

As interfaces da Assistências Social: destaque à relação com a política de transportes*

POTYARA A. P. PEREIRA**

Resumo: Dois são os principais propósitos deste ensaio: a) ratificar a existência de interfaces entre a política de assistência social e as demais políticas públicas (econômicas e sociais), as quais podem ser trabalhadas em prol da extensão da cidadania; b) contradizer a tendência tecnocrática de separar as políticas públicas em setores para conferir-lhes conteúdo próprio. Para ilustrar os argumentos apresentados destaca-se a relação entre a política de assistência e a política de transporte, mostrando que elas podem manter vínculos orgânicos entre si sem perder as suas identidades.

Palavras-chave: Assistência social, interfaces, vínculos orgânicos.

Abstract: Two are the main aims of this essay: a) to ratify the existence of interfaces between social assistance policy and the other public policies (economic and social) which can be worked for the citizenship extension; b) to refute the technocrat tendency of separating the public policies in sectors to give them proper contends. In order to illustrate the arguments above it was distinguished the relation between social assistance policy and transport policy, showing that they can maintain organic links between themselves without losing their identities.

Keywords: Social assistance, interfaces, organic links.

Antecedentes históricos

O breve período brasileiro compreendido entre o início da chamada "Nova República", em 1985, e a conclusão dos trabalhos

* Comunicação apresentada no GEIPOT (Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Ministério dos Transportes), em Brasília-DF, no dia 21 de agosto de 1998.

** Professora do Departamento de Serviço Social e coordenadora do Núcleo de Estudos e Pesquisas em Política Social, do Centro de Estudos Avançados Multidisciplinares, da Universidade de Brasília (NEPPOS/CEAM/UnB). E-mail: poama@terra.com.br

da Assembléia Nacional Constituinte, seguida da promulgação da Constituição Federal vigente, em 1988, propiciou um debate sem precedentes no campo das políticas sociais, incluindo a assistência social. Para tanto, vários fatores contribuíram, dentre os quais dois merecem destaque:

- a) o processo de redemocratização do País, cujo impacto político ultrapassou o terreno das liberdades individuais (*liberdades negativas*, prezadas pelos liberais porque rechaçam a intervenção social do Estado) e despertou na opinião pública um vigoroso interesse pela igualdade ou justiça sociais (valores relacionados às chamadas *liberdades positivas* que incumbem obrigações cívicas ao Estado);
- b) o conhecimento público da existência de acentuada disparidade social no País decorrente não só da má distribuição de renda mas também do desigual acesso e usufruto dos cidadãos a bens e serviços que integram o que modernamente passou a ser conhecido como cidadania social.

Neste cenário, as políticas sociais entendidas como políticas concretizadoras de direitos de cidadania, assumiram destaque especial. E, neste destaque, estava implícita a exigência da participação ativa do Estado como provedor de bens e serviços, ou *garante* de direitos, e, portanto, como parte legítima do processo de redemocratização do país.

Com efeito, os documentos oficiais elaborados nesse período, sob o governo Sarney - que se guiou pelo lema do "tudo pelo social" - revelam claramente a intenção do poder público de priorizar a desigualdade e a pobreza. Foi assim que se posicionaram, respectivamente, os documentos intitulados "Subsídios para a Ação Imediata contra a Fome e o Desemprego", preparado pela Comissão para o Plano do Governo (COPAG), em 1985; o Programa de Prioridades Sociais, para 1985; e, o Plano de Prioridades Sociais, para 1986.

Embalados pelos ventos da redemocratização, proliferaram debates na academia, nas agências governamentais e nos círculos organizados da sociedade civil sobre a questão social brasileira, com o fito principal de subsidiar os trabalhos da Assembléia Nacional Constituinte e participar da construção do novo texto constitucional.

De par com este movimento, havia uma nítida preocupação de se instituir no Brasil um novo padrão de proteção social que, embora

tardio, representasse um avanço democrático. Nasceu, assim, a concepção de um sistema de seguridade social, que se guiaria muito mais pelos valores da *cidadania* do que pela lógica *contratual* do seguro social.

Do conjunto de documentos favoráveis a essa concepção, destaca-se o elaborado pelo Grupo de Trabalho para a Reestruturação da Previdência Social, criado pelo Decreto nº 92.654, de 15 de maio de 1986, e coordenado pelo sociólogo Wanderley Guilherme dos Santos.¹ O objetivo desse Grupo era - conforme proposição do então ministro da Previdência e Assistência Social, Raphael de Almeida Magalhães, o de apresentar uma proposta ampla de seguridade social que extrapolasse o âmbito restrito do seguro, sugerindo soluções específicas (apud Stein, 1997, p. 72). De fato, o Relatório Final do Grupo que se intitulou "Rumos da Nova Previdência", explicitou a necessidade de o País "superar o estágio em que seu sistema de seguridade social se apoiava estritamente em uma concepção contratualista" e de criar um sistema de bem-estar em que "todo cidadão brasileiro seria titular de um conjunto mínimo de direitos sociais independentemente de sua capacidade de contribuição para o financiamento dos benefícios e serviços implícitos nesses direitos" (MPAS, 1986, p. 5).

Estava presente, portanto, nesta explicitação, uma proposta mais avançada de seguridade social que viria, de certa forma, a ser acatada pelos constituintes e incorporada pela nova Constituição Federal com a seguinte versão: "A seguridade social compreende um conjunto integrado de ações de iniciativas dos Poderes Públicos e da sociedade, destinadas a assegurar os direitos relativos à saúde, à previdência e à assistência social" (art.194). Tem-se, assim, pela primeira vez na história política do País, a inclusão da assistência social num texto constitucional como componente da seguridade social e direito de cidadania, que deveria ser concretizado por política correspondente - a política pública de assistência social.

Sobre o vínculo orgânico das políticas públicas

Para dar cumprimento à nova concepção de proteção social contemplada na Constituição Federal, o sistema de seguridade social brasileiro pós-88 instituiu-se e organizou-se em torno de dois grandes

¹ A secretaria executiva desse Grupo de Trabalho foi assumida pela economista Sulamis Dain.

eixos: um, *contributivo*, representado pela política de previdência social, e outro não contributivo, ou melhor, *distributivo*, representado pelas políticas de saúde e assistência social. Neste eixo, a saúde seria universal em relação aos destinatários (art. 196), enquanto que a assistência social seria prestada "a quem dela necessitar, independentemente de contribuição" (art. 203). Por conseguinte, a assistência social teria um escopo mais delimitado em relação aos destinatários, que seriam constituídos de crianças, adolescentes, gestantes, nutrízes, idosos, pessoas portadoras de deficiência e populações econômica e socialmente vulneráveis, embora o atendimento a esses destinatários devesse ser diversificado e não necessariamente estrito.

É por isso que, escapando à classificação mecânica e simplista de ranço tecnocrático, que segmenta e separa em setores o conjunto das políticas sociais a partir da identificação de linhas específicas (ou especializadas) de atuação (como saúde, educação, habitação, etc), a assistência social afigura-se como uma política social *não setorial* ou, se quisermos ceder à retórica tecnocrática, como uma política social *intersectorial*.

Efetivamente, é por não ser setorial que a assistência social é a política pública mais afeita a estabelecer vínculos orgânicos - e não o contrário, como entendem alguns interlocutores² - com as demais políticas sociais e com políticas classificadas como econômicas. Neste vínculo orgânico, suas funções próprias, ou particulares como prefiro chamar, (seja a de favorecer o acesso e o usufruto de grupos sociais a bens e serviços socialmente produzidos; seja a de assessoramento, defesa de direitos e estímulo à autonomia de ação e de crítica; seja ainda a de desenvolvimento social, de combate à pobreza e de prevenção da reprodução geracional do pauperismo), não correm o risco de se descaracterizar ou se dissolver. Pelo contrário, elas ganharão mais consistência e eficácia se, para além da preocupação descabida em competir, ou medir *status com* as demais políticas tidas como setoriais, elas visarem ao interesse público, que, por não ser compartimentado na realidade, requer ação concertada.

Neste vínculo orgânico é possível ainda estabelecer uma outra concertação estratégica, de fundamental importância para os propósitos de universalização do atendimento e de produção de

² Aldaíza Sposati é um desses interlocutores que não apenas concebe e defende a política de assistência social como setorial, mas elege esse recorte tecnocrático como matriz de identificação das propriedades particulares dessa política, o que é teoricamente problemático.

encadeamentos dinâmicos e dialéticos no campo da política social. Trata-se da relação de mútua implicação entre políticas sociais universais e políticas sociais de escopo mais delimitado, visando à construção de uma combinatória de ações e procedimentos em prol do satisfatório atendimento de múltiplas demandas sociais que não se apresentam de forma segmentada. Isso impedirá que a assistência social, por estar mais comprometida com os segmentos populacionais socialmente mais frágeis, transforme-se em medida meramente compensatória de problemas gerados em outros âmbitos. Impedirá também a ocorrência de estratificação na prestação de benefícios e serviços sociais, mediante a qual parcelas mais pobres da população tenderiam a receber benefícios e serviços de pior qualidade. Ou seja, tal concertação estratégica evitará, de um lado, que a particularidade da assistência social seja explorada em detrimento dos que mais precisam de proteção social, contrariando o *princípio da equidade*, e, de outro, que as políticas universais caiam numa seletividade elitista, regressiva, direcionada prioritariamente para os destinatários mais abastados, ferindo o *princípio da universalização*.

Ainda no tocante à concertação estratégica mencionada, é de suma importância que ocorra a relação orgânica e mútuo-implicativa das políticas sociais com as chamadas políticas econômicas. Isto porque, as políticas sociais, ao terem como perspectiva a equidade e a melhoria das condições de vida e de cidadania da população, inevitavelmente incidirão na esfera econômica. Tais são os casos da educação que "vincula bem-estar com desenvolvimento científico e tecnológico, ou da saúde, que vincula bem-estar com produtividade" (CEPAL, 1989, p. 36), ou, ainda, da assistência social que vincula bem-estar com renda básica ou transferência de renda para segmentos sociais desmonetizados.

Afinal, não podemos esquecer que as políticas econômicas e sociais são dimensões de um mesmo processo de desenvolvimento e de ampliação da cidadania, cuja integração eficaz supõe ao mesmo tempo: crescimento econômico, investimento público, políticas de emprego e renda, combate à pobreza e distribuição progressiva de bens e serviços sociais. Disso se deduz que a busca da equidade e do bem-estar social não é meta ou responsabilidade exclusiva das políticas sociais, e muito menos de uma política social em particular. Pensar assim, é incorrer em vários equívocos, que podem prejudicar a compreensão teórica da verdadeira natureza das políticas sociais e das suas possibilidades e limitações. Um deles é o de criar pretensões excessivas quanto aos objetivos, papéis, funções e

capacidade de eficácia destas políticas. Tais pretensões, por sua vez, ao superestimarem a competência política dessas políticas e conferir-lhes tarefas impossíveis, condenam, paradoxalmente, os seus atores a uma posição marginal na tomada de decisões (que geralmente ocorre no terreno da economia) e do controle democrático.

Por outra parte, é necessário assinalar que muitos dos objetivos das políticas sociais podem cruzar com os objetivos das políticas econômicas e fiscais, já que tais conjuntos de políticas devem responder a demandas socioeconômicas interligadas. São os casos de medidas de isenção de tributos; de oferta de créditos; de transferências de renda para a educação, habitação e formação de pequenos negócios; de dedução do pagamento de tarifas públicas, voltadas para a melhoria das condições de vida e de cidadania dos segmentos economicamente mais vulneráveis da população.

Por isso, "estabelecer metas coordenadas entre ambos os tipos de política pode criar um círculo virtuoso", ao contrário do que aconteceria com a sua descoordenação, que implicaria ineficiência de ambas as partes, principalmente da política social, devido ao papel determinante [e menos complexo, diria eu] da economia (CEPAL, 1989, p. 21).

Fica claro, portanto, que não é recomendável e pertinente teórica e operacionalmente isolar as políticas sociais das econômicas e as diversas denominações de políticas sociais entre si, porque a questão social que desafia a todas elas não é exclusividade de nenhuma. Da mesma forma, é bom esclarecer que, não é pelo fato de a questão social não se restringir à pobreza extrema, que este tipo de pobreza deva ser alvo privilegiado ou exclusivo da política social, ou da assistência social, como é comum acreditar. É óbvio que a pobreza extrema ou absoluta, quando existe, deva ser enfrentada; mas isso deve ser feito de uma forma em que ela seja extinta e não mitigada, atacando-se suas causas estruturais - o que vai requerer, novamente, ação concertada entre o social e o econômico, mediada pela política.

No caso particular da assistência social, as interfaces com as demais políticas sociais e com as políticas econômicas são evidentes e inegáveis. O desafio é transformar essas interfaces em vínculos orgânicos capazes de produzir, de fato, encadeamentos dinâmicos e positivos (para frente e para trás), bem como impactos de conjunto. Esta é uma questão política de monta.

Em outras ocasiões (Pereira-Pereira, 1991) já tive a oportunidade de ressaltar que a assistência social brasileira sempre manteve interfaces com as demais políticas públicas - sociais e econômicas - seja no âmbito da legislação, dos planos governamentais, das instituições de bem-estar, ou no terreno da execução de programas, projetos e serviços. Na Constituição da República vigente, a assistência social, a despeito de estar contemplada numa seção específica (Seção IV do Capítulo da Seguridade Social, compondo o Título da Ordem Social), ela vai aparecer, implícita ou explicitamente, tanto nas demais seções do Capítulo da Seguridade (Saúde e Previdência), quanto em outros Capítulos da Ordem Social, como o da Educação, o da Cultura e Desporto, e o da Família, da Criança, do Adolescente e do Idoso. Aparece, ademais, nos Capítulos da Política Urbana e da Política Agrícola e Fundiária que compõem a Ordem Econômica e Financeira do texto constitucional.

Semelhante incursão também pode ser observada na esfera institucional e política. A história tem demonstrado que a assistência social sempre extrapolou os muros das instituições que pretenderam monopolizá-la ou aprisioná-la, fazendo-se presente em quase todos os programas sociais de governo, nos diferentes níveis da federação. São exemplos: o antigo FUNRURAL, no âmbito da previdência; a creche e a bolsa-escola no campo da educação; a alimentação e nutrição, na esfera da saúde; a habitação popular e o transporte de massa, na área da política urbana; o apoio ao pequeno produtor, no terreno da agricultura; e, ainda, medidas de perfil mais econômico, como: transferência de renda ou programas de renda mínima; financiamentos de casas populares; ofertas de crédito bancário ao trabalhador; isenção de pagamentos de tarifas públicas por parte do pequeno consumidor; isenção do imposto de renda para camadas sociais de baixos rendimentos; e, seguro-desemprego.

Com base nessas evidências, tive também oportunidade de ressaltar em outras reflexões (Pereira-Pereira, 1996, p. 21-24), que a assistência social não é a antítese da política social, do direito de cidadania, da promoção social e do trabalho, como é frequentemente veiculado. Ela só seria essa antítese, se se identificasse com a sua doença, o "assistencialismo". É o assistencialismo, e não a assistência, que se restringe à pobreza extrema e a formas emergenciais, paliativas e isoladas de atendimento, convertendo-se em "armadilha da pobreza", por não libertar o pobre da situação de privação.

Assistência social e transporte: interfaces e vínculos orgânicos

As interfaces da assistência social com a política de transporte - objeto de interesse desta discussão - são perfeitamente identificáveis, embora de difícil vinculação orgânica, no plano operacional.

Se tomarmos como referência a forma como a questão do transporte foi tratada no Brasil urbano, no rastro do processo de industrialização, veremos que ela se fez em detrimento de investimentos nos serviços públicos e no transporte de massa. Desde os anos 1960 que o automóvel vem ganhando terreno na política de transporte, exigindo tratamento privilegiado na criação de infraestrutura e nas obras de engenharia viária. Isso contribuiu para que a população de baixa renda, que não possui transporte individual, fosse empurrada para a periferia das cidades, arcando, assim, com o maior custo do transporte coletivo.

Ao procurar contornar esse problema, essa população descambou para o favelização, residindo precariamente em locais mais próximos às fontes de emprego, como única forma de se livrar dos altos custos de sua locomoção no trajeto entre a casa e o trabalho. Não é casual, pois, que o problema da favelização no Brasil esteja fortemente relacionado à falta de uma política nacional de transporte urbano, que dê prioridade ao interesse coletivo, especialmente o da população de menor poder aquisitivo. Fica evidente, ainda, a partir dessa constatação, que, na história das políticas públicas brasileiras, a dimensão social do transporte nunca foi priorizada.

Prova disso, é que, até hoje, o gasto com transporte costuma ser pesado para a maioria das famílias brasileiras (20% a 25% da renda familiar, segundo Barat, 1991), dada a predominância dos ônibus - um dos veículos coletivos mais caros dentre os disponíveis. Segundo Barat (1991), a relevância do gasto com o transporte público no orçamento familiar da classe trabalhadora urbana, deve-se, basicamente, à tendência de aumentos dos custos dos transportes, refletida na elevação de tarifas, principalmente dos ônibus. Como essas tarifas não são subvencionadas pelo Estado, o usuário paga integralmente, e embutidos no preço da passagem, os custos da operação, a depreciação do veículo e o lucro dos operadores.

Isso sem falar de um outro tipo de ônus, ou de "espoliação urbana", no dizer de Kowarick (1979), sofrido pela população de baixa renda, qual seja: o desgaste causado pelo congestionamento e pelas dificuldades nos transbordos, devido, entre outros fatores, às más condições das vias públicas, que imobilizam, nas grandes cidades, por mais de duas horas diárias os trabalhadores no trânsito. Tal imobilização representa, por sua vez, não apenas desgaste, exasperação e tensão, que afetam a todos, mas, principalmente, uma subtração do tempo de repouso, de lazer e de realização de atividades edificantes (participação social, prestação de solidariedades) atingindo mais decisivamente os usuários dos transportes coletivos. Como contraparte, isso produz reflexos negativos sobre a saúde e a qualidade de vida desses usuários, bem como sobre a produtividade do trabalho e o funcionamento da economia urbana. Como diz Kowarick:

as horas de espera e de percurso antes e depois do dia de trabalho, via de regra extremamente longos, expressam o desgaste a que estão submetidos aqueles que necessitam do transporte de massa para chegar a seus empregos. Em outras palavras, submetido à engrenagem econômica da qual não pode escapar, o trabalhador, para reproduzir sua condição de assalariado e morador urbano, deve sujeitar-se a um tempo de fadiga que constitui um fator adicional no esgotamento daquilo que tem a oferecer: sua força de trabalho. E como esta, pelo menos nos níveis de qualificação mais baixos, é abundante, a engrenagem econômica pode facilmente substituí-la tão logo o desgaste a que está sujeita faça decair a sua produtividade. (Kowarick, 1979, p. 36)

Dessa forma, o transporte de massa, que deveria funcionar como importante mecanismo de atenção às necessidades sociais, passa a servir majoritariamente aos interesses do capital e da rentabilidade econômica privada e, portanto, como instrumento de discriminação ou "exclusão" social.

Há, portanto, que se exigir um maior comprometimento público com os aspectos sociais do transporte - que extrapolam o transporte de passageiros - pois, como vimos, a negligência em relação a esses aspectos acaba por afetar a eficiência e a eficácia das políticas sociais com as quais mantém interface e, até, a economia do país.

Alternativas de cunho social da política de transporte no Brasil

Tendo em vista este comprometimento, algumas saídas vêm sendo apresentadas e/ou adotadas no País. Dentre as principais, destacam-se:

1) oferta de subsídios tanto às empresas operadoras quanto aos usuários (Barat, 1991). Junto às empresas operadoras, o apoio assumiria duas formas: a) *crédito*, para facilitar a aquisição de ônibus e reposição da frota e, assim, evitar a falta de transporte coletivo, que prejudica efetivamente os que mais dele precisam; b) *investimentos públicos* em infra-estrutura viária, com o objetivo de reduzir os custos causados pelas más condições das vias públicas e pela diminuição da velocidade dos veículos. Junto aos usuários, seriam criadas medidas que atenuassem o impacto das despesas com transporte sobre a renda familiar. Exemplo: a instituição de uma espécie de subsidiamento cruzado em relação às tarifas, com a adoção de uma tarifa única mediante a qual os longos percursos (em geral associados aos usuários de menor poder aquisitivo) seriam indiretamente subsidiados pelos pequenos percursos (em geral associados aos usuários de maior poder aquisitivo).

2) criação de bônus especiais ou gratuidades para segmentos sociais mais vulneráveis ou desprotegidos, como escolares pobres, idosos e portadores de deficiência. Um exemplo a ser citado é o atual Programa Nacional de Transporte Escolar, que consiste em repassar recursos financeiros às prefeituras municipais e a Organizações Não-governamentais (ONGs), que mantêm escolas de ensino especial, para a aquisição de veículos a serem utilizados no transporte das crianças até as escolas;

3) transferência de recursos monetários, de caráter eventual, para cobrir gastos dos destinatários da assistência social com deslocamentos para tratar de assuntos relacionados com o seu atendimento (providenciar documentos, receber orientações, participar de programações, fazer tratamentos, etc);

4) adoção de serviços, como o "transporte eficiente" da Secretaria de Integração, Cidadania e Promoção Social do Município de Niterói-RJ, que adaptou *vans* para transportar pessoas portadoras de deficiência, com suas cadeiras de roda e acompanhantes, no trajeto entre a sua residência e a instituição de atendimento.

No rol dessas saídas cabe adicionar o vale-transporte,³ como um benefício social voltado particularmente para os trabalhadores

³ O vale transporte, instituído pela Lei nº 7.418, de 16 de dezembro de 1985, consiste num subsídio ao trabalhador para que este faça frente às despesas de deslocamentos entre casa e trabalho e vice-versa.

formalmente inseridos no mercado de trabalho, e outras alternativas apontadas por José Veríssimo da Silva (1995) em sua pesquisa⁴ sobre as interfaces da assistência social com a política de transporte no Brasil, a saber:

- estabelecimento de *horário econômico* para linhas nas quais predominam passageiros de baixa renda (...) que pagariam tarifas reduzidas nos horários que antecedem o pico do tráfego (manhã e tarde);
- criação de *linhas sociais*, ligando assentamentos de baixa renda aos pólos de emprego, nas quais os usuários teriam o benefício de tarifas menores do que as das linhas convencionais, durante todo o horário de operação;
- existência do *bilhete social*, gerando benefício direto a desempregados, subempregados, idosos e estudantes carentes. (Silva, 1995, p. 41).

Vale ainda arrolar outras alternativas, as quais, segundo José Veríssimo da Silva, existem ou já existiram na experiência brasileira de tentar articular o transporte com as políticas de saúde, educação e abastecimento popular, mas que, acrescento, nunca foram integradas a um projeto mais amplo de proteção social pública, ou mesmo operacionalizadas, tais como:

- atendimento a comunidades interioranas estabelecidas em regiões reconhecidamente insalubres e epidêmicas, de difícil acesso, mediante a utilização do transporte aéreo, fluvial ou multimodal (conforme as condições de acessibilidade) de contingentes de médicos e enfermeiros, além de medicamentos básicos;
- atenção emergencial a populações vítimas de calamidades públicas, utilizando-se, inclusive, recursos móveis e humanos do exército;
- atendimento médico e dentário às populações ribeirinhas da Região Amazônica, utilizando-se, como data de longa

⁴ "As interfaces da política pública de assistência social com a política pública de transporte" constituiu uma linha de pesquisa do Núcleo de Estudos e Pesquisas em Políticas Sociais, do Centro de Estudos Avançados Multidisciplinares, da Universidade de Brasília (NEPPOS/CEAM/UnB) que, no período de 1994 a 1999, foi basicamente trabalhada por José Veríssimo da Silva, economista do GEIPOT, colaborador do NEPPOS e mestre em Política Social pela UnB.

época, embarcações da Marinha de Guerra, que funcionam como hospitais e ambulatórios;

- utilização de viaturas públicas, ambulâncias modernas, tecnologicamente equipadas, aptas para o atendimento a vítimas de acidente;
- utilização do transporte rural escolar, associado a um projeto de "desativação de pequenas escolas isoladas e construção de escolas-núcleo localizadas nos povoados, distritos e sedes de municípios que oferecem ensino seriado até a 8ª série" e cujo custo seria rateado entre os três níveis de governo (União, Estados e Municípios) (Lustosa et al., 1995);
- criação de verdadeiros "mercados ambulantes" de gêneros alimentícios de primeira necessidade, como os adotados pela Companhia Brasileira de Alimentos (COBAL), na década de 1980, colocados à disposição de famílias de baixa renda em pontos estratégicos (terminais de transporte coletivo), onde circulam pessoas integrantes da população-alvo;
- doações de passagens interestaduais para migrantes, como as efetuadas por Agências de Serviço Social do governo do Distrito Federal;
- instituição do *passé livre*, no Distrito Federal, como forma de acesso livre e gratuito aos transportes públicos de pessoas idosas (acima de 65 anos) e portadoras de deficiência, desde que cadastradas no Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos (DMTU).

Tudo isso, é óbvio, torna evidente que a dimensão social do transporte existe e que ela pode ser mal ou bem aproveitada, dependendo dos vínculos orgânicos a serem estabelecidos com as políticas económicas e sociais afins e do comprometimento do poder público com o bem-estar de uma população vigilante de seus direitos. Visto por esse prisma fica patente que nenhuma política (social ou económica) é setorial, embora cada uma possua conteúdo e funções próprios. Fica patente também que se o transporte coletivo for visto pelo prisma do bem-estar social, e não do da lucratividade privada, o mesmo, para além de ser um elemento básico da reprodução da força de trabalho, ressaltado por Kowarick, transformar-se-á em um "gênero de primeira necessidade" (Barat, 1991), cujo consumo

adequado poderá evitar que muitos se degradem na favelização, ou na moradia de rua para garantir a acessibilidade ao trabalho ou a própria sobrevivência física.

Bibliografia

- BARAT, Josef. Transportes urbanos no Brasil: diagnóstico e perspectiva. *Revista Planejamento e Políticas*, Brasília, v.1, n.1, 1991.
- BRASIL. *Constituição Federal*. Brasília: Senado Federal, 1998.
- CEPAL. *Opciones y falsos dilemas para los años noventa: lo nuevo y lo viejo en política social en América Latina*. LC/R. 852.26 de diciembre. División de Desarrollo Social de la CEPAL. 1989.
- GANNON, Colin A.; LIU, Zhi. *Poverty and transport*. 1997. (The World Bank Discussion Paper).
- KOWARICK, Lúcio. *A espoliação urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- LUSTOSA, Theodoro de C. et al. *Avaliação preliminar do transporte rural: destaque para o segmento escolar*. Relatório final. Brasília-DF: Geipot, 1995.
- MPAS. Rumos da nova previdência. In: GRUPO DE TRABALHO PARA A REESTRUTURAÇÃO DA PREVIDÊNCIA SOCIAL. *Anais*. Brasília-DF, 1986. Tomo 1.
- PEREIRA-PEREIRA, Potyara A. Conceitos e funções da assistência social. In:_____. *A assistência social na perspectiva dos direitos: crítica aos padrões dominantes de proteção aos pobres no Brasil*. Brasília: Thesaurus, 1996.
- _____. Os falsos dilemas da assistência social: um esforço de compreensão crítica com base em evidências empíricas. In:_____. *A assistência social na perspectiva dos direitos: crítica aos padrões dominantes de proteção aos pobres no Brasil*. Brasília: Thesaurus, 1996.
- ROCHA, Carla Barbosa. *O benefício de prestação continuada como política de renda mínima no Brasil: uma questão centrada na pessoa portadora de deficiência*. Rio de Janeiro, 2002. Dissertação (Mestrado em Serviço Social) - Universidade do Estado do Rio de Janeiro.
- SANTOS, Marlene de Jesus Silva. *Impacto do benefício de prestação continuada na vida de seus beneficiários no Distrito Federal: materialização do direito de assistência social*. Trabalho de conclusão de curso de graduação em Serviço Social da Universidade de Brasília

(UnB). Brasília, 2003.

SILVA, José Veríssimo da. *Considerações sobre a dimensão social da política de transporte no Brasil: uma contribuição à política de assistência social*. Brasília: NEPPPOS/CEAM/UnB, 1997.

STEIN, Rosa H. *A descentralização como instrumento de ação política: o caso da assistência social*. Brasília, 1997. Dissertação (Mestrado em Serviço Social) - Universidade de Brasília.

WORLD BANK. Social sustainability. In: *SUSTAINABLE transport: priorities for policy reform: development practice*. Washington, 1996.