

tempo e presença

Publicação do CEDI • Número 255 • Ano 13 • Cr\$ 300,00

CIDADES

TRANSPORTE,
HABITAÇÃO E
PARTICIPAÇÃO POPULAR

CIDADES: ESPELHOS DE UMA CRISE MAIOR

A crise econômica e social, que se torna cada vez mais aguda nos países pobres do Terceiro Mundo, repercute de forma dramática nas cidades. A falta de recursos para investimentos na rede social, fato constante na última década, agravou, na maioria das nossas cidades, os problemas fundamentais que impedem uma vida digna para a maioria da população urbana.

A deterioração da malha social é de tal natureza que algumas das grandes cidades latino-americanas parecem estar no limiar da não-governabilidade. São tantos os problemas a enfrentar e tal são suas dimensões que governos e movimentos sociais se consideram impotentes para equacionar situações-limite, presentes nas urbes de nossos países. Assim os problemas gerais dos países subdesenvolvidos se acentuam e se multiplicam no urbano. A violência e a miséria ficam mais a nu e a construção da democracia tem que levar em conta o crescente empobrecimento da maioria da população.

Os movimentos populares, nas suas múltiplas formas, constituem, no atual quadro político, um novo protagonista, algumas vezes organizados e fortes, na busca de solução dos problemas vitais que afetam milhões de habitantes, na sua vida cotidiana das cidades.

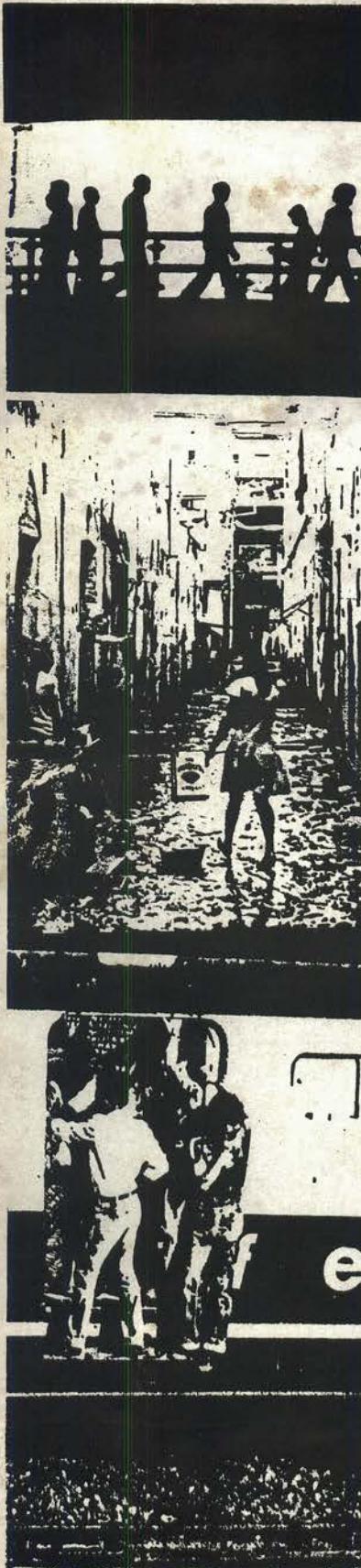
Com a vitória de alguns partidos mais comprometidos com os setores populares e sensíveis aos seus problemas, nas últimas eleições municipais, acendeu-se a esperança de que a forma autoritária e vertical com que as nossas cidades tem sido administradas, seria substituída por um novo estilo de política com ampla e decisiva participação popular. A prática destes últimos anos, entretanto, tem

demonstrado que há dificuldades maiores do que se pensava, para incorporar um novo poder na administração pública. O emperramento da máquina estatal municipal, a presença ainda forte nos vínculos clientelistas e autoritários dos nossos políticos, a falta de canais institucionais para fazer efetiva a participação popular tem impossibilitado, muitas vezes, a concretização do ideal de uma administração democrática e participativa, mesmo nas prefeituras ocupadas por partidos progressistas.

Entretanto, a atual obrigação constitucional de elaboração dos planos diretores de desenvolvimento urbano tem aberto, em algumas cidades, possibilidades de participação de organizações populares no planejamento urbano. Esse fato é, sem dúvida, conquista positiva e promissora, apesar da fragilidade das organizações populares e da falta de experiência acumulada nessa prática política.

Entre os graves problemas das nossas maiores cidades estamos ressaltando, nesta edição, questões da moradia e do transporte coletivo. São reflexões sobre significativas experiências concretas que estão ocorrendo em diversas cidades do país. Nelas, a participação popular esteve presente, ainda que não plenamente.

Os desafios urbanos também questionam a pastoral das igrejas apresentando dilemas, que não encontram respostas nas clássicas formulações da pastoral. A presença de muitos outros sujeitos sociais, ganhando cada vez mais dinamismo, exige das pastorais melhor definição das suas prioridades, mais clareza da sua especificidade e maturidade política para conviver positivamente em um universo mais pluralista e democrático.



Índice

Cidades

- 05 LUZES DA CIDADE
Carmen Cinira Macedo
08 O CONTROLE DO ESPAÇO
Cândido Malta
12 ERMÍNIA MARICATO: "AS POLÍTICAS URBANAS SÓ MUDARÃO COM A PARTICIPAÇÃO POPULAR"
Entrevista a Bernardete Toneto
16 PORTO ALEGRE: PÁRIAS DA CIVILIZAÇÃO URBANA?
Antônio Cechin
21 PORTO ALEGRE: FAVALAS E SOLUÇÕES
Eduardo Nunes Vieira
23 PORTO ALEGRE: O COLETIVO NA LINHA
Jackson S. De Toni
27 RIO DE JANEIRO: ESFORÇO CONTRA A DESIGUALDADE
Nireu Oliveira Cavalcanti
31 BELÉM: UMA CAPITAL, DUAS REALIDADES
Rosa Marga Rothe
33 SÃO PAULO: NA CATRACA DA MUNICIPALIZAÇÃO
Tereza Lajolo

Igrejas

- 36 DIFICULDADES E DESAFIOS DA PASTORAL NA CIDADE
Benedito Ferraro
39 LUZES E SOMBRAS DE UM FORMIGUEIRO
Jorge Atilio Silva Iulianelli

América Latina

- 41 A FÉ E O PODER
Cristina Retroz Bernardes

Anote

- 44 "UM DIA A MORTE CHEGA"

Bíblia Hoje

- 45 VEM, ESPÍRITO SANTO, RENOVA O NOSSO COMPROMISSO
Roberto Natal Baptista

Livros

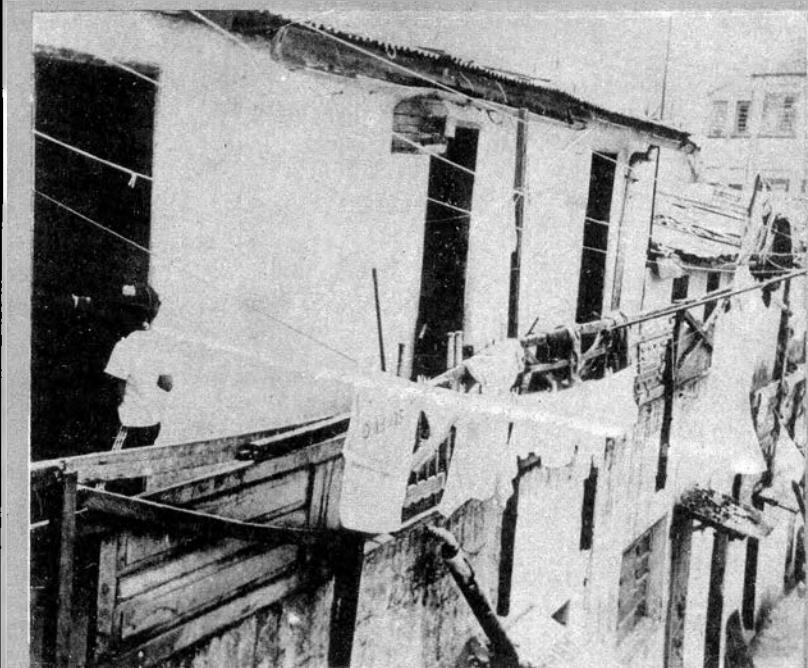
- 47 PROBLEMA SEM SOLUÇÃO NAS GRANDES CIDADES
Heloísa de Souza Martins

Cidades

Luzes da cidade dividida

Nas cidades do Terceiro Mundo, a urbanização reproduz os mecanismos de diferenciação social. Análise da an-

tropóloga Carmem Cinira Macedo considera a divisão da sociedade o problema central. (Página 5)



À procura de definições

Antônio Cechin, Eduardo Nunes Vieira e Jackson S. De Toni analisaram a vida do pobre, na rua e à procura de casa. (Página 16)

Em busca dos direitos

Há um século o Rio de Janeiro cresceu desordenadamente. Nireu Cavalcanti mostra o porquê dos problemas urbanos e as tentativas de solucioná-los. (Página 27)

Má distribuição da justiça

A capital do Pará se desenvolveu a partir da exploração do turismo na Amazônia. Segundo Rosa Marga Rothe, a luta agora é pelos direitos elementares. (Página 31)

Grandeza dos problemas

Cortiços, favelas, carência de transporte. Assim é São Paulo, grande em tamanho e direitos, analisada por Ermínia Maricato e Tereza Lajolo. (Páginas 12 e 33)

Morte de sindicalista foi prevista em poema

Há um ano, Expedito Ribeiro de Souza, presidente do Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Rio Maria (PA), previu sua morte, ocorrida a 2 de fevereiro e anunciada em seus poemas. (Página 44)

Voto leva igrejas ao poder no Haiti e na Guatemala

As recentes eleições no Haiti e Guatemala, países de tradição católica, elevou ao poder presidentes ligados a duas tendências religiosas, marcando o fim do ciclo ditatorial da América Latina. (Página 24)

tempo e presença

Revista Bimestral do CEDI
Janeiro/Fevereiro 1991

CEDI Centro Ecumênico de Documentação e Informação

Rua Santo Amaro, 129
22211 — Rio de Janeiro — RJ
Telefone: (021) 224-6713
Fax: (021) 205-5993

Av. Higienópolis, 983
01238 — São Paulo — SP
Telefone: (011) 825-5544
Telex: 011 26561 ECUM BR
Fax: (011) 825-7861

Conselho Editorial
Carlos Rodrigues Brandão
José Oscar Beozzo
Heloísa de Souza Martins
Márcio Santilli
Milton Schwantes
Paulo Schilling
Regina Hara
Regina Reyes Novaes
Rubem Alves

Editor
Jether Pereira Ramalho

Jornalista Responsável e Editora Assistente
Bernadete Toneto

Assessora especial desta edição
Heloísa de Souza Martins

Editor de Arte e Secretário de Redação
Flávio Irala

Diagramação e Secretaria Gráfica
Marta Cerqueira Leite Guerra

Digitação
Marcia Marisa Veloso

Paginação
João Francisco Esvacl

Revisão
Maria Anita Romeo

Capa
Luiz Rodolfo Trimano

Os artigos assinados não traduzem necessariamente a opinião da revista.

Preço do exemplar avulso:
Cr\$ 300,00

Assinatura anual:
Cr\$ 1.400,00

Assinatura de apoio:
Cr\$ 1.800,00

Assinatura/Exterior:
US\$ 50

ISSN 0103-569X

Sou assinante de *Tempo e Presença* há dois anos, confiante no trabalho de vocês, aguardo ansiosa esta revista tão importante na vida de um professor. Pena que devido à grande crise, os companheiros não podem — e a maioria — não se interessam por leituras críticas. Infelizmente a despolitização ainda é incrível.

Sonia Maria da Silva
Arapiraca — AL

Gostei muito dos números 252 e 253. Mais uma vez a revista demonstrou que se pode publicar a verdade não se importando de que lado ela esteja e nem a quem ela vai incomodar. Faço votos de que continue sendo este ponto de apoio, este farol que ilumina o caminho e mostra o rumo certo a seguir.

Ir. Neiva do Carmo Pacheco
Pousos Alegre — MG

Mais do que nunca é tempo de o cristão de fazer presença e assumir sua missão de profeta num mundo tão sofrido e oprimido. A revista *Tempo e Presença* muito tem contribuído para esta conscientização, porque trata de todos os assuntos de forma objetiva, questionadora e séria.

Lucimar Magela de Oliveira
Vespasiano — MG

Faço votos de que a revista possa continuar sendo este importante instrumento para o trabalho das igrejas e dos movimentos populares.

Osmar Luiz Witt
Panambi — RS

Tendo lido atualmente alguns artigos de *Tempo e Presença*, os quais despertaram-me o interesse. Acredito que

essas reflexões poderão me ajudar a discernir caminhos novos do Reino de Deus e os passos para uma nova evangelização cristã.

Pedro Gomes Beserra
Bayeux, PB

Gostei muito da leitura da revista número 254. Seu conteúdo, assim como o dos números anteriores, é excelente. O que me levou a escrever foram dois dados estatísticos constantes no "Retrato de uma década medíocre", da página 20. Pela cópia xerox da "Síntese de indicadores da pesquisa básica da PNAD de 1981 a 1989", tomo 1, Brasil e Grandes Regiões, publicado pelo IBGE e que obteve na agência desse órgão em dezembro, na página 88, no título 6 — Rendimentos — subtítulo 6-14, os 80% do PEA com menor rendimento mensal em 1989 conseguiram ficar com apenas 32,5% da renda nacional de salários.

Os 9,6% apontados no quadro da página 20, pelo que constatei nos dados da cópia xerox que tenho em mãos, correspondem ao percentual simples da renda apropriada pela 8ª classe/faixa, daqueles 10% da PEA que estão "mais

de 70 a 80". Nas cópias que tenho também não encontrei a especificação do número de anos de trabalho e sim a referência à idade das pessoas.

Assim sendo, se a minha constatação estiver correta, a última frase do segundo parágrafo do "Retrato de uma década medíocre" deveria ter a seguinte redação: "De acordo com a pesquisa, em 1989, exatos 80% da população economicamente ativa, com mais de dez anos de idade, ficaram com apenas 32,5% da renda nacional dos salários". A minha intenção não é a de tirar o brilho da exposição do professor Paulo Davidoff Cruz, mas aprimorar a exatidão dos dados.

Carlitos Fuchs
São Leopoldo — RS

Nota da Redação — O box "Retrato de uma década medíocre" não é de autoria de Paulo Davidoff, e sim da equipe de redação de *Tempo e Presença*. Os dados nele apresentados foram obtidos em fontes secundárias, isto é, na grande imprensa, sem serem checados com a fonte primária. O texto proposto por Carlitos é, de fato, o mais correto.

Novo endereço do CEDI no RJ

Desde o final de outubro o CEDI do Rio está em novo endereço. A entidade agora está instalada em sede própria, à rua Santo Amaro, 129, cep 22211. Atenção para os números de telefone e fax. O telefone é (021) 224-6713 e 232-1615. O número do fax é (021) 242-8847.

LUZES DA CIDADE

Sinônimo de desenvolvimento, símbolo de consumo e de individualismo, a urbanização reproduz os mecanismos de diferenciação social

Carmen Cinira Macedo



WCC/Photo

A chamada "questão urbana" tem se transformado cada vez mais num assunto de interesse nacional. A densidade populacional, principalmente nas metrópoles, tem sido responsabilizada por violência e caos, de tal modo que a clássica "luta de classes" se torna impensável sem a marca do urbano. Um dos ardis ligados à temática está exatamente aí, ou seja, em se pensar a cidade e o urbano como núcleos ou fontes geradoras de problemas que estão, de fato, ancorados na estrutura da sociedade. Esta última é sorrateiramente colocada na penumbra dos debates. Nos limites do presente texto, serão abordados alguns aspectos dessa condição de mediação para a expressão de uma estrutura social que a cidade é.

Se há uma especificidade do urbano é que a modernidade instaura

uma espécie de urbanização desurbанизada. Reúnem-se num espaço circunscrito todas as condições para um exercício primoroso da dominação, quer no que diz respeito a uma exploração intensa das pessoas como agentes da produção, quer no que diz respeito à sua condição de agentes de consumo, inclusive consumo do espaço.

Nesse campo tão abrangente, cientistas sociais, principalmente antropólogos, têm procurado discernir o estudo de dinâmicas sociais da cidade face ao estudo de dinâmicas sociais na cidade. É evidente, contudo, que muitas vezes ocorre uma superposição e o esforço da distinção — se bem que científicamente muito pertinente — corre o risco de ser pouco frutífero. No caso das cidades do Terceiro Mundo, os problemas gerais do desenvolvimento surgem proje-

tados com grande intensidade no urbano: é a miséria geral e crescente que se arvora em cotidiano. Claude Lévi-Strauss, ao tratar de São Paulo, comenta que um espírito malicioso definiu a América como um lugar que passou da barbárie à decadência sem conhecer a civilização. Em sua opinião, o mesmo pode ser dito das cidades do Novo Mundo: elas vão do frescor à decrepitude, sem passar pelo amadurecimento (*Tristes Tropiques*, Librarie Plon, 1955, Paris).

Falsos valores — Até há pouco tempo um dos "slogans" amados pelos paulistanos era o de ser a sua "a cidade que mais cresce no mundo", como se o crescimento fosse um valor 'per se'. Deu no que deu: problemas alucinantes de trabalho, moradia e transporte, aliados à carência de alimentação, saúde e educação. De fato, em nível das carências, tudo cresceu e cresce assustadoramente. Para um antropólogo francês como Lévis-Strauss, marcado pela idéia de sofisticação e refinamento europeus, a imagem que é considerada mais oportuna é a da cidade selvagem onde a cultura permanece um "jogo para os ricos". De fato, mercantilizada e cada vez mais mediocritizada pela indústria cultural, a cultura permanece vista como coisa externa, propriedade privada, que uns tem, outros não. A maioria, antes sem lenço nem documento, agora sem roupa: cidadão (!?) descamisado. A cidade põe em pauta a viabilidade do exercício político da democracia sob a égide da pobreza e da ignorância. Certa vez um operário que entrevistava comentou: "Quando o estômago não funciona, a cabeça não pensa" (Carmen Cinira Macedo, *A Reprodução da Desigualdade*, Ed. Vértice, SP, 1986).

É oportuno lembrar o pensamento de Hélio Pellegrino: "Uma cidade é uma cidade é uma cidade. Ela é feita à imagem e semelhança de nosso sangue mais secreto. Uma cidade não é um diamante transparente. Ela espalha, palmo a palmo, o mundo

Urbanização cresceu em 40 anos

*No Novo Mundo, as cidades
vão do frescor à decrepitude sem
passar pelo amadurecimento*

dos homens, suas contradições, abusos, virtudes e desterrós. Milímetro por milímetro. A mão do homem, em toda parte. No asfalto. No basalto domado. Na pedreira. Nos calçadões. Na rua, onde os veículos veiculam nosso exaspero e desespero. Uma cidade nos revela. Nos denuncia naquilo que escondemos. Grande construção, empreitada de porte enorme, regougo de martelos e martírios. Construímos nossa cidade. Somos construídos por ela. Os elos e cordames nos enlaçam, nos sufocam. Boiamos e nadamos dia e noite, levados numa escuna onde borbulhas se abrem como fu-

*O espaço urbano tornou-se
símbolo de liberdade. Mas pode
trazer isolamento e anonimato*

Flávio Irla/CEDI



O processo de urbanização no Brasil foi rápido. Em 1950, apenas 36% da população moravam nas cidades. Quarenta anos depois, essa proporção chegou a 75%, com perspectiva de expansão acelerada para os próximos anos. As estimativas mostram que um em cada cinco brasileiros habita ou no Rio de Janeiro ou em São Paulo.

Na década de 80, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) apontava uma taxa de crescimento de 4,24% nas cidades

com mais de 500 mil habitantes. Paralelamente a isso, nas dez principais capitais do país, o IBGE mostrou que, em 1985, as famílias que ganhavam até um quarto do salário mínimo eram 14,7% do total e 34,6% recebiam até meio salário mínimo por mês. Segundo o IBGE, na década passada apenas 54,91% dos domicílios estavam ligados à rede de água, 36,90% à rede de esgoto e a coleta de lixo chegava somente a cerca de 25% das casas.

rúnculos maduros. Onde está a saída? Ou a entrada?" (*A burrice do demônio*, Ed. Rocco, Rio de Janeiro, 1989).

Espaço para um eterno jogo de símbolos, é ela própria parte desse mesmo jogo. Um dos aspectos fundamentais do moderno sentido do urbano é que ele se tornou imbuído da noção de liberdade. Pode-se ir de um lugar para outro, ou melhor, pode-se ir e vir de qualquer lugar para qualquer outro.

Sem resistência — Além do mais, é possível não ser reconhecido o tempo inteiro — a noção de anonimato — o que significa, em tese, a possibilidade do individualismo, de não se ter que prestar contas o tempo todo ao grupo comunitário, qualquer que seja ele. A face oculta dessa lua é, entretanto, o isolamento, a falta de referências e de possibilidades de resistência. O brilho do néon é também "fullgas", como lembra uma música popular recente.

Outro aspecto relevante desse mecanismo, em que a cidade espelha de forma projetada a estrutura da sociedade, diz respeito ao padrão segregado de organização dos espaços, o qual inviabiliza, reflete e reproduz as hierarquias sociais. Assim, por exemplo, onde moram os ricos, os pobres só transitam como criados; de onde se divertem os pobres, os ricos mantêm distância, ou um eventual interesse folclorizado.

Há uma lógica que relaciona a segregação espacial à segregação social, uma se expressando através da outra. Um aspecto interessante dessa questão é que uma vez historicamente cristalizadas as hierarquias sócio-espaciais, há um constante esforço de manipulação simbólica das categorias através das quais elas se expressam. Isso porque, vivendo em sociedade, os homens não apenas estabelecem relações sociais objetivas entre si como as representam em termos de relações imaginárias.

Lógica do consenso — No esforço constante de tornar real ao menos para si próprios a ideologia da mobilidade ascensional, estes cidadãos "livres" e "modernos" procuram adquirir os bens e chegar aos recursos de existência concebidos como representando uma alta posição. Usa-se a grife tida como elegante, procura-se circular pelos lugares tidos como refinados, há um esforço de conhecer e ter amigos considerados hierarquicamente superiores. Os espaços urbanos são parte dessa lógica. O bairro em que se mora, o tipo de moradia, os materiais da decoração, tudo, enfim, passa a fazer parte do sistema classificatório a partir do qual os sujeitos tentam identificar e identificar-se no jogo do "quem é quem". Há uma nítida hierarquia dos bairros de tal forma que o mapa da cidade passa a ser um mapa social onde as pessoas se definem

Sidney Waismann



pelo local em que moram e pelos lugares que frequentam.

Na medida em que essa dupla segregação (espaço/social) se constitui, os universos segregados tendem a reproduzir em seu interior os mesmos mecanismos de diferenciação que operam ao nível mais geral. A lógica é sempre a mesma e se reproduz no interior de cada termo. Assim, por exemplo, se em São Paulo morar na zona leste é sinal de pobreza em contraposição aos bairros ricos da zona oeste, a vila mais distante confere a seu morador uma posição inferiorizada face a quem está numa vila mais próxima do centro. Da mesma forma, morar num edifício ainda que "nobre" dos "jardins" confere a seu morador menos prestígio do que residir numa casa com piscina e/ou quadra de tênis, na mesma região. Posso perfeitamente estar enfrentando não o meu patrão, mas o meu vizinho que "ousa" construir mais dois cômodos em sua casa e me olha agora de cima para baixo. Várias entrevistas feitas em bairros da periferia mostram como os moradores não querem ter uma favela por perto porque isso desqualifica seu bairro.

Diferenças sociais — Há, sem dúvida, uma grande ênfase que é dada aos símbolos relacionados aos locais de residência e uma grande importância estratégica deles na vida das pessoas. Como qualquer outro, entretanto, os símbolos vinculados à estruturação do espaço fazem sentido na medida em que integrados em conjuntos ou sistemas simbólicos. Além disso, como na qualidade de significados, os símbolos só existem enquanto estiverem presentes na orientação da conduta das pessoas, há uma ampla dinâmica nesse jogo. Assim, a crença na melhoria das condições de vida pode estar atravessada por uma eficácia simbólica desprovida de uma base econômica consistente. Se sou doméstica, mas gasto meu salário em roupas iguais às da patroa, sinto-me nivelada a ela e isso me basta emocionalmente, ainda que por um tempo apenas. No reverso, posso recusar um trabalho melhor remunerado para não ter que me sentir subalterna sob um uniforme.

O importante é reter que existe, para todas as classes sociais, um esforço de manipulação de elementos

As diferenças tornam-se evidentes no urbano, reproduzindo os mecanismos de hierarquia social

da vida cotidiana aos quais se atribui um lugar para a colocação de cada um na hierarquia social. E a cidade ocupa um plano de destaque nesse circuito.

Outro aspecto significativo da segregação espacial é que, combinada às classes, pode ocorrer uma diferenciação por etnias, religiões, local de origem, tipos de atividade econômica etc. Todos estes aspectos combinados fazem com que a cidade não só contenha uma linguagem mas seja ela própria uma linguagem. O velho Brás dos italianos e das fábricas é hoje, por exemplo, Brás dos nortistas e do comércio árabe, judeu e coreano; a antiga avenida Paulista das mansões dos fazendeiros do café — marca dos quatrocentões — acaba de ser eleita símbolo da cidade, mas está agora marcada pelos edifícios do capitalismo financeiro e internacional.

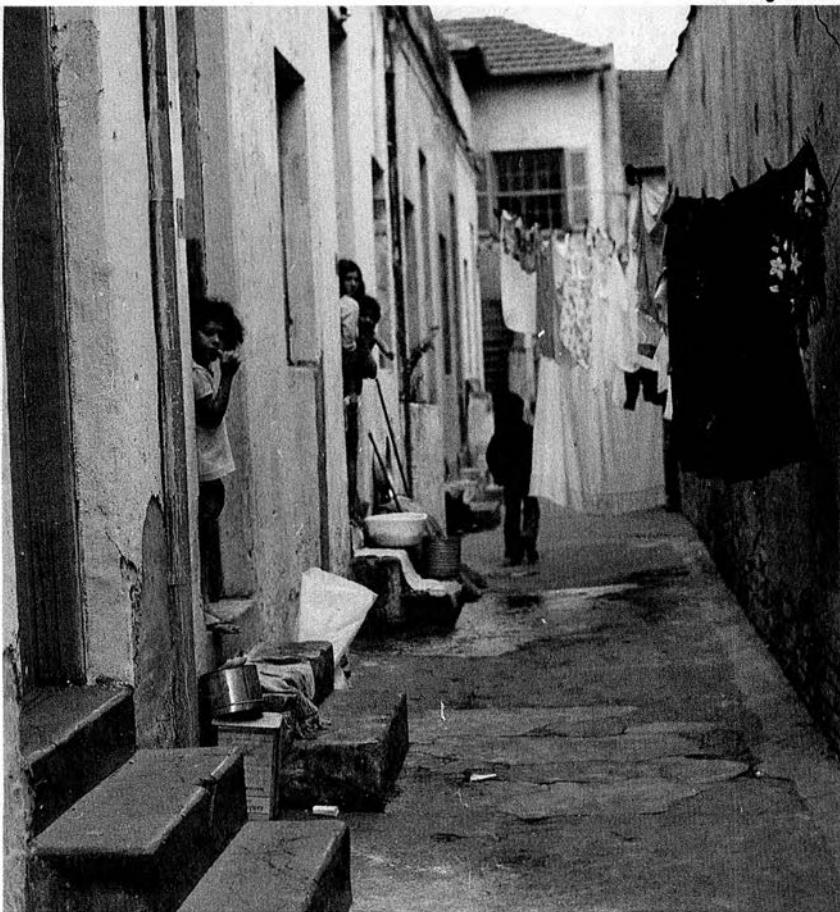
Gozar da liberdade de circular pelas ruas é ocupar um espaço onde é preciso ver e ser visto para adquirir uma identidade de cidadão. A cidade moderna — sinalizada pelas vitrines dos modernos "shoppings" — é ela uma imensa vitrine onde a maioria acaba comprada/seduzida pela força das mercadorias que circulam e, necessariamente, vende sua força de trabalho.

Para existir e ser reconhecido nesse espaço urbano, que é a modernidade, e moderno, que é a cidade, é preciso estar ancorado de alguma forma nele e esta é uma referência crucial.

Somos um pouco o lugar onde moramos.

E, se não moramos, não somos?

Carmen Cinira Macedo é professora do Departamento de Antropologia da Universidade de São Paulo.



Ag. Estado

O CONTROLE DO ESPAÇO

O espaço urbano, considerado como produto de consumo da sociedade capitalista, está no centro de disputas e interesses sociais

Cândido Malta

Avaliação de políticas públicas deve ser realizada a partir de um quadro de referência que leve em conta os interesses sociais em jogo, sob pena da análise se tornar casuística, incapaz de apontar suas relações com as direções para as quais caminham as forças políticas em disputa.

No que se refere à questão urbana, uma vasta produção teórica com forte

base nas análises marxistas tem sido realizada especialmente por franceses, como Jean Lojkine (*O Estado Capitalista e a Questão Urbana*, Martins Fontes, São Paulo, 1981), Christian Topalov (*La Urbanización Capitalista*, Edicol, México, 1979), Alain Lipietz ("Alguns Problemas da Produção Monopólistica do Espaço Urbano", in *Espaço e Debates*, São Paulo II (7): 5-20,

1982); e por ingleses como Doreen Massey ("Capital and Land Landownership by Capital" in *Great Britain*, E. Arnold, London, 1978) e Michael Ball ("The Built Environment and the Urban Question" in *Society and Space* vol. 4, 1986 — p. 447-464). Para uma exposição ordenada da bibliografia básica acrescida das contribuições de pesquisadores brasileiros do urbano, ver o livro *Cidades Brasileiras: Seu Controle ou o Caos*, Nobel, São Paulo, 1989.

O seu enfoque básico corresponde a tentativa de compreensão do fenômeno da urbanização, não apenas do ponto de vista da aglomeração de pessoas e atividades no espaço, descrevendo os efeitos desse processo sobre os diversos grupos sociais e sobre o meio ambiente, mas buscando compreender de que forma os interesses de classe se encadeiam na medida da afirmação do capitalismo monopolista sobre o concorrencial e do capitalismo central sobre o periférico enquanto processo de produção, apropriação e consumo do espaço urbano a nível nacional, regional e intra-urbano.

É com esse quadro teórico em mente — que vem sendo construído no Brasil a partir dessas contribuições básicas, por inúmeros pesquisadores — que passo a analisar algumas contribuições recentes na análise do processo de produção, apropriação e consumo do espaço no âmbito da elaboração dos planos diretores de desenvolvimento urbano, hoje uma obrigação estabelecida pela Constituição de 1988, em seu artigo 182.

A questão que queremos destacar refere-se a instrumentos jurídicos inovadores, especialmente o chamado "solo criado". Antes de mais nada façamos uma breve explicação do seu significado. O direito romano de propriedade imobiliária previa o direito do proprietário usar e abusar do seu imóvel "ad sidera", até os espaços siderais e "ad inferos", até os infernos. O lento reconhecimento por parte das forças sociais domi-

nantes das consequências ruinosas coletivas desse uso e abuso imobiliário, fez esse direito evoluir no sentido de se introduzir restrições ao livre uso dos imóveis. Assim nosso Código Civil até hoje em vigor, aprovado em 1917, afirma em seu artigo 572 que "o proprietário pode levantar em seu terreno as construções que lhe aprouver, salvo o direito dos vizinhos e os regulamentos administrativos".

A compreensão cada vez mais clara, por parte da sociedade, dos direitos dos vizinhos e dos direitos comunitários, entendidos como sendo aqueles constituídos pelos direitos de todos os vizinhos de uma determinada face ao direito individual de cada proprietário, levou a formulação pela Constituinte federal em 1988 do conceito de função social da cidade e da propriedade para fins urbanos.

Na Constituição, a definição dessa função está implícita na instituição de dois instrumentos de ação apresentes: a contribuição de melhoria, de um lado, e de outro, a urbanização compulsória que se combina com o IPTU — Imposto Predial Urbano Progressivo no tempo, para os imóveis ociosos ou subutilizados.

A contribuição de melhoria traz em si o princípio pelo qual não se deve admitir que um proprietário tenha lucro com o trabalho e risco coletivo através da obtenção de valorização imobiliária decorrente do investimento público; já a urbanização e o IPTU progressivo no tempo penalizam quem mantiver imóvel ocioso para fins de valorização, esta também resultado do esforço coletivo.

A definição da função social da propriedade para fins urbanos pode ser explicitada assim, a partir daqueles preceitos constitucionais, como a que resulta de uma utilização socialmente positiva de um imóvel, que não permita ao seu detentor auferir ganhos decorrentes do esforço coletivo.

Será muito bom, para evitar entrechoques interpretativos com o Cód-

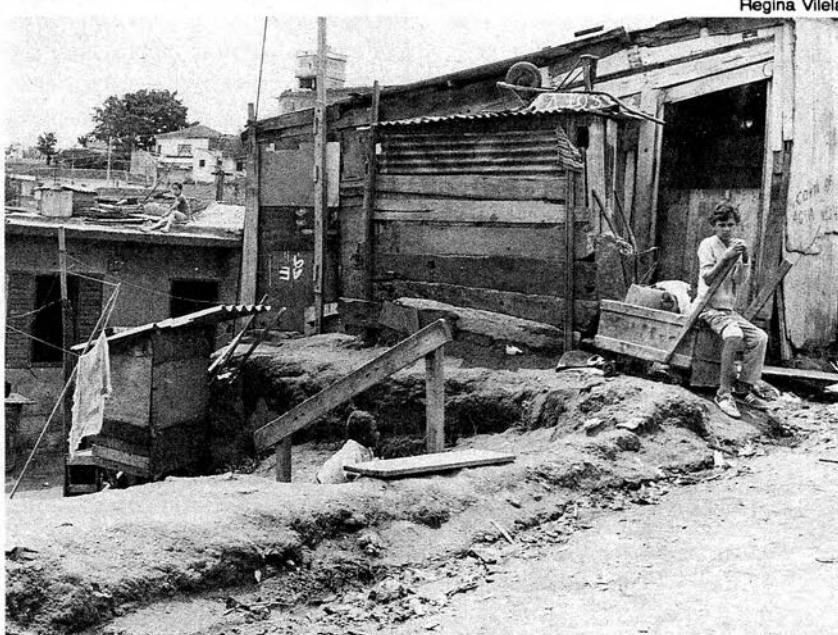
go Civil brasileiro ainda em vigor, que uma lei federal do desenvolvimento urbano, como prevê o projeto de lei do deputado federal Raul Ferraz nº 2191-89, com o qual estreitamente colaboramos, em seus artigos I, II e III, contenha a definição de função social da cidade e da propriedade para fins urbanos explicitando claramente o que está implícito na Constituição Federal.

Os processos especulativos imobiliários urbanos que estão na raiz dos ganhos indevidos pelos proprietários são três: 1) a transformação da terra rural em urbana, por meios locais ou de fato, por mecanismos de mercado, jogando meramente com expectativas de crescimento urbano, 2) a retenção de imóveis ociosos, especialmente terrenos vazios ou subutilizados a espera de valorização, e 3) a valorização decorrente da intensificação do uso do solo urbano, especialmente da verticalização promovida pelos edifícios de apartamentos da classe média alta e de escritórios.

Os dois instrumentos básicos que visam evitar tais ganhos indevidos são os mencionados na Constituição Federal: o IPTU progressivo no tempo conjugado ou não com a urbanização compulsória, e a contribuição

de melhoria. Esta, por dificuldades de aplicação prática, que não cabe discutir aqui, vem sendo substituída por instrumento com o mesmo objetivo de evitar o ganho indevido com a intensificação do uso do solo que é o chamado "solo criado". Na versão italiana, aprovada em 1977, pela Democracia Cristã (Lei nº 10), qualquer criação no solo urbano, seja pelo parcelamento que gera terrenos para fins urbanos, seja pela verticalização que cria terrenos artificiais em altura, para ser autorizada, deve pagar os custos de urbanização com a criação de solo coerente, isto é, os custos de infra-estrutura de serviços urbanos (especialmente de circulação, de água, esgoto e energia elétrica) que darão suporte ao uso previsto. A versão francesa do solo criado (lei 75-1328 — 1976), aprovado durante o governo conservador de Giscard d'Estaing, prevê o pagamento de um valor pelo incorporador que deseja construir acima de um teto legal de densidade básico,

A função social da propriedade, garantida por lei, é a que resulta da utilização positiva do imóvel



O capitalismo mercantil é predador.

O industrial, como no caso brasileiro, é gerador de mais-valia

igual a uma vez a área do terreno (menos Paris que é 1,5) até um índice teto definido pelo zoneamento.

A aprovação por países do capitalismo central de instrumentos de ganhos especulativos levanta a hipótese que em tais países a correlação de forças sociais está se transformando em uma direção na qual os ganhos de caráter mercantil, as rendas de todo tipo, perdem força face aos ganhos decorrentes do trabalho e do risco, isto é, os que podemos entender como ganhos do tipo industrial.

Essa distinção entre ganho do tipo mercantil e o do tipo industrial passa então a ser crucial em nossa análise.

O capitalismo mercantil é predador em sua essência, ou seja, não gera mais valia, apenas se apodera daquela gerada nas atividades produtivas. O capitalismo industrial, ao contrário, é gerador de mais valia seja nas atividades de transformação seja na produção agrícola, quando prescindem das rendas fundiárias e da estocagem mercantil. A passagem histórica de um capitalismo do tipo mercantil para o industrial (que muitos denominam de capitalismo propriamente dito) ocorre antes nos países centrais e só tardivamente tal passagem pode se dar nos países do capitalismo periférico. Embora muitos autores afirmem, como Bresser Pereira, que o Brasil é uma sociedade predominantemente industrial a partir dos anos 30, preferimos a interpretação pela qual a hegemonia de um comportamento do tipo industrial, onde a busca de aumento de produti-

vidade é o eixo articulador da acumulação capitalista, ainda não se deu. É por isso que as formas dominantes de ganho ainda são a remarcação inflacionária de preços, os ganhos através de favores do Estado (por reservas de mercado, creditícios, subsídios, preços excessivos na compra de bens e serviços através de concorrência públicas dirigidas etc), os juros absurdamente altos como consequência de políticas econômicas governamentais, e finalmente, e não menos importantes, as rendas fundiárias.

O setor imobiliário, que é aquele que produz o espaço urbano, é gerador e beneficiário das rendas fundiárias. Ocorre que o valor de troca propiciado pelas rendas fundiárias pode entrar, em determinado período do desenvolvimento histórico de uma cidade, região ou país, em contradição com o valor de uso de uma comunidade. Nesse momento muitos proprietários passam a tomar partido pelo valor de uso, especialmente em termos de suas propriedades utilizadas como local de moradia e trabalho, abrindo mão de rendas fundiárias, num comportamento aparentemente contraditório com os seus interesses de grupo. Na verdade esse fenômeno, explicador do surgimento de uma preocupação com o planejamento urbano por grupos proprietários em prejuízo de ganhos monetários, vem recentemente se amplificando muito, com a preocupação crescente com o meio ambiente, inclusive o urbano.

Se entre os proprietários imobiliários a preocupação ambiental crescente, a partir das classes altas e médias para as classes de menor renda, vai aumentando a pressão social para o controle e redução da especulação imobiliária, entre os empresários imobiliários ocorre uma nítida inversão de interesses quando eles deixam de ser proprietários imobiliários que buscam uma valorização rentista via locação e passam a ser produtores imobiliários para venda, e para isso têm que previamente adquirir terre-

nos para os seus empreendimentos. Para Topalov, na Inglaterra tal passagem se deu durante as décadas de 30 e 40 e na França nas décadas de 50 e 60. No Brasil podemos localizar tal passagem no deslanche do BNH, a partir de 67, com o início de um trabalho em larga escala do incorporador imobiliário.

Tal passagem significa que o incorporador, por exigência do mercado ampliado de apartamentos e escritórios, deixa de ser estocador de imóveis e em consequência essencialmente rentista e passa a ser um adquirente de terrenos, com estoques para uso no curto prazo de um ou dois anos, para sua produção imobiliária. Ao deixar de ser proprietário estocador e se tornar um adquirente periódico e sistemático, seus interesses de incorporar entram em choque com o proprietário rentista. A liberação do solo urbano, na expressão dos teóricos franceses, para a ação produtiva do setor incorporador, passa a ser um problema a resolver exigindo uma regulação pública do mercado imobiliário, que limite os direitos do especulador. O incorporador passa então, na medida em que esse novo interesse vai se tornando claro para ele, a defender políticas públicas de combate à estocagem ociosa de terrenos e imóveis em geral.

No referente à verticalização, os incorporadores querem tirar dos proprietários o poder de caráter monopolístico que possuem, o que aumenta o preço a ser pago para a "liberação do solo". Por esse motivo começam gradativamente a aceitar mecanismos que atribuem o direito de construir ao Estado, que passa a vendê-lo no lugar do proprietário, desde que isto se faça a um preço menor do que o anterior.

O mercado de terras é essencialmente monopolista, nas mãos dos proprietários, ressalta-se, pela impossibilidade do capital, ele mesmo, sem ajuda do Estado, produzir solo urbano.

O capital produtivo, destacadamente o industrial, também se opõe à

No Brasil, a dívida social que se acumulou por décadas empurrou a população para favelas, cortiços...

especulação imobiliária, na medida em que a renda mercantil lhe subtrai lucros, em um processo histórico de afirmação de sua hegemonia, associando-se ao capital bancário, instituindo, no conceito de Hilferding, o capital financeiro.

Por seu lado, os trabalhadores, em suas lutas por melhores salários e por transformações estruturais nas sociedades capitalistas, vão se apercebendo que as lutas urbanas devem se articular às lutas sindicais, pois os salários direto e indireto são interdependentes, aquele pago pelo empresário e este pelo Estado, na forma de serviços públicos subsidiados.

No Brasil, a dívida social representada pelo déficit em serviços urbanos, acumulada por décadas, foi acrescida recentemente de uma brutal carência por moradia, empurrando a população para os loteamentos clandestinos, as favelas e os cortiços. A pauperização crescente da classe trabalhadora torna evidente que, para resolver o problema da moradia, a questão essencial é cada vez mais o acesso à terra urbana, o que explica as pressões crescentes sobre o poder público para a produção subsidiada de moradia, e na ausência desta as ocupações de terra, principalmente públicas, secundariamente privadas.

A retenção de terrenos vazios públicos e privados passa a ser um alívio dos movimentos populares pró-moradia que, na medida de uma consciência mais ampla das causas de sua pauperização e da privação de moradia, passam a dar apoio a políticas públicas que combatam a especulação imobiliária.

Nos países do capitalismo periférico, como é o caso do Brasil, o atraso relativo do setor imobiliário e da construção civil, face aos demais setores econômicos da sociedade, parece mais acentuado do que nos países do capitalismo avançado. Tal fato decorre provavelmente do rentismo acentuado, persistente no setor industrial e ainda hegemônico no setor comercial.



Douglas Mansur

Para um avanço das relações sociais da sociedade brasileira, no sentido da superação das contradições próprias de uma sociedade capitalista ainda fortemente mercantil, é importante compreender essas questões e apoiar os setores da sociedade que possam defender as posições consequentes com esse avanço. Muitos caminhos são possíveis, no entanto, e a alguns deles queremos agora nos referir, pois nesse momento muitos planos diretores de desenvolvimento urbano estão em elaboração, sendo que alguns já estão terminados, e é preciso se ter critérios claros para um posicionamento político efetivo em relação a suas diretrizes.

O primeiro e mais frequente é, em nome de um realismo administrativo, restringir o escopo do plano diretor a um plano de obras, com os planejamentos se transformando em meros projetadores. Tal opção é despolitizadora pois quer resumir a ação do poder público a um mero realizador de obras, obras aliás que, além de oferecer oportunidades à corrupção, são quase sempre valorizadoras imobiliárias e por isso, sem outros mecanismos de controle urbanístico e fiscal, são estimuladoras da especulação imobiliária.

A pauperização dos trabalhadores torna evidente que a questão essencial é o acesso à terra urbana

Um segundo caminho, mais sofisticado, pretende, em nome de um neo-liberalismo, desregular o solo urbano de uma regulamentação urbanística considerada arcaica, devolvendo uma liberdade ao mercado imobiliário que seria estimuladora da produção do espaço construído. O que já expusemos demonstra a falácia dessa posição supostamente incentivadora de uma concorrência sadia entre produtores, que na realidade propicia uma acentuação de caráter monopolístico do mercado imobiliário, ou seja, da especulação imobiliária, com todas as perversas repercussões sociais já discutidas.

Uma terceira opção ainda mais sofisticada quer encontrar equilíbrio entre regulamentação e sua ausência, reduzindo aquela a um mínimo supostamente suficiente.

Cândido Malta é professor de Planejamento Urbano da FAU/USP e membro da Comissão Justiça e Paz de São Paulo.

ERMÍNIA MARICATO

"AS POLÍTICAS URBANAS SÓ MUDARÃO COM A PARTICIPAÇÃO POPULAR"

A arquiteta e secretária municipal de Habitação de São Paulo, Ermínia Maricato, acredita que só a articulação dos movimentos populares poderá transformar as arcaicas políticas urbanas. "Mais importante do que construir casas é a aprovação de leis que garantam a participação popular, independentemente de quem esteja no poder", afirma. Após assessorar por 15 anos os movimentos de moradia, Ermínia Maricato se defronta hoje com a grave situação habitacional da cidade, onde mais da metade da população vive em condições irregulares. E aponta uma saída para a crise: democracia nas decisões e fortalecimento das entidades não-governamentais. Para ela, essas entidades "avançaram mais do que os partidos políticos e os sindicatos".

Entrevista a Bernardete Toneto

TP — Quais as dificuldades que você encontrou ao assumir a Secretaria da Habitação?

Ermínia Maricato — O início foi muito difícil. Havia explosão do déficit habitacional e uma expectativa muito alta. Era uma situação de convulsão social, ocupação de terras na cidade toda, lideradas pela direita, enquanto os movimentos organizados de moradia assistiam perplexos, sem fazer nada. Isso não foi à toa. Todos os relatórios mundiais da década de 80 mostram que houve aprofundamento da miséria, concentração de renda, investimento menor dos governos nas áreas sociais. Habitação foi uma das áreas que sofreu mais instabilidade e menos investimento.

TP — Até que ponto as secretarias de Habitação podem mudar esse quadro nacional?

Ermínia Maricato — Na área de habitação nunca houve políticas municipais, porque no Brasil existe uma tra-



dição histórica, iniciada com a criação do BNH, de instituição da rede de agentes das Cohabs. No país, a habitação sempre foi tratada com cunho empresarial, embora os subsídios dos mutuários sejam muito altos. E não existiam nas cidades brasileiras, órgãos municipais de habitação que levassem a sério os problemas dos cortiços, das favelas, dos loteamentos irregulares. Por outro lado, enfrentamos o obstáculo da máquina de administração pública, todo o arcabouço jurídico que é fruto de anos e anos de ditadura, de clientelismo, de empreguismo, de corrupção. Não podemos fazer nada, transformar essa máquina, sem a participação popular.

TP — Como garantir, na prática, a participação popular na administração?

Ermínia Maricato — Em São Paulo criamos canais de participação, os fóruns regionais. Isso foi necessário porque no início o nosso tempo era ocupado somente

atendendo aos movimentos, não se conseguia trabalhar para implantar uma política global. Outra medida foi a contratação de profissionais das áreas de arquitetura, engenharia, direito e assistência social que estavam envolvidos com os movimentos populares. Através dos fóruns ou de reuniões com a população organizada, definimos nossa política habitacional. Em dois anos desapropriamos 3,5 milhões de metros quadrados de terra, a partir da indicação dos movimentos e decidimos executar conjuntos menores e mais inseridos na malha urbana, próximos à área de atuação desses movimentos.

TP — É possível resolver o problema habitacional em São Paulo? Não existe o perigo de atrelar os movimentos populares à administração municipal ou a um partido?

Ermínia Maricato — Mais importante do que construir mil casas a mais ou a menos, é a aprovação de uma lei que crie um órgão de habitação com a participação dos movimentos populares, que independa da vontade política do governo no poder. A idéia é criar um conselho democrático com a participação da Câmara Municipal e de outros setores da sociedade como entidades profissionais e sindicatos. Isso fará com que a política habitacional deixe de ser uma caixa preta, ao sabor do clientelismo.

TP — Como os problemas urbanos estão sendo enfrentados pela sociedade civil no Brasil?

Ermínia Maricato — O problema urbano não tem sido encarado com seriedade pelos agentes que hoje detêm uma parcela de poder, como os parlamentares, os partidos políticos, as entidades não-governamentais. A Igreja Católica, por exemplo, tem sido o agente mais importante junto aos movimentos populares de moradia em todo o Brasil, mas não colocou, durante a Constituinte, a questão

Cecília Marton



O problema urbano não é encarado com seriedade por agentes que hoje detêm uma parcela de poder, como os parlamentares, os partidos e as entidades

urbana e habitacional como emendas prioritárias. E o PT, partido com maior presença junto aos movimentos populares urbanos, na Constituinte não indicou nenhum de seus deputados para participar exclusivamente da comissão que debatia a questão do transporte e da habitação.

TP — A esquerda ainda não tomou consciência do drama urbano no país?

Ermínia Maricato — Não tomou. Durante a Constituinte, levantamos mais de 100 mil assinaturas para a emenda de reforma urbana, mas nesta luta percebemos que não contávamos com as principais lideranças do país. Na esquerda, ainda domina a tese de que a questão urbana se resolverá com a reforma agrária, ou seja, a partir do momento em que se segurar a população no campo não haverá mais migração.

TP — Mas a reforma urbana não depende da reforma agrária?

Ermínia Maricato — De fato, a reforma agrária é uma condição essencial, indispensável para resolver a questão urbana. Não há como uma cidade diminuir seu crescimento urbano de 10, 25% como acontece hoje no Centro-Oeste e Nordeste, nas áreas de exploração de madeira e minério, sem distribuição de terra. Mas a reforma agrária não é suficiente. Na cidade de São Paulo, por exemplo, mais da metade da população vive em moradias em condições ilegais e é onde está o maior foco de miséria absoluta do país. Há certas cidades do Nordeste em que esse índice é maior, no Rio de Janeiro o empobrecimento é generalizado, nas favelas há administradores próprios que fazem suas próprias leis, gerando a violência das áreas liberadas. O problema urbano é muito mais amplo do que parece.

TP — Por que, até hoje, não houve uma discussão sobre o problema urbano?

Ermínia Maricato — Essa é uma questão histórica. A explosão urbana aconteceu porque o Brasil é um dos poucos países que se desenvolveu para fazer reforma agrária. O setor agrário no país é um dos mais poderosos e reacionários do mundo. Por outro lado, a questão

A reforma agrária é uma condição essencial, indispensável, para resolver os problemas das grandes cidades. Mas não é suficiente





Na área sindical, o problema não é só a luta por salários e direitos trabalhistas, mas também a defesa dos fundos de saúde e de moradia

agrária está ligada à luta do trabalhador, à produção. Já a questão urbana trata da reprodução da força de trabalho. Na cidade a luta é mais fragmentada, há trabalhador contra trabalhador. Ainda existem proprietários de casas contrários aos favelados, aos encortiçados. A unificação das lutas torna-se mais difícil.

TP — Qual o papel que os sindicatos têm desempenhado nas lutas urbanas?

Ermínia Maricato — Hoje o transporte e a moradia pesam muito para o trabalhador urbano, principalmente os industriais. A Central Única dos Trabalhadores (CUT), por exemplo, apesar de ter algumas diretorias sociais, ainda denunciou os trabalhadores espoliados em relação ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço, um dinheiro que durante 20 anos serviu aos governos, comprou os cinco anos de Sarney, foi utilizado pelos governadores que distribuiram casas da Cohab entre seu eleitorado, garantindo reeleição até a quarta geração. O problema não é só a luta salarial e pelos direitos trabalhistas mas também de defesa dos fundos de saúde, de moradia. Nessa área, os movimentos estão avançando muito mais do que os sindicatos e do que os agentes que detêm o poder.

TP — Dentro da Secretaria de Habitação, como foi garantida a participação popular nas discussões do plano diretor?

Ermínia Maricato — A Câmara Municipal de São Paulo determinou, contra nossa vontade, um período de tempo muito curto para a discussão do plano diretor. E isso foi estratégico pois dificultou a participação da sociedade, que tem uma visão fragmentada da cidade, a partir de suas próprias necessidades. Os movimentos populares são imediatistas e é necessário tempo para haver a politização, para entenderem que com a aprovação do solo criado das zonas especiais de interesse especial, teremos instrumentos legais para resolver o problema da habitação. Por isso, a porcentagem da população excluída do direito à cidade e que participou das discussões do plano diretor foi pequena, apesar do interesse de alguns setores.



Construções por mutirão bem sucedidas só são possíveis quando há democracia nas decisões e autogestão da população

TP — Dá para garantir um plano diretor democrático?

Ermínia Maricato — Há tentativas. Mas esbarramos com a organização dos setores empresariais, que contrataram profissionais especialmente para apresentar sugestões ao plano diretor. Eles têm, além do poder econômico, penetração na mídia. Apesar de os empresários não terem uma visão dessa cidade real, clandestina, eles têm um projeto hegemônico para a sociedade. Torna-se uma luta injusta, apesar das propostas concretas apresentadas pelos movimentos sociais para o problema da habitação.

TP — Você falou de propostas da sociedade. Qual sua avaliação dos programas de construção por mutirão?

Ermínia Maricato — O mutirão já foi usado demagogicamente por muitos governos. Eu cito o exemplo de Goiás, que promoveu o ex-governador Íris Rezende no Brasil inteiro com a propaganda da construção de mil casas em um dia. Para mim, mutirão não é solução. Tem de haver democracia, participação e fiscalização do povo. Em São Paulo, o ex-governador Franco Montoro fez várias experiências, umas bem sucedidas e outras não. As bem sucedidas foram aquelas em que o movimento popular era organizado, quando o poder público estabeleceu um convênio com os trabalhadores e fiscalizou cada etapa do projeto. Na Sehab temos resultados surpreendentes em termos de qualidade, preço baixo e rapidez. Mas isso só é possível com democracia nas decisões e autogestão da população.

TP — O que você considera uma casa popular de qualidade?

Ermínia Maricato — Nas administrações anteriores os conjuntos da Cohab eram construídos em locais muito distantes da cidade, favorecendo a especulação imobiliária e criando guetos sociais, onde nós sabemos que a violência é enorme. Além disso, nos projetos já licitados pelo governo Jânio Quadros, onde o solo é inadequado, havia casas com 18 metros quadrados. Nós tentamos acabar com isso. Temos casas com 60 metros quadrados, em locais escolhidos pelos movimentos. É necessário combinar competência técnica, honestidade e participação, inclusive das empreiteiras. Além disso, procuramos seguir a lista da Cohab, que tem 400 mil inscritos, muitos deles há mais de 20 anos, pois o Sistema Financeiro de Habitação está investindo em moradia para a população de cinco salários mínimos.

TP — Os projetos atenderão também à demanda da população favelada?

Ermínia Maricato — Nós não temos como deslocar a população favelada de São Paulo, a não ser as que moram em áreas de risco ou de proteção ambiental. Na cidade há muitas favelas consolidadas, com mais de 15 ou 20 anos, que necessitam apenas de investimento em

Metade da população não tem casa

saneamento, regulamentação fundiária e projeto de circulação interna para se tornarem bairros decentes. Para mim isso é importante, enxergar a favela não como um problema mas como solução.

TP — Dentro das grandes cidades, os cortiços se tornaram um dos grandes problemas urbanos. Existem políticas para essa população?

Ermínia Maricato — Da década de 70 para a década de 80, houve nas áreas centrais das grandes cidades um aumento da mancha da miséria, do adensamento populacional e, consequentemente, dos cortiços. No Brasil não temos políticas que atendam a essa população, pois qualquer intervenção depende da legislação federal. Somente em São Paulo são três milhões de encortiçados que buscam o centro por causa das facilidades de serviços e de emprego.

TP — Os movimentos de cortiços estão organizados?

Ermínia Maricato — Eles estão começando a se organizar. Para mim, essa população tem uma característica fundamental, que a diferencia de outros sem teto: é a irreverência. Os encortiçados não querem apenas uma casinha no fim do mundo, em um bairro completamente desurbanizado onde o hospital mais próximo fica a 30 quilômetros. Eles querem o direito à cidade, não só à moradia. Por isso se sujeitam a pagar aluguéis mais caros porque gastarão menos com transporte e terão mais oportunidades de trabalho.

TP — Você falou dos entraves federais. Quais são os problemas mais legais enfrentados pela população de cortiços?

Ermínia Maricato — Um deles, absolutamente estratégico, é a inexistência do financiamento para imóveis usados, causa da deterioração de toda a área central das cidades brasileiras. Isso é verificado em Salvador, Natal, São Luiz do Maranhão, Vitória e São Paulo, onde o centro urbano está se deslocando para áreas onde a especulação imobiliária é dinâmica. Além disso, não existe lei de locação social como a de países da Europa que recuperam cortiços sem o despejo do locador.

TP — Você apontaria alguma alternativa?

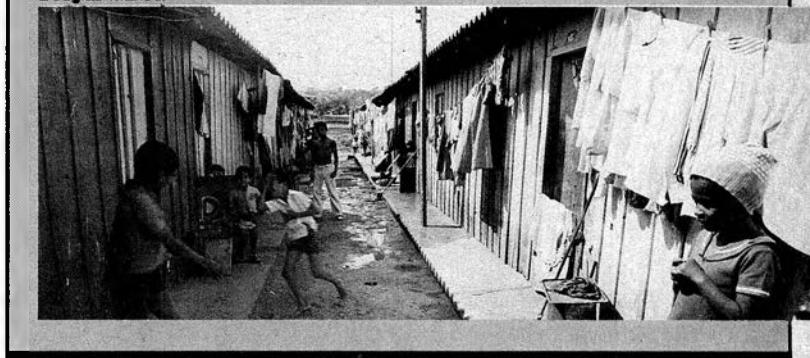
Ermínia Maricato — Hoje o país está discutindo uma nova lei do inquilinato, com a livre negociação. Mas nas áreas do cortiço isso já acontece há anos. As leis não valem, o atravessador cobra o que deseja e despeja na hora em que bem entender. Precisamos apontar saídas não tradicionais, fazer com que o governo deixe de investir somente em imóveis novos, o que favorece a indústria da construção, mas que estabeleça um programa que permita aos moradores de cortiço comprarem a casa através de financiamento e fazer a reforma.

O crescimento acelerado de São Paulo vem acompanhado de uma grave crise habitacional. De acordo com a Secretaria de Habitação do município, existem na cidade 3 milhões de pessoas vivendo em cortiços, 2,4 milhões em loteamentos desurbanizados e 800 mil favelados, fora a população de áreas de risco. Uma pesquisa realizada pela Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (Seade) mostra que, na Grande São Paulo, metade dos moradores não tem casa própria. Da outra metade, boa parte foi

construída pelos próprios moradores. Mais de 480 mil pessoas moram em casas cedidas ou emprestadas por familiares.

O novo Plano Diretor da cidade, cujo projeto foi entregue à Câmara Municipal, pretende reverter esse quadro. O projeto divide a cidade em 15 áreas que podem ser adensadas e estabelece que poderão ser comprados 23 milhões de metros quadrados, a serem utilizados principalmente para a construção de moradias populares, em áreas com boa infra-estrutura e poucas residências.

Douglas Mansur



Os encortiçados não querem apenas uma casinha no fim do mundo, em um bairro completamente desurbanizado. Eles querem o direito à cidade

TP — A Secretaria de Habitação dá alguma garantia para os ameaçados de despejo ilegal?

Ermínia Maricato — Nós temos um programa com bons resultados. Fizemos convênio jurídico com entidades universitárias e de direitos humanos para que elas dêem assessoria gratuita às coletividades que lutam pela posse da terra. Essa assessoria potencializa nossa atividade, pois é melhor fortalecer entidades não-governamentais e dar um atendimento rápido e eficaz. Para mim esse é um elemento fundamental da democracia.

TP — Quais são seus planos para o futuro?

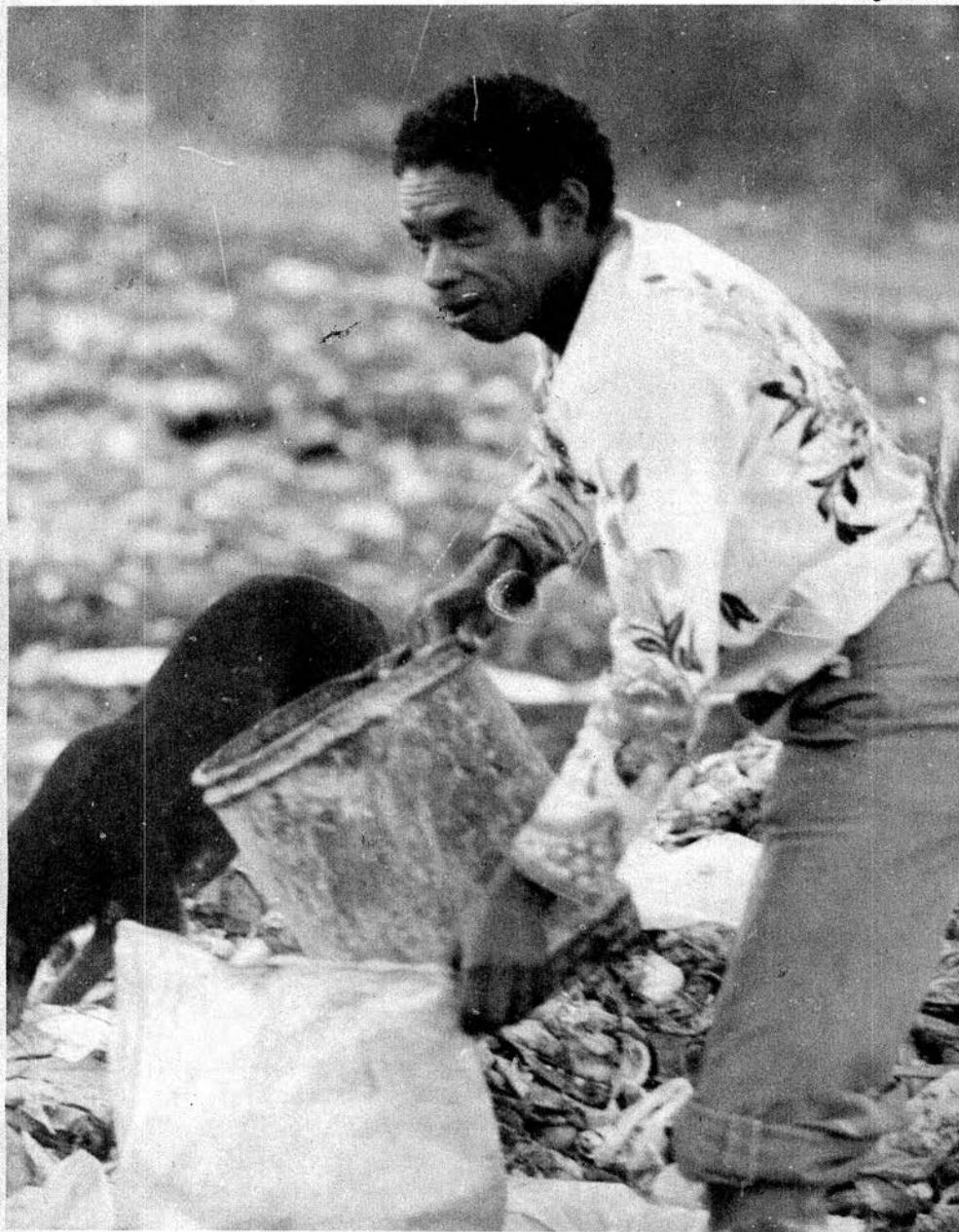
Ermínia Maricato — Quero voltar para a universidade, pois acho que ela está afastada dos problemas sociais e desinstrumentalizada para enfrentá-los. Além disso, gostaria de assessorar o governo paralelo, que junto com os movimentos sociais pode apresentar plataformas e rumos para esse país.

PORTO ALEGRE PÁRIAS DA CIVILIZAÇÃO URBANA?

Os catadores de papelão sobrevivem dos restos da sociedade de consumo. Com seu trabalho trazem o anúncio de uma nova cidade

Antônio Cechin

Douglas Mansur



“Nada se parece tanto a um edifício em construção quanto um edifício em demolição”
(Tristão de Ataíde)

A miséria que se abate sobre o nosso país é cada dia mais visível e palpável. Foi nos anos 80 que começou a aumentar o número de pessoas que necessitam, para sobreviver, da catação do lixo. Eram 3 mil em Porto Alegre, há dois anos apenas. Hoje já passam de 5 mil, os catadores. Se lhes somarmos os dependentes, teremos uma população de 25 mil pessoas que sobrevivem dos rejeitos dos outros.

É uma realidade trágica a que, em nome dos mais sadios sentimentos humanos, não podemos nos acostumar. Convenhamos, porém, que cenas como a que descreve Manuel Bandeira na poesia “o bicho”, já fazem parte de nosso cotidiano nas ruas, avenidas e praças. Eis o poema:

“Vi ontem um bicho
Na imundície do pátio
Catando comida entre os detritos.”

Quando achava alguma coisa,
Não examinava nem cheirava:
Engolia com voracidade.

O bicho não era um cão
Não era um gato
Não era um rato.

O bicho, meu Deus,
era um homem”

Sentimentos como esses do poeta tivemos, anos atrás, quando visitamos as ilhas do Guafba pela primeira vez. Na Ilha Grande dos Marinheiros, sujeita a enchentes anuais, um aglomerado de mais de trezentas



Nos “lixões” das grandes cidades, as crianças participam da coleta para garantir a sua sobrevivência

malocas de catadores. Homens, mulheres e crianças, em meio a montanhas de lixo, em promiscuidade com porcos, ratos e cachorros. Saneamento nenhum. Cercados de água por todos os lados mas sem água potável. Obrigados a servir-se da água poluída do rio.

Aquilo que foi primeiro um sentimento de repulsa, transformou-se depois no maior desafio de nossa vida. Iniciamos então uma verdadeira “descida aos infernos”. Muito sofrida em seus primeiros passos, transformou-se porém, hoje, em verdadeira paixão que enche de sentido nossa vida. Trabalhamos com pessoas que vivem no meio do lixo porque do lixo extraem tudo quanto precisam para sobreviver.

Quem são essas pessoas? — Convivendo com elas, foi muito importante para o trabalho, ter aprendido a distinguir três categorias: catadores, papeleiros e carroceiros. Os mais baixos na escala social são os catado-

res. Seu interesse maior é por saquinhos de bairros residenciais em que haja comida para eles próprios e também para a “criaçãozinha” de dois ou três porcos. Trabalham, portanto, com “lixo sujo”.

Os papeleiros são os que circulam pelo centro da cidade puxando carrinhos nem tão pequenos quanto o diminutivo parece sugerir. A base do trabalho deles e seu interesse maior é o papel/papelão. Trabalham, portanto, com “lixo limpo”.

Os carroceiros se consideram eles mesmos hierarquicamente mais acima. Como vão mais longe com suas carroças, buscam em geral materiais “nobres”: sucata de cobre, ferro, alumínio, latas grandes, madeira etc.

Fora do específico, é comum o fato de as três categorias catarem um pouco de tudo.

Donde vêm essas pessoas? — Boa parte delas vem diretamente do campo para o lixo. São fruto do exodo rural. Não é difícil, em Porto Alegre, encontrar catadores/papeleiros que ainda praticam o alemão em casa.

Outra parte, bem mais numerosa, também veio do campo, mas há mais tempo: cinco, sete ou dez anos atrás. São vítimas da degradação das

Os catadores de papelão saem do campo para, nas grandes cidades, sobreviver do lixo dos ricos

condições de vida da cidade: subempregados ou desempregados. Mesmo se tinham emprego de salário mínimo, não compensava mais trabalhar em firma. No lixo ganham igual e até um pouco mais que o mínimo.

Os que chegam do campo com os valores interioranos e vão diretamente para o lixo, bem depressa se degradam também. Nem pode ser diferente nesse submundo. É o lugar onde a perversidade do sistema capitalista envolvente se manifesta em toda sua crueza. É a exploração mais desenfreada.

O catador/papeleiro é verdadeiro animal de tração que arrasta por ruas e avenidas, por cima de pontes e por baixo de viadutos, para refúgios aonde se esconde para morar, 200 ou 300 quilos em cada carga de lixo que separa, auxiliado por mulher e filhos. Entrega em seguida para intermediários que lhe pagam uns magros cruzeiros, quando não, uma simples garrafa de cachaça. Fato que acontece principalmente quando o carrinho não é propriedade do catador mas sim do intermediário.

É nas costas desse burro de carregaria que faz seus lucros uma verdadeira máfia do lixo, constituída de intermediários de todo quilate: pequenos, médios e grandes. São estes que vendem diretamente para as fábricas por um preço, no mínimo, dez vezes maior do que aquele que pagaram ao miserável da rua.

A tomada de consciência por parte do catador/papeleiro de que decaiu para o último degrau da escala social, provoca-lhe um verdadeiro terremoto interior. Os primeiros que se entregam são os homens. Descabam facilmente para o alcoolismo e a droga. O passo seguinte é a violência de todo tipo com brigas e até mortes.

De tanto mexer com lixo, acabam eles mesmos se considerando lixo.

Família, af, não existe. A figura paterna desapareceu quase por completo. A mulher, que não tem nada de sexo fraco, é a que mais resiste.

Associação une papeleiras

É mãe e pai ao mesmo tempo. Nunca se entrega. Toca em frente, com toda energia, a manutenção do barraço e o encaminhamento dos filhos. As catadoras todas, sem exceção, são muito mais responsáveis que os homens. As crianças, face aos duros embates da vida, são extremamente agressivas em palavras e ações. Será que poderia ser diferente? Não há professora que tenha preparo pedagógico para aturá-las em sala de aula.

Entrando no mundo do lixo de corpo inteiro, podemos acompanhar de perto, a polêmica travada nos últimos anos entre Prefeituras e ecologistas, a propósito da destinação final dos resíduos urbanos. Problema seríssimo nas grandes cidades.

Porto Alegre recolhe 600 toneladas por dia, de lixo residencial e hospitalar. Além disso há ainda o lixo industrial. Uma das administrações municipais passadas, cometeu um verdadeiro crime ecológico. Compactou uma camada de lixo de uns 3 ou 4 metros de altura, numa das ilhas, recobrindo tudo com um pouco de terra. O chorume em direção às águas do Guaíba é perpétuo. Basta deixar de chover durante uns três meses que esse lixo, espontaneamente, entra em combustão subterrânea, espalhando odor fétido sobre a cidade.

Outras soluções foram tentadas em diversas cidades: grandes usinas com equipamentos sofisticados, aterros sanitários que de sanitários nada têm, incineradores etc. Todas experiências fracassadas. Exemplo típico aconteceu com Brasília. Importou, diretamente da França, uma usina completa da mais alta sofisticação. Um verdadeiro elefante branco. Resultado: nunca funcionou. Só serve para lixo francês, que tem características bem diferentes do lixo brasileiro.

Depois de tantos fracassos que custaram milhões de dólares aos cofres públicos, de repente... um autêntico ovo de Colombo. As pessoas mais lúcidas e os ecologistas mais sinceros tiveram sua atenção desper-

Em Porto Alegre, uma ideia simples está dando resultados: a Associação de Mulheres Papeleiras e Trabalhadores da Ilha dos Marinheiros uniu a comunidade para fazer a coleta seletiva de lixo em três bairros da capital. O trabalho, que permite às mães ficarem com os filhos durante o dia, já frutificou em uma creche para 25 crianças, mantida com o lucro do lixo vendido às indústrias locais. As vinte mulheres da associação gaúcha separam do lixo doméstico orgânico vidro, papel, metal e alumínio, vendidos a preço de mercado às indústrias da capital. Três vezes por semana seis caminhões da prefeitura trazem o material reciclável até a associação, para

que as papeleiras o separem e comercializem. Na creche, inaugurada em outubro, ficam as crianças pequenas; os filhos maiores ajudam no trabalho de catação e separação, feito em um galpão de madeira, totalmente fechado. Segundo o coordenador do projeto, Antonio Cechin, a experiência está beneficiando indiretamente cerca de quinhentas famílias. A renda média mensal é superior a um salário mínimo.

Mulheres gaúchas criaram uma associação para coleta seletiva de lixo

Arquivo Antônio Cechin



tada para esses párias da cidade que todos desprezam: os catadores/papeleiros. Eles têm a solução! Eles são a solução! A solução estava no meio de nós e nós não o sabíamos!

Bem dizia Tristão de Ataíde: "Nada se parece tanto com um edifício em construção quanto um edifício em demolição". Nada se parece tanto com uma aurora, quanto um pôr-do-sol, poderíamos nós arremedar. Só que um anuncia o dia e o outro, a noite.

Os catadores/papeleiros denunciam e anunciam ao mesmo tempo. À semelhança de Jonas pelas ruas de Nínive, eles são hoje os profetas-fantasmas que perambulam por avenidas e praças, particularmente à noite. Denunciam um tipo de sociedade poluidora e poluída em todos os sentidos, que está com seus dias contados. Apontam para o fim de um sistema necrófilo que estende suas asas mortíferas não só sobre o terceiro mundo mas sobre o universo inteiro. De dentro de sua miséria, anunciam que, das cinzas da cidade velha, vai nascer uma cidade nova onde os homens obrigatoriamente terão que ser mais irmãos.

Tudo é só questão de ter olhos e

ver, como nos alertou tantas vezes o Mestre Jesus. Há jeito e jeito de se olhar. Humanistas e cristãos de coração aberto, vêm hoje, as coisas, dentro de uma mesma unanimidade. Atentemos para alguns lampejos da luz que se irradia, de sob uma casca apenas aparente, daqueles que a opinião pública considera os párias da sociedade.

1) Catadores/papeleiros são a solução definitiva para o problema do lixo, hoje. É só questão de ajudá-los um pouco na organização e dar-lhes um mínimo de condições humanas de trabalho. Eles já estão fazendo a coleta, a separação dos materiais e a devolução dessa matéria-prima para

Os papeleiros denunciam um tipo de sociedade poluidora e poluída que está com seus dias contados

Os catadores e papeleiros ensinam um novo conceito de lixo, que, para eles, é matéria-prima misturada

as indústrias. Isso com as mãos, de maneira totalmente artesanal, sem sofisticação de espécie alguma. Trata-se de uma mão de obra preciosíssima que temos à disposição e que não existe no Primeiro Mundo.

2) Os catadores/papeleiros são nossos mestres em ecologia. Começam por nos ensinar um novo conceito de lixo. Essa palavra, no sentido costumeiramente usado, de rejeito que causa nojo, para eles, nunca existiu. Lixo, para eles, sempre foi matéria prima misturada. Quem cria o nojo são as classes bem de vida — os maiores produtores de lixo — a partir do instante em que misturam matéria orgânica com embalagens e resíduos secos de todo tipo. Os catadores sugerem a essas classes que, dentro de casa tenham dois espaços: um recipiente para matéria orgânica e outro espaço para acumular materiais secos. Os catadores serão depois os especialistas da separação desses materiais: quase duas dezenas de tipos de papel, oito tipos diferentes de plásticos etc.

3) Os catadores/papeleiros exercem uma profissão das mais dignas e necessárias para o mundo de hoje. Quando nos conscientizarmos, veremos que cada tonelada de papel/papelão que recuperam, são mais de 20 árvores adultas que deixam de ser definitivamente abatidas. É esta população que preserva sete toneladas de bauxita, minério amazônico largamente garimpado hoje, quando reciclam uma tonelada de alumínio de nossos pratos das viagens de avião ou de comidas prontas do supermercado.

Eles são só trabalho o dia todo, sem sábados nem domingos, e têm a pior qualidade de vida

Pena que para a maioria dos que moram no lado formal e urbanizado das cidades, esta massa não passe de estorvos no trânsito ou relaxados e relapsos que fuçam e sujam as vias públicas por onde transitam.

Sinal evidente de que ainda está presente — embora escondido — o sentimento de dignidade humana nessas pobres criaturas, pudemos observar ao querer fotografá-los em seu cotidiano. Em outras vilas pobres, crianças e aultos gostam de ser fotografados, principalmente quando lhes prometemos uma lembrança; no meio do lixo, porém, essas pessoas reagem às fotos. Um amigo nosso, depois de tomar algumas vistas, nos confessava: "A sensação que tive, é que minha máquina era uma metralhadora apontada para eles".

É obrigação de toda a sociedade dar um mínimo de dignidade a este digno trabalho ambiental e responsável que não representa um grande desembolso econômico para os órgãos que devem atender todo o público.

4) Os catadores/papeleiros nos ensinam a dar valor a tudo no mundo

e na natureza. Nada se joga fora. Tudo é aproveitável. Sua prática diuturna aponta para um projeto político de sociedade não consumista. Temos que viver modestamente, sem luxo nem ostentação, com o máximo de economia. Acabar com o supérfluo porque assim todos poderão ter o mínimo indispensável. Temos que tirar o máximo partido de tudo quanto Deus criou ou que o homem transformou.

5) Somos produtores de lixo e como tais criamos um sério problema ecológico para nós e para as gerações futuras. O papeleiro é aquela pessoa maravilhosa que vem ao nosso encontro para ajudar-nos a resolver o problema que criamos dando-lhe a solução adequada. Portanto, mais que ajudar a ele, é ele que muito nos ajuda.

6) Os catadores em sua faina de buscar por toda parte tudo o que possa ter algum valor, por mínimo que seja, perdem, aos poucos, quase por completo o conceito de propriedade particular. Roubo para eles não existe. Tudo se circunscreve dentro de um processo de catação permanente.

Reciclagem traz benefícios

Cada cidadão brasileiro é responsável pela produção diária de cerca de 0,6kg de lixo somente em sua residência. Se nas pequenas cidades o saldo final é irrelevante, em uma metrópole como S.Paulo, por exemplo são produzidas por dia cerca de 12 mil toneladas de lixo correspondentes a um volume equivalente ao de um edifício de 30 andares.

Nas capitais somente as soluções convencionais de tratamento de lixo — aterro sanitário, usinas de compostagem e incineradores — não estão bastando. A coleta seletiva de lixo é apontada como solução econômica, social e até

política, na medida em que une a coletividade. os benefícios ecológicos também são surpreendentes: se todos os papéis, vidros, plásticos e metais hoje jogados fora fossem reciclados, a poluição do ar seria reduzida em 74%, a poluição das águas em 35% e haveria um ganho de energia de 64% no processo de produção industrial. Neste trabalho de coleta e seleção de lixo, somente na grande S. Paulo atuam mais de 100 mil pessoas segundo a cooperativa dos catadores de rua. Há o cálculo de 600 pequenas e médias empresas que se dedicam a comercialização de apara de papel em todo o país.



Dentro da miséria extrema em que vivem, apontam para a única moral legítima em tais circunstâncias e que foi defendida, já na Idade Média pelo grande teólogo Santo Tomás de Aquino: "quando pessoas se encontram em situação de extrema necessidade, tudo passa a ser comum".

Ainda que inconsciente, a prática deles aponta para um projeto de sociedade eminentemente comunitária, muito próxima do evangelho, e onde o princípio básico é: de cada um de acordo com suas possibilidades para cada um de acordo com suas necessidades.

7) Outro alerta que eles nos fazem é o do trabalho em função da vida e para mais vida. Eles são só trabalho e dia todo, sem sábados nem domingos, e trabalho dos mais pesados. No entanto têm a pior qualidade de vida. Remuneração praticamente nenhuma. É a injustiça do sistema vigente: quem mais trabalha, menos ganha e, não raro, quem menos trabalha, mais ganha.

8) A própria violência que campeia no meio deles, é vista por eles com olhos diferentes dos nossos. Um único exemplo: para nós — e também para eles — a morte é a violência máxima. Só que nós não conseguimos entender que se possa matar para comer. É que nós não te-

mos experiência de fome, somente de apetite. Para eles entre a fome e a morte não existe diferença. Talvez até a morte seja preferível.

9) Para nós que fizemos a opção pelos pobres, os catadores/papeleiros nos ensinam que quanto mais pobre, tanto mais universal. Do fundo da maior miséria é que surge o questionamento mais radical e que aponta para o melhor projeto não só de sociedade mas também de Igreja. Identifica-se Jesus Cristo de maneira sempre mais clara quanto mais se desce aos últimos da escala social. Indo ao encontro dos peregrinos vamos para o abraço direto com Cristo. Isso é fonte da mais alta espiritualidade, principalmente nesses tempos difíceis de final de segundo milênio. Quanto mais perseguidos por fora e acuados por dentro, tanto mais temos que radicalizar em nossa opção, rumo sempre aos mais pobres dentre os pobres.

10) Se os mais pobres são os mais universais, nos catadores/papeleiros todos podemos nos encontrar. É o grande tema da ecologia englobando a todos. Desde os "primeiros", os produtores de lixo, até os "últimos", os recicladores de lixo. Aqui também há lugar para todas as pastorais.

Sintetizando: Os catadores/papeleiros apontam para uma nova criação cu-

Essa população de peregrinos recria tudo de novo, anunciando uma organização social mais fraterna.

jas origens nos foram reveladas no Gênesis e cuja concretização final o Apocalipse procura descrever.

O autor sagrado, na Bíblia, diz que no princípio era o caos. Esse caos é a imagem perfeita do papeleiro/catador em meio ao lixo. Esse "peregrino", com suas mãos, qual novo oleiro divino, começa a criar. Começa a separar, não mais as águas que estão em cima das que estão embaixo, mas sim a separar o papel do papeleiro, o plástico polietileno, do propileno e do poliestireno, e estes, dos caços de vidro. Dentro de um novo tipo de relação com outras pessoas que vão industrializar esses materiais, teremos um livro novo, talvez até mesmo uma Bíblia, um lindo cálice para nele colocarmos o vinho, um prato para colocar o pão, tudo em cima de uma nova mesa para em cujo redor, sentados, podemos fazer uma ceia que também pode ser uma eucaristia.

De dentro e do fundo do inferno de um sistema desumano que produz lixo e mais lixo que sepulta toda uma população de peregrinos, esses mesmos peregrinos, com o poder de suas mãos, recriam tudo de novo, anunciando uma organização social nova, mais humana e fraterna.

Em Porto Alegre, apoiados pela Administração Popular que realiza a campanha do lixo seletivo, pelas Igrejas Evangélicas, Católica e pela Fundação Espírita, dentro portanto de um espírito o mais ecumônico possível, estamos levando à frente, em etapa ainda pré-cooperativa, a organização dos catadores, papeleiros e carroceiros.

Antônio Cechin, irmão marista, educador popular, dedica atualmente sua vida em trabalhar com os catadores de lixo em Porto Alegre.

PORTO ALEGRE

FAVELAS E SOLUÇÕES

A crise econômica agravou o problema habitacional no sul do país, aumentando o número de favelados. As políticas públicas tentam apontar soluções que atendam as demandas dos movimentos populares

Eduardo Nunes Vieira

A paisagem de Porto Alegre está mudando. Há não muitos anos atrás, era possível entrar na cidade, circular e sair sem ver favelas. Hoje, os barracos sobem os morros desafiadando a gravidade e ferindo os últimos redutos ecológicos ainda intocados na cidade. No sul do país, a sub-habitação convive com um fator de agravamento bastante crítico: o clima muito quente e úmido no verão, chuva e frio, acompanhados pelo vento minuano, no inverno, o que compromete definitivamente a habitabilidade dos núcleos, além de ser o causador de inúmeros problemas de saúde.

Estimativas existentes indicam que cerca de 30% dos 1,4 milhão de habitantes de Porto Alegre vivem

favelados. Este percentual é ainda maior se somados todos os que sub-habitam em cortiços e a coabitacão em áreas deterioradas, além dos barracos isolados, não existem dados precisos, e o censo demográfico de 90 foi adiado *sine die*.

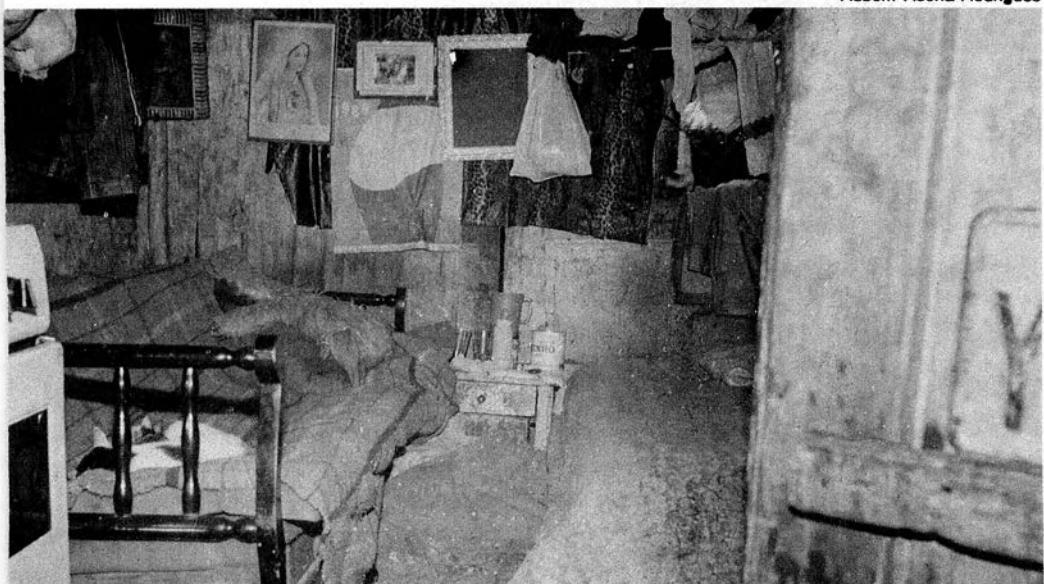
O fim do BNH e a inexistência de uma política habitacional claramente definida para o país determinou o fim da produção de habitação destinada à população de baixa renda, conforme ocorreu nos anos 60 e 70. A perda do poder de compra dos salários hoje verificada, aliada ao índice de desemprego vem determinando um movimento interno na sociedade, definido como desenso social que expulsa setores médios

Rubem Rocha Rodrigues

da população para a periferia da cidade, sendo esse, na atualidade, o principal agente de incremento populacional nas favelas. Para avaliarmos com mais precisão este fenômeno, basta observar que um apartamento de um dormitório está sendo alugado hoje em Porto Alegre por um valor que oscila entre 5 e 6 salários mínimos, o que é bastante elevado quando estabelecido o paralelo com dados recentemente divulgados pelo IBGE, de que 88,7% da população economicamente ativa ganha até 5 salários mínimos por mês. (IBGE. Síntese de indicadores da pesquisa básica da PNAD de 1981 à 1989 — RJ, 1990)

A prefeitura de Porto Alegre tem um órgão especializado para o trato da questão habitacional, o Departamento Municipal de Habitação (Demhab), um organismo sem receita própria, que atua basicamente com recursos públicos federais acrescido por uma pequena dotação do orçamento municipal. A capacidade de intervenção da Administração Popular sobre o problema habitacional, rapidamente caracterizado no início deste texto, esteve bastante comprometido no começo da gestão, pois o Demhab encontrava-se inadimplente com o Sistema Financeiro da Habitação, sem crédito na praça e com o quadro funcional inchado e desmotivado. Medidas trataram de recuperar o crédito do departamento, promover o enxugamento do quadro funcional e principalmente resgatar a especificidade do órgão, remetendo para as demais secretarias o que lhes fosse de competência.

Por princípio, foi definido com maior precisão o conceito de habitação, que extrapolou o da casa sobre um lote urbanizado, passando a abranger o entendimento mais amplo de viver na cidade, que inclui os serviços complementares à habitação, de acordo com os preceitos de reforma urbana existentes e que visa ao resgate da cidadania. Para um melhor entendimento, cabe dizer que o depar-





Prédio em construção pela Administração Popular em Porto Alegre, no bairro Vila Nova

tamento atua em duas linhas basicamente distintas: a primeira está voltada para a produção de unidades habitacionais novas ou lotes urbanizados em áreas desocupadas, e a segunda promove a chamada recuperação urbana, isto é, a intervenção em áreas ocupadas por sub-habitação, objetivando a instalação da infra-estrutura urbana necessária e a regularização fundiária dos núcleos.

Tendo em vista o contato muito estreito que é mantido com a população, especialmente aquela residente nas áreas de sub-habitação, tornou-se fundamental o estabelecimento de uma estratégia eficaz e dinâmica que possibilitasse o fluxo constante de informações e ações entre as duas partes.

Estruturalmente foi criada a Unidade de Relações Comunitárias (URC) composta por agentes, na sua maioria oriundos dos movimentos comunitários, com conhecimento de sua dinâmica e organização. A função básica dessa unidade tem sido estabelecer um "meio de campo" entre os setores técnicos do departamento e as comunidades que estão recebendo melhorias através dos programas em andamento.

O trabalho dessa unidade tem si-

do de suma importância nas duas principais áreas de recuperação em que o Demhab está atuando, as vilas Tronco e Pinto, situadas nos complexos da vila Grande Cruzeiro e Nossa Senhora de Fátima, respectivamente. A estratégia adotada foi a de criar, em cada local, uma comissão de obras formada por moradores, técnicos e membros da URC. Desta forma, cada etapa da obra é discutida previamente, detalhes e dificuldades são explicitadas e o seguimento da obra vai ocorrendo segundo as possibilidades existentes. Essa prática tem instrumentalizado os moradores dos locais com os elementos necessários ao entendimento dos projetos e sua vinculação aos demais membros da comunidade. Em momentos estratégicos, tem sido adotada a prática de reuniões por becos, quadras, ou mesmo assembleias das vilas, oportunidade em que os assuntos de maior relevância são colocados em pauta. Com estas práticas fica assegurada um diálogo constante com as comunidades atendidas, que assumem, juntamente com o departamento, a responsabilidade pelo andamento, fiscalização e controle das obras.

Nesses dois primeiros anos alguns avanços já foram obtidos, algumas experiências foram acumuladas e pode-se dizer mesmo que as primeiras vitórias foram conquistadas. Avançou a reestruturação do órgão com o início da informatização, estabeleceram-se critérios claros para a seleção de novos mutuários, tendo sido banidos os apadrinhamentos e protecionismos políticos. A participação das comunidades atendidas no encaminhamento dos projetos foi assegurada. O principal adversário para o estabelecimento de uma política habitacional própria e autônoma continua sendo a falta de recursos financeiros. Sem estes ficam inviabilizados investimentos à altura das demandas.

Constata-se também que o movimento comunitário atualmente encontra-se fragilizado e desorganizado,

impedindo por vezes a existência de um interlocutor mais representativo para a discussão das políticas globais do órgão. As associações de moradores que se apresentam respondem pelos interesses imediatos e específicos de seus representados, o que não é suficiente quando o alvo a ser atingido é o déficit habitacional da cidade. Por outro lado, movimentos mais amplos, como é o caso do sindical, têm dificuldades em incorporar as questões da cidade em suas bandeiras de luta, restringindo-se ao trato de questões salariais, por exemplo.

É entendido que não compete ao departamento, através de sua direção, colaboradores e funcionários, atuar enquanto agente organizador dos movimentos urbanos por moradia ou do movimento comunitário. No entanto, é claro que o departamento deve atuar como reforçador dos seguidos organizados existentes. Assim é que existe por meta a implantação de uma experiência completa de cooperativa habitacional fazendo uma discussão aprofundada sobre o significado do trabalho cooperativo e de sua viabilidade dentro da atual conjuntura brasileira.

Através de uma experiência como esta, das obras de recuperação urbana já em andamento nas vilas Tronco e Pinto e de outras que serão iniciadas nos primeiros meses de 1991, além de ações de regularização fundiária existentes, e ainda a da reestruturação total do departamento, espera-se que seja impresso definitivamente o perfil de uma política de habitação em Porto Alegre, que aponte sobretudo para o avanço do movimento popular, para a reversão da lógica especulativa que vigora na cidade e, sobretudo, que concretize passos definitivos rumo à implantação da reforma urbana.

Eduardo Nunes Vieira é arquiteto, coordenador de planejamento do Demhab, membro da Cidade-Centro de Assessoria e Estudos Urbanos.

PORTO ALEGRE

O COLETIVO NA LINHA

*Para solucionar o problema dos transportes,
a prefeitura passou a limpo o sistema de concessões.
Foi inevitável o choque com os empresários*

Jáckson S. De Toni

O transporte coletivo de Porto Alegre apresenta características semelhantes aos sistemas existentes nas demais regiões metropolitanas do país. O sistema de transporte no município é composto pelos serviços de ônibus, táxi, escolar e lotação (veículo micro-ônibus até 17 lugares) e o trem metropolitano. O principal serviço, o de ônibus, transporta em média 30 milhões de passageiros por mês com uma frota total de 1,5 mil veículos em aproximadamente 340 mil viagens mensais nas 210 linhas da capital do Rio Grande do Sul.

Atualmente, a parte do sistema sob controle público, da Prefeitura

Municipal de Porto Alegre, corresponde a 35% da frota existente e o mesmo percentual para o número de passageiros transportados. São duas as empresas municipais, a empresa Carris e a empresa Sopal, esta última encampada recentemente pela Administração Popular (PT-PCB). Além disso, temos uma frota de 3915 táxis, 436 veículos de transporte escolar (kombi) e 403 micro-ônibus que fazem o serviço de lotação.

A rede de transporte existente em Porto Alegre é, historicamente, irracional. Há grande número de linhas de ônibus superpostas, excessivo transbordo na área central da cidade, corredores de ônibus (via segregação)

Jaqueline Vener



gada) com alto nível de saturação no pico e ausência tradicional da Secretaria Municipal dos Transportes (SMT), o órgão gestor, no planejamento e controle do sistema, que nestas circunstâncias cresceu desordenadamente e dispendiosamente. A Secretaria Municipal dos Transportes é responsável também pela sinalização da cidade, gráfica e semafórica, e pelo disciplinamento geral do tráfego urbano.

A SMT, órgão responsável pelo planejamento, controle e fiscalização dos serviços de transporte, havia sofrido, principalmente durante a última década, um processo crescente de deterioração e sucateamento de sua infra-estrutura, em detrimento dos setores populares, usuários do sistema, e beneficiando o fortalecimento da entidade empresarial, a Associação dos Transportadores de Passageiros (ATP), que reúne os empresários (das operadoras privadas) do serviço de ônibus de transporte coletivo urbano. A SMT durante os governos militares sequer tinha o controle real das informações quanto às extensões das linhas, o número de viagens realizadas, ocupações dos coletivos, passageiros transportados e outros parâmetros do sistema de transporte. Sem estes controles, na verdade, o órgão gestor do sistema se submetia freqüentemente aos interesses empresariais em detrimento dos interesses coletivos: as linhas eram planejadas sem critérios, a frota era ampliada onde não havia necessidade, manipulações nos índices tarifários que dependiam de informações dos próprios empresários etc. Enfim, a "política de transportes" era no fundo a política dos empresários. A última administração municipal chegou mesmo a isentar as multas e infrações durante seis meses.

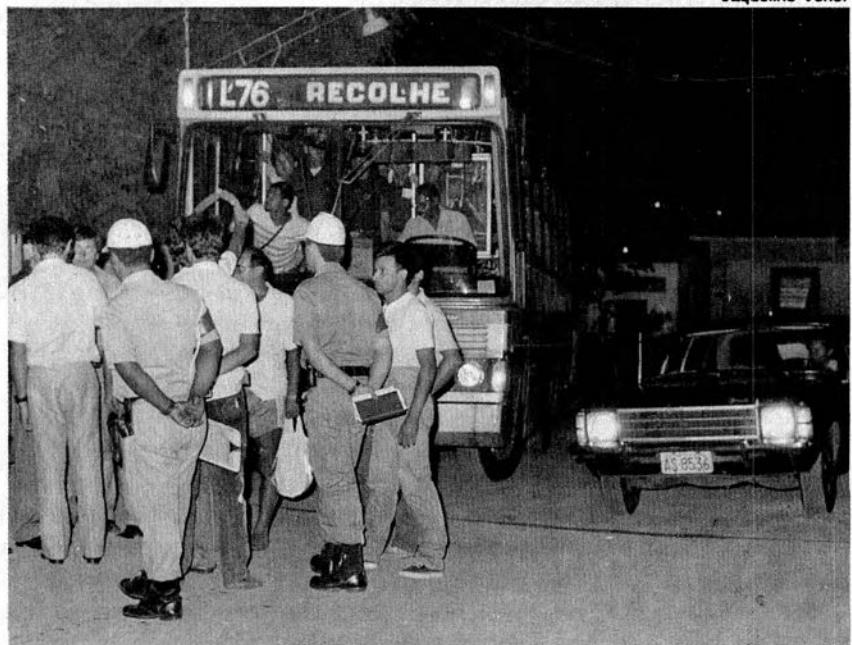
O serviço, em geral, apresentava enormes deficiências como o descumprimento dos horários, oferta insuficiente em relação à demanda, veículos prematuramente deteriorados e baixa confiabilidade do transporte,

Nos governos militares, a prefeitura não tinha controle do transporte na cidade. Era a política dos empresários

principalmente por ônibus. Todas estas irregularidades na operação das linhas representavam custos crescentes e por falta de controle público acabavam repassados à tarifa paga pela população usuária. Aliás, o usuário jamais teve oportunidade de fiscalizar e participar da gestão do transporte através de suas entidades representativas.

Estes problemas se agravam em Porto Alegre pelo próprio crescimento da cidade. A lógica capitalista da especulação de terras faz com que aproximadamente 40% das terras ociosas sejam "vazios urbanos", isto é, terra a espera de valorização, estoque de capital, instrumento que acaba contribuindo para as altas tarifas porque segregá a população de baixa renda nas periferias distantes dos locais de trabalho, aumentando, assim, a distância a ser percorrida pelo transporte coletivo. Além disso, Porto Alegre é o centro de uma região metropolitana que cresceu explosivamente desde os anos 70, aproximadamente 45% das viagens com origem nas cidades de entorno da capital têm destino em Porto Alegre, sobrecarregando ainda mais a capacidade da antiga malha viária da cidade. Há muitas externalidades negativas para o sistema, os congestionamentos na área central são constantes, principalmente porque o crescimento urbano é radial-monocêntrico, isto é, o centro comercial e administrativo não corresponde ao centro geográfico. Há um "funil" junto à parte inicial da cidade, um centro limitado pelas águas do Guaíba.

Qualquer alternativa que penalize ainda mais o usuário é socialmente injusta e inexecuível economicamente



Ao assumir o governo municipal, o prefeito Olívio Dutra decretou o congelamento das tarifas de transporte, pois haviam sido majoradas em 29/12/88, e a SMT deveria iniciar estudos aprofundados sobre a realidade tarifária e a rentabilidade das empresas. No dia 10/01/89 os empresários solicitam majoração de 58,33%. Poucos dias após o "Plano Verão" congela os preços e salários em todo o país. Foi nesta conjuntura que criou-se o impasse entre permissionárias do transporte e a Administração Popular. Esgotadas as tentativas de negociação, a ATP notificou oficialmente à Prefeitura que iria parar os serviços de transporte a partir do dia 14/02/89. A Administração começou, desde o início do impasse, a preparar o processo de intervenção para garantir o prosseguimento do serviço público de transporte, serviço essencial e indispensável. Na madrugada deste mesmo dia a AP intervai nas maiores empresas do sistema, um mês e meio após a posse do novo governo. De imediato a intervenção colocou 60% do transporte sob controle do poder público municipal. Dois dias após, em 16 de fevereiro, diante da permanência do lock out a Prefeitura intervai

em outras empresas. Das 14 permissionárias, as seis maiores passaram para o controle municipal. Os objetivos da intervenção foram os seguintes: impedir a paralisação dos serviços, levantar os custos reais dos transportes, conhecer a rentabilidade econômico-financeiro do sistema e fixar, em bases justas, a tarifa legal que em Porto Alegre é única para todo município.

A intervenção só foi concluída em maio de 1990 com a devolução das empresas mediante termo de compromisso de saneamento das empresas e encampação da maior delas, a empresa Sopal. Esta empresa que opera na zona norte da cidade foi a que mais apresentou irregularidades na gestão do permissionário. Os movimentos populares apoiaram a encampação que representou um duro golpe no cartel empresarial da cidade.

Durante o período das intervenções no sistema, o maior e mais prolongado da história de Porto Alegre, as empresas e o sistema foi literalmente "passado a limpo" pela Prefeitura. Dezenas de irregularidades de toda ordem foram identificadas tais como: negócios privados estranhos à permissão do transporte mistu-

rados ilicitamente com as empresas de ônibus, sucateamento da frota devido à desvios de recursos para renovação da frota, fraudes contábeis diversas como a existência de "caixa 2" em várias operadoras, alto grau de endividamento financeiro com alienação de frota para pagamento de dívidas, operação das linhas em descumprimento das normas da SMT etc. A maioria destas intervenções forneceu amplo material para responsabilizar os empresários pela deterioração do serviço. As auditorias realizadas, atualmente, estão sob investigação judicial dos órgãos competentes.

O processo de intervenção, grau máximo de controle do sistema, desencadeou no seu decorrer uma série de medidas saneadoras do sistema. Pela primeira vez a SMT possuía parâmetros reais de serviço, conhecemos a realidade das garagens, das frotas e das linhas existentes operadas por cada empresa. Algumas conquistas significativas deste processo foram as seguintes: (a) implantação do controle informatizado de passageiros transportados e quilometragem efetiva percorrida por cada veículo em todas as viagens, dados imprescindíveis para o correto cálculo tarifário; (b) estudo e implantação a partir de 1991 de um Plano de Contas Unificado e Padronizado que aumentará o grau de transparência das empresas e seu controle financeiro; (c) controle parcial da comercialização do Vale-Transporte que desde a sua origem era controlado totalmente pela ATP causando prejuízos à empresa municipal; e (d) fundamentação concreta para implantação dos projetos de racionalização do transporte (reorganização das linhas, redimensionamento da frota e novos controles institucionais) que já iniciaram na zona sul de Porto Alegre.

O maior resultado da intervenção, sem dúvida, foram as novas relações políticas criadas entre o poder público municipal, os permissioná-

rios privados, a categoria rodoviária e o movimento popular. A Administração Popular pôs um fim às relações de compadrio e clientelismo que perduraram durante os últimos anos com a entidade patronal, a ATP. Em relação ao movimento popular, o processo de intervenção mobilizou dezenas de fiscais populares engajados no combate às sabotagens e boicotes dentro e fora das garagens. As associações de bairro e os sindicatos participaram ativamente na gestão e discussão sobre os rumos do processo. O saldo organizativo foi muito grande e possibilitou um novo patamar de controle popular sobre o sistema de transporte. Já em relação aos rodoviários, a AP regularizou as condições do trabalho, fez cumprir a legislação trabalhista e ampliou conquistas da categoria. Neste período foram estimuladas, por exemplo, o surgimento das "Comissões de Garagem", das Cipas e um processo de politização

A intervenção gerou novas relações políticas entre poder público, permissionários e movimento popular

sempre crescente, além do engajamento sindical da categoria. Atualmente, o salário dos rodoviários de Porto Alegre é o segundo do país.

Ainda em 1989 criamos uma linha transversal, a T-6, que liga bairro-a-bairro; em 1990, criamos a linha T-5 ligando a zona norte com a zona sul da cidade. Em Porto Alegre, as linhas transversais são monopólio da companhia Carris, elas representam benefícios reais para o usuário pois evitam o transbordo no centro, diminuem o tempo de viagem e acabam com a dupla tarifação. Há 12 anos não se criavam linhas desta natureza em Porto Alegre.

Em março de 1990, a partir da falência da empresa que opera as li-

Ônibus são os mais usados

Nas principais capitais brasileiras o ônibus é o principal meio de transporte, ao contrário do que acontece nas grandes metrópoles de todo o mundo, onde o principal sistema de escoamento de massa está baseado na combinação trens-metrô. Estimativas mos-

tram que até o ano 2000 a população urbana brasileira deverá crescer em cerca de 50 milhões de pessoas e a demanda de viagens duplicará, agravando ainda mais a já precária qualidade dos serviços de transporte viário e o endividamento dos municípios.

Xisto José de Freitas



nhas da zona sul da cidade, a Belém Novo, a AP negocia com a ATP a criação de um "plus" tarifário que possibilitasse a criação de uma nova frota operando as linhas desta zona da cidade. Deste acordo surgiu uma nova empresa na zona sul, a Restinga, operando com uma frota nova de 60 veículos. O "plus" tarifário, custo adicional incorporado à tarifa, foi criado para renovação emergencial da frota, em condições desfavoráveis para o poder público diante do desgate sofrido com a paralisação parcial das linhas operadas pela empresa falida. Sabemos que qualquer alternativa que penalize ainda mais o usuário para angariar recursos para o sistema é socialmente injusta e ineqüível economicamente a longo prazo. Por isso, a Administração Popular colocou como prioridade a criação de novas fontes de recursos para o transporte que substituíssem o "plus" tarifário e recuperassem a infra-estrutura viária.

A alternativa encontrada foi a criação de uma "Taxa de Transporte e Circulação Urbana". O princípio é o benefício indireto que as empresas têm com a rede de transporte instalada na acessibilidade de mão-de-obra e clientes. A taxa incide em pessoas jurídicas com mais de cinco empregados como indústrias, lojas e prestadores de serviços. A taxa transporte já é uma idéia antiga, surgida na França na década de 70, ela se constitui também num mecanismo que ajuda a distribuir a renda na medida em que pode subsidiar a tarifa para os trabalhadores, além de proporcionar a melhoria da malha

viária, dos corredores e da renovação de frota, enfim, aumentando a eficácia dos transportes que também é um insumo do processo produtivo.

A Taxa de Transportes e Circulação Urbana mudará radicalmente o perfil de financiamento do sistema, proporcionando recursos suficientes para os investimentos necessários no sistema. O projeto foi encaminhado à Câmara de Vereadores local no final de dezembro de 1990.

Outro enfoque de prioridades da Prefeitura de Porto Alegre são os projetos de circulação e ordenamento viário que visam descongestionar a área central da cidade e realocar o fluxo de tráfego. Nestes projetos estão previstos a realocação de diversos terminais de linhas metropolitana para as imediações do centro da cidade, bem como a criação de um novo terminal de ônibus que provocará um remodelamento no atual terminal da praça Quinze de Novembro, que é o maior terminal e o mais importante das linhas urbanas. Além disso, a área de Engenharia de Tráfego planeja modificações importantes na circulação viária do centro da cidade, sempre buscando dar prioridade para o Transporte Coletivo Urbano e evitar pontos de estrangulamento do tráfego local.

Finalmente, a SMT iniciou no final de 1990 o Projeto de Racionalização da zona sul da cidade. Estes movimentos que compreendem o planejamento, o diagnóstico dos problemas encontrados, a execução e o controle das alternativas propostas modificarão o modelo operacional a longo e médio prazo na cidade. Aos

poucos ele representará a execução de um "Plano Diretor" de transportes, ainda que localizado em partes da cidade. Ainda no ano de 1991 está previsto o início de projeto semelhante na zona norte da cidade. Fato relevante é a metodologia utilizada, sempre envolvendo a participação ativa da população através de reuniões, assembleias, eleição de delegados representativos e um intenso processo de socialização das informações e da decisão. Passou a época em que a tecnocracia planejava e depois "comunicava" à população. Agora a gestão pública em transporte é mais democrática e envolve a comunidade enquanto sujeito autônomo e politizado.

Há outros dois anos pela frente. Neste tempo muita coisa deixará de ser feita, mas a Administração Popular também terá oportunidade de aprofundar ainda mais sua linha de conduta quanto aos transportes: transparência e controles cada vez mais públicos de todo o sistema, melhoria do serviço de transportes para todos usuários e constante participação popular. Manteremos, sobretudo, a "coragem para mudar", nosso slogan eleitoral, enfrentando os interesses poderosos se assim for necessário, para inverter as prioridades municipais até então a serviço do grande capital. Agora o transporte público de passageiros começa a ser tornar cada vez mais coletivo!

Jackson S. De Toni é assessor de Planejamento da Secretaria Municipal de Transportes de Porto Alegre.

ALTERNATIVAS DOS DESESPERADOS

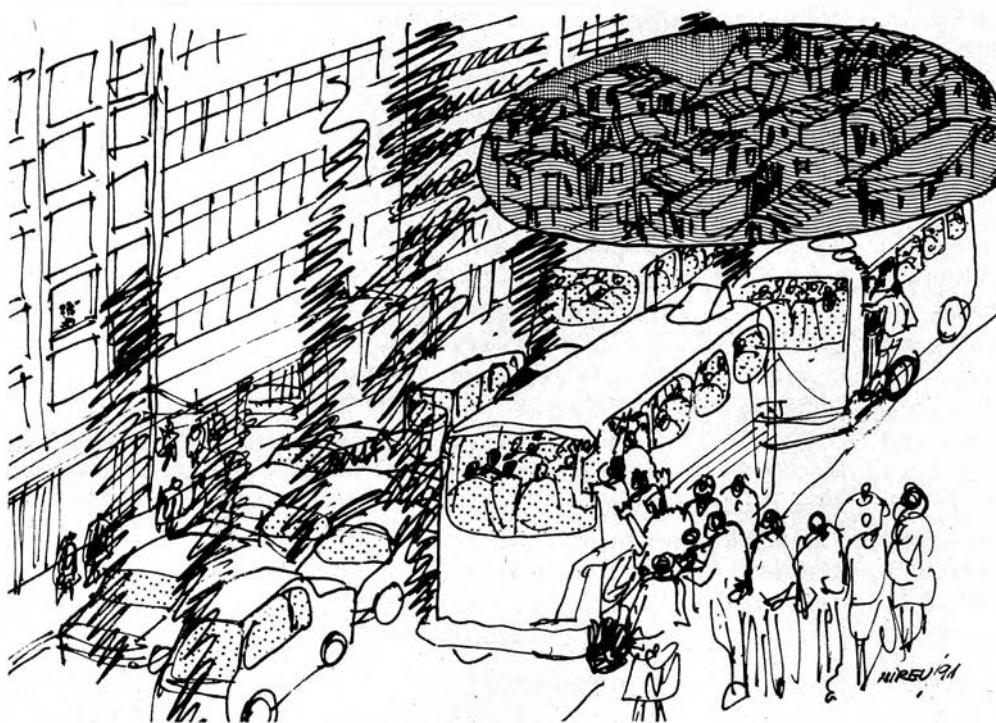
Como se pode ler o Pentecostalismo Autônomo

Dossiê contendo recortes da imprensa, artigos analíticos e bibliografia sobre o Pentecostalismo Autônomo, 160 páginas.

Preço: o valor da xerox mais despesas com correio.

Pedidos podem ser feitos à Documentação do Programa de Assessoria à Pastoral — CEDI
Rua Santo Amaro, 129
22.211 — Rio de Janeiro — RJ

RIO DE JANEIRO

ESFORÇO CONTRA A DESIGUALDADE

Historicamente, a “Cidade Maravilhosa” privilegiou os ricos. Mas a organização popular poderia melhorar a qualidade de vida urbana

Nireu Oliveira Cavalcanti

Se no passado os deslocamentos feitos pelos moradores do Rio para a jornada diária do trabalho podia realizar-se a pé ou via animal (cavalo, burro etc) tornou-se, para a grande maioria dos 6,2 milhões de habitantes de hoje, impraticável sem o uso de transportes de massa.

O espraiamento da população pelo território carioca e ao longo da baía da Guanabara se devem, além dos fatores econômicos e territoriais, ao sistema de transporte coletivo implantado no século 19. A estrada de ferro incentivou a ocupação dos subúr-

bios cariocas; as linhas de bonde viabilizaram os loteamentos de Copacabana, Andaraí e Vila Isabel. A cidade do Rio foi intensamente ligada ao outro lado da baía pelas canoas, barcos, escunas, lanchas, traineiras, urcas e tantas outras embarcações que fervilhavam no vai e vem nas águas da Guanabara. Ora, o transporte de massa, para ser vetor de desenvolvimento ordenado da cidade, além de eficiente deve ser barato e acessível, principalmente às populações de menor renda. Não é este o quadro que encontramos hoje no Rio.

Até antes da promulgação da “Lei da Terra”, em 1850, não era muito difícil ao cidadão conseguir junto à Câmara de Vereadores, por módicos foros anuais, um pedaço de terra para construção da moradia. Isto para o cidadão brasileiro ou português, católico.

Os excluídos (escravos mesmo libertos, estrangeiros e os não católicos) estavam condicionados a comprar um imóvel territorial. Com a “Lei da Terra” todos se igualaram quanto ao acesso à terra, pois sua aquisição só poderia ocorrer através da compra, acabando com o regime de posses. Esta exigência aumentou o contingente com dificuldades de aquisição de lotes para construção de moradia.

Outros fatores influíram historicamente para dificultar a aquisição da terra, tornando o problema habitacional mais complexo:

a) no final do século 19, o surto manufatureiro industrial, ocorrido principalmente no Rio, que contribuiu também para a valorização do imóvel urbano;

b) a decadênci da economia cafeeira de exportação expulsando muitos trabalhadores rurais para a cidade do Rio;

c) a vinda de grandes contingentes de imigrantes estrangeiros;

d) as levas de escravos libertos, sem que houvesse qualquer política permanente de assentamento e absorção dessa mão de obra.

Neste século, até a década de 20, são responsáveis pelo agravamento do problema habitacional, as obras modernizadoras e saneadoras da cidade do Rio, demolindo cortiços, casas de cômodos, habitações antigas. Áreas consideradas desvalorizadas como as existentes

Demolir cortiços para construir obras modernas. No Rio de Janeiro, moradia sempre foi privilégio e não direito

no morro do Castelo (4 mil habitantes), no morro do Senado ou nas ruas estreitas e tortuosas da parte baixa da cidade.

Todas essas ações teriam consequências menores sobre a habitação se não houvessem concomitantemente políticas econômicas, sociais e desenvolvimentistas incentivadoras do desequilíbrio regional, privilegiando partes da cidade, como a zona sul, e sem proposta para o assentamento dessas populações desalojadas.

No momento, chegamos a um quadro alarmante quanto ao problema habitacional com um déficit de transporte e de 250 mil moradias no município do Rio, como expressa o diagnóstico da Prefeitura concluído recentemente para o Plano Diretor e apresentado à sociedade organizada nos

dias 14 e 15 de janeiro do presente ano, através de seminário realizado no IAB (Instituto de Arquitetos do Brasil — Departamento do RJ).

Ainda segundo esse documento, a população favelada em 1990, foi considerada a partir de 452 favelas cadastradas pelo Iplan-Rio. Estimamos que este número seja na realidade maior. Em 1988, a Secretaria Municipal de Obras (SMO) havia identificado 480.

Além disso, existem no Rio "507 loteamentos e vilas irregulares/clandestinas cadastradas pelo Iplan-Rio", nos quais vivem em condições idênticas às dos favelados uma população que somada a dos cortiços elevará, e muito, os 15,52% apresentados pelo diagnóstico da Prefeitura.

O problema agrava-se ao incluir-se a faixa da população de classe média que mora pagando aluguel. Para aqueles que têm renda familiar entre cinco a dez salários mínimos, considerados fora dos programas habitacionais do governo, o custo do

aluguel (um apartamento de sala e quarto próximo ao centro da cidade está em torno de Cr\$ 80 mil), torna os vulneráveis podendo até engrossar as favelas do Rio. No momento, a classe média está deslocando-se das áreas com aluguéis altos em relação à sua renda, para o subúrbio e periferia do Rio de Janeiro.

Os dados sobre transporte são também assustadores. O Rio é o principal centro de oferta de trabalho para uma imensa área periférica que conta com municípios tipo Nilópolis, mera cidade dormitório.

As distâncias são imensas, chegando a 80 km o percurso entre a moradia e o trabalho para grande parte da população que vive na região metropolitana e dependente da cidade do Rio. A opção pelo transporte sobre trilho e marítimo que prevaleceu no século 19 foi abandonada neste século.

Reverter este quadro exigirá muito empenho do poder público e da sociedade organizada. Se todos convergirem para a sua solução, ainda assim, poderemos esperar, e com boa dose de otimismo, que somente a longo prazo o conseguiremos.

Da favela para o aluguel

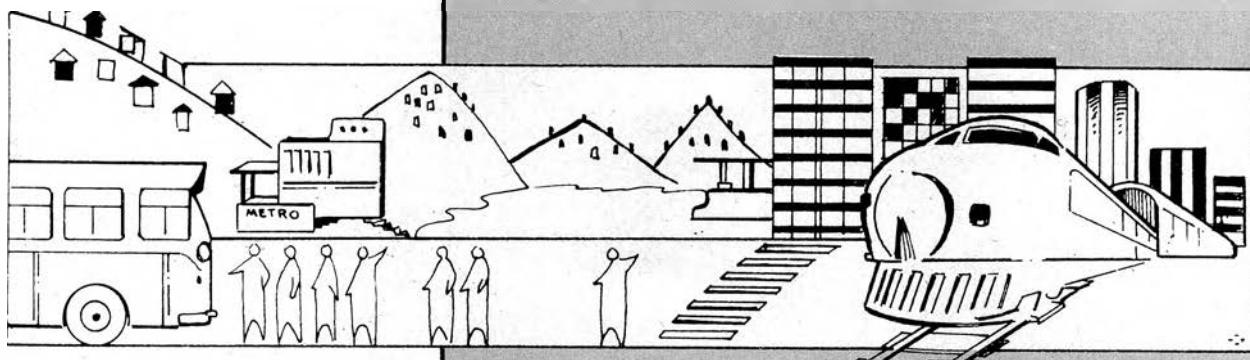


Durante cerca de 20 anos, a política oficial de habitação no Rio de Janeiro foi a de remoção de favelas: desapareceram 80, num total de 140 mil pessoas que foram para habitações provisórias ou conjuntos habitacionais e que passaram a pagar entre 32% e 59% do salário mínimo em prestações. Dessa população, quase 80% ganhavam menos de dois mínimos por mês.

Ano	População Favelada	População Total	%
1950	169.305	2.336.000	7,24
1990	962.330	6.200.470	15,52

Participação popular — As organizações populares entenderam que para enfrentar os graves problemas sociais que penalizam a população brasileira tinham que conquistar a democracia para o país e a instauração do Estado de Direito. Organizaram a memorável campanha das Diretas e em 1987 participaram ativamente do processo constituinte, que alcançou, com exceção da questão agrária, importantes conquistas consagradas pela Constituição Federal promulgada em outubro de 1988: democracia participativa, ampliação dos direitos individuais, coletivos e sociais, a descentralização dos recursos públicos, fortalecendo os municípios pela primeira vez, a inclusão das questões urbanas na Constituição brasileira. Conquistaram também o direito de "cooperação das associa-

Transporte não tem qualidade



ções representativas no planejamento municipal”.

Contradicoriamente, as organizações populares do Rio pouco participaram do processo elaborativo da Lei Orgânica Municipal. Mesmo assim, foram apresentadas várias “ementas populares” referentes à questão habitacional e de transporte, primordialmente pela Famerj (Folha das Associações de Moradores do Estado do Rio de Janeiro).

Os empresários do setor de transporte de passageiros, donos das companhias de ônibus, fizeram forte *lobby* sobre a Câmara Municipal, havendo até denúncias de que altas propinas foram ofertadas aos vereadores defensores deste grupo. Foram vitoriosos e pouco ou nada mudou quanto ao “monopólio” do transporte de passageiros por ônibus.

Quanto à habitação, em geral, a Lei Orgânica contemplou as emendas populares. Exceção se faz à proposta da Famerj de que as habitações populares oriundas dos programas governamentais contivessem uma área mínima de 45 m² e que foi derrotada. Esta proposta visa acabar com o abuso ocorrido nos conjuntos habitacionais (casas ou prédios) que tinham unidades com quase 25 m² de área útil.

Durante o recente processo de elaboração do Plano Diretor do Rio, as entidades da sociedade civil de caráter popular conseguiram que este plano contivesse um Programa Habitacional do Município, entendido como Programa de Urbanização e Regularização Fundiária das Fave-

Em agosto de 1988, a Associação Nacional de Transportes Públicos fez uma pesquisa nas principais cidades do país para saber o que os usuários achavam do transporte. No Rio de Janeiro, o resultado não

foi nada animador: 49% das respostas apontavam ruim e péssimo; “caro” foi a estimativa de 70% dos entrevistados e 25% consideraram aceitável o serviço das empresas públicas.

Volume de passageiros transportados por dia

Tipo de Transporte	Nº de passageiros/dia	O que transportava
Trem	800.000	120.000
Metrô	260.000	470.000
Barcas	150.000	170.000
Ônibus	3.890.000	—

las e Loteamentos Irregulares e de Produção de Moradias.

Foi conquista importante o município do Rio ter seu programa, por quanto a Constituição Federal estabeleça como da competência da União “instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive para a habitação, saneamento básico e transportes urbanos”, e em conjunto com o Estado (art. 23 — IX), promover programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento”.

O Plano Diretor garante a participação das Associações de Moradores ou das cooperativas populares na discussão, formulação e fiscalização das ações governamentais, voltadas para o Programa Habitacional do Município. Manteve o Núcleo de Regularização de Loteamentos que já atua desde o governo do Prefeito Saturnino Braga e no qual os moradores desses loteamentos têm participado intensamente. Criou o Fundo

destinado a gerir os recursos, nunca inferior a 5% da receita municipal, a serem aplicados no “Programa Habitacional do Município”. Este Fundo deverá ser gerido por conselho paritário de representantes do Poder Público e das Entidades Populares e seus recursos só poderão ser aplicados no Programa Habitacional. Proibiu-se até seu uso para o pagamento de funcionários públicos alocados nas áreas.

É sempre hora de somar esforços — As condições mínimas para o enfrentamento do problema habitacional e do transporte de passageiros estão constituídas. Caberá ao governo municipal integrar-se às ações do governo estadual e da União den-

Existem soluções para moradia. Basta que haja vontade política e engajamento da população

Os custos da reurbanização

Para reurbanizar as 480 favelas e 508 loteamentos clandestinos e irregulares de baixa renda do município do Rio de Janeiro seriam necessários cerca de 1 bilhão de dólares. A quantia aparentemente alta, equivale a um terço do orçamento oficial da ferrovia Norte-Sul, ou à construção de 8 km da rede de metrô carioca, atualmente em execução.

Foto Oreste



Local do loteamento	Condições de legalização	
Campo Grande	Aceito pela prefeitura	Irregular ou clandestino
Jacarepaguá	Cr\$ 190.000,00	Cr\$ 114.750,00
	Cr\$ 390.000,00	Cr\$ 240.734,00

Obs.: Os loteamentos irregulares ou clandestinos não possuem qualquer infra-estrutura urbana.

tro do Programa Habitacional que estejam desenvolvendo, evitando superposições de investimentos e ações. É importante que estes governos não desperdigem recursos ou os desviam.

Há que desenvolver projetos tecnicamente apropriados às condições reais dos adquirentes das habitações populares. As "organizações populares" devem preparar-se técnica e or-

ganizativamente para também propor soluções criativas, viáveis e de baixo custo. Caberá também a essas organizações fiscalizarem a aplicação dos recursos e prepararem os usuários no sentido do uso correto e da manutenção dos imóveis adquiridos. Além disso, acreditamos que esta organização deve se incumbir da tarefa espinhosa de controle do aces-

so ao Programa de Habitações Populares para que um mesmo indivíduo ou família não se beneficiem mais de uma vez deste programa.

É fundamental que se somem às organizações comunitárias que estão diretamente atuando no Programa Habitacional, as outras de inquilinos de imóveis residenciais.

Mas nada disso logrará resultados significativos se não houver mudanças radicais na política econômica e social do Governo Federal. É muito difícil solucionar o problema habitacional das famílias que ganham até cinco salários mínimos (Cr\$ 61.628 = 320 dólares). Ora, se 40% dessa renda não é suficiente para alugar uma habitação condizente com suas necessidades, que dirá para adquirir um imóvel popular de 45 m² que custará (não considerando a auto construção) em torno de Cr\$ 1,6 milhão com pagamento na entrada de 20% do seu valor (parcela em três a quatro vezes) e o restante em 48 prestações.

O problema configura-se de proporções assustadoras mas ainda é possível solucioná-lo, desde que haja decisão política dos governos neste sentido e engajamento popular.

Nireu Oliveira Cavalcanti é arquiteto, professor adjunto da UFF e da USP, desenvolvendo pesquisa com auxílio do CNPq.



LEIA E ASSINE

TEMPO E PRESENÇA

Povos indígenas, movimentos operário e camponês, educação popular, meio ambiente, ecumenismo e dívida externa, são alguns dos temas tratados em *Tempo e Presença*, uma publicação voltada para o conjunto do movimento popular. Na caminhada por uma sociedade

mais justa e democrática, é leitura indispensável.

Assinatura anual: Cr\$ 1.400,00
Assinatura de apoio: Cr\$ 1.800,00
Exterior: US\$ 50

Faça sua assinatura através de cheque nominal para o CEDI.
Av. Higienópolis, 983
01238 — São Paulo — SP

BELÉM

UMA CAPITAL, DUAS REALIDADES

Em Belém, cidade marcada pelas desigualdades, a população começa a reivindicar seus direitos: trabalho, moradia, transporte...

Rosa Marga Rothe

Belém, metrópole da Amazônia, cresceu assustadoramente nas últimas duas décadas. Com a implantação dos grandes projetos desenvolvimentistas, o Estado desviou os recursos públicos para a implementação desses projetos. Entretanto, não houve uma preocupação com a infraestrutura social.

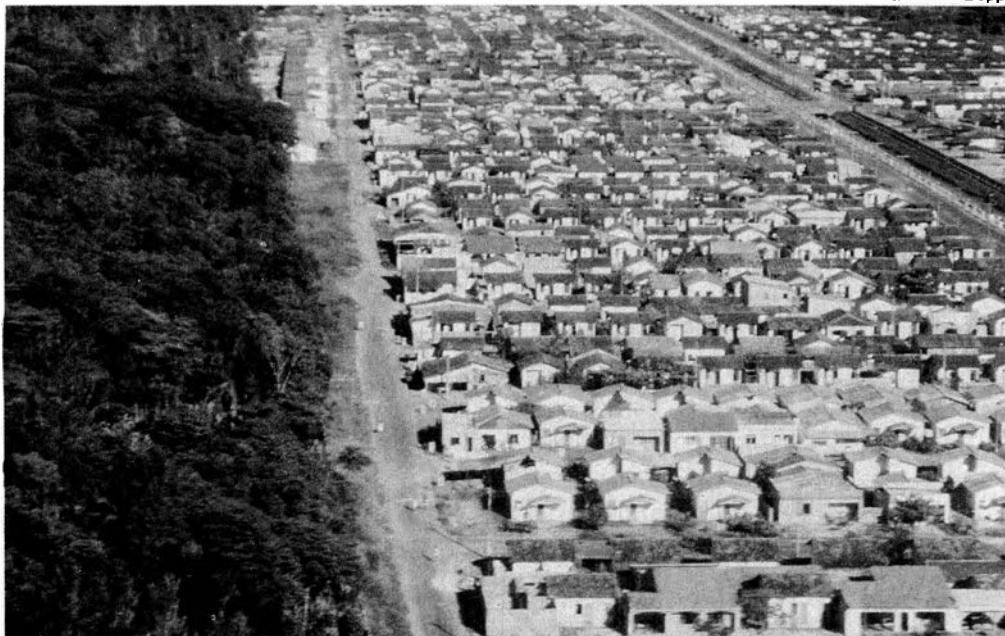
A expulsão do campo e a migração estimulada pelas propagandas governamentais fez com que as cidades amazônicas inchassem desordenadamente.

A indústria do turismo também pressiona os órgãos governamentais para dotar a parte central da capital

de infra-estrutura digna com aspecto convidativo. Consequentemente, as verbas destinadas ao desenvolvimento da Amazônia são canalizadas para construir e manter imponentes prédios. Assim, o Hilton Hotel, único cinco estrelas, foi construído com financiamento da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam).

As casinhas modestas têm que ceder lugar aos grandes edifícios residenciais. Os pobres são obrigados a migrar cada vez mais para a periferia. Entretanto, a pesquisa do Idesp revela que é exatamente nos bairros onde hoje existem mais edifícios resi-

Hans-Willi Döpp



denciais que se registram 150 a 170 habitantes por hectare. Nos bairros onde os moradores se espremem horizontalmente, lado a lado, em minúsculas casinhas, a densidade demográfica por metro quadrado é mais do dobro, chegando a quatro pessoas por m² em alguns bairros.

No bairro Nazaré, seguido por Batista Campos, reside a faixa populacional de maior renda. Em ambos, a densidade demográfica pouco aumentou nos últimos cinco anos. A maioria dos moradores desses bairros têm carro próprio. Mesmo assim, são os bairros mais bem servidos pelas linhas dos transportes urbanos. Os demais bairros, em especial os mais periféricos, sofreram um crescimento populacional vertiginoso nesse mesmo período, enquanto todos os serviços, inclusive o transporte, são precaríssimos.

Transporte — Os donos das empresas do transporte urbano são quase todos portugueses, conhecidos por sua truculência com os empregados.

Hoje, os sindicalistas rodoviários já sabem para onde vai o lucro desses empregados e, por isso, nas últimas duas grandes greves conseguiram adesão total da categoria. Os empresários preferem fazer viagens frequentes ao exterior e investir o capital acumulado em imóveis, hotéis, motéis, fazendas e outras empresas. As frotas de ônibus, além de sucateadas, não aumentaram na proporção exigida pelas necessidades da população. Todas as vezes que o sindicato dos rodoviários consegue aumento salarial, para motoristas e cobradores, imediatamente vem o aumento das passagens, autorizado pelo governo do Estado.

Migração agrava problemas

A mudança das correntes migratórias — antes para o sul e sudeste; a partir da seca no início dos anos 80 para as cidades litorâneas do nordeste e para áreas de expansão no centro-oeste e norte do país — causaram o inchado das cidades, sem estrutura para abrigar tanta gente. Tucuruí, por exemplo, saltou de 4 para 80 mil

Hans-Wilhelm Döpp

habitantes em apenas quatro anos, a maioria vivendo em sub-habitações, sem acesso a saneamento básico ou transporte.

Um bom exemplo dos problemas enfrentados pelas capitais menores é Recife. Lá, 38,7% das famílias ganham até meio salário mínimo. Com essa renda, só dá mesmo para viver nos muambos (habitações construídas sobre aterros de mangue), que em 1970 concentravam 54% das moradias e 58% da população da cidade.



Violência — No dia 8 de maio de 1990 a população revoltada com o aumento (de quase 100% nas passagens) uniu-se à manifestação dos estudantes. A polícia militar agrediu os manifestantes com bombas de gás lacrimogêneo. Algumas bombas foram devolvidas pela população indignada e em seguida a pancadaria generalizou-se em ruas e praças. Muitos ônibus tiveram seus vidros quebrados e pneus esvaziados. Os PMs espancaram e prenderam. No final

da noite o Patam entrou em cena com violência estarrecedora. Os nomes dos policiais que esbravejavam e atiravam a esmo, estavam cobertos. A ordem era: pegar os responsáveis pelos danos causados às empresas. As vítimas eram meros "bodes-expiatórios", pois nenhuma liderança de qualquer organização estava entre os presos, que ficaram incomunicáveis por 48 horas. Advogados, parlamentares, representantes de entidades populares, sindicais e da Sociedade de Defesa dos Direitos Humanos foram ameaçados de serem fuzilados em frente à Central de Polícia. O jovem Haroldo Pampolha, preso enquanto bebia cerveja no bar do Parque, só escapou em vida, graças à intervenção daquelas entidades. Até hoje,

porém, seu estado de saúde inspira cuidados. É mais um dos inúmeros casos onde a vítima passa a ser tratada como réu. Também na Nova República, colorida ou desbotada, o governo do Estado pretende resolver os problemas sociais pela via policial.

O município de Belém tem hoje aproximadamente 1,66 milhão de habitantes. Em 1985, eram 1,3 milhão. Calcula-se 1,2 milhão de pessoas em idade ativa, isto é, a partir de dez anos de idade. Na verdade, quanto mais pobre, mais cedo começa a obrigação de contribuir com a subsistência familiar. A exploração, inclusive a sexual, faz parte do cotidiano principalmente de mulheres e menores.

Embora feitos à imagem e semelhança do Criador, a maioria dos habitantes de Belém, vê-se obrigada a mendigar os direitos mais elementares à vida. Trabalho digno, moradia, transporte, água, saneamento, educação, saúde e lazer, é privilégio de bem poucos. Tudo indica que o governo Collor quer acabar com a pobreza, exterminando ou deixando morrer os pobres. O desenvolvimento é para outra gente, como se Deus fosse pai de alguns e padrasto da maioria.

Rosa Marga Rothe é coordenadora do Núcleo de Estudos Ecumênicos da Universidade Popular (Unipop), de Belém.

A CUT E O MOVIMENTO SINDICAL INTERNACIONAL

Reflexão sobre o movimento sindical internacional e a sua relação com a Central Única dos Trabalhadores (CUT). É publicação fundamental para os que participam ou acompanham a luta de organização dos trabalhadores. Apresenta textos de Osvaldo M. Bargas, Antônio Carlos Andrade, Júlio Turra, Sebastião Lopes Neto e Renato Simões. Publicação do CEDI, 14x21 cm, Cr\$ 750,00

Adquira desde já o seu exemplar através de cheque nominal ao CEDI.





SÃO PAULO NA CATRACA DA MUNICIPALIZAÇÃO

Em São Paulo, o transporte sempre foi sinônimo de lucro. Para mudar as regras do jogo, entra em cena a tentativa de municipalização

Tereza Lajolo

Acrise permanente da Companhia Municipal de Transporte Coletivo de São Paulo (CMTC) é produto de sua história, e, por extensão, dos interesses em jogo no sistema de transportes da cidade. Ao dar suporte a atuação do setor privado, a CMTC sempre foi o paradeiro dos problemas que as particulares não se interessavam em dividir. As linhas mais distantes, menos lucrativas, os trajetos mais esburacados e tudo quanto pudesse encarecer e dificultar a prestação de serviços sempre coube a ela resolver, suprir, operar.

A empresa pública cobriu historicamente as deficiências do sistema, liberando o filé mignon, ou seja, as

linhas rentáveis, como fonte de exploração lucrativa para o setor privado.

As consequências sempre foram visíveis. A fragilidade e o alto custo da CMTC há anos são baluartes dos setores que apregoam a eficiência das empresas privadas, com insistentes e injustas comparações.

Ao lado disso, para fazer do transporte coletivo um negócio rentável, sem absorver investimentos públicos nem incomodar empresas empregadoras da cidade — que socialmente teriam uma parcela importante a pagar — a política de financiamento do sistema se concentrou inteiramente na tarifa: a população arcando sozinha com os custos.

A idéia de fortalecer a empresa pública, estatizar o sistema e dividir a tarifa entre usuários, poder público e setores privados era o coração dos projetos e propostas trazidos pela administração municipal. Os sonhos não se materializariam de imediato mas, sabíamos, era possível dar passos firmes nessa direção, já que não eram propostas saídas de gabinetes.

Toda a política assumida para o transporte era resultado de um esforço de setores populares em compreender e alterar as regras do sistema. Desses setores viria o apoio para as mudanças necessárias e a segurança de que o caminho era acertado.

Mesmo com uma política a implementar, que passava antes pela municipalização dos serviços (o pagamento das empresas empregadoras por serviço prestado e não diretamente pela tarifa), o primeiro ano forçou a prefeitura a correr atrás do prejuízo.

A armadilha deixada pelo governo anterior consistiu em deixar a em-

A situação do transporte público em São Paulo denuncia um sistema viciado, sustentado pela sede de lucros

presa zerada em estoques e endividada em todas as suas relações: com os fornecedores, com os bancos, com os encargos sociais.

Sem dinheiro ou previsão orçamentária para o transporte no ano que se iniciava, nada restava senão evitar o pior: impedir, a qualquer custo, o colapso engatilhado, até normalizar a prestação de serviços, amadurecendo os projetos para o futuro imediato.

Houve, porém, superada a crise do primeiro ano, o momento para ações mais ousadas. Afastado o colapso, recuperada boa parte dos ônibus parados e com recursos mais favoráveis previstos no orçamento, seria possível avançar em 1990. Todos apostavam que o avanço viria: o fortalecimento da empresa pública, o replanejamento das linhas, regras claras de controle e funcionamento do sistema.

O que nos impedi? Que fantasma é esse que, a cada esforço em superar os problemas do transporte coletivo, impinge uma crise ainda mais aguda como resposta?

Há anos existe um duelo entre duas linhas de pensamento, onde uma delas tem repetidamente levado a melhor. São visões defendidas pelas forças políticas e interesses econômicos que influenciam o setor e propostas que não podem conviver de forma conciliada. No fundo elas representam dois caminhos antagônicos: a privatização ou a estatização do transporte coletivo.

A primeira visão, que encontra eco na grande imprensa e corresponde aos interesses privatizantes e de que os problemas do transporte coletivo são de natureza gerencial e suas soluções estão dentro do município. Ou seja, é preciso tratar a empresa pública como uma empresa capitalista e basta racionalizá-la, cortando pessoal e atribuições e aumentando a participação do setor privado na operação do sistema.

Para quem defende essa visão, se os problemas de transporte não se resolvem é por incompetência do governo municipal e pelo excesso de zelo — ou seja, dinheiro — absorvido pela empresa pública.

A outra linha de pensamento, que defendemos, denuncia um sistema viciado, como um todo, na forma de sustentação pela tarifa lucrativa. Os problemas gerenciais são produto da sua forma de organização, onde o controle pelo poder público é rechaçado e os critérios para a distribuição das linhas é mercadológico e não social.

A empresa pública, nesse quadro, tem um papel difuso, servindo mais ao sistema privado que aos interesses sociais. Os problemas, portanto, são estruturais e só podem ser suprimidos com a reforma do sistema, o fortalecimento da empresa pública em condições de controle sobre as demais e a definição de novas formas e fontes de subvenção, a começar pela parcela a ser legitimamente cobrada do governo federal.

Enfim, os problemas não são gerenciais mas de financiamento, exigindo prioridade máxima de governo, investimentos e mudança nas regras do jogo.

Se até hoje, patinamos na mesma crise do transporte coletivo, é hora para uma reflexão crítica — e até auto-crítica por parte do governo municipal — por decisões tomadas ou não tomadas em conjunturas mais favoráveis.

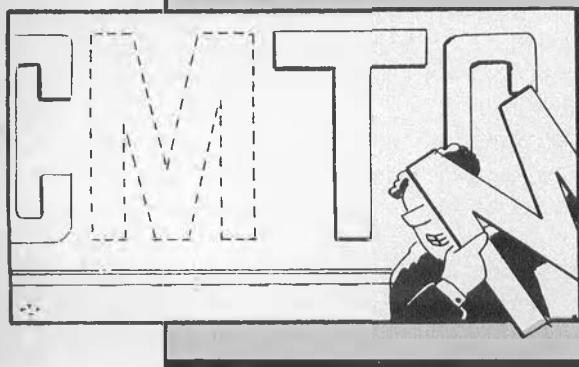
As tentativas de resultados imediatos nos momentos em que era possível algum investimento, fortaleceram os discursos das soluções gerenciais e foram erros responsáveis pelo atoleiro ainda maior em que o transporte coletivo hoje se encontra.

O exemplo mais claro se deu na forma simplista com que a municipalização foi conduzida. Longe de se quebrar o monopólio das linhas por parte das empresas privadas e de se proceder o replanejamento destas linhas, adequando-as

Empresa enfrenta dificuldades

Em São Paulo, a Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC) transporta 33,3% dos usuários de ônibus e as empresas contratadas, 40%. A grande novidade do transporte viário na cidade aconteceu no ano passado: a participação das empresas munici-

palizadas, responsáveis pela locomoção de 26,7% dos passageiros. Apesar das dificuldades operacionais a cada ano aumenta o número de pessoas transportadas por ônibus. A frota de veículos, no entanto, decresceu nos últimos anos, passando de 9,4 mil em 1987 para 8,5 mil em 1990. A CMTC, por exemplo, que chegou a ter 5,6 mil ônibus, funciona atualmente com 3 mil veículos, divididos em 252 linhas e 11 garagens, com uma média de transporte de 18 mil pessoas por mês cada. Desses viagens, 80% são feitas por famílias que ganham até quatro salários mínimos mensais. Na cidade, 83% dos usuários consideram o serviço ruim.



Sem dinheiro, paulistano anda mais a pé

às demandas atuais da cidade, o que se fez — em nome de soluções mais ágeis — foi a simples alteração da forma de pagamento das empresas operadoras. As custas da mudança, algumas empresas resolveram seus problemas financeiros e a empresa pública se tornou mais cativa do setor privado. A qualidade do serviço piorou em todo o sistema.

A visão propagandística que norteou a compra e encampação de veículos, sem obediência a critérios técnicos e gerenciais — mais morosos — ajudou a despadronizar ainda mais a frota da empresa pública e deteriorar de forma acentuada as suas garagens. Ônibus diferentes exigem manutenção, estoques e mão de obra diferenciados.

A criação de 42 linhas na CMTC foi a componente populista que coroou a política de resultados imediatos que, agora, a administração é obrigada a rever.

Também apontando para soluções superficiais se posicionou a Câmara Municipal ao decidir o orçamento da cidade para 1991, rejeitando a criação do Fundo para Financiamento do Transporte Coletivo (Fumtran) e cortando, além disso, os subsídios que, no ano passado, serviram para amenizar um pouco o valor das tarifas que o sistema exigia.

Se através do projeto tarifa zero e do Fumtran, a Prefeitura tentou indicar uma nova fonte de financiamento para uma reforma no sistema, a iniciativa foi praticamente tardia, não permitindo uma discussão mais aprofundada com os movimentos populares e as forças políticas que pudessem forçar sua aprovação.

Essas considerações, hoje, devem-se ao perigo que ainda está no horizonte. O desafio para o governo é não permitir que a visão gerencialista forçada pela Câmara prevaleça. Ou seja, sem dinheiro para mudanças mais profundas e

Na cidade de São Paulo, as viagens a pé aumentaram nos últimos dez anos. Hoje, são 36% do total, feitas na maioria por pessoas de família com renda mensal de até quatro salários mínimos.

Segundo a Secretaria de Planejamento do Município, no estudo *São Paulo: Crise e Mudança*, uma série de fatores são responsáveis por este crescimento: aumento dos custos dos transportes e queda da renda, aumento dos cortiços e favelas e a saturação do sistema de transporte coletivo, particularmente dos ônibus e trens.

frente ao descrédito em que se encontra a CMTC, o que está em jogo é a sua existência enquanto empresa pública. Um tratamento meramente gerencial pode levá-la a privatização.

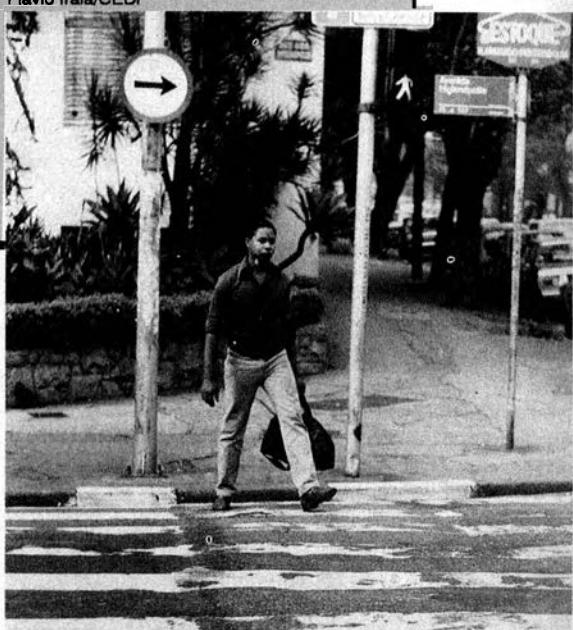
Cientes do risco e percebendo a conjuntura desfavorável, é do seio do movimento de trabalhadores da CMTC que surge a alternativa mais vigorosa, capaz de dar consequência a antiga luta popular pela preservação da empresa pública e alteração do seu papel.

A proposta, que tem merecido a atenção da Prefeitura, promove um remanejamento das linhas da cidade, ficando com a CMTC as linhas troncais (corredores e ligações entre os terminais) o que confere ao mesmo tempo condições mais favoráveis (custo menor) e maior controle sobre o sistema.

Segundo a proposta, a CMTC mantém sua participação no número de passageiros transportados — cerca de 50 milhões por mês — e passa a operar o sistema estrutural que determina a organização de toda a rede. A kilometragem ociosa poderia, com isso, ser reduzida dos atuais 19% para cerca de 2%. Diminuiria também o desconforto dos usuários. Dos atuais 13 passageiros por metro quadrado em horário de pico, teríam

Estima-se que, na região metropolitana da cidade, 43% das viagens motorizadas são feitas por coletivos, 8% por metrô e 4% por trens. No entanto, em apenas três anos cerca de mil ônibus deixaram de circular por São Paulo, apesar do aumento do número de passageiros e do crescimento da população da periferia.

Flávio Irala/CEDI



A hora é de autocrítica. Como garantir transporte aos cidadãos e preservar a empresa pública?

mos a média de nove passageiros por metro quadrado.

Seria ainda possível aumentar para 3 mil ônibus a frota em operação até o final de 1991.

É claro que esta proposta depende também da aprovação da municipalização pela Câmara Municipal. Porém, uma municipalização que resgate os componentes do projeto original, concebido em 1985 e, portanto, muito antes da administração petista.

Tereza Lajolo é vereadora do PT, ex-secretária de Transportes na Prefeitura de São Paulo.

DIFICULDADES E DESAFIOS DA PASTORAL NA CIDADE

Em busca do Reino, as CEBs surgem unindo a fé com a política. Nas cidades, desponta o desafio: lutar pela construção de uma nova sociedade

Benedito Ferraro

A entrada dos cristãos e cristãs, na luta política de libertação dos pobres, de um modo mais consistente a partir dos anos 60, tornou-se a grande novidade da Igreja no Brasil e na América Latina. Esta inserção tomou corpo com a CEBs. Aí os pobres, os marginalizados, começaram um processo de participação que lhes devolve a dignidade de "ser gente". Os pobres, através de suas lutas, se fazem presentes na história latino-americana. Tornam-se o novo sujeito histórico e o novo sujeito eclesial. As CEBs articulam-se com as lutas populares. Há cristãos e cristãs das CEBs que se

engajam no movimento popular, no movimento sindical e no partido político. Percebem, cada dia mais claramente, que é aí que se está forjando as bases da nova humanidade, de uma nova convivência social. Numa perspectiva bíblica, forja-se aí a nova humanidade dentro da velha.

Novos desafios à fé — Esta articulação com as lutas sociais populares gerou novos desafios à fé e à pastoral. A partir desta nova situação dos cristãos na sociedade e na Igreja, como atores e não mais como simples espectadores, surgiu a exigência de um novo modo de viver a fé,

um novo modo de transmitir a fé e um novo modo de celebrar a fé. Em outras palavras, como ser cristão na luta popular? Qual a contribuição do cristão no sindicato? No partido? Como transmitir a fé numa sociedade de classes a partir dos pobres? Como viver a fé no meio dos conflitos? Como celebrar a fé entre tantas desigualdades sociais?

Pastorais populares — É neste contexto histórico que se criam as pastorais populares: pastoral indigenista, pastoral operária, pastoral da mulher marginalizada, pastoral do menor, pastoral da saúde, pastoral da moradia, pastoral da terra, pastoral dos favelados, pastoral dos direitos humanos, pastoral dos negros. É a vivência da fé assumindo os conflitos reais da organização social. Isto não se faz sem consequências. Tentando explicitar melhor este quadro, sem pretender esgotá-lo, queremos apontar algumas dificuldades das pastorais populares na cidade:

1) Entre o Velho e o Novo: as pastorais populares apontam na direção do novo. Pensam a cidade e a organização da convivência social a partir dos pobres (trabalhadores, negros, mulheres, índios, menores). Trazem em seu bojo os conflitos advindos da contradição de classes e de cultura. Assumem os valores presentes nas lutas populares. Mas isto não se faz sem ambigüidades. A imensa maioria dos oprimidos ainda continua bebendo dos valores ditados pelas classes dominantes, via escola e meios de comunicação social. Na Igreja, há ainda muitos setores que continuam legitimando a sociedade classista, defendendo uma visão har-



Marcello/91

mônica da cidade e temendo todo e qualquer movimento social que revele os conflitos.

O desafio para as pastorais populares é situar-se no planejamento do mundo da opressão, partilhar das lutas populares pela libertação e forjar um novo projeto que consiga aglutinar a imensa maioria dos marginalizados. Apontar o novo, sem quebrar a ligação que o povo tem com valores tradicionais. Como defender o novo e aceitar a inevitabilidade da nossa história tradicional?

2) *Nova sociedade — novo modelo eclesial*: no interior das lutas populares estão sendo geradas as bases de um novo projeto social. No bojo das pastorais populares forjam-se os valores fundamentais de um novo modelo eclesial.

Os valores populares, quando não são contestados por aqueles que detêm o poder, são cooptados. Por isso, na luta social estamos presencianto o embate ideológico entre modelos de sociedade. Um modelo de sociedade que privilegia as classes detentoras do poder, acaba se articulando com um modelo eclesial centralizador e autoritário que procura deslegitimar as pastorais que relançam os valores dos pobres. Daí o desafio: como legitimar, a partir das pastorais populares, uma Igreja dos pobres? Como fazer com que a Igreja, como instituição, assuma uma postura que privilegia, com clareza, a construção de um modelo social que responda aos anseios e necessidades dos pobres? Como fazer com que a Igreja desça do plano idealista das palavras e dos sentimentos para o plano concreto do agir na sociedade?

3) *A Bíblia e o embate ideológico*: na emergência dos novos sujeitos eclesiás, conforme definido pela CNBB no texto "Sociedade Brasileira e Desafios Pastorais", encontramos presente o debate ideológico sobre a utilização da Bíblia. A partir dos anos 60, as CEBs adquiriram, de modo hegemônico, a interpretação da Bíblia a partir do novo sujeito



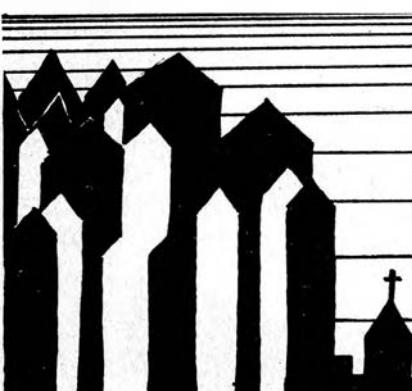
popular eclesial. Ganharam espaço na esfera eclesial e um papel significativo na esfera social. Não havia nenhuma contestação a respeito de seu papel libertário. A tomada de posição política era sustentada pela interpretação da Bíblia a partir do lugar social do oprimido. Porém, com a emergência do novo sujeito eclesial dos movimentos transnacionais, a Bíblia passou a ser interpretada também a partir da ótica individualista e preocupando-se imediatamente com as questões da subjetividade, próprias das classes médias. Com isso, o debate, já presente no interior da sociedade em termos do projeto social, passa ao nível intra-eclesial, na tentativa de se deslegitimar a ligação févida, característica básica da atuação das CEBs. Daí nasce a dificuldade: a própria Bíblia como sinal de contradição entre os cristãos! Uns utilizando-a para fundamentar sua militância em vista da implantação da justiça e outros empregando-a para deslegitimar "o novo modo de ser Igreja", onde os pobres e marginalizados se sentem Igreja.

4) *Discurso religioso politicamente conservador versus discurso religiosos politicamente libertador*: essa é uma expressão usada por frei Betto.

As CEBs, articuladas com as lutas populares, fazem emergir o novo sujeito popular eclesial

Todo discurso religioso tem um peso político. Todo discurso político procura fazer uso da religião para legitimar-se. Esta parece ser uma regra sociológica! (cf. L. R. Benedetti, *As CEBs, a Política e a Religião, Perspectiva Teológica*, 1990). A questão é compreender como que tal interação entre religião e política se dá no âmbito das pastorais populares da cidade. Com o discurso da Igreja tradicional, pode-se inibir a participação dos cristãos na greve, afirmando-se que fazer greve é ir contra a autoridade constituída por Deus. A greve é vista como caos, anarquia, baderne e, por isso, é considerada como pecado. O discurso é religioso, mas a incidência é política. Por outro lado, o discurso das CEBs insiste que ser cristão é entrar na luta e, portanto, para ser coerente com o evangelho, o cristão deve fazer greve. Não fazer greve é cometer pecado! O dado político penetra o religioso.

5) *Simbologia popular*: nosso povo, em sua maioria, é religioso. Vive de símbolos. Come símbolos. Respira símbolos. Entretanto, toda lingua-



As pastorais populares têm à frente um desafio: garantir aos pobres o direito de ser gente

gem simbólica carrega sempre uma certa ambigüidade. Muitas vezes, as pastorais populares insistem demais no aspecto racional e acabam deixando o simbólico em segundo plano. O desafio que se coloca é a democratização dos meios da cultura, de tal modo que os negros, índios, mulheres e menores sejam contemplados nos seus gestos rituais e simbólicos. O rito tem seu valor e deve ser respeitado em sua função ordenadora (nômica) da vida.

Na cidade, confluência de várias culturas, corre-se o risco de se matar a história das pessoas, quando não se respeita sua ritualidade. "A Cultura Global" é assassina, exatamente, pelo fato de desordenar a vida da imensa maioria dos marginalizados. O desafio das pastorais é reconstruir um novo reordenamento da vida dos oprimidos a partir de seus valores culturais. E colaborar para que consigam se libertar do poder todo-poderoso do Capital, que se arvora como a "Nova Lei" e como o ordenamento supremo da vida.

6) *Tensão entre consciência comunitária e consciência de classe:* não há dúvida de que as CEBs despertam as pessoas para a consciência crítica e para a consciência comunitária. A partilha, a solidariedade, são marcas inconfundíveis das CEBs. A educação que se efetiva nas CEBs vai tornando os pobres verdadeiros sujeitos de sua libertação. É a partir das

lutas que se vai forjando a consciência política. É no enfrentamento real que se desvelam as causas e os mecanismos geradores da opressão e da miséria, abrindo-se tal consciência política à consciência de classes.

Entretanto, tal passagem não se faz de modo espontâneo. Há um longo caminho a ser trilhado, nos diversos engajamentos: movimentos populares, luta sindical e entrada no partido político. Tal passagem, que não é o fruto de uma etapa para outra, demanda muito tempo e energia, pois a quebra da ideologia da classe dominante é lenta e difícil. Por isso, as pastorais populares enfrentam a cooptação de seus membros por parte das classes dominantes que empregam meios e mecanismos, cada vez mais sofisticados. Quando estes falham, vem a perseguição.

7) *Relação Fé-Política:* certamente é aqui que se enraíza uma das grandes dificuldades das pastorais populares na cidade. Com a emergência da subjetividade, o dado social parece deixar a cena. Em muitas comunidades, há uma reação negativa todas as vezes que se levanta a questão política. Nota-se, nos meios de comunicação de massa, uma manipulação do discurso eclesiástico tentando deslegitimar a participação dos cristãos nas lutas políticas populares. O desafio para as pastorais é o de como trabalhar criticamente as diferenças ideológicas. Como trabalhar o relaciona-

mento mística e política. Como ter maior sensibilidade para as questões da subjetividade e da pessoa que, no plano político, muitas vezes, são deixadas de lado ou em segundo plano. Como enraizar nas massas a proposta da nova sociedade e do novo modelo eclesiástico, de tal modo que, afi, os marginalizados se sintam contemplados em seus valores e aspirações.

São estas algumas dificuldades das pastorais populares na cidade. Ela nos obrigam a aprofundar o debate ideológico que perpassa toda a sociedade. Apontam-nos a exigência da escolha de um modelo social que garanta o direito de "ser gente" a milhões de indivíduos espoliados de praticamente tudo. Incentivam-nos a buscar uma nova forma de ser Igreja que contemple o pobre como novo sujeito eclesiástico.

A estas dificuldades devemos acrescentar o empobrecimento gradativo e contínuo de camadas cada vez mais significativas da população, que beiram o estado de miséria absoluta. Tal situação clama por transformações profundas, já exigidas por Medellín (1968). Hoje, certamente, tais transformações profundas são ainda mais urgentes. Eis aí o grande desafio que as pastorais populares devem relançar.

Benedito Ferraro, animador das CEBs em Campinas e professor da Puccamp.



Aconteceu

Resenha semanal dos jornais
de maior circulação do país

Assinatura anual:	Cr\$ 1.000,00
Assinatura de apoio:	Cr\$ 1.300,00
Exterior:	US\$ 50

Faça seu pedido através de cheque nominal ao CEDI — Centro Ecumênico de Documentação e Informação, Rua Santo Amaro, 129 — 22211 — Rio de Janeiro — RJ, aos cuidados do Setor de Distribuição.

LUZES E SOMBRA DE UM FORMIGUEIRO



Nas grandes cidades convivem três modelos pastorais: o “supermercado da fé”, o neoconservador e o “renovado”, que se alia aos empobrecidos e à sua causa

Jorge Atilio Silva Iulianelli

Pela manhã, trens e ônibus partem lotados. Barracos, fábricas, lojas, bancos e repartições ocupados. Desemprego. Camelôs ambulantes. Crianças soltas e abandonadas pelas vias públicas. Velhos sentados nas praças jogando buraco. Crianças sendo levadas para a escola, outras indo sozinhas. Uma briga de gente simples. Alguém foi assaltado.

De quantas destas imagens participamos diariamente. Estas pessoas que se ocupam em viver, usufruir o dom da vida, a todo tempo bebem do caldo cultural que escorre pela

cidade. Embriagam-se ou sentem sede, difícil ser comedido. A cidade é, por excelência, lugar de circulação cultural. Por excelência, não exclusivamente.

Enfim, a cidade é lugar de vida e paixão, trabalho e estudo, consumo e lazer, violência e morte. Nela as pessoas constroem e consomem cultura. Não uma cultura citadina, mas várias culturas na cidade.

À tarde, depois do almoço, alguém cochila sentado. O corre-corre continua. Igrejas abertas nos centros urbanos. Filas nos bancos e su-

permercados. Algum engarrafamento. Nas cidades dormitório o movimento é menos intenso. Em muitos lugares há grupos de mulheres reunidos. Um grupo ocupa um terreno e outro um conjunto habitacional. A polícia repele uma manifestação de professores da rede pública.

Estas cenas urbanas acontecem em um tempo e lugar. É 1991. Brasil. O Estado coloridamente neoliberal, os governos estaduais eleitos, em sua grande maioria, não estão preocupados com a participação popular. A sociedade civil organizada passa por um processo de institucionalização, acompanhado de um refluxo de mobilizações.

Nestas cidades convivem, pelo menos, três modelos eclesiológico-pastorais: “supermercado da fé”, preocupado em encher a casa (e os bolsos) e esvaziar as “prateleiras”; o “neoconservador” clericalizante, com uma atua-

Na cidade, lugar de vida e morte, as igrejas procuram ser respostas ao aparecimento do novo sujeito político

ção culturalista e individualista; e o "renovado e inovador" que procura aliar-se aos empobrecidos e à sua causa. Interessa-nos saber quais questões estimulam a atuação do terceiro modelo nas cidades, quais os seus desafios.

Religião é cultura. Como toda cultura é dialeticamente construída, é fruto de conflitos e superação de conflitos. A resposta que, por exemplo, a Igreja Católica deu às cidades brasileiras da segunda metade do século 20 foram as paróquias renovadas e as CEBs. Ambas procuraram ser resposta ao aparecimento do novo sujeito político que invadiu as Igrejas: os empobrecidos e seus aliados.

Esta resposta desemboca basicamente na criação de pastorais especializadas, que procuram responder aos desafios levantados pela cidade: a situação e organização dos trabalhadores, os problemas dos bairros, os menores abandonados, o racismo e sexismos encobertos, a violência

O desafio está na construção de uma igreja atraente e comprometida com a vida de alegria e prazer

policial, a marginalidade organizada, a organização político partidária etc. Já neste ponto reside um desafio, muitas vezes há confusão entre a esfera da atuação pastoral e da organização e mobilização da sociedade civil. São esferas relativamente autônomas que interferem dialeticamente uma na outra.

Esta inserção no mundo dos empobrecidos traz para a Igreja alguns bens culturais por eles consumidos. Assim, não é raro termos encontros animados por pagodes, forrós, músicas "breganejas". O que cria, até mesmo, situações de conflito, em comunidades de classe-média, sobretudo. Estamos diante de mais um desafio: é possível evangelizar a "cultura de massa"? Como distinguir a cultura dos empobrecidos daquela que eles ativamente consomem?

Insistindo na direção dos desafios levantados pela relação indivíduo-comunidade-bens culturais, ou, em outras palavras, no conflito entre contra-cultura e cultura de massas, há certo receio das pastorais sociais em assumir a necessidade de uma cultura bela. Confundiu-se popular com feio, rude, vulgar!

Cultura é fundamentalmente pessoas relacionando-se entre si. E este é o principal desafio para as pastorais populares: nossas cidades são formigueiros, muito embora, essa multidão que incha as cidades tenha nome e

rosto em nossas comunidades. Porém, como ser Igreja comprometida com os empobrecidos e sua causa, sendo atraente para a maioria que é constituída pelos próprios empobrecidos?

O desafio está na construção de uma Igreja popular e atraente. Não há maldade na beleza nem no desejo. Isto não é propor uma Igreja popular e hedonista, mas popular comprometida com uma nova qualidade de vida, uma vida com mais alegria e prazer!

À noite, os jovens ocupam os clubes nos bailes. Remexem-se no "funk" e na lambada. Namoros. Cinema. Celebrações em algumas igrejas. Homens chegando do trabalho e indo beber no bar. Em algum estádio, uma partida de futebol. Camas, sono e prazer. Amanhã, será um novo dia.

Francamente, não só as questões da autonomia relativa das pastorais, a relação entre contra-cultura e cultura de massa e a necessidade de tornar-se atraente são os desafios que a cidade traz às pastorais populares. Mas enfrentá-las já seria um bom começo. Afinal, os formigueiros onde vivemos estão agitados e aguardam que alguém "ponha a luz sobre um castiçal, para iluminar os que entram". (Lc 8,17b)

Jorge Atilio Silva Julianelli é filósofo e integrante do Programa de Assessoria à Pastoral.

POLÍTICAS GOVERNAMENTAIS

Uma revista mensal do IBASE, com a avaliação das medidas do governo federal e as suas implicações na sociedade brasileira.

*Participe conosco nesta reflexão
Faça sua assinatura anual*

Assinatura Individual 30 BTN's
Assinatura Institucional 42 BTN's

Solicite um exemplar gratuito para consulta

Escreva para IBASE — Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas, Rua Vicente de Souza, 29 — Rio de Janeiro, RJ — 22251 — Tel: (021) 286-0348

A FÉ E O PODER

No Haiti e na Guatemala as recentes eleições levaram duas tendências religiosas a participarem do poder, marcando o fim do ciclo de ditaduras que infestaram a América Latina desde os anos 60

Cristina Retroz Bernardes

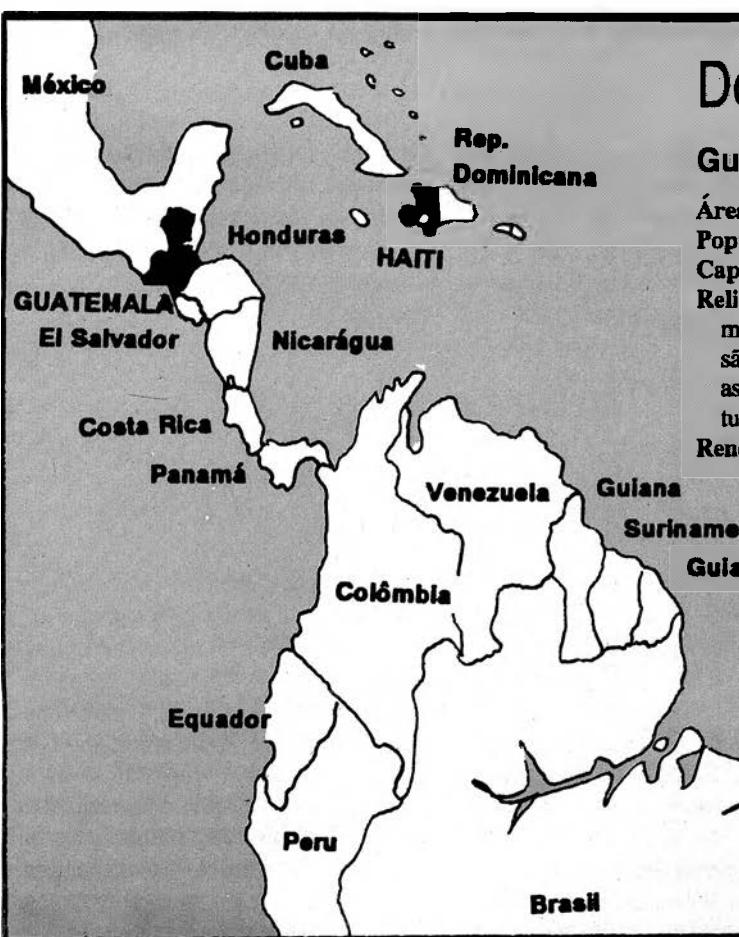
No dia 16 de dezembro de 1990, o padre salesiano Jean Bertrand Aristide, identificado com a Teologia da Libertação, foi eleito presidente do Haiti. Logo depois, no dia 6 de janeiro, Jorge Antonio Serrano Elias, do grupo evangélico

fundamentalista Elim, elegeu-se presidente na Guatemala.

Esses fenômenos, além da derrota eleitoral sandinista em fevereiro passado, encerram o ciclo eleitoral vivido pela América Latina em 1989-90, que foi marcado pela instauração de um

projeto neoliberal para o continente, a direitização dos regimes, a má recepção eleitoral dada às forças progressistas, a crise dos socialismos, o combate discursivo ao narcotráfico e — nos países onde persistem os conflitos armados —, a indiferença frente às eleições — ou melhor, quanto à sua organização e presença de forças representativas — como caminho para resolver a crise estrutural.

As recentes eleições no Haiti e na Guatemala mantiveram quase todas essas características, mas provocaram duas surpresas. No Haiti, contrariando a tendência continental, as forças progressistas venceram. Na Guatemala, se não há perspectiva de qual-



Dois países católicos

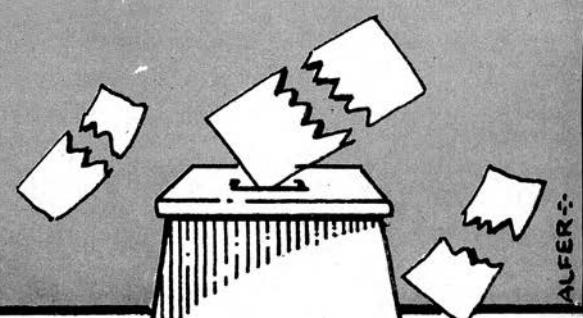
Guatemala

Área: 108.889 km²
 População: 8.195.000 (1986)
 Capital: Cidade da Guatemala
 Religião: Maioria cristã, principalmente católica; cerca de 25% são protestantes; em algumas áreas perduram ritos indígenas misturados com elementos católicos
 Renda per capita: US\$ 1.240 (1985)

Haití

Área: 27.750 km²
 População: 5.358.680 (1986)
 Capital: Port-au-Prince
 Religião: A maioria da população segue o catolicismo, religião do Estado; o vudu, religião de origem africana, é largamente praticado, em especial nas áreas rurais
 Renda per capita: US\$ 360 (1985)

Fonte: *Almanaque Abril*



Nenhuma outra eleição no Haiti teve participação maior que 10%. Nesta, o comparecimento foi massivo

quer mudança estrutural, o fato mais marcante foi a eleição de um fundamentalista para a presidência da República, após um período de governo democrata-cristão, em um país majoritariamente católico — até o momento.

Haiti — Por 30 anos, o Haiti sofreu a ditadura dos Duvalier (François Duvalier, o “Papa Doc” e Jean-Claude Duvalier, o “Baby Doc”) da qual resultaram 60 mil assassinatos políticos e a miséria extrema da maioria da população. Em 1986, diante da revolta popular contra a pobreza e a ausência de meios para a expressão política, Baby Doc fugiu do país, deixando o poder nas mãos dos seus generais de confiança.

Desde 1986 houve três golpes de Estado no Haiti: dois promovidos por militares leais a Duvalier (Henry Namphy e Prosper Avril) e um golpe “branco”, promovido pelas embaiadas dos Estados Unidos e da França que colocaram no poder a atual presidente Ertha Trouillot, que dirige o país interinamente através de um Conselho de Estado.

A luta contra a ditadura Duvalier formou no povo haitiano uma profunda consciência política, que como não podia se expressar através de organismos políticos legais, foi para as ruas protestar (sendo alvo de seguidos massacres, um deles em pleno dia de eleição presidencial em 1987) ou através da abstenção eleitoral. Nenhuma eleição teve participação maior que 10% da população habilitada para votar. O desinteresse pelas eleições dava-se na mesma medida em que

Na Guatemala, esta foi uma eleição a mais, sem participação das forças progressistas e do movimento popular

a população verificava que, entre as opções, todas elas representavam continuação dos interesses de Duvalier e a manutenção da estrutura de repressão e exploração econômica.

O atual governador de Ertha Trouillot, sem qualquer legitimidade e respaldado pelos setores mais reacionários do Haiti, teve como única missão (determinada a ele pelos Estados Unidos e a França), convocar eleições presidenciais e prepará-las de modo que um candidato consonante com os interesses dessas duas potências assuma o poder.

Com as eleições marcadas para 16 de dezembro de 1990 (após vários adiamentos), somente em meados de outubro surgiu uma candidatura articulada pelo movimento popular, os setores progressistas, as comunidades eclesiás de base, os intelectuais, camponeses e partidos políticos de centro-esquerda. Foi lançada a candidatura do padre Jean-Bertrand Aristide, um líder popular conhecido em todo o país e que desenvolve seu trabalho nas CEBs da capital Port-au-Prince.

Seguidor da teologia da libertação, padre Aristide tem 37 anos e é conhecido no Haiti por “profeta” e “líder da Igreja dos Pobres”. Foi continuamente perseguido pelos tontons-macoutes e pela hierarquia da Igreja Católica devido ao seu trabalho com a maioria pobre do Haiti. Sempre foi reconhecido pelo seu profundo compromisso com a justiça social, pela exigência do respeito aos direitos humanos, por seu trabalho na organização do movimento popular e por sua intransigente posição antidualquierista.

A dois meses da eleição, o panorama político no Haiti mudou radicalmente. Dois milhões de eleitores que ainda não haviam se registrado para votar (de um total de três milhões de eleitores) o fizeram em poucos dias. No dia 16 de dezembro o comparecimento foi massivo, contrariando as experiências anteriores que flutuavam entre 5% a 10% de votantes.

Padre Aristide foi eleito com 70,6% dos votos enquanto o segundo colocado Marc Bazin (apoiado pela extrema-direita) obteve 12,6%. Esse resultado surpreendente eliminou o segundo turno da eleição.

A vitória do padre Aristide parece indicar que em apenas dois meses houve uma brusca canalização das esperanças do povo haitiano que até então pretendia abster-se massivamente e, sobretudo, uma imediata identificação com a alternativa de saída política representada por Aristide e seu grupo político: o Acordo de União Patriótica (AUP).

A alternativa popular decidida em favor da proposta de Jean Bertrand Aristide terá de se confrontar com dificuldades as mais extremas. É totalmente contrária aos interesses dos EUA e da França a presença no poder de um sacerdote da teologia da libertação, eleito à revelia dos empresários e das multinacionais do Haiti, que sempre dedicou sua vida ao compromisso com os mais pobres e ao combate às estruturas promotoras da injustiça e da violência. E o exército do Haiti, ainda controlado pelos generais leais a Duvalier, deverá insistir na recuperação do poder através de um novo golpe de Estado, ou mesmo algo diretamente contra Aristide, como teme a população.

Finalmente, no horizonte geopolítico, a vitória de uma candidatura popular, francamente comprometida em promover mudanças estruturais, é um ponto negativo para a estratégia traçada pelos Estados Unidos na América Central em um período marcado pelo sucesso do seu plano contra-insurgente em El Salvador e Guatemala e a guerra de baixa intensidade contra a Nicarágua que levou à derrota eleitoral da Frente Sandinista.

O Haiti surpreendeu a comunidade internacional. O povo do Haiti mostrou onde está a sua esperança e com qual proposta política efetivamente se identifica. Tem o direito incondicional e legítimo de trabalhar em paz para que a alternativa política

de um futuro melhor para o Haiti possa ser construída e consolidada em benefício prioritário dos habitantes de um dos 25 países mais pobres da Terra.

Guatemala — O processo eleitoral na Guatemala inscreve-se no marco da consolidação no poder da direita na América Central, no projeto neoliberal traçado pelos Estados Unidos para a América Latina e no objetivo de derrotar politicamente o movimento revolucionário guatemalteco.

Esta eleição foi organizada de modo a fornecer todas as facilidades aos setores empresariais de caráter neoliberal, acordados com os interesses dos Estados Unidos na região e subordinados ao exército que reprime com grande violência os movimentos populares e revolucionários da Guatemala.

Nas eleições realizadas em 6 de janeiro de 1991, saiu vencedor o engenheiro Jorge Serrano Elias, de 45 anos, do Movimento de Ação Solidária (MAS), cuja história política sempre esteve ligada aos antigos governos militares. Trabalhou no planejamento econômico das ditaduras, participou em cursos de assessoria ao serviço de inteligência do exército G-2 e em 1982 foi um importante colaborador de um dos mais violentos ditadores latino-americanos, o general Efraín Ríos Montt.

Serrano é membro do grupo fundamentalista Elim e sua esposa é irmã de Roberto Bianchi, um dirigente de outro grupo chamado o Verbo, à qual pertence o ex-presidente Ríos Montt, que ao chegar ao poder em 1982 com um golpe de Estado, afirmou que o fazia porque era um "emissário de Deus".

O grupo Elim é o mais importante da capital, Cidade de Guatemala, e foi fundado em 1962. Em 1980 tal grupo já controlava 69 igrejas e contava com 20 mil batizados. Pesquisas demonstram que de 1978 a 1982 o crescimento dos mais importantes grupos fundamentalistas na

Guatemala, entre eles o Elim, chegou a 42%.

Por ser um país alvo de ação das seitas, a Guatemala já produziu importantes estudos sobre o crescimento desse fenômeno e suas formas de intervir na vida social.

Os números desses estudos são impressionantes: estima-se que em 1954 o número de fundamentalistas na Guatemala era de 72.202.

Em 1988 o número estimado chegou a 2 milhões, ou 30% da população.

O crescimento mais vertiginoso registra-se a partir dos anos 80 quando tem início o plano contra-insurgente elaborado nos Estados Unidos e aplicado pelo exército guatemalteco para combater a guerrilha.

Na Guatemala, ao longo de uma década, os novos movimentos religiosos e suas ideologias conseguiram controlar grande parte das estruturas de poder e se apoderaram dos meios legais de interferência na sociedade civil. Empresas públicas, escolas, rádios, jornais, revistas, sindicatos, altos oficiais das forças armadas, juízes, associações empresariais contam hoje na Guatemala com membros e dirigentes das grupos fundamentalistas.

Além disso, com o seu trabalho de integração nas comunidades de todo o país, os grupos acabam conhecendo as atividades da população e aí exercem o seu controle, bem como transmitem informações ao exército sobre as organizações populares, quem são os líderes, a presença da guerrilha etc.

No dia 6 de janeiro, houve o segundo turno eleitoral, no qual se confrontaram Jorge Serrano Elias (fundamentalista) e Jorge Carpio Nicolle, da União de Centro Nacional (UCN), católico.

Os debates foram para o campo religioso, o primeiro convocando todos os fundamentalistas e os grupos de extrema-direita que votaram em Ríos Montt (candidato no primeiro turno) e o segundo evocando a tradição católica da Guatemala. A Igreja Católica procurou intervir em favor

Nesta última eleição o povo do Haiti surpreendeu o mundo e mostrou onde está sua esperança

de Carpio Nicolle advertindo para o perigo da invasão das seitas no país, mas isso não foi o suficiente para convencer o eleitorado.

No segundo turno, a Guatemala ficou limitada à opção da direita conservadora, com dois candidatos sem diferenças marcantes, com o mesmo plano econômico, o mesmo discurso, a mesma subserviência ao exército. O que pareceu ser o fiel da balança foi o voto fundamentalista que compareceu em massa, apesar de haver uma enorme abstenção em todo o país.

O horizonte político limitado à opção de direita com um ingrediente religioso marcante no país (diferente do restante da América Latina), a falta de perspectivas de paz frente à uma guerra civil que dura dez anos, a violação sistemática dos direitos humanos e a impunidade, não conferiram a essas eleições a esperança de ser um meio de transformação da sociedade guatemalteca.

Ao contrário do Haiti, onde surgiu uma opção canalizadora das esperanças populares e o comparecimento massivo às eleições após o advento da candidatura de Aristide, na Guatemala esta foi uma eleição a mais, sem perspectiva de resultar em mudanças, sem qualquer esperança de que os anseios populares possam ser atendidos, sem participação das forças progressistas, sem ouvir a proposta política da guerrilha, sem canais livres de expressão para o movimento popular.

Do Haiti sopra um vento revigorador. Oxalá os idólatras do deus da morte não satisfaçam uma vez mais o seu deus com o sacrifício de todo um povo.

Cristina Retz Bernardes, filósofa, é coordenadora do Serviço Informativo sobre a América Latina (Sisac).

"UM DIA A MORTE CHEGA"

*Naquele enditoso dia/A natureza gemeu/Acabou as alegrias/O Brasil estremeceu/O mundo se abalou/Muitas lágrimas rolou/Amazonas entristeceu/
De luto a Terra encobriu-se/Quando a notícia saiu/
Que Chico Mendes morreu.*

Poesia de Expedito em homenagem a Chico Mendes

*Um dia a morte chega/Só não tem hora marcada/Muitas vezes é de surpresa/E com uma cutilada/Mata um, mata dois, três/
E mata até uma manada.*

Trecho do poema *ABC da Morte*, escrito em 1984 por Expedito

Na cidade de São Paulo, estádio do Pacaembu, dias 31 de abril a 3 de maio de 1990, realizou-se o congresso de fundação do Departamento Nacional de Trabalhadores Rurais da CUT. Em meio à dinâmica comum a todo congresso de trabalhadores (análise de conjuntura, discussão das teses, escolha das bandeiras de luta e eleição de direção), é reservado um espaço para a discussão da violência.

Importa registrar que, tratando-se de trabalhadores rurais, a questão da violência tem se constituído num tema obrigatório desde os primeiros congressos até os dias de hoje. É um momento de contar os mortos, divulgar os nomes dos ameaçados, de conferir a triste estatística de tão poucas condenações e prisões de mandantes e executores. As cifras a cada ano aumentam, como aumentam também os requintes de crueldade e a resposta sempre débil, por vezes ineficaz do poder público. As mortes anunciamadas vão se confirmando.

Nesse congresso, mais uma liderança sindical, Expedito Ribeiro de Souza, presidente do STR de Rio Maria (PA), subiu ao palco para relatar a situação da sua região, para contar o assassinato dos filhos de João Canuto — dirigente sindical também assassinado em dezembro de 1985 — e para tornar pública a sua situação de marcado para morrer. Apresentamos abaixo trechos de seu depoimento.

“Companheiros, eu hoje tenho a felicidade de estar aqui junto com todos vocês porque quando em Rio Maria aconteceu a chacina com os irmãos Canuto, eu não estava lá, mas os assassinos disseram que iam voltar para me buscar, que eu e o Carlos, secretário do sindicato, seríamos os próximos. Nós, sindicalistas da região, somos constantemente ameaçados; eu já fui perseguido várias vezes por pistoleiros. (...)

“Hoje estou aqui em São Paulo, e devo voltar para Belém. Mas para viver naquela terra, sei que vai ser difícil, porque

os pistoleiros e o latifúndio estão muito bem organizados. Eles têm uma milícia enorme, milícia esta que usa até metralhadora. (...) Então aqui, aproveitamos esse encontro para fazer essa denúncia e pedir apoio aos companheiros em nível nacional, para que a gente possa dar um basta nessa violência que eu sei não ser só do Pará, mas de todo o Brasil. Mas parece que o sul do Pará é o lugar número 1 dessa violência. Lá ainda há também trabalho escravo, e quando o trabalhador tenta fugir, é assassinado.

“Em Rio Maria eu sou presidente do Sindicato, mas não tenho a mínima segurança. E isso porque a terra no Brasil está concentrada na mão do latifúndio. Os fazendeiros têm grande quantidades de terra, principalmente no norte do país, e esses fazendeiros, para vocês terem uma idéia, são o pessoal que hoje mora nos grandes centros, em São Paulo, Belo Horizonte, no Rio de Janeiro. Muitas vezes são até de firmas internacionais que (...) além de explorar os trabalhadores assalariados, também assassinam os trabalhadores no campo, aqueles que lutam por um pedaço de terra para tirar dela o sustento de suas famílias.

“Também as autoridades do estado do Pará são todas coniventes com os crimes, com os assassinatos bárbaros de trabalhadores rurais. Se a gente for enumerar, tem centenas deles...

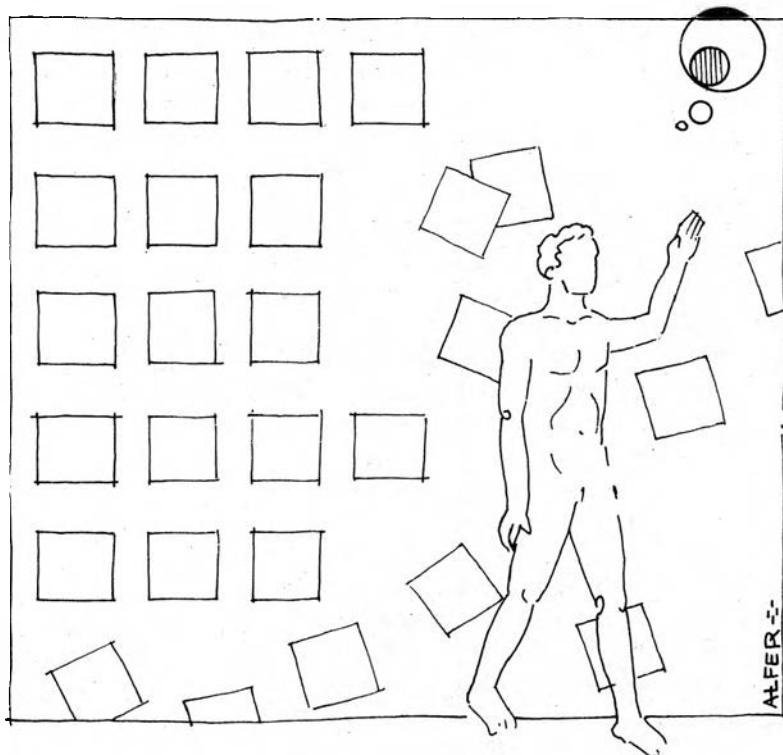
“Eu vou voltar para Belém, mas não sei se posso ficar em Rio Maria. Eu quero ficar. Tenho família lá, tenho a responsabilidade do Sindicato, mas não sei se posso ficar. Porque, realmente, sem segurança é a mesma coisa que entregar a vida aos pistoleiros, me entregar na mão deles para ser assassinado igual aos outros. (...)

“Então eu gostaria neste momento — justamente eu que estou ameaçado — de dizer que somos nós, os sindicalistas, o alvo da fúria dos fazendeiros e pistoleiros. Eles querem de certa forma eliminar as lideranças sindicais que são combativas, que estão realmente defendendo os direitos dos trabalhadores, dos posseiros.

“São essas as informações, a denúncia que eu queria fazer. E espero que essa nossa denúncia tenha repercussão em outros países, para que o povo de outras terras saiba o que está acontecendo aqui no interior do Brasil. Obrigado”.

É grande a repercussão do assassinato de Expedito, morto com 3 tiros por um pistoleiro na noite do dia 2 de fevereiro de 1991, deixando nove filhos, mulher, mãe e irmã. A mídia nacional e internacional volta a denunciar a violência no campo brasileiro com grandes números de trabalhadores rurais mortos, ameaçados, despejados, escravizados. Sob algarismos e estatísticas, a dor. Lutas de vida inteira órfãs de seus líderes, os filhos sem pai ou mãe, sempre o mesmo tiro no rosto, no peito, nas costas. (Cecilia Iorio e Beatriz Vieira/CEDI-Programa Movimento Camponês/Igrejas)

VEM, ESPÍRITO SANTO, RENOVA O NOSSO COMPROMISSO



Roberto Natal Baptista

Quando a vida ainda não existia em nosso mundo desordenado e vazio, o Espírito de Deus pairava sobre a superfície das águas. Assim nos diz o relato da criação no livro de Gênesis. A morte imperava sobre esta terra, quando o Espírito começou a agir, transformando aquela desolação em vida. O Espírito Santo é o Espírito da Vida.

Em muitos outros textos bíblicos este Espírito é celebrado como o doador e renovador da vida. No grande hino à criação (Sl 104), o salmista nos diz: “enviais o teu Espírito, eles são criados, e assim renovas a face da Terra”. (v. 30). Mais do que

a vida, o Espírito faz a “re-vida”, a renovação da vida. O Espírito cria o novo, quando paira sobre a superfície deste mundo. Como o novo nos faz bem! É tão boa a sensação da novidade!

A legitimidade desta novidade, porém, tem que passar pela ação do Espírito. O Espírito é o agente que nos impele na direção da novidade. A propósito, esta realidade, do Espírito como agente que nos impele e nos auxilia na pregação do evangelho do Reino, surge como uma das novidades da boa nova cristã. Cristo afirma ter enviado o seu Espírito para nos guiar em toda a verdade (Jo 16,13).

Da mesma maneira, este mesmo Espírito sustentou a igreja em seus primórdios (At 4,31), fazendo-a anunciar a boa nova de Cristo com ousadia, diante das dificuldades em que ela se encontrava.

Este Espírito, doador e renovador da vida sem dúvida, empurra-nos para fô. de nós. Ele nos dirige para o mundo. Nossos pés estão postos sobre uma realidade. Esta realidade é verídica e faz parte das nossas vidas. Todos os dias a enfrentamos. Pois bem, é para esta realidade de fato que o Espírito nos direciona, para o mundo.

Entretanto, este mundo não existe somente para nós. Vivemos em comunidade. Isto parece óbvio, mas nem todos percebem. Quando o Espírito fala, fala à comunidade, providencia as boas novas para ela. Ele faz o novo na comunhão da igreja. A Bíblia assim nos ensina. Os profetas no Antigo Testamento proclamavam as novidades divinas nas praças públicas a fim de que a mensagem fosse espalhada na comunidade. A novidade do aviso deve ser repartida e absorvida pela comunidade.

Mas que mundo é este que falamos? Logicamente, o mundo é um só. Entretanto, na América Latina o Espírito tem falado de um modo diferente. Ele tem falado de coisas que conhecemos. Ele tem falado para a nossa realidade. Só o povo latino-americano é capaz de conhecer a sua realidade. Porque ele a vive e sente em sua própria pele.

A América Latina é o nosso próprio mundo, porque há muitas coisas nela que são comuns. Seus problemas e, talvez, suas soluções também.

Na América Latina, o Espírito fala de modo diferente, renovando a mensagem do evangelho do Reino

O Espírito fala a nós aqui, de coisas que nos são comuns.

Quando os pobres da América Latina abrem a Bíblia, eles se encontram dentro dela. Eles descobrem que a Bíblia fala para eles. Percebem a ação de Deus em seu favor. Para eles, esta é boa nova de Cristo hoje. Aquela mensagem nova e libertadora que Jesus trouxera, se renova na leitura popular da Bíblia. O Espírito incumbe-se de produzir a renovação da vida.

Este Espírito Santo, doador e renovador da vida, renova agora a mensagem do evangelho. Por certo o evangelho é o mesmo. Mas vivemos hoje em um mundo diferente. O Espírito fala a nós hoje, do evangelho, em nosso mundo. Boa nova, hoje, e mundo interligam-se e adquirem importância na mensagem do evangelho do Reino.

É preciso, portanto, quando nos reunimos em torno da Bíblia, estarmos cientes desta importante ação do Espírito. Ele é o que mantém a

vida e proporciona a ocasião. Sem ele, tudo é desolação. Sem Ele, tudo é morte. Mas nós queremos vida. Queremos uma vida renovada constantemente pelo Espírito. O tempo passa e as coisas vão tornando-se mais velhas. E nós, idem. Clama-se ao Espírito Santo a renovação! Vem Espírito renovar o nosso entendimento! No dizer de Paulo: “e não vos conformeis com este mundo, mas transformai-vos pela renovação da vossa mente, para que experimenteis qual seja a boa, agradável e perfeita vontade de Deus” (Rm 12,12).

O Espírito tem produzido uma renovação em nosso povo. Contudo, a grande maioria de nossas igrejas estão fechadas para novidades. Elas estão surdas e não podem ouvir a novidade que o Espírito quer fazer em nosso meio. Elas falam para trás. Elas deixam a antiga mensagem do evangelho como algo muito velho, cheio de pó, e sem nenhuma utilidade. Mas, se o Espírito entra, Ele produz renovação. O velho torna-se novo. A morte transforma-se em vida. E esta vida é renovada a cada dia. Esta é a legítima novidade, porque é produzida pelo Espírito Santo. Ela é um sentimento puramente cristão. Ela é fruto da salvação “mediante o lavar regenerador e renovador do Espírito Santo” (Tt 3,5). Pois, “se alguém está em Cristo é nova criatura, as coisas antigas já passaram, eis que tudo se fez novo” (2 Co 4,17).

O próximo passo após a renovação produzida pelo Espírito, é o lançar de nossas vidas no mundo. Não há muito tempo para pararmos em contemplação. Algumas igrejas vivem em plena contemplação até hoje. Não! O próximo passo é a ação. É o agir no mundo. É o transformar do mundo. Agora temos a mensagem renovada do evangelho para nós hoje, em nosso mundo. O Espírito, certamente, nos lança neste mundo para que nós difundamos, para fazermos conhecida a sua mensagem. A sua mensagem vai tratar dos anseios do homem no seu dia a dia.

Com os pés no mundo e a mensagem do Evangelho renovada pelo Espírito, hoje, podemos então perceber a comunidade. Descobrimos que há outras comunidades e que somos uma família. Nossos desejos deixam de ser mesquinhos, porque a perspectiva de nossos olhos aumentou. Porque temos a vida renovada. Porque sentimos ação do Espírito. Porque estamos “revestidos do novo homem que se refaz para o pleno conhecimento, segundo a imagem daquele que o criou” (Cl 3,10). Oxalá o Espírito Santo possa cada vez mais produzir em nosso mundo a legítima renovação da vida no meio do nosso povo.

Pela ação do Espírito, as igrejas devem mudar o mundo. É a morte se transformando em vida

Roberto Natal Baptista, teólogo, pós-graduando em Ciências da Religião no Instituto Metodista de Ensino Superior (S. B. do Campo).

CONVIVÊNCIA E SOLIDARIEDADE *Uma experiência pastoral entre os Kulina (Madjá)* **De Lori Altmann**

A necessária interação entre evangélização e saber popular é um grande desafio para todos. Lori Altmann, luterana que viveu sete anos entre os Kulina, procura avaliar o trabalho missionário a partir da tradição bíblica, memória popular profeticamente crítica.
Preço: Cr\$ 750,00

Pedidos ao GTME — Grupo de Trabalho Missionário Evangélico, C. P. 642 — Cuiabá, MT — Tel: (065) 322-7476



PROBLEMA SEM SOLUÇÃO NAS GRANDES CIDADES

TRANSPORTE COLETIVO

A experiência de Porto Alegre

Vários autores, CEDI, São Paulo, 1990,

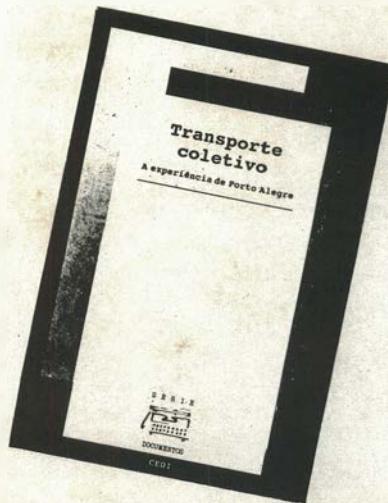
64 páginas, 14x21cm

Heloísa de Souza Martins

Há alguns anos o cineasta João Batista de Andrade realizou para a TV Cultura de São Paulo uma experiência interessante: colocou em pleno Viaduto do Chá, durante o dia, uma banca com um cartaz onde se lia "Aceita-se reclamações". O pequeno documentário de cinco minutos era a expressão do desespero e dos dramas da população da cidade. Várias pessoas procuraram a equipe de TV para fazer os mais diversos desabafos. Um dos mais significativos foi o de um trabalhador que pedia ao presidente da República: "eu preciso dormir mais". Não aguentava levantar cedo, tomar vários ônibus demorados e lotados, para chegar ao seu local de trabalho. E, ao final do dia, refazer o caminho com as mesmas dificuldades, chegar tarde em casa, restando-lhe apenas algumas poucas horas para o descanso.

Sucederam-se os governos e as repúblicas, mas o transporte coletivo nas grandes cidades continua sendo um problema que dificulta a vida da população. Mesmo as administrações municipais comprometidas com projetos democráticos e populares, que tinham em seus programas partidários a questão do transporte não conseguiram, de uma maneira geral, resolvê-la. Em algumas dessas administrações o transporte coletivo em ônibus tem sido apresentado como uma de suas maiores dificuldades, tanto política quanto administrativamente.

É bastante oportuna, portanto, a publicação pelo CEDI, na série Documentos, do trabalho Transporte Coletivo — a experiência de Porto Alegre, sob a coordenação de João Alves de Lima.



Trata-se de um pequeno caderno que tem como objetivo não "uma reflexão exaustiva" mas sim um relato informativo dos acontecimentos e o levantamento de algumas questões, procurando pensar criticamente a partir do caso de Porto Alegre. É importante ressaltar que a pesquisa, da qual resultou o trabalho editado, foi realizada no "calar da hora", ou seja, durante o processo.

Além de um texto central, a publicação conta ainda com a transcrição de depoimentos de Olívio Dutra e Tarso Fernando Genro, respectivamente o prefeito e o vice-prefeito de Porto Alegre. Os dois foram eleitos pela Frente Popular de Porto Alegre (formada pelo PT, PCB, PSDB e, após as eleições, pelo PSB e pelo PCdoB). Trata-se de uma "administração popular", comprometida com uma proposta de mudança que tem no relacionamento democrático e transparente com os movimentos popular, sindical e comunitário o seu principal ponto.

A Prefeitura de Porto Alegre enfrentou, logo no início da administração petista, uma ameaça de locute por parte das empresas concessionárias de ônibus. Optou pela intervenção. Poderemos acompanhar o desenrolar dos acontecimentos na publicação, que nos dá a dimensão dos problemas enfrentados,

bem como as suas dificuldades e deficiências políticas e técnicas. Especialmente, a ausência de um projeto específico e consistente para resolver o problema do transporte. A tal ponto que o prefeito e vice-prefeito defendem a proposta de recuo, contra a vontade de muitos, retomando a negociação com os empresários e concordando com um aumento no preço das passagens.

O significado deste recuo, as reações da população, a batalha jurídica enfrentada pela Prefeitura são pontos destacados na análise. Mas o mais importante no texto, a meu ver, é a contribuição que fica para todos aqueles que, envolvidos nas administrações populares, enfrentam problemas semelhantes. Refiro-me às questões de fundo presentes no processo estudado: o voluntarismo político que impede uma análise mais realista e objetiva; as dificuldades no relacionamento da administração pública com os movimentos sociais, com os riscos de paternalismo e dirigismo; a falta de clareza para definir exatamente quais as atribuições dos partidos políticos, dos sindicatos e da administração pública e do relacionamento entre eles; a necessidade de autonomia dos movimentos frente à administração e aos partidos; a manipulação pela "mídia" da grande massa não-organizada da população (e até mesmo dos setores organizados) e as dificuldades da administração em passar as suas informações e versões; as dificuldades de realizar uma administração que esteja voltada para todo o seu conjunto, mantendo os vínculos partidários; e, principalmente, como enfrentar o corporativismo.

Talvez o texto tivesse ganho maior profundidade se essas questões que aparecem em sua parte final fossem discutidas juntamente com as informações dos acontecimentos. Tratando-se de um estudo apenas dos três primeiros meses de enfrentamento da administração popular de Porto Alegre com a questão do transporte, uma reflexão crítica poderá ser feita mais tarde avaliando, inclusive, os planos para a reestruturação do sistema de transporte da cidade, criados a partir desses fatos.

Heloísa Souza Martins é professora de Sociologia no Depto. de Ciências Sociais da USP

