIÇO SOCIAL. **Direitos Sociais e Competências Profissionais**. Brasília, 2009.

CIDADE, Roberto Bertoni; JÚNIOR, Teófilo Marcelo de Arêa Leão. **O direito ao transporte como direito fundamental**. Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade, Brasília, v.2, n. 1, 2016.

CRUZ, Renata Leite da Silva; DAVID, Thomaz Delgado de. **A inserção do direito ao transporte no rol dos direitos sociais a partir da emenda constitucional nº 90/2015**: uma abordagem acerca da mobilidade urbana de pessoas e a concretização de direitos fundamentais, [s.d]. Disponível em: <https://soac.imed.edu.br/index.php/mic/ixmic/paper/viewFile/73/17>. Acesso em: 15 maio de 2018.

DAVIS, R. B. **O Progresso e as cidades**. São Paulo: Atlas, 1972.

FERRO, S. R. O. P. de B. ; FONSECA, V. **Direito Social a Mobilidade Urbana**: Uma análise do ambiente construído do usuário do transporte público de Aracaju - SE. In: CONPEDI PARAÍBA, 23, 2015, João Pessoa. Anais... João Pessoa, 2015.

FORTALEZA, Walysson Cleber Nunes. **Mobilidade Urbana Sustentável**: um estudo de caso na cidade de Campina Grande - PB. Campina Grande: Universidade Estadual da Paraíba, 2015. Disponível em: <http://dspace.bc.uepb.edu.br/jspui/handle/123456789/9291> Acesso em: 02 maio 2017.

FUNAD. **Programa Passe Livre**. Disponível em: <http://funad.pb.gov.br/passe-livre/programa-passe-livre> . Acesso em 17 maio 2018.

FRANÇA, Ana Laticia de, SCHIMANSKI, Édina. **Mulher, trabalho e família: uma análise sobre a dupla jornada feminina e seus reflexos no âmbito familiar**. Revista Emancipação, Ponta Grossa, v.9, n. 1, 2009.

G1 GLOBO. **Câmara aprova PEC que torna transporte público direito social**. G1 Globo. 04 de Dezembro de 2013. Disponível em: <http://g1.globo.com/politica/noticia/2013/12/camara-aprova-pec-que-torna-transporte-publico-direito-social.html>>. Acesso em 05 de Agosto de 2017.

GOHN, Maria da Glória. **Teoria dos Movimentos Sociais**. São Paulo:Loyola, 2008

LAKATOS, Eva Maria e MARCONI, Marina de Andrade. **Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisas, elaboração, análise e interpretação de dados**. 3. ed. São Paulo : Atlas, 1996.

LIMA JUNIOR, Marco Antonio Peixoto de. **Transporte público de massa: o caso do município de Campina Grande-PB**. Campina Grande: Universidade Estadual da Paraíba, 2016. Disponível em: <http://dspace.bc.uepb.edu.br/jspui/handle/123456789/12910>>. Acesso em: 28 jul. 2017.

MARTINELLI, Maria Lúcia (org). **Pesquisa qualitativa: um instigante desafio**. São Paulo: Veras , 1999.

MINAYO, Maria Cecília de Souza; DESLANDES, Suely Ferreira; GOMES, Romeu. (Org.). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. 28.ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2009. 108p.

MUNDO EDUCAÇÃO. **A qualidade do transporte público no Brasil e os protestos**. Disponível em: <http://mundoeducacao.bol.uol.com.br/geografia/a-qualidade-transporte-publico-no-brasil-os-protestos.htm>>. Acesso em 05 ago. 2017.
NTUurbano. **Transporte passa a ser direito social na Constituição**. NTUurbano, Brasília: Edição 1, ano 3, n. 20, p. 24-29, set./out. 2014. Disponível em: <http://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub635814515605206535.pdf>> Acesso em: 05 ago. 2017.

OLIVEIRA, Idalécio José Nogueira. **Percepção dos usuários sobre os serviços de transporte público de ônibus da cidade de Matinhas – PB**. Campina Grande: Universidade Estadual da Paraíba, 2016. Disponível em:<http://dspace.bc.uepb.edu.br/jspui/handle/123456789/14462>> Acesso em: 28 jul. 2017.

POLÍTICA DE TRANSPORTE. Ministério do Transportes, Portos e Aviação Civil. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/politica-de-transportes.html>>. Acesso em ago. 2017.

RAIA JUNIOR, Archimedes Azevedo. **Acessibilidade e mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando rede neural artificial e sistemas de informação.** 2000. 212 f. Tese (Doutorado em Engenharia Civil – Transportes) – Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo. São Carlos, 2000.

REVISTA FÓRUM. **Transporte como direito social é uma enorme conquista, diz Erundina.** Isadora Otoni. 07 de dezembro de 2013. Disponível em: <<https://www.revistaforum.com.br/camara-dos-deputados-aprova-pec-que-assegura-transport-como-direito-social/>> Acesso em 05 de maio de 2017.

RIBEIRO, Giovani Esíndola. **Transporte Público Como Direito Social:** regulação e financiamento do transporte por ônibus municipal em São Paulo de 1988 a 2015. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 2015. Disponível em: <<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=000967658> HYPERLINK "http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=000967658">Acesso em: 28 jul. 2017.

SENADO NOTÍCIAS. **Transporte passa a ser direito social na Constituição.** Jornal do Senado, Brasília, 09 ser. 2015. Disponível em: <<http://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2015/09/09/transporte-passa-a-ser-direito-social-na-constituicao>>. Acesso em: 28 jul. 2017.

SILVA, Maria Ozanira da Silva e. **Os programas de transferência de renda enquanto estratégia atual de enfrentamento à pobreza no Brasil:** o programa bolsa família. Disponível em: <http://www.periodicoseletronicos.ufma.br/index.php/rppublica/article/view/3746/1800> Acesso em: 17 maio 2018.

TRIVIÑOS, A. N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais.** São Paulo: Atlas, 1987

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade:** análises das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA COM RESPONSÁVEIS DOS USUÁRIOS

1º Momento:

ROTEIRO DE ENTREVISTA COM RESPONSÁVEIS DOS USUÁRIOS

PARTE I - Perfil Sócio- Econômico das usuárias

Número da entrevista:

Data:

Pesquisador(a):

Dados Sócio-Econômicos:

1. Idade:

2. Sexo:

() Masculino Feminino ()

3. Escolaridade

() Sem instrução

() Alfabetizado

() Ensino Fundamental Incompleto

() Ensino Fundamental completo

() Ensino médio incompleto

() Ensino Médio completo

() Ensino Superior incompleto

() Ensino Superior completo

4. Estado civil

() Solteiro(a) () Casado(a) () Separado(a) () Outros _____

5. Situação ocupacional, atualmente está trabalhando?

() Sim () Não

6. Moradia.

() Própria () Alugada () Cedida () Invadida

7. Possui quantos Filhos?

() 1 filho () 2 filhos () 3 filhos () 4 ou mais filhos

8. Quantos filhos em atendimento na instituição? _____

9. Renda Individual:

- Não recebe salário
- Menos de 1 salário mínimo
- 1 salário mínimo
- 2 a 3 salário mínimos
- Mais de 3 salários mínimos

10. Origem da Renda

- Benefício, qual? _____
- Pensão
- Aposentadoria
- salário
- outros

11. Qual meio de transporte utilizado para realizar o trajeto instituição/casa?

- Carro
- Moto
- Transporte Público
- Moto-Táxi
- Alternativo
- Outros _____

2º momento

- Há quanto tempo o/a sua/seu filho(a) é acompanhado na instituição?
- Quais as principais dificuldades enfrentadas para a realização do acompanhamento da criança/adolescente na instituição?
- O que é transporte para o senhor/a?
- Você acha que o transporte é um direito importante para os indivíduos?
- A criança/adolescente já faltou alguma vez o acompanhamento por falta de transporte?
- O Senhor/a identifica algum problema em relação ao seu acesso ao transporte público? Se sim, quais?
- Como julga a qualidade dos transportes públicos do nosso município? Justifique.
- O senhor/a sabia que o acesso ao transporte público e de qualidade é um direito assegurado em Lei para todos os indivíduos?
-

APÊNDICE B - ROTEIRO DE ENTREVISTA COM AS PROFISSIONAIS

Número da entrevista:

Data:

Pesquisador(a):

1. Que ano conclui o curso?
2. Qual tipo de vínculo possui junto ao PM?
3. Possui outro vínculo empregatício?
4. Possui pós-graduação em alguma área específica? Se sim, qual?
5. Há quanto tempo trabalha na instituição?
6. Quais são as atribuições específicas que desenvolve no PM?
7. Quais as principais demandas postas em seu cotidiano profissional?
8. Quais os principais desafios e dificuldades na sua atuação profissional?
9. Como estes desafios têm interferido na qualidade dos serviços prestados à população usuária de tal serviço?
10. Como julga o acesso ao direito ao transporte dos usuários da instituição? Explique.
11. Acha que a população usuária tem esclarecimento sobre o acesso ao transporte ser um direito assegurado em Lei?
12. No momento de atendimento direto ao usuário você presta alguma informação sobre o direito ao acesso aos transportes públicos do nosso município?
13. O não acesso ao direito ao transporte gera rebatimentos no processo de acompanhamento dos usuários na instituição?