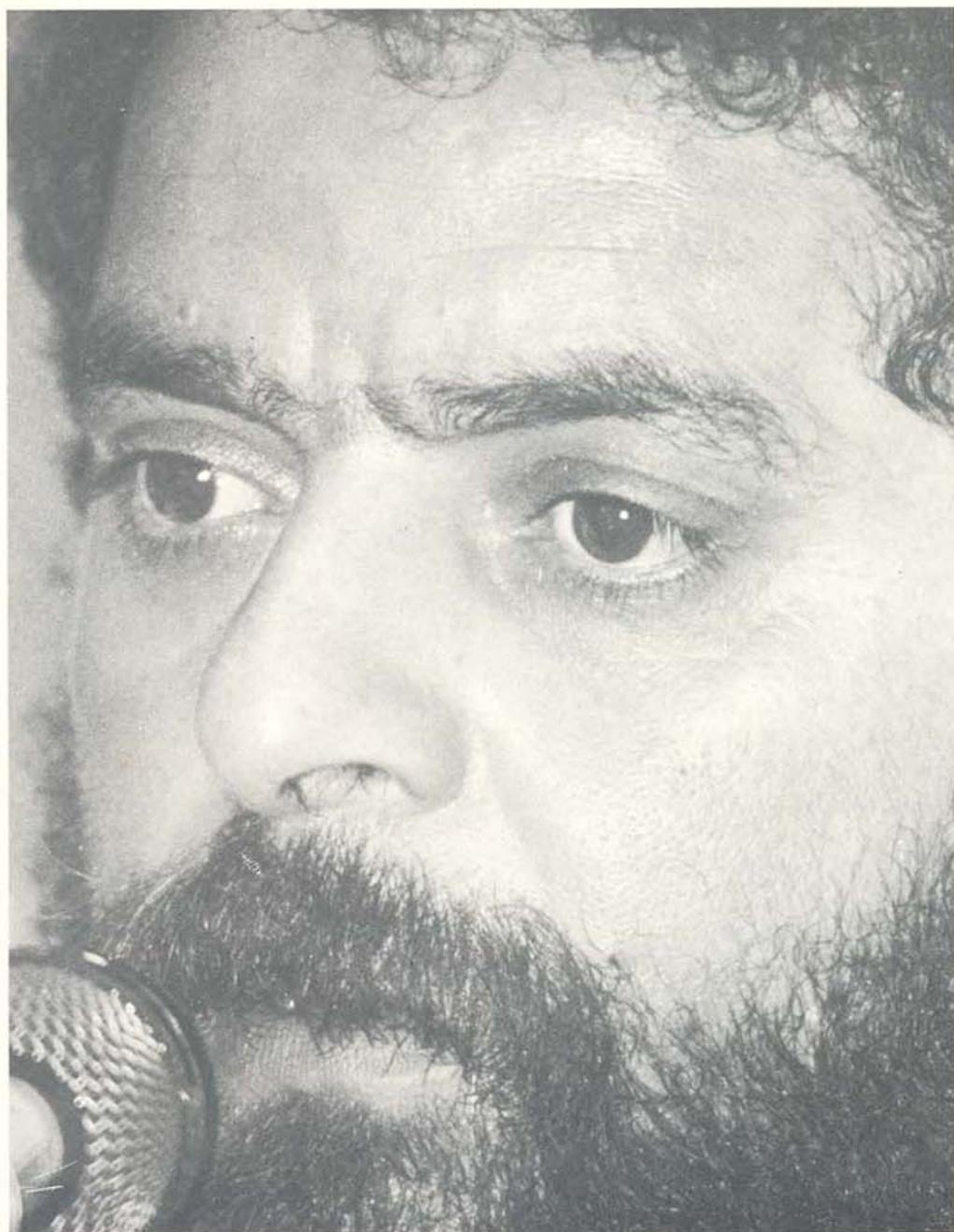




# BRASIL URGENTE



---

## QUESTÃO URBANA

*Metrópoles  
Cidades médias  
Uso do solo  
Habitação  
Sub-habitação  
Transportes  
Educação*

# LULA PRESIDENTE

## PALAVRAS E FATOS

"Perdi meu emprego", diz o companheiro da fábrica. "Não consegui comprar casa própria", lamenta o chefe de família. "Larguei a escola antes de terminar o primeiro grau", fala o jovem que procura trabalho. Essas frases, tão comuns, expressam uma parte da verdade. Mas escondem o que é mais importante. Todos sabem que a rotatividade da mão-de-obra é um dos mecanismos usados para manter baixos os salários dos trabalhadores. Todos sabem - e este fascículo discutirá isso - que em nosso país não existe direito à moradia. Todos sabem que a maioria do povo brasileiro não completou o primeiro grau (estão nessa situação 68% dos eleitores alistados). Não há como fugir de uma constatação: trata-se de fracassos sociais e não individuais. Fracassos do sistema existente e das políticas que o sustentam. Não temos que carregá-los como uma marca pessoal de inferioridade.

Há muitas outras situações em que as palavras servem para esconder os fatos. Olhem para nossas cidades: falta de moradias, migrações, desemprego, violência e outras formas de desordem e insegurança estão aí, à vista de todos. São heranças de um regime que - pasmem! - se implantou para defender a segurança e a ordem. Em todas as metrópoles brasileiras (e em muitas cidades médias) são grandes as concentrações de favelas, em luta pela instalação de serviços públicos essenciais; cresce a população em estado de pré-favelização, em luta pela terra; e permanecem em situação irregular loteamentos de periferia, onde as pessoas querem seu direito à propriedade de áreas urbanizadas.

A crise social é de tal profundidade, que todos se apresentam como representantes da mudança. Esses falam. Outros calam. Onde estão, por exemplo, os políticos que há pouco tempo deram mais um ano de mandato a José Sarney? Não participam de nenhuma campanha? Os especuladores, banqueiros e usineiros não têm interesses a defender? Não apóiam ninguém?

Omissos e cúmplices querem aparecer como opositores e reformadores. Para isso, insistem no samba de uma nota só: é preciso reformar o Estado (que eles mesmos montaram e controlam de alto a baixo). Em tese, concordamos. O problema é que eles usam isso como pretexto para manter a sociedade tal como está. Nós, não. Dizemos: a reforma do Estado deve ser feita para apoiar a reforma da sociedade. Junto com ela. Dizemos mais: não haverá reforma alguma se as preferências dos capitalistas privados continuarem a definir o que o poder público faz ou deixa de fazer.

Somos acusados de 'estatistas', pois não concordamos que o espaço do Estado seja definido pelos interesses do capital privado, que quer para si - de preferência, sem riscos - todas as atividades em que possa extrair lucros. Os poderosos não vêem que a sociedade é muito maior do que eles? Que há outros valores a defender? Nossos critérios são diferentes. Vejamos, por exemplo, o caso da saúde: oferecida apenas a quem pode pagar, fica indefesa a integridade do povo. Dos transportes: planejados para o lucro de alguns, torna-se impossível humanizar as grandes cidades. Da educação: se a rede pública é ruim e insuficiente, não se constrói uma

sociedade na qual as oportunidades sejam iguais. Olhem os fatos: 20% de analfabetos, cinco milhões de crianças fora das salas de aula, 50% de evasão nos primeiros quatro anos de escola.

Uma vez privatizadas, saúde, transportes e educação são atividades que dão lucro. Mas os motivos que apontamos não são suficientes para que o Estado assuma suas responsabilidades?

Uma vez no poder, o máximo que os políticos conservadores fazem é contratar empreiteiras e inaugurar algumas obras. A sociedade não muda. Quando o fracasso não pode ser mais escondido, o sistema prossegue na fuga para a frente, culpando a falta de recursos e produzindo, entre as elites, opções políticas aparentemente novas. É o jogo de sempre. Alguém acha que chegará o milagroso dia em que os recursos serão 'suficientes'? Alguém pode acreditar que Sarney seja muito diferente daqueles que fizeram carreira política junto com ele, à sombra do regime militar?

Talvez falem recursos para cobrir em prazo curto todos os gastos sociais necessários. Mas também faltam, em maior grau, imaginação e vontade de mudar as bases da sociedade. Nossos governantes já tomaram muito uísque com empresários e especuladores. Mas nunca compraram um lote na periferia. Nunca construíram uma pequena casa para abrigar a família.

Nunca, num início de mês, tiveram que pensar se compravam um pouco mais de tijolo ou um par de sapatos para os filhos. Nunca acordaram cedo para entrar na fila da condução. Eles não sabem como o povo vive e subestimam o que o povo é capaz de fazer. Por isso, não querem e não podem encontrar o caminho da mudança, que depende da força organizada do povo. Esses são os fatos. O resto são palavras.

Luiz Inácio Lula da Silva

### CONSTELAÇÃO IMPERFEITA

É intenso o processo de urbanização no Brasil. Em 1950, apenas 36% da população moravam nas cidades. Em 1990 essa proporção chegará a 75%, em franca expansão. Crescem as metrópoles: um em cada cinco brasileiros habita em apenas duas delas, São Paulo e Rio de Janeiro. Mas crescem também as cidades pequenas e médias, pois as migrações se dirigem para toda a rede urbana, sem distinção de tamanho ou região (figuras 1 e 2).

No Sul, em dez anos as cidades com mais de 50 mil habitantes passaram de 30% para 50% da população total. O oeste do Rio Grande do Sul, Santa Catarina e o norte do Paraná sofreram grande impacto com as transformações havidas na agricultura (aumento da área plantada com grãos exportáveis, maior concentração da propriedade e mais mecanização), que induzam fortes fluxos de migração para as cidades das redondezas ou para outras regiões do país.

No Sudeste a história se repete. Crescem as regiões metropolitanas e ao mesmo tempo ganham destaque centros urbanos situados fora delas, como São José dos Campos e Campinas (SP), Betim e Juiz de Fora (MG). O surgimento de novos pólos industriais e a concentração de bóias-frias nas periferias urbanas constituíram, no interior, uma rede urbana forte e cheia de novos problemas.

No Nordeste, a tradicional corrente migratória não se dirige mais apenas para o Sul. A seca do início dos anos 80 expulsou muita gente para as cidades do litoral, e as mudanças nas relações de trabalho da agricultura também têm fixado trabalhadores rurais na periferia das cidades do interior, onde as condições de vida são especialmente ruins. Do Centro-Oeste ao Norte sobe a frente de expansão ao longo de grandes rodovias, concentrando população em áreas de mineração, em torno de pólos exportadores e junto de grandes obras de infra-estrutura. Tucuruí, por exemplo, passou de 4.000 para 80.000 habitantes no curto período de quatro anos. Nessa trilha movediça de permanentes migrantes, fica um penoso rastro de degradação material, cultural e ambiental. Marabá, Altamira, Santarém, Itaituba, Porto Velho, Vilhena, Ji-Paraná e outras localidades mostram que, agora, a 'fronteira' também é urbana e se distribui ao longo de uma imperfeita constelação de cidades, marcadamente desiguais.

Nas primeiras décadas deste século, as desigualdades regionais podiam ser atribuídas ao relativo isolamento em que viviam as diversas partes do nosso imenso território, cada uma delas polarizada por suas próprias cidades principais. Hoje, o pano-de-fundo mudou totalmente: o país foi física, econômica e culturalmente unificado. Mas as desigualdades entre as regiões não diminuíram, desfazendo ilusões dos que acreditavam no poder das agências especializadas em planejamento regional (como a Sudene e a Sudam) ou no puro e simples crescimento econômico.

Fique claro: desigualdades regionais e sociais não são, em si mesmas, problemas para o capitalismo. Podem ser até soluções. Por isso, o projeto de 'integração nacional' do regime militar - baseado em grandes rodovias e em subsídios para a abertura de novos pólos econômicos - conseguiu redesenhar o mapa interior do Brasil, mas o 'desenvolvimento' e a 'integração' então promovidos não significaram mais igualdade. Como mostra a figura 3, grandes bolsões de miséria integram uma rede urbana que cresceu junto com a rápida generalização das relações capitalistas de trabalho, a consolidação do domínio das grandes empresas em todos os setores, a centralização de recursos no governo federal e a abertura da economia brasileira para o exterior.

As cidades cresceram muito, justamente no período em que era menor o poder financeiro, administrativo e político dos municípios. Às prefeituras não foi dado um montante mínimo de recursos para enfrentar a nova situação. Em todos os níveis da rede urbana acumularam-se problemas agudos. Afastemos, por isso, desde já, uma idéia simplista que aparece nesta campanha eleitoral: a de 'promover o desenvolvimento das cidades médias' como alternativa à urbanização. Desde os anos 60 o aumento do número de domicílios não acompanha, nem de longe, o aumento da população das cidades brasileiras situadas entre 100 e 500 mil habitantes. Na maioria delas, assim como nas metrópoles, o desafio já é recuperar o tempo perdido.

Ano	População Rural	População Urbana	Total
1950	33.159.624(63,9%)	18.782.143 (36,1%)	51.941.767
1980	38.619.797(32,4%)	80.479.195(67,6%)	119.098.992
1990	37.624.252(25,0%)	112.743.589(75,0%)	150.367.841

Fig.1 – Estima-se que já em 1990 cerca de 75% da população brasileira estejam vivendo em cidades. Na última década, apenas dez centros urbanos tiveram um crescimento populacional equivalente a 45% daquele registrado em todo o país.

Fontes: Censos Demográficos do IBGE de 1950 e 1980. Para 1990, estimativas do IBGE.

Classes de tamanho (em mil habitantes)					
Período	20-50	50-100	100-500	+500	Média
1950-60	6,21	4,18	7,55	6,50	6,31
1960-70	5,63	4,04	8,48	4,83	5,77
1970-80	4,50	5,86	5,44	4,24	4,83

Fig. 2. Taxas de crescimento da população urbana por classes de tamanho das cidades. Nota-se que todos os níveis da rede urbana crescem muito acima da média nacional que se mantém abaixo de 3% desde os anos 50 e hoje é estimada em 1,8% ao ano. Também nas cidades médias já se acumularam desigualdades e problemas que eram típicos de metrópoles.

Fonte: Senso demográfico do IBGE.

## A PRODUÇÃO DA CARÊNCIA

No que diz respeito aos anos 80, trata-se de recuperar uma década inteira perdida. Nela, a pauperização do povo vem sendo acompanhada de uma expressiva redução dos investimentos públicos e privados em obras de urbanização e construção civil, especialmente aquelas dirigidas às camadas populares. Sem alternativas, excluídas do mercado regular e da 'cidade formal', as famílias pobres continuam a buscar suas próprias saídas: o adensamento e a expansão dos limites das favelas, a ocupação de terrenos ociosos, a compra de lotes mais baratos em situação irregular, o aluguel de cortiços ou a construção em beiras-rio e encostas ainda desocupadas, geralmente as mais perigosas, mais insalubres ou então reservadas para proteção de mananciais e do ambiente em geral.

É imensa a quantidade de problemas daí decorrentes, em curto, médio e longo prazos, para as cidades como um todo e para as próprias populações envolvidas em cada caso: a malha urbana se torna mais frágil diante das forças da natureza, multiplicam-se situações de insalubridade aguda ou de alto risco, frustram-se esforços de planejamento urbano, criam-se situações de conflito e despejo, transformando a questão social do país, novamente, seguindo as melhores tradições da República Velha, em 'caso de Polícia'.

Normalmente, essa situação é analisada sob a óptica da 'carência', ou seja, do consumo frustrado: faltam moradias, falta infra-estrutura. Faltam os padrões e modelos de organização do espaço presentes nos bairros ricos da cidade 'legal'. A pobreza é muita e, neste momento eleitoral, todos lucram em denunciá-la, assumindo com isso posturas aparentemente radicais. É um enfoque cômodo para candidatos, mas na verdade mantém escondida a raiz das coisas: na sociedade brasileira, não se pode entender o porquê da pobreza sem conhecer como se acumula a riqueza. Não se pode discutir o consumo - ou a falta de consumo - sem tratar da produção. É isso o que nós tentaremos fazer: falar da produção de um tipo de espaço urbano que reproduz a pobreza, não como 'carência', mas como parte integrante de uma lógica que precisa ser globalmente rompida.

De um lado, há os determinantes de ordem geral. Ninguém de bom senso pode estranhar a existência de uma aguda crise de habitações num país em que 62% das famílias urbanas vivem com até três salários mínimos; em que o desemprego e o subemprego são estruturais; em que movimentos migratórios permanecem muito intensos.

Mas há também os determinantes específicos da realidade urbana. Olhe para sua cidade: a diferenciação social não existe apenas dentro das casas, ou seja, no espaço privado. A desigualdade entre as moradias dos ricos, remediados e pobres aparece também - e, às vezes, principalmente - no que diz respeito ao espaço público que as cerca: ruas, redes de infra-estrutura, equipamentos coletivos e outros investimentos governamentais não são distribuídos de maneira mais ou menos igualitária, segundo critérios democraticamente decididos.

Olhe um pouco mais e perceba que essa diversidade de situações não se relaciona com o tempo de ocupação de cada área da cidade, nem com a densidade dessa ocupação. Há áreas bem-localizadas, servidas de infra-estrutura e que nunca foram ocupadas. Em outras, milhares de famílias habitam há várias décadas e não têm acesso aos serviços públicos essenciais. Qual a lógica disso? Ou, voltando à

questão anterior: como se produz essa diferenciação, que é muito mais do que uma simples falta?

Regiões Metropolitanas	Famílias (% do total) Até 1 / 4 SM	Famílias (% do total) Até 1 / 2 SM
Belém	9,1	27,6
Recife	15,5	38,7
Fortaleza	14,1	39,0
Salvador	8,3	24,9
Rio de Janeiro	6,2	19,9
São Paulo	4,1	11,6
Belo Horizonte	8,0	24,5
Porto Alegre	3,4	12,1
Curitiba	5,0	19,4
Brasília	7,0	21,9
Brasil	14,7	34,6

FIG.3. Percentagem de famílias cuja renda por pessoa atinge 1/4 e 1/2 do salário mínimo e sua distribuição pelas regiões metropolitanas. Todas elas estão num nível de pobreza absoluta que é incompatível com a capacidade de geração de renda das regiões onde vivem.

Fonte: Tabulações Especiais da pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio (PNAD-IBGE) de 1985.

## USOS DO SOLO

Todos sabem que existe um setor empresarial que tem na própria cidade seu objeto de lucros e rendas. São as empresas imobiliárias, as concessionárias de serviços públicos, as empreiteiras de obras, os proprietários de muita terra ou de muito imóvel. Seus interesses e práticas se articulam em torno do que chamamos 'acumulação urbana', que apresenta um ponto em comum: o tratamento da cidade como um imenso negócio. Vejam a diferença. Para os moradores, as cidades têm um claro valor de uso. São o lugar onde vivem, trabalham, descansam e amam. Cada bairro tem uma cara própria e cada pedaço de rua faz parte da vida de muitas pessoas. Mas este é o nosso olhar. Ele capta uma realidade diferente daquela percebida pelos que pensam na cidade como objeto de lucro. Pois bem: infelizmente, com o passar do tempo, é este último ponto de vista que determina como a cidade evolui, pois ele é que controla o uso, o desuso ou o abuso de grande parte do solo urbano.

A força do capital imobiliário é decisiva na fixação do preço desse solo. Ao contrário do que ocorre na indústria ou na agricultura, esse ramo do capital não se valoriza porque domine e organize o processo social de produção, mas porque detém o monopólio do acesso a espaços disputados pelos outros integrantes da cidade. A especulação é sua própria razão de existir, já que as transformações no uso do solo são sua fonte de lucros. Compra-se solo com baixa densidade de ocupação, vende-

se o mesmo solo com potencial para abrigar alta densidade. Compra-se solo ocupado por casas, vende-se solo com edifícios. Compra-se solo de uso residencial, vende-se solo transformado para uso comercial. Compra-se solo onde vivem camadas populares, vende-se o mesmo solo para camadas de alto poder aquisitivo. Para tudo isso, é necessário investir algum capital na construção de moradias ou equipamentos. Mas O lucro imobiliário não vem essencialmente da atividade construtiva, e sim da comercialização do solo com uso transformado.

Por isso, pode-se dizer que esse ramo da atividade empresarial cria uma frente de valorização fictícia. As operações de construção são tributárias das operações especulativas.

A ação do capital protege-se por uma concepção toda própria do direito e se fortalece pela ação do Estado, encarregado de fazer os grandes investimentos em infra-estrutura, implantar equipamentos de uso coletivo, definir normas para o uso do solo e fiscalizar seu cumprimento. De modo geral, a intervenção do Estado tem apoiado essa lógica que trata a cidade como fonte de lucros. Isso está presente na permissividade com que nossos governos têm tratado os interesses privados de natureza especulativa e também no próprio modelo de cidade, presente na legislação urbanística. As conseqüências são muito ruins, tanto do ponto de vista social como ecológico. Muito se fala, por exemplo, do crescimento desmedido de nossas cidades. Mas poucos se lembram que, na maior parte das vezes, a ampliação do perímetro urbano não tem nada a ver com necessidades de espaço físico: existem imensos espaços vazios no interior das áreas já urbanizadas. Mesmo nas capitais, enormes glebas são mantidas ociosas. No Rio de Janeiro, calcula-se a existência de 900 mil lotes vagos, à espera de valorização, criando, talvez, o maior obstáculo que impede a generalização de moradias dignas. Situação semelhante ocorre em São Paulo.

Em cidades de médio e grande porte - justamente onde o problema habitacional é mais candente - cria-se assim uma aparente escassez da terra urbana. Daí resulta uma pressão permanente para a expansão da área total. Essa expansão desordenada - que muitas vezes se faz às custas de boas áreas agrícolas - é muito superior ao que seria necessária para abrigar adequadamente a população e os serviços urbanos. Ultrapassadas todas as barreiras de bem estar social, os limites desse processo são denunciados pela própria natureza. A destruição dos elementos essenciais à vida - ar, água, vegetação e solo aponta a contradição entre a intervenção anárquica de agentes privados e a necessidade de ordenação do espaço urbano, tendo em vista interesses gerais da população e do ecossistema (ver 'São Paulo: limites da expansão').

A discrepância entre o alto preço da terra urbana e o baixo poder aquisitivo da população cria o ponto de estrangulamento fundamental que impede a conquista de moradia digna, mesmo em áreas em que há muito espaço disponível. Mas, qual é o segredo da valorização da terra vazia, que não passa de um (falso) capital parado? O mais das vezes, são os investimentos públicos em infra-estrutura, em transportes, em equipamentos de todos os tipos. Sem despender nenhum recurso próprio, o especulador de terrenos multiplica seu capital, sua renda ou seu patrimônio pegando carona no trabalho social, custeado com recursos do Estado. Mais do que em outras partes do nosso sistema econômico, na questão urbana é levada ao extremo a socialização dos custos e a privatização dos lucros.

O acesso à terra é um dramático problema do povo. Obras grandes e lucrativas são um problema dos empresários. Talvez por isso, depois de 1964 o Estado brasileiro interveio fortemente na produção de habitações, mas deixou praticamente intacto o estatuto jurídico da terra urbana (a exceção é a lei nº 6.766/69, que criminaliza o loteamento clandestino). Nenhuma medida foi adotada para coibir a retenção especulativa da terra, que é, sem dúvida, uma das principais fontes geradoras da crise habitacional aguda que aflora em meados dos anos 80.

Na medida em que o capital imobiliário controla espaços cada vez maiores e o poder aquisitivo do povo se reduz, as cidades brasileiras caminham para uma situação de impasse. Em algumas delas - como Rio e São Paulo - as alternativas informais se tomam cada vez mais difíceis.

As áreas abertas à ocupação já são muito longínquas, a oferta de lotes a preços acessíveis diminuiu, as favelas estão superlotadas. É insuficiente a oferta de habitações novas ou lotes urbanizados a preços compatíveis com os níveis de renda da população. Não são significativos os projetos de urbanização de áreas faveladas e de regularização das propriedades nas ocupações 'irregulares'. É baixo o investimento em obras de infra-estrutura destinadas às camadas populares.

Numa palavra: nas grandes metrópoles, as soluções informais e o padrão periférico de expansão estão em vias de esgotamento. E a crise se estende até a classe média, às voltas com dificuldades de aluguel e com o colapso do Banco Nacional da Habitação. É o que veremos.

### SÃO PAULO: LIMITES DA EXPANSÃO

Em uma década cerca de 1,3 milhão de domicílios novos foram construídos na capital paulistana, que já abriga 11 milhões de pessoas (17 milhões na grande São Paulo) e permanece crescendo de forma espantosa. A cada ano, é como se uma nova 'cidade' de 450 mil habitantes se juntasse à cidade existente, cujos problemas se tornam cada vez mais complexos. Embora pouco densa e permeada de áreas vazias, a malha urbana já se estende por 900 quilômetros quadrados.

Muitos pensam que tamanha expansão responde a necessidades físicas de mais espaço. Não é verdade. Ela se relaciona mais diretamente às formas atuais de apropriação e comercialização da terra, que mantêm ociosa uma parte importante dos espaços já urbanizados. Não é difícil mostrar que, modificadas as regras atuais de uso do solo, seria possível construir uma cidade muito mais humana e menos extensa, abrigando a mesma população atual. Os preços da terra urbanizada e dos imóveis produzidos pelo mercado formal são inacessíveis à população trabalhadora, cujo acesso à casa própria foi parcialmente garantido nas décadas de 1960 e 1970 pela compra de lotes na periferia e a autoconstrução. Foi um processo que contribuiu indiretamente para a especulação imobiliária: para levar infra-estrutura até esse anel externo da cidade e atender à demanda dos moradores, as obras públicas cortaram muitos quilômetros de terrenos mantidos vazios pelos próprios promotores dos loteamentos, valorizando assim estoques de terra em 'engorda'. É uma prática comum nas cidades brasileiras.

Muitos sinais mostram que nos anos 80 esse modelo se esgotou. A legislação se tornou mais rigorosa, as distâncias começaram a ser proibitivas e a crise econômica atingiu em cheio os trabalhadores. Pela primeira vez desde a década de 1920, subiu a proporção de residências alugadas, que passaram a 40% do total. Ao mesmo tempo, cresceu número de despejos.

Resultado: em 15 anos, a população favelada multiplicou-se por dez, atingindo em 1988 cerca de 7% da população total. Além disso, aumentou a prática do aluguel de cômodos na periferia. Para os que não tinham condições de comprar terra, foi aberta dessa forma uma alternativa de moradia, embora ao preço de criar os congestionados cortiços, que hoje não são mais característicos, apenas, das áreas centrais (figura 4).

Outro indicador do esgotamento do modelo atual é o crescimento do número de preocupações de terras públicas e privadas: de 1980 para cá, mais de dez milhões de metros quadrados foram ocupados de forma organizada e massiva. Esses movimentos ocorrem em glebas vazias na periferia, que muitas vezes são espaços reservados para áreas verdes ou a proteção de mananciais, ou ainda destinadas à instalação de equipamentos coletivos.

	<b>Favelas</b> <b>(% população total)</b>	<b>Cortiços</b> <b>(% população total)</b>	<b>Total</b>
1973/75	71.840 1%	615.000 9%	686.840 10%
1980	509.450 6%	1.618.150 20%	2.207.600 26%
1988	818.872 7%	2.970.000 28%	3.788.872 35%

Fig. 4. Evolução da população moradora em favelas e cortiços na capital de São Paulo. Em 1988, mais de 1/3 dos paulistanos já vivia numa dessas condições.

Fontes: 1973/75, Caderno especial nº 1 e Diagnóstico sobre o fenômeno do cortiço no município de São Paulo, Secretaria do Bem-Estar-Social do Município de São Paulo; 1980, Plano de governo, Coordenadoria Geral do Planejamento do Município de São Paulo; 1988, Secretaria de Habitação do Município de São Paulo. Citados por Raquel Rolnik em Brasil urbano dos anos 80, um retrato, mimeo.

São grandes as grandes dificuldades do sistema de transportes, que foi incapaz de acompanhar o ritmo e a direção de um crescimento urbano disperso e não adequadamente planejado. Não houve descentralização das fontes geradoras de emprego. O resultado é uma cidade de 'mais de dez milhões de habitantes, cuja maior parte da população precisa viajar dezenas de quilômetros todos os dias, em vias e veículos superlotados.

Mesmo a cidade formal e mais urbanizada sofre com o modelo urbano atual, que subordina tudo à busca de lucros. Os códigos de obra, as leis de zoneamento e mesmo as grandes obras de canalização e drenagem não consideraram a necessidade de evitar a impermeabilização das várzeas dos rios e das nascentes dos córregos. Rios tamponados e solos impermeabilizados, combinados com a erosão decorrente do desmatamento, produzem, em cada verão paulistano, enchentes cada vez mais violentas.

O poder público andou a reboque dessas questões, apontando soluções paliativas e que demandam grandes obras, como a construção de barragens e o aprofundamento dos leitos dos rios. Para as vias congestionadas, mais pontes,

viadutos, túneis e passagens de nível; para as favelas e cortiços, remoção e construção de conjuntos habitacionais na periferia. São obras que consomem todos os recursos públicos, promovendo inaugurações espetaculares e garantindo superlucros para as empreiteiras.

A São Paulo de 1989 - agora, governada pelo PT - é uma cidade que combina as diversas características discutidas neste fascículo. A Prefeitura conta com poucos recursos para modificar de forma radical esse quadro. Porém, mesmo nos limites de sua intervenção, definiu uma nova política urbana, que não tardará a dar frutos. Está em curso a inversão das prioridades das administrações anteriores. Em vez das grandes obras, de eficácia duvidosa e nitidamente ligadas aos interesses da indústria de construção civil e da especulação imobiliária, investe-se agora na manutenção e melhoria dos equipamentos coletivos e na infra-estrutura, com prioridade para as regiões mais carentes, urbanizando favela com recursos subtraídos das operações urbanas mais lucrativas. Começa a haver democratização da gestão, colocada ao alcance dos cidadãos, cuja consciência, organização e luta definirão o futuro de São Paulo. Agora a Prefeitura está a seu lado.

## SISTEMA FINANCEIRO DA HABITAÇÃO

---

### GRANDE NEGÓCIO

Estima-se em quase dez milhões o déficit de moradias. Milhões de habitantes urbanos não têm acesso a água encanada e a serviços de esgoto sanitário (figura 5). As projeções para a década de 1990 indicam a necessidade de investimentos pesados e urgentes: quanto mais tempo se perde, novos problemas surgem e se torna mais difícil a solução de problemas antigos.

Mais do que descrever em detalhes esse perverso quadro - de resto, bem conhecido - precisamos conhecer como chegamos até ele. Logo depois do golpe militar de 1964, formaram-se o Sistema Financeiro da Habitação (SFH) e o seu banco (BNH), destinados (diziam) a produzir em larga escala moradias para a população de baixa renda. Havia, no entanto, desde o início, duas evidentes contradições. A primeira: restringindo-se à construção de habitações, a intervenção governamental não deu nenhuma atenção à questão urbana como um todo. A segunda: apesar de ser apresentado como um sistema eminentemente social, não foi previsto que ele recebesse dotação orçamentária do governo (ou seja, recursos a fundo perdido), adotando-se o princípio da auto-sustentação financeira. Sem alterar a estrutura de propriedade da terra, o sistema deveria, ao mesmo tempo, construir milhões de moradias acessíveis ao povo e pagar correção monetária e juros sobre os recursos utilizados, provenientes do FGTS e das cadernetas de poupança (vinculadas ao Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimo, SBPE). Tudo isso num contexto de forte e permanente arrocho salarial contra os trabalhadores.

Não podia dar certo. Habitação é um bem especial, de produção e distribuição complexas. É a mais cara entre as mercadorias de consumo privado, de modo que sua produção e sua compra precisam ser financiadas. Além disso, vimos que se relaciona estreitamente com outra mercadoria problemática - a terra - e com todas as demais políticas urbanas (transportes, saneamento, localização de equipamentos etc.).

A elevação dos preços dos terrenos nas grandes cidades impediu as edificação de habitações populares nas áreas mais centrais, fazendo com que os conjuntos fossem implantados em periferias desprovidas de infra-estrutura. Não foi um processo inocente. Os investimentos públicos em construção, saneamento, urbanização e transportes resultam na vaporização de terrenos intermediários, mantidos em estoque pelos especuladores. Formou-se um círculo vicioso: a especulação forçou a instalação, pelo Estado, de populações nas periferias; a ocupação dessas áreas realimentou a especulação com os terrenos intermediários.

Ano	% domicílios ligados A rede de água	% domicílios ligados a esgoto e/ou fossa sept.
1950	-	13.09
1960	21.09	23.79
1970	33.26	26.57
1980	54.91	39.60
1984	62,20	47,86

Fig5. Dois indicadores sanitários dos domicílios brasileiros: abastecimento de água e destino adequado de dejetos. Além destes, o IBGE tem mais três critérios para definir se a moradia é adequada ou não: o tipo de material de construção, a ligação, à rede elétrica e a densidade de ocupação. Apenas 39% dos domicílios urbanos preenchem todas as condições. Em um milhão de casas moram oito pessoas em uma unidade de sala, quarto, cozinha e banheiro. Outro indicador importante é o acesso a coleta de lixo. Em 1986, cerca de 25% dos domicílios urbanos brasileiros estavam privados desse serviço, e seus moradores tinham que queimar, enterrar ou simplesmente depositar os restos em terrenos baldios das proximidades.

Fonte: Censos prediais do IBGE de 1950 a 1980 e PNDA-84

Não foi esta a única dificuldade. Além de ter que cobrir os compromissos financeiros do SFH com suas fontes de captação de recursos, os financiamentos do sistema deveriam ser feitos em moldes que permitissem pagar também a valorização dos diversos capitais envolvidos na produção imobiliária (agentes financeiros, promotores imobiliários, empresas construtoras e outros), cuja ação conjugada deu origem a um vigoroso processo de acumulação de capital privado. Como se sabe, nenhum desses grupos opera com baixas margens de lucro. Apesar de seus perversos efeitos sociais, a ação desses agentes nunca foi afrontada por medidas governamentais, que, nos momentos de crise, se limitaram a providências de natureza financeira. Não é difícil ver que, concebido dessa forma, o funcionamento do sistema teria que excluir as camadas mais necessitadas da população. Atendê-las maciçamente seria incorrer em evidente 'irracionalidade financeira'. Entre 1964 e 1982, embora o SFH tenha sido responsável por 90 a 95% dos lançamentos imobiliários, apenas 20% do

FGTS foram efetivamente usados na produção de moradias populares. Boa parte dos rendimentos do sistema foi drenada para os agentes financeiros (sociedades de crédito imobiliário e bancos privados), cuja intermediação se tornou obrigatória, privilegiando projetos de maior rentabilidade, dirigidos a camadas de poder aquisitivo médio e alto (figura 6).

Faixa de Renda	% dos financiamentos
<1,5 SM	1,3
1,5-3,5	5,1
3,5-5,0	14,1
5,0-7,0	20,4
7,0-9,0	22,3
9,0-11,0	11,9
11,0-16,5	23,2
<16,5	1,8

Fig. 6 – Distribuição dos financiamentos habitacionais do Sistema Financeiro da habitação por faixa de renda entre 1965 e 1985. Note-se que apenas 20,5% dos financiamentos foram dirigidos a famílias com renda até cinco salários mínimos, que em 1985 correspondiam a 76% da população urbana total.

Fonte: núcleo de Estudos de Políticas Públicas da Universidade Estadual de Campinas.

Centralizando quase todos os recursos nacionais alocados em habitação, o BNH se tornou uma espécie de 'caixa única', em que o setor público recolhia recursos e os geria segundo a lógica da acumulação privada. Em paralelo, estados e municípios perderam a capacidade de intervir. Nesse contexto, o sistema criado para promover a construção de habitações populares se transformou em financiador do capital imobiliário. Foi o dinheiro dos trabalhadores, recolhido compulsoriamente pelo Estado, que financiou a expansão dos espigões na Barra da Tijuca (no Rio) e projetos afins (ver 'Rio: a produção das desigualdades').

Os anos 80 trouxeram novas dificuldades, advindas do quadro recessivo que se instalou na economia nacional. Recessão significa menos salários e mais desemprego, menos recolhimento e mais saques de FGTS menos depósitos nas cadernetas de poupança e mais inadimplência dos mutuários. Reduz-se drasticamente o volume de recursos disponíveis para a operação do sistema.

Nos anos 70, o BNH frustrara a expectativa de casa própria para a população de baixa renda. Nos anos 80, ele se torna inacessível também para a classe média.

Em resumo: dominado por uma lógica eminentemente bancária e sem dispor de recursos a fundo perdido, o modelo do SFH se demonstrou incapaz de promover moradias para a população de baixa renda e, em conjunturas recessivas, excluiu também a classe média. Não houve interferência popular de espécie alguma na condução política habitacional, custeada com recursos do povo mas subordinada aos interesses da iniciativa privada. O Estado se recolheu à função de mero gestor de recursos, abrindo mão para o capital privado, do papel dirigente.

Recapitulamos as principais características desse modelo:

- a) auto-sustentação financeira, princípio rapidamente passou a justificar a primazia das habitações dirigidas a setores de rendas mais altas;
- b) ausência de uma política urbana que impedisse a retenção especulativa de terras, tendo em vista sua valorização a partir dos investimentos públicos;
- c) ampla liberdade de ação para agentes privados, com a intermediação financeira se sobrepondo à livre associação dos interessados; diversos setores do empresariado passaram a ter uma fonte de lucros certos, sem riscos e, no caso dos agentes financeiros, sem a produção de nenhum bem;
- d) concessão de subsídios para o capital imobiliário e as camadas de maior renda;
- e) centralização dos recursos em nível federal, com esvaziamento de estados e municípios;
- f) ênfase nas atividades de construção de novas habitações, deixando de lado a melhoria de habitações já existentes e a urbanização das áreas já habitadas pelo povo.

Veremos a seguir este último aspecto, que é extremamente importante.

#### **RIO: A PRODUÇÃO DAS DESIGUALDADES**

O Rio de Janeiro é o estado mais urbanizado do Brasil: 80% de sua população vivem na região metropolitana, formada pela capital e 14 municípios vizinhos. A estagnação das áreas rurais é a regra, e a extensão da atividade imobiliária (ligada ao turismo ou à formação de estoques de terras de grupos econômicos) 'urbanizou' as formas de tratamento do solo em toda a faixa litorânea. O movimento migratório é responsável por 2/3 do crescimento da região metropolitana, cuja população se tem concentrado aceleradamente nas cidades-dormitório da Baixada Fluminense e nas favelas da capital. Nessas áreas, o crescimento demográfico é três vezes maior do que no conjunto da região.

O Rio de Janeiro é especialmente marcado pela especulação e pelo peso de grupos empresariais cujas atividades dependem de favores e contatos no aparato de Estado. Empresas imobiliárias, concessionárias de serviços públicos, empreiteiras e grandes proprietários (imobiliários e fundiários) têm uma presença muito forte no conjunto das atividades, situação que traz inúmeras conseqüências para a cidade.

Na zona Sul, os terrenos adquiriram um valor tão absurdo que as construções ali edificadas passaram a ser um entrave à valorização do capital, independente do trabalho social nelas investido e do valor de uso que ainda mantenham. Colocam-se abaixo, freneticamente, prédios, casas e equipamento em perfeitas condições para, em seguida, reconstruir tudo, em escala ampliada. Mexe-se então nas redes de infraestrutura (que não comportam as ampliações sucessivas) e lança-se o trânsito na mais completa desordem.

Qualquer carioca adulto é testemunha desse processo, que modifica o perfil de bairros inteiros a cada período de dez ou 15 anos. Parte significativa da capacidade de trabalho da sociedade é canalizada pelo capital imobiliário para destruir o que já foi feito e depois reconstruir, nos mesmo locais, residências e equipamentos que tanta falta fazem em outras regiões da cidade. Como resultado, aumentam a segregação e a desigualdade. Mais de 65% das unidades habitacionais lançadas

pelo mercado formal quase todas com recursos do FGTS - destinam-se a camadas com renda familiar acima de 15 salários mínimos e se concentram em poucas áreas da cidade. Entre elas, destaca-se a Barra da Tijuca, onde se desenrola há muitos anos o mais escandaloso caso de especulação urbana que se tem notícia. Trata-se de imensa área plana, localizada a beira-mar, aprisionada como reserva de valor pelo capital imobiliário e manterá quase toda vazia. Essas terras tiveram valorização de 2.000% depois da construção da rede de túneis e viadutos que facilitou o acesso à área. Encontra-ali o maior latifúndio urbano do mundo, com 15 milhões de metros quadrados contínuos, propriedade da Incorporadora Carvalho Hoskens, que divide quase toda a Barra com mais dois proprietários. Essa situação se formou pela grilagem e os papéis que a legitimam vêm sendo denunciados como falsos desde um famoso estudo feito pelo jurista Pontes de Miranda em 1937.

Existe outro Rio de Janeiro, onde autoconstrução da moradia é a regra. Estima-se que 1,6 milhão de pessoas (28% da população do município) vivam em cerca de 320 mil unidades habitacionais situadas nas 480 favelas e nos 508 loteamentos clandestinos de baixa renda identificados até 1988. Durante quase 20 anos a política oficial foi a da remoção compulsória de favelas: 80 delas desapareceram assim, levando 140 mil pessoas para habitações 'provisórias' (que viraram definitivas) ou conjuntos habitacionais localizados na zona Oeste, distante do Centro. Embora com muitos problemas derivados da falta de serviços urbanos e de infra-estrutura, a grande maioria dos favelados trabalhava perto de casa, não pagava aluguel e gastava menos de 15% de sua renda com habitação. Transferidos, passaram a pagar entre 32 e 59% do salário mínimo em prestações e ficaram na dependência de um sistema de transportes reconhecidamente inadequado e caro. Quando sabemos que quase 80% deles recebiam menos de dois salários mínimos, podemos entender porque a dura trajetória favela conjunto habitacional tornou-se, com o tempo circular. Quem pode, retornou.

Com a crise econômica e habitacional dos anos 80, proliferaram favelas mais novas e mais fragilizadas, formaram-se novos grupos em fase de pré-favelização, aumentou a densidade das áreas ocupadas e expandiram-se as fronteiras das favelas antigas. Como resultado, a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social pôde demonstrar em 1988 que 150 mil pessoas vivem em 233 comunidades (ou partes de comunidades) nas chamadas 'situação-limite': insalubridade aguda, alto risco de vida ou sob ameaça iminente de despejo coletivo.

A consolidação das favelas e sua transformação em bairros populares deve ocupar o centro das atenções de um programa governamental sistemático e de grande envergadura. Na grande maioria dos casos, trata-se comprovadamente da melhor solução urbanística. É verdade: ela exige a superação de dificuldades técnicas, próprias da natureza dos locais onde a população está instalada. Mas isso não deve causar espanto: as cidades sempre se construíram pela combinação do esforço espontâneo do povo e obras governamentais. Há algumas décadas a zona

Sul era quase toda formada por grandes pântanos e areais, cercados de morros, isolados do Centro. Movimentos de terra, sistemas de drenagem, túneis, viadutos, estradas, obras de retificação de rios - muitas vezes mais complexas e caras do que as que as favelas precisam - tornaram viável a ocupação definitiva desses espaços,

hoje urbanizados, consolidados e valorizados. Em todos esses casos, o aporte do poder público foi fundamental. E não causou estranheza a ninguém.

Muitas comunidades não se consolidaram porque permaneceram sob ameaça de remoção, o direito definitivo de posse não foi reconhecido a seus habitantes, houve proibições de todo tipo às atividades construtivas e foi nulo ou pequeno o esforço governamental de implantar ali infra-estrutura e serviços públicos essenciais. Integrar as favelas à cidade como bairros populares é condição para que se reconheça a cidadania de uma população que participa ativamente das atividades econômicas das regiões onde habita.

## SUB-HABITAÇÃO

---

### CIDADES PARALELAS

Concentrando esforços na construção de novas moradias, o Estado se recusou a enxergar uma realidade evidente: mais da metade da nossa população urbana está instalada de maneira 'informal', ignorando e sendo ignorada pelas políticas oficiais. Não é para menos: vimos que, no sistema atual, o preço de uma habitação inclui a renda da terra, os lucros da empresa incorporadora, os custos de construção e os juros do capital financeiro. O povo não pode pagar (figura 8).

Para escapar desse perverso circuito, os trabalhadores e suas famílias se concentram – se exilam - nas periferias ou em terras ocupadas e produzem, eles mesmos, suas próprias casas, ao longo de vários anos. Entre 60 e 70% das habitações urbanas resultam da autoconstrução. Quem estudar o Código Civil, conhecer os programas oficiais de habitação e mapear os lançamentos imobiliários da economia formal não conhecerá como o povo brasileiro adquire propriedade e faz moradias.

Construíram-se no Brasil, entre 1964 e 1986, cerca de 18,2 milhões de novas unidades.

Apenas 4,4 milhões foram financiadas pelo SFH que, como vimos, respondeu por mais de 90% dos lançamentos no âmbito da economia formal. A maior parte das habitações restantes se fez através de expedientes ilegais ou informais.

Com a Nova República, caminhamos para trás. O Ministério de Desenvolvimento Urbano se transformou numa agência onde financiamentos habitacionais são moeda de negociação política, e a extinção do BNH (integrado agora à Caixa Econômica) nada mudou na antiga política habitacional centralizada e alicerçada numa lógica financeira. O lugar do BNH na política social do governo foi ocupado pela Secretaria Especial de Assuntos Comunitários (Seac), responsável pela distribuição - sempre individualizada - de tíquetes, o que configura evidente retrocesso em direção ao assistencialismo mais primário e o clientelismo mais típico. Diante de um quadro de grave insuficiência alimentar, distribuem-se cartelas para sua troca por leite; diante do fracasso do BNH, criam-se bônus de material de construção. Alguém acredita na eficácia disso? Os mecanismos e interesses que comandam a construção da cidade

capitalista não só permanecem intocados, mas são fortalecidos. Cada um desses programas governamentais é fonte de todo tipo de corrupção: significa grandes contratos, a partir de encomendas de vulto a fornecedores privados.

Faixa de renda	Pop.Urbana	% pop.urb.total	% acumulada
<0,5 SM	3.879.809	9,8	9,8
05 -1,0	3.879.809	15,6	25,4
1,0 -2,0	9.672.514	24,3	49,7
2,0 - 3,0	5.007.176	12,6	62,3
3,0 – 5,0	5.423.183	13,7	76,0
5,0 – 10,0	4.137.410	10,4	86,4
10,0 – 20,0	1.859.950	4,7	91,1
> 20,0	877.423	2,2	93,3
S/redimento	2.456.827	6,2	99,5
S/declaração	180.442	0,5	100,0
<b>Total</b>	<b>39.692627</b>	<b>100,0</b>	<b>-</b>

Fig.7. População urbana economicamente ativa e sua distribuição por níveis de renda. Quase 10% dos trabalhadores urbanos auferiram, em 1985, até meio salário mínimo.

Fonte: PNDA-1995, citada por Arlete Moysés Rodrigues em Moradia nas cidades brasileiras.

A questão da habitação é, antes de mais nada, a do acesso à terra, que continua no Brasil sem boa solução. A ação do povo se baseia na posse efetiva, no trabalho continuado, nos laços de solidariedade, vizinhança e parentesco. Essa ação também possui uma lógica própria e cria direitos que deveriam ser reconhecidos pela sociedade brasileira (ver 'Recife: o choque dos direitos').

A população pobre acaba ocupando áreas onde, por alguma razão, a propriedade capitalista não se implantou de forma efetiva. Mas, como regras, ali também não se implantaram serviços públicos essenciais. Assim, em paralelo à produção de uma rede urbana moderna e espalhada pelo território nacional, produzem-se também, em todas as regiões, 'cidades paralelas' - precárias, clandestinas, ilegais e subequipadas. Como dissemos no início, esta deixou de ser uma característica de algumas grandes cidades. E tampouco se trata de característica de regiões atrasadas. Metalúrgicos do ABC paulista moram em favelas, e não se pode dizer que a produtividade de seu trabalho seja pequena. Bóias-frias da cana-de-açúcar moram em favelas, embora estejam integrados a um setor dinâmico da economia, para onde fluem grandes subsídios governamentais. Operários da construção civil moram em favelas, apesar de serem profissionais do ramo da habitação. Ou seja: os locais de moradia do povo trabalhador são precários e marginais, mesmo quando se trata de categorias cuja inserção na economia nacional nada tem de marginal e precária. Mais de 80% da população favelada moram nas regiões metropolitanas, o que demonstra que a crise da habitação está mais concentrada justamente onde também se concentra a produção industrial e é maior o dinamismo da economia. Dadas as características da nossa sociedade, justamente aí se intensifica o processo de valorização da terra.

## EXCLUIR O POVO: IMPASSE

Enquanto existiram (e continuam existindo em muitas cidades) as alternativas, da favela, do cortiço e do loteamento; clandestino e irregular, a noção de crise habitacional aguda não emergiu. Em São Paulo, quase três milhões de pessoas se amontoaram em cortiços. No Rio, durante várias décadas as favelas cresceram aceleradamente, a ponto de abrigarem aproximadamente 1/3 da população atual. Em Belo Horizonte, essa proporção já chegou a 1/4. Em Fortaleza e Salvador, a 1/2.

Mas as dificuldades aumentam. Estão em vias de esgotamento as terras onde a propriedade não está claramente definida, onde pode ocorrer ocupação pacífica. A disputa pelo espaço urbano está cada vez mais acirrada. Por outro lado, as periferias estão se tomando excessivamente longe das áreas geradoras de renda e emprego, de modo que esse modelo. De expansão também está em xeque. Foi ele que, nos anos 60 e 70, abriu uma porta de saída, pois a compra de um lote barato em loteamentos periféricos (clandestinos ou irregulares) permitiu que uma parte da classe trabalhadora chegasse, com grande esforço, à casa própria. Transferindo-se inicialmente para um barraco no lote pago em prestações mensais, a família fugia do aluguel e se lançava num longo processo de construção da moradia definitiva, usando para isso os fins de semana e as parcas economias conseguidas com a entrada de mais pessoas no mercado de trabalho.

Como resultado desse processo de favelização e deslocamento para periferias carentes, milhões de famílias estão instaladas em residências que precisam de reformas, ampliação, regularização ou acesso à infra-estrutura urbana. Portanto, além de preocupar-se em construir novas moradias, uma política de habitação popular precisa dar grande destaque à melhoria das moradias existentes e à urbanização das áreas já ocupadas. Destruir favelas não é solução. Elas garantem aos pobres habitação acessível (embora precária) e propiciam formas de convivência e organização que, como uma rede territorial de apoio, aumentam a proteção da população frente a um sistema sócio-econômico que lhe é hostil. A remoção desarticula essa rede, fazendo com que cada família tenha que enfrentar sozinha as imposições do sistema, de acordo com regras que não são estabelecidas democraticamente. Daí a falência dos grandes conjuntos habitacionais para a população de mais baixa renda. Eles são concebidos em total desrespeito às formas como o povo organiza o território e quase sempre se localizam nas terras distantes e menos valorizadas das cidades. A remoção serve mais para valorizar o espaço urbano e aumentar o controle do capital sobre ele, do que para resolver o problema dos favelados. Repetidamente se comprovou que famílias removidas, se pudessem, gostariam de retornar às favelas.

## INTEGRAR O POVO: SOLUÇÃO

Transformar as favelas em bairros populares é o caminho mais democrático para enfrentar os problemas e habitacionais dessa parcela da população brasileira. É a proposta defendida pelas próprias comunidades, a preocupadas em conservar suas moradias em áreas próximas aos seus locais de trabalho e em preservar as formas de organização social que lhes garantem a sobrevivência. Mas lá não é só: trata-se,

também da opção mais racional, pois evita o problema crítico da escassez das terras urbanas disponíveis e é relativamente barata. O Programa plurianual de urbanização, proposto em 1988 pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social do Rio de Janeiro mostra que o investimento fixo necessário à urbanização de todas as 480 favelas e os 508 loteamentos clandestinos de baixa renda corresponde a apenas 3% do produto interno bruto gerado no município em apenas um ano (figura 8). Comparado com outras cidades brasileiras, este deve ser considerado um caso-limite, seja pela elevada proporção da população favelada do Rio (cerca de 28% do total), seja pelo fato de que boa parte das favelas cariocas está instalada em encostas, o que encarece os trabalhos.

<b>Itens de Investimento</b>	<b>Total em (milhões de dólares)</b>
Moradia (Reassentamento e Reparos)	202,58
Contenção de encostas	28,11
Reflorestamento de encostas	14,63
Drenagem de rios e canais	60,42
Canalização de rios	44,72
Rede de água	27,27
Rede de esgotos	39,92
Sistema unitário de esgoto e drenagem	56,69
Coleta de lixo	7,69
Pavimentação	127,71
Iluminação Pública	7,46
Esporte e lazer	30,63
Escolas	67,58
Creches	152,47
Saúde	58,90
<b>Total</b>	<b>959,96</b>

Fig.8. Orçamento do investimento fixo necessário à urbanização das 480 favelas e 508 loteamentos clandestinos e irregulares de baixa renda do município do Rio de Janeiro. Diferentes instituições colaboram nas estimativas, chegando ao valor total de 960 milhões de dólares para estender infraestrutura e serviços urbanos a uma população estimada em 1,6 milhão de pessoas. Visto sob a ótica de recursos municipais, trata de dispêndio elevado. Mas algumas comparações permitem situar melhor a questão. O montante proposto equivale a 0,3% do produto interno bruto brasileiro de 1986; a cerca de 1/3 do orçamento oficial da ferrovia Norte-Sul (em execução); a menos de 1/10 (um décimo) dos prejuízos que os cofres públicos tiveram com grandes escândalos financeiros (que não levaram a cadeia); e à construção de oito quilômetros de rede de metrô (equivalente aos trechos Botafogo-Ipanema e Praça XV-Estácio, em execução pelo governo do Rio de Janeiro).

Fonte: programa Plurianual de Urbanização de favelas e loteamentos de Baixa Renda, preparado pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social da Prefeitura do Rio de Janeiro em 1988 (gestão Sérgio Andréa). Um resumo do programa está publicado na revista Pensar e Fazer.

As experiências de urbanização são encorajadoras com sistemas viários simplificados, melhorias nos acessos, implantação de redes de infra-estrutura e habitações mais bem construídas, atinge-se uma qualidade satisfatória na prestação de serviços, sem que seria necessário seguir rigidamente códigos e leis feitos para a

cidade formal. Essa integração da favela na malha urbana local evita os inconvenientes de deslocamento de população, destruição de comunidades e súbita valorização imobiliária, que sempre resultam na expulsão formal ou não, imediata ou não dos antigos moradores. Para tal, é necessário desenvolver canais de negociação entre governos e comunidades, com respeito as características específicas de cada assentamento popular e aos laços de solidariedade dos moradores entre si. Os aspectos centrais dessa proposta são a permanência dos moradores, a implantação de serviços através de tecnologias apropriadas, a titulação do que já é de posse de cada família, a subordinação das leis e códigos urbanos ao interesse social e o apoio à melhoria das habitações. Um governo que siga essa orientação de forma nítida terá moral e apoio para resolver adequadamente os casos em que a permanência não for desejável ou possível, seja pela necessidade de preservação de certas áreas (beiras de rio, mananciais, áreas de uso público e reservas florestais, por exemplo), seja pela existência de risco de vida às próprias populações faveladas (encostas muito íngremes, por exemplo). O caminho geral da urbanização tem outra grande vantagem: não agride, mas complementa, a lógica do próprio povo. Ao contrário da 'cidade formal', favela não decai, não degenera, não envelhece. O tempo, este inimigo de tudo e de todos, é seu grande aliado. Graças a um esforço cotidiano e anônimo que produz melhorias sistemáticas, a favela antiga é sempre melhor que a nova. Assegurada a posse, o zinco e o papelão dão lugar à madeira e, logo que possível, surge a alvenaria. As casas se expandem aos poucos. Os caminhos e escadarias surgem e se consolidam. O pequeno comércio se adapta à realidade local. A ajuda mútua prospera, pois a necessidade é comum. E, quando os tempos são ruins, mora-se mal, adiam-se os planos, mas se permanece longe do mundo das taxas e das prestações.

Ou seja: para enfrentar o problema da habitação, o povo parte da terra e se lança em um progresso lento, longo e não planejado, que se toma viável - o *único* viável - por causa da criação de um ambiente social que coloca o tempo a seu favor, propiciando melhorias progressivas. Preservar esse ambiente e ajudar o povo a fazer melhor o que ele faz desde sempre - talvez este seja um caminho para superar o tradicional diálogo de surdos entre governados (que precisam das coisas hoje) e governantes (que "não têm verba" para fazer).

## RECIFE: CHOQUE DE DIREITOS

Era alagada boa parte da região onde hoje se instala Recife. A lenta consolidação da cidade só foi possível pela realização de grandes obras públicas (na parte central e nas vias de acesso aos engenhos de açúcar) e pelo trabalho anônimo do povo. Foi ele que, para construir suas habitações simples (os mocambos), pouco a pouco aterrou os mangues e roubou o espaço das águas. Chegaram a formar-se praticamente duas cidades: a dos sobrados altos e estreitos, ligados entre si, onde residia a população mais abastada; e a dos mocambos, dispostos de forma livre e desordenada dentro dos manguezais. Ambas se equivaliam em tamanho: em 1913, o

Departamento de Saúde e Assistência do Estado de Pernambuco constatou a existência de 20 mil mocambos, que correspondiam a 43% das habitações de toda Recife.

Por muito tempo, o direito legal de propriedade regulou apenas as transações feitas na 'cidade formal' dos sobrados. As áreas dos mangues eram abundantes, não possuíam valor comercial e, na condição de 'terrenos de marinha', pertenciam à União. Mas o direito exercido pela população pobre, baseado na posse efetiva, não tardou a ser ameaçado por um direito de outra natureza, fundamentado em trâmites burocráticos completamente estranhos à vida do povo. Os mais abastados passaram a obter aforamentos das áreas alagadas, isto é, concessões do domínio da terra mediante pagamento, à União, de uma taxa anual. Ao direito de morar, começou a se contrapor o direito de possuir.

Os mocambos continuaram crescendo. Recenseamento realizado em 1939 mostrou que eles já eram 45 mil, ou seja, 67% das habitações da cidade. O mercado imobiliário, no entanto, pressionava cada vez mais. Os detentores dos aforamentos passaram a destruí-los (para usar os lotes aterrados) ou a cobrar de seus habitantes o 'aluguel do chão'. Não demorou muito e os antigos moradores foram deslocados para os morros da zona Norte - os morros de Casa Amarela -, de baixo valor imobiliário, onde em poucos anos se concentraram mais de 200 mil pessoas. Também ali adotou-se a prática do 'aluguel' do chão, a essa altura generalizada na cidade.

Os mocambos destruídos davam lugar a um número crescente de áreas livres aterradas, porém cercadas e vigiadas. Resultado: esgotaram-se rapidamente os espaços urbanos disponíveis, embora muitos deles permanecessem vazios. O direito social à moradia se enfraqueceu fortemente diante do direito de utilização comercial, imediata ou não, dos terrenos acessíveis e planos. Então, onde morar? Como nas demais capitais brasileiras, desde os anos 50 a principal opção passou a ser os municípios vizinhos (São Lourenço, Jaboatão, Olinda), usados como dormitório pelos trabalhadores expulsos das áreas geradoras de emprego.

A situação não se alterou depois de 1964. Para ingressar nos programas de aquisição de casa própria do BNH era preciso comprovar pelo menos três salários mínimos de renda mensal, mas 84,5% da população do Grande Recife estavam abaixo desse nível. Sem acesso aos programas habitacionais do governo e a terrenos devolutos para construir sua moradia, o povo passou a enfrentar situação dramática. No final dos anos 70, os 126 mil superlotados mocambos de Recife ocupavam apenas 9,1% da área, mas concentravam 54% das moradias e 58% da população da cidade. Um dos resultados desse drama foi o aumento do número de ocupações. Nos primeiros anos 80, ocorreram em Recife quase 90 desses eventos numa média de quase um por mês -, envolvendo no conjunto mais de 150 mil pessoas. Escolhida a área, centenas de mocambos eram construídos numa noite. Poucas horas bastavam para o surgimento de nova favela.

Como entender essa história, que é bastante semelhante à de outras cidades?

Destacaremos três pontos. O primeiro: a cidade capitalista não tem lugar os pobres. Quando o chão em que pisamos passa a ser tratado como uma mercadoria igual às outras, sua ocupação - mesmo para morar - depende de uma renda monetária. Todos podemos ver que o funcionamento normal da economia brasileira, tal como

ela existiu ontem e existe hoje, não garante esse mínimo de renda para a maioria. Por isso, em nosso país, não existe *direito* à moradia, fazendo com que grande parte da população trabalhadora tenha que improvisar habitações e lutar politicamente para garantir sua presença nos espaços urbanos.

Segundo: a formação da estrutura de propriedade no Brasil seguiu vias extremamente sinuosas, entre as quais se destaca a pura e simples grilagem. No caso de Recife, o aforamento de terras da União, a preços vis, deu início à criação de novas relações de propriedade, que geraram o odioso 'aluguel do chão' e mais tarde serviram para legitimar a expulsão de milhares de famílias que, com o seu trabalho, haviam aterrado parte das áreas pantanosas da cidade.

Terceiro: numa sociedade marcada pela segregação econômica e social, tendem a desenvolver-se não apenas um, mas diversos 'direitos'. Enquanto houve espaço disponível dentro de Recife, conviveram ali, de forma contraditória, dois direitos: o da moradia (de fato) das populações nas áreas menos valorizadas e o de propriedade (legal) nas demais. Na medida em que a população pobre perdeu a possibilidade de encontrar locais de moradia no espaço urbano, o conflito dos dois direitos se tornou inevitável.

Mantido o modelo atual, esse quadro tende a tornar-se cada vez mais agudo no Brasil. As diferenças sociais permanecem intoleráveis, a ponto de não se poder esperar que todos compartilhem de uma mesma noção de direito, cidadania e valores. Mas, nas cidades, todos compartilham o mesmo chão. É uma situação explosiva. Diante dela, os brasileiros devem refletir seriamente. Alguns propõem que se insista no caminho da exclusão social, cujos evidentes subprodutos são o aumento da tensão, o aumento da violência e o aumento das medidas violentas de repressão à violência, cada vez menos eficazes. Nós não acreditamos nesse caminho, nem o desejamos para o país. Propomos democracia e reformas sociais. Recife chegará ao fim do século com 2,5 milhões de habitantes. Ali, como nas demais capitais, é preciso agir logo.

## TRANSPORTES URBANOS

---

### A SERVIÇO DO LUCRO

O sistema de transportes influencia fortemente o cotidiano e o nível de renda da população, as formas de ocupação e uso do solo, os preços das mercadorias e serviços, as frentes de expansão urbana e todo o resto da vida das cidades. Sistemas fechados à participação popular e baseados na busca de lucro privado resultam na perda de milhões de horas de lazer e de sono, em tarifas abusivas e no desperdício de enormes quantidades de combustível. Muitos trabalhadores se referem ao fato de que o desgaste na condução chega a ser maior do que o cansaço causado pela própria jornada no local de trabalho.

Essa situação tende a agravar-se por causa do padrão de expansão comum às grandes cidades brasileiras: a periferia cresce de forma explosiva, mas a zona

central e seus arredores permanecem como os grandes pólos geradores de emprego e de renda. A péssima distribuição espacial das atividades econômicas provoca uma, demanda exagerada por transportes, com a formação das chamadas 'regiões-dormitório', que não passam de uma expressão da crescente segregação social no Brasil.

O crescimento das cidades aumenta as chamadas 'movimentações pendulares' (casa-trabalho-casa), responsáveis por mais de 80% das viagens realizadas nas regiões metropolitanas. Salta à vista que o planejamento dessa movimentação - com ênfase no transporte coletivo e de massas - é condição necessária para melhorar a qualidade de vida de cada um e o desempenho de toda a economia. Isso é especialmente verdadeiro e urgente nas regiões metropolitanas, que respondem, em conjunto, por 87% do total de passageiros transportados por ônibus. Apenas Grande São Paulo e Grande Rio, reunidas, respondem por 55% desse total.

Como mostra a figura 9, as principais cidades do mundo apresentam um sistema principal de escoamento de massa, baseado geralmente na combinação trem/metrô, reservando aos ônibus e automóveis particulares um papel complementar. Busca-se assim racionalizar o uso das vias públicas, garantir a maior integração possível dos diferentes modos de transporte (evitando sua concorrência pelas mesmas vias e regiões), produzir uma grande capacidade de escoamento em velocidades médias constantes (característica dos transportes de massa) e baratear o custo das passagens (freqüentemente integradas, de modo que o mesmo bilhete sirva para todas formas).

<b>Cidades</b>	<b>Metrô</b>	<b>Trens</b>	<b>Ônibus</b>
Tóquio	19,2%	76,1%	4,7%
Paris	52,7%	12,4%	34,9%
Nova Iorque	55,3%	6,6%	38,1

Fig 9 – Distribuição das viagens em transportes coletivos em três centros internacionais. É muito baixa no Brasil, a participação dos transportes de massa de grande capacidade o escoamento com velocidades médias constantes. Durante 20 anos, as ferrovias de subúrbio foram completamente marginalizadas. Essa situação contrasta com as principais cidades do mundo, onde a rede de ônibus não desempenha o principal papel.

Fonte: Núcleo de Estudo de Políticas Públicas da Universidade Estadual de Campinas, Relatório sobre a situação social do país.

No Brasil, a história é outra. Ao mesmo tempo em que passávamos por intenso processo de industrialização e urbanização, os transportes urbanos foram enquadrados na lógica do capital privado e da indústria automobilística. Como mostra a figura 10, os ônibus são, de longe, o principal meio de transporte das cidades brasileiras. Disputam a primazia das ruas com os veículos privados, que nas horas de pico conduzem em média 1,2 passageiro (incluindo o motorista), mas ocupam 80% do espaço.

Enquanto essa estrutura não for modificada, o aumento da capacidade do sistema continuará dependendo do acréscimo no número de veículos nas ruas, o que esbarra nos limites físicos das vias disponíveis. A ampliação de avenidas, a diminuição dos espaços reservados a pedestres e a dispendiosa construção de viadutos e túneis - muitos dos quais de utilidade social duvidosa - não podem ser consideradas solução, mas paliativo que busca prolongar a vida um modelo criminoso de estruturação do espaço urbano. É um caminho cada vez mais caro, pois as obras viárias se tornam mais complexas. A administração de Jânio Quadros, por exemplo, iniciou no centro de São Paulo vias e túneis orçados em 500 milhões de dólares, quantia suficiente para renovar inteiramente, com folga, toda a frota de ônibus da região metropolitana ou implantar mais de 200 quilômetros de linhas de trólebus em canaletas exclusivas. Qual o resultado de políticas desse tipo? Não é difícil responder: o aumento da concorrência pelas mesmas vias, a superposição de itinerários, engarrafamentos, desestímulo às modalidades de baixo custo, desequilíbrio no atendimento às várias regiões de uma mesma cidade, poluição e assim por diante. A irracionalidade do sistema não atinge os empresários privados: é repassada aos usuários, sob a forma de tarifas mais caras e necessidade de transferências de condução e cada viagem. Nas 'grandes cidades, é muito comum que trabalhadores tenham que tomar duas, três ou mais conduções para fazer o itinerário cotidiano entre a casa e o local de trabalho. Assim, a propalada 'eficiência' do capitalismo revela, também nos transportes, seus limites e seu significado: a eficiente busca de lucros individuais tem como contrapartida a ineficiência social do sistema como um todo.

Esse sistema de transportes é um dos reflexos de uma estrutura produtiva que enfatiza o consumo individual de bens duráveis. Como se sabe, o Brasil importou esse modelo de industrialização dos países desenvolvidos, onde esses bens foram criados. Ora, nos Estados Unidos, Europa e Japão a renda por habitante é muito superior à nossa. Para criar aqui os mercados consumidores necessários para sustentar esse tipo de industrialização, foi preciso patrocinar um vigoroso processo de concentração da renda nacional em certos grupos sociais, marginalizando completamente os demais. Usando uma imagem que ficou famosa, formaram-se dentro do Brasil uma 'Bélgica' consumidora e uma 'Índia' miserável.

## O TREM ATRASOU

Nas últimas décadas o descaso pelo transporte coletivo não poderia ter sido mais explícito. Em nível federal, desde 1964 até os anos 80 o setor não contou no Brasil com nenhuma política governamental digna de registro. O seu financiamento ficou a cargo dos magros recursos orçamentários dos municípios (justamente os mais penalizados pela estrutura tributária) ou de empréstimos internos e externos. Tampouco se criou uma base institucional mínima em nível nacional. Assistimos por isso, durante anos a fio, a completa estagnação e deterioração dos serviços de transportes coletivos e de massas nas cidades brasileiras. Em fins da década de 1970, por exemplo, os trens de subúrbios da Grande São Paulo transportavam menos passageiros do que no início dos anos 60. O mesmo ocorria no Rio de

Janeiro, onde no início das décadas de 1980 não haviam sido atingidos os números absolutos de passageiros transportados de 1950.

Cidades	Ônibus Ou Trólebus	Trem, metrô ou ambos	Automóvel ou táxi	Nenhum	Não Sabe
Porto Alegre	78%	1%	18%	3%	*
Florianópolis	55%	-	33%	11%	1%
Curitiba	74%	-	21%	5%	-
São Paulo	50%	13%	26%	11%	-
Rio de Janeiro	69%	11%	15%	5%	*
Belo Horizonte	79%	*	18%	3%	-
Salvador	87%	1%	10%	2%	-
Fortaleza	83%	*	12%	4%	*
Recife	80%	6%	12%	4%	*
Belém	83%	-	11%	5%	1%
Brasília	66%	-	29%	5%	*
Goiânia	68%	-	31%	1%	-

Fig.10. Tipo de transporte mais utilizado pela população das regiões metropolitanas. Note-se a clara preponderância dos ônibus e automóveis privados, contrariando a lógica adotada em todo mundo. (\*= percentagem menor que 1%).

Fontes: Revista dos transportes públicos nº42, dezembro de 1988. ANTP

Afogado pela febre automobilística, o transporte ferroviário suburbano, inclusive o bonde, foi penalizado, na forma drástica redução dos investimentos necessários à sua manutenção, operação e expansão. As empresas ferroviárias foram estatizadas quando começaram a desinteressar grupos privados e já se encontravam sucateadas. Os investimentos e a própria administração pública, por sua vez, concentraram-se no transporte de cargas, deixando ao abandono os ramais de passageiros. Só recentemente formou-se a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) para tratar da questão. Como resultado dessa política, o transporte ferroviário de passageiros virou símbolo nacional de ineficiência e desrespeito, causando diversas revoltas, principalmente em São Paulo e no Rio de Janeiro. As causas desses movimentos são bem conhecidas. Os horários dos trens são completamente irregulares - com freqüentes atrasos de até duas horas - e as pessoas permanecem nas plataformas, desinformadas do que se passa.

Quando chegam as composições atrasadas, a superlotação transforma em perigosa aventura a entrada e saída de passageiros, muitos dos quais viajam como pingentes. As autoridades brasileiras só começaram a dar sinais de sensibilidade à questão a partir de dois tipos de acontecimentos: a multiplicação de revoltas populares espontâneas (os chamados 'quebra-quebras') e a crise do petróleo (que exigiu um esforço para modificar a matriz energética do Brasil, onde o setor de transportes tem participação importante). A partir de 1979, finalmente surgem propostas para os transportes, vinculadas não à questão social, mas às metas definidas para o setor de energia.

Mas, nos anos 80, nenhum segmento do Estado escapou das conseqüências das recessões e da dívida externa. No primeiro fascículo desta série apontamos o uso

das empresas estatais para trazer dólares do exterior e, com isso, equilibrar provisoriamente o balanço de pagamentos do país, cada vez mais abalado pelo pagamento dos juros da dívida. Acentuou-se o endividamento das estatais, com graves conseqüências sobre seu desempenho. Também os transportes foram penalizados. Por decisão do governo federal, a participação dos empréstimos externos na composição das receitas globais da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos elevou-se de 4,4% em 1979 para 60,5% em 1984. Conseqüentemente, a participação do serviço da dívida no dispêndio global da empresa elevou-se de 0,5% para 28,5% no mesmo período. Ficou ainda mais fragilizada qualquer possibilidade de investimento.

<b>Cidades</b>	<b>Ótimo</b>	<b>Bom</b>	<b>Regular</b>	<b>Ruim</b>	<b>Péssimo</b>	<b>Não Sabe</b>
Porto Alegre	4%	20%	48%	10%	18%	*
Florianópolis	3%	20%	39%	8%	29%	1%
Curitiba	7%	30%	39%	8%	16%	*
São Paulo	4%	13%	34%	12%	37%	-
Rio de Janeiro	3%	10%	37%	12%	37%	1%
Belo Horizonte	4%	18%	38%	11%	28%	1%
Salvador	2%	5%	27%	8%	57%	1%
Fortaleza	5%	14%	33%	11%	35%	2%
Recife	5%	24%	34%	7%	29%	1%
Belém	4%	11%	36%	15%	33%	1%
Brasília	2%	8%	32%	10%	47%	1%
Goiânia	4%	10%	49%	10%	27%	-

Fig. 11. Avaliação, pelos usuários, da qualidade dos serviços de transporte prestados nas regiões metropolitanas. (\*=percentagem menor que 1%)

Fonte: Revista dos transportes públicos nº 42, dezembro de 1988. ANTP.

A conjuntura recessiva do período 1979/84 teve outra grave conseqüência: a elevação do custo dos transportes urbanos a níveis insustentáveis no orçamento das famílias mais pobres, com forte impacto negativo sobre a mobilidade dos trabalhadores urbanos. Em todas as capitais os movimentos pendulares da população passaram a corresponder a cerca de 30% do salário mínimo, transformando em letra morta do dispositivo legal que fixava um máximo de 6% para esse tipo de gasto. Ficou para a história o resultado do julgamento realizado no Tribunal Pleno de Justiça do Distrito Federal em 20 de abril de 1981, no contexto de um mandado de segurança impetrado por associações de moradores contra os aumentos nos transportes: a maioria dos juízes reconheceu o descumprimento da lei, mas o mandado não foi aceito com a insólita argumentação de que ilegal era o salário mínimo e não as tarifas dos transportes!

## **QUALIDADE DOS SERVIÇOS**

As deformações do atual sistema de transportes têm presença muito concreta na vida de cada um. São crianças que deixam de ir à escola por falta de condução barata e segura. São trabalhadores despedidos por causa do atraso sistemático de ônibus e trens. São possibilidades de emprego não aproveitadas, porque o baixo

salário não compensa o custo da condução. É o cansaço permanente que acompanha a vida de cada um.

Essa situação precisa mudar. É preciso estabelecer planejamento rigoroso e integrado em todos os níveis do poder público e realizar um plano de investimentos que garanta o acesso ao sistema de transporte coletivo para todo cidadão urbano, tarifas compatíveis com os níveis de renda da população e serviços de boa qualidade para todos os grupos sociais. Daqui até o ano 2000, a população urbana brasileira deverá crescer em cerca de 50 milhões de pessoas, 85% das quais em cidades com mais de cem mil habitantes. Considerando a tendência ao aumento da imobilidade, pode-se estimar que a demanda diária por viagens dobrará até o fim do século.

Infelizmente, em curto prazo não há perspectiva de que o quadro atual seja profundamente mudado. O governo federal vem patrocinando uma política de sucateamento das empresas públicas do setor, cujas frotas de ônibus não chegam a representar 10% dos 50 mil veículos em atividade. Foi vetada a concessão de quaisquer financiamentos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDEs) para a renovação dessas frotas... Como a maioria das prefeituras está com sua capacidade de endividamento esgotada, os municípios só podem investir em transporte remanejando recursos orçamentários a partir de outras rubricas sociais.

No segmento privado, apesar do cálculo das tarifas embutir um adicional destinado a garantir essa renovação, grande parte da frota tem mais de sete anos de uso. Faltam veículos e falta manutenção. Os horários não são confiáveis. Sabem disso, com certeza, principalmente os moradores das periferias.

Apesar de serem dimensionados para transportar até 80 passageiros, nas horas de pico os ônibus conduzem normalmente 120. A superlotação força muitas pessoas a fazer longas caminhadas a pé e aumenta a probabilidade de acidentes. À noite e nos fins de semana o serviço permanece ruim, pois sai de circulação um número excessivo de veículos, mais uma vez descumprindo-se as normas estabelecidas nos contratos de concessão de linhas. Além disso, a irracionalidade do sistema faz com que, nas grandes cidades, seja comum as pessoas enfrentarem diariamente viagens de duas, três e até quatro horas, aumentando assim, de forma indireta, sua jornada de trabalho. É baixa a velocidade média dos deslocamentos nas vias engarrafadas e as distâncias percorridas são excessivamente grandes. Essa violência cotidiana contra o povo produz lucros abusivos para os proprietários das empresas concessionárias, que na maioria das prefeituras exercem virtual controle sobre as decisões.

Em agosto de 1988, a ANTP ouviu usuários de 12 capitais brasileiras. Como mostra a figura 11, 'ruim' e 'péssimo' foram avaliações muito significativas sobre a qualidade dos serviços (chegando a expressar 49% das opiniões colhidas no Rio de Janeiro e em São Paulo e 65% em Salvador, e 'cara' foi a estimativa de preços em 60 a 80% dos casos. Contrariando a onda privatizante patrocinada pela grande imprensa, apenas 10 a 20% dos usuários consideraram aceitável o serviço prestado por empresas particulares, índice que sobe para 20 a 35% no caso de empresas públicas. Tem que caber a elas - fortalecidas, saneadas e democratizadas - a articulação de um novo sistema integrado e baseado no transporte de massas, no

qual o povo não seja tratado como gado e a irracionalidade não sirva para enriquecer ninguém. É o nosso compromisso.

## EDUCAÇÃO BÁSICA

---

### ESCOLA PARA TODOS

Ninguém discorda: a educação atravessa no Brasil uma situação muito grave, quase caótica. A própria Nova República, em seu início, quando ainda contava com alguma credibilidade, reconhecia esse estado de calamidade e prometia grandes projetos. Chegando ao poder, a Aliança Democrática reafirmou o princípio a "educação para todos" como um dos seus "compromissos impostergáveis com a nação brasileira". Passados quase cinco anos, o fim do governo Sarney é melancólico ou mesmo trágico também nessa área, que sequer mereceu ministros que tivessem um mínimo de expressão. Nenhuma alteração significativa foi realizada.

A taxa de analfabetismo permanece elevada, mesmo comparada à de outros países da América Latina reconhecidamente mais pobres que o nosso. Em 1980, havia 13% de analfabetos na Nicarágua, 6% no Uruguai, 2,2% em Cuba, 6,7% na Argentina, 7% na Costa Rica e 6% no Chile. No Brasil, sete anos depois a Pesquisa Nacional *por* Amostra de Domocílios (PNAD/87) mostrou que taxa estava em torno de 20%. Cerca de cinco milhões de crianças entre sete e 14 anos permanecem fora do sistema educacional. Somam 26 milhões as pessoas com mais de dez anos de idade que nunca freqüentaram a escola ou o fizeram *por* no máximo um ano. A metade das crianças que entram no primeiro grau não conclui a quarta série. São dados oficiais.

### VERTICALIZAÇÃO

*Por* quase 30 anos a ditadura militar levou a cabo a demolição da escola pública brasileira e a desvalorização da educação em geral. Não que a escola fosse 'risonha e franca' antes de 1964. Afinal, era inacessível à maioria da população. Nas décadas seguintes, porém, enquanto se ampliava a oferta de vagas no ensino básico, operou-se a desqualificação dessa escola, na forma de um empobrecimento técnico, material e político. Implantou-se um modelo de escola miserável, incompetente, despreparada para lidar com os filhos dos trabalhadores.

O aumento do número de alunos foi obtido por meios questionáveis. Na zona rural, por exemplo, 56% das vagas foram criadas artificialmente, pelo que se convencionou chamar turmas multisseriadas: séries diferentes que ocupam simultaneamente a mesma sala de aula, com o mesmo professor. Outro expediente consistiu em instaurar três ou até quatro turnos diários, de tal modo que cada aluno permanece na escola apenas duas ou três horas.

Em paralelo, as oportunidades de escolarização ficaram mais verticais. Ou seja: tornou-se mais fácil seguir até a universidade quando se consegue ultrapassar a

quarta ou quinta séries do primeiro grau. Para os 50% de alunos que sequer concluem a quarta série, o acesso à escola cumpre, entre outros, o papel simbólico de justificar sua superexploração no mercado de trabalho com base em seu 'fracasso' escolar.

Esse caráter seletivo do processo de exclusão da escola é evidenciado num estudo realizado pelo Unicef (órgão das Nações Unidas) juntamente com o MEC: *Perfil estatístico de crianças e mães no Brasil*. Ele demonstra que, em 1986, nas famílias com renda mensal acima de dois salários mínimos *per capita*, apenas 3,5% das crianças de sete a 14 anos estavam fora da escola. Já nas famílias que recebiam até um salário mínimo *per capita* esse percentual subia para quase 22%.

O modelo de desenvolvimento adotado no Brasil não exige níveis razoáveis de escolaridade, nem mesmo de alfabetização para o conjunto da população. Ao contrário: sua lógica impõe a exclusão de amplas parcelas, condenadas à baixíssima remuneração, à vida subumana, à indigência. Essa lógica permite a coexistência de setores extremamente sofisticados, que lidam com tecnologia desenvolvida, e uma população infantil que vive em miséria absoluta (20%) ou em extrema pobreza (23%).

A 'escola para todos' é do maior interesse para os trabalhadores. Para as classes dominantes importa apenas que alguns segmentos sociais tenham determinado grau de qualificação técnica e profissional, segundo as exigências e a natureza das tarefas a serem desempenhadas no mercado de trabalho. Para os demais, bastam as primeiras letras, por vezes não importando nem mesmo que sejam alfabetizados. Nesse contexto, a escola é transformada em posto de distribuição de uma ração alimentar suficiente para que as crianças se mantenham vivas possam trabalhar quando começam a crescer.

## ESCOLA E SOCIEDADE

É precário o estado da maioria das escolas públicas do Brasil, muitas vezes instaladas em prédios insalubres, inseguros, sem condições espaço e iluminação, sem biblioteca recursos pedagógicos, freqüentemente mantida pelas próprias comunidades. Além disso, o despreparo da maioria dos profissionais da educação no Brasil os torna submissos aos livros didáticos, repetidores de conteúdos neles expostos. Não cabe, além, responsabilizar o professorado por tal situação: condições indignas de trabalho e uma remuneração aviltante fazem do magistério um fardo pesado. Cresce o número de professores que buscam outras atividades, o que vem rebaixar ainda mais o nível médio de qualificação da categoria. Em 1985, cerca de 24% dos docentes do ensino básico não tinham a titulação necessária para o exercício do magistério, situação especialmente freqüente nas áreas rurais e no Nordeste. Sem esquecer que a qualificação dos que temos títulos mínimos exigidos por lei é também duvidosa.

É imperativo que se construa um Sistema Nacional de Educação, dando fim a um modelo onde as redes municipais, estaduais e federal coexistem sem se integrar, numa esdrúxula distribuição de tarefas. Hoje, cada instância cuida de si, com prioridades e modos de distribuição dos recursos que não se harmonizam e com os demais. A desarticulação das redes e as discrepâncias regionais produzem

escolas extremamente díspares em qualidade, em detrimento das regiões mais pobres, dos estados mais pobres, dos municípios mais pobres, e, em todos eles, sobretudo da população mais pobre. Enquanto isso, subsidia-se fortemente o ensino privado (ver Ainda os subsídios').

De outra natureza, mas igualmente grave, é o problema da inadequação da escola, de sua organização, seus métodos e compelidos ao universo dos alunos oriundos da população mais pobre. Avolumam-se os estudos que demonstram a necessidade de transformar a escola, de modo que a transmissão do patrimônio cultural acumulado pela humanidade não implique a rejeição preconceituosa das formas de conhecer o mundo que os filhos da população trabalhadora trazem consigo.

O ensino enfadonho e improdutivo induz, sem dúvida, ao abandono da escola. Mas outro poderoso fator, externo à instituição, contribui decisivamente para isso. Em 1986, segundo a PNAD, quase 20% as crianças de sete a 14 anos não freqüentavam a escola, e é possível deduzir que o custo da manutenção de uma criança mesmo nos estabelecimentos públicos está entre as causas principais desse fato. Não se trata apenas do custo direto: uniformes, material, passagens. Há ainda um outro custo, provocado pelo arrocho salarial: caso a criança apenas estude, deixando de trabalhar, não ajuda o orçamento familiar. Cerca de 40% das crianças em idade escolar, além de estudar, também trabalham, cuidam de afazeres domésticos ou apenas trabalham. Para este problema não há solução escolar possível. Ele é fruto da miséria herdada pelos salários de fome.

Esta constatação define limites condicionam as soluções para o problema educacional. A escola não é a grande panacéia, a salvação para os 'problemas da delinqüência, da violência, ou mesmo o fator básico capaz de impulsionar o desenvolvimento econômico e gerar uma melhor distribuição da renda. Depositar na escola todas essas esperanças é não perceber que esses problemas têm uma fonte geradora permanente: a concentração desmesurada da riqueza, das oportunidades, dos privilégios e dos direitos nas mãos de minorias.

## A PRIORIDADE

A tarefa de democratizar a escola conjuga-se, portanto, ao esforço mais geral de democratizar o país, inclusive no plano econômico e político. Isto posto, fique claro: concebemos a democratização da escola como um dos instrumentos essenciais – mas não o único - para que a sociedade se tome melhor. Essa democratização tem vários sentidos: o acesso universal a ela, a garantia da permanência para os que nela ingressam, seu controle pela população a que deve servir.

A democratização do acesso implica a construção de mais unidades escolares, mas também a garantia de condições efetivas para a freqüência. Isto nos remete à discussão da necessidade de políticas complementares no plano assistencial. Não concordamos com a transformação da escola em posto de serviço social, o que, nos últimos anos, contribuiu bastante para a descaracterização do espaço escolar. O fundamental é que os trabalhadores tenham salário suficiente para que suas famílias vivam dignamente, sem ver seus filhos na dependência, por exemplo, da merenda escola ou de outros programas governamentais desse tipo. A maioria do povo encontra-se, no entanto, em tal situação de penúria que essas medidas não podem

ser descartadas a curto prazo. Os programas de assistência devem continuar e ter sua qualidade melhorada, sob o controle da sociedade organizada. Mas os recursos destinados para esses fins não devem ser confundidos com os aplicados especificamente em educação. Instaurar essa confusão tem sido uma forma freqüente pela qual os governos autoritários aumentam de forma falaciosa as verbas ditas 'educacionais'. Escola não é restaurante.

Nas atuais condições, essas medidas assistenciais complementares podem facilitar o acesso e a permanência das crianças das camadas populares na escola. Mas quando nos referimos à democratização da possibilidade de permanência há outros fatores de maior relevância. Eles dizem respeito à transformação interna da escola, o que vai desde a recuperação e o reaparelhamento das instalações, o fim dos terceiro e quarto turnos diários com garantia de um mínimo de cinco horas/aula diárias para cada aluno, até a revisão dos métodos, currículos e conteúdos ministrados. É preciso valorizar o profissional de ensino, por meio de sua melhor qualificação e remuneração (digna, inclusive via criação de um plano nacional de cargos e salários para todos os integrantes do Sistema Nacional de Educação proposto. Além disso, deve-se investir muito na pesquisa e avaliação das iniciativas até hoje tomadas nesse campo. Contrariando o que tem sido a prática corrente em nossa história, nosso governo vai integrar a enorme capacidade crítica e criativa do pensamento educacional brasileiro, sempre alijado ou mesmo perseguido pelas elites dirigentes. Para a avaliação, a pesquisa e o investimento maciço em formação do professorado, o Brasil conta com grande capacidade técnica acumulada, como o atestam o volume e a qualidade da produção bibliográfica na área. É preciso fazer uso dessa produção, transformando a cara e o coração da escola.

Resta ainda o esforço que deve ser feito para o enfrentamento de outro subproduto do atual modelo de desenvolvimento: cerca 20 milhões de analfabetos adultos, número que cresceria se levássemos em conta o chamado analfabetismo funcional (não saber escrever um bilhete, compreender um texto e fazer com segurança as quatro operações). Ao lado da tarefa de bloquear a produção permanente de analfabetos levada a cabo por uma rede escolar insuficiente e incapaz, cabe ainda reconhecer, aos adultos, o direito ao domínio do conhecimento letrado.

Nossa prioridade é a universalização do primeiro grau. Para atingir esse objetivo é preciso romper definitivamente com a hipocrisia hoje reinante nos discursos oficiais. Todos os governos da ditadura militar, assim como a Nova República, proclamaram que a educação seria meta prioritária. Enquanto isso, encolhiam as verbas e privatizavam seu uso e controle. Já foi dito que para nós a educação não é a panacéia redentora do país. Contudo, por ser um direito social básico, fundamental para os trabalhadores assim como moradia, trabalho, comida, saúde ou transporte - será tratada com a seriedade devida.

Fazer crescer o investimento social na educação implica desviar recursos de outras áreas. É preciso romper com a lógica do 'cobertor curto', pela qual se retiram verbas de alguns setores (em geral as universidades pública), para investir em outros, como o ensino básico. Ensino de boa qualidade exige recursos. Não compactuamos com as iniciativas de baratear custos por meio da multiplicação de uma escola miserável, com profissionais mal remunerados.

Os níveis de investimento em educação no Brasil são baixíssimos comparados aos de outros países. É necessário elevar os recursos aplicados no ensino básico, mas também no pré-escolar, no segundo grau e na universidade. Ainda que o objetivo imediato seja a universalização do primeiro grau, isto não pode significar o descaso pelos outros níveis, mesmo porque todos estão profundamente interligados. A idéia de que a universidade está 'roubando' recursos da escola pública é sustentada exatamente por aqueles que, ao longo dos últimos anos, têm sistematicamente roubado recursos da educação e das políticas sociais para patrocinar e financiar a acumulação capitalista. Fica assim definida a condição básica para um salto na questão educacional: o investimento maciço de recursos, ao contrário de tudo que se fez nas últimas décadas.

Outro aspecto fundamental é a criação de mecanismos de controle democrático sobre a atividade educacional. Há que rever a natureza e a composição de órgãos normativos importantes como o Conselho Federal de Educação, há muito transformado em castelo onde são representados os interesses privatistas e mais reacionários.

Dada sua dimensão e complexidade, e ainda o fato de muitas vezes não dependerem apenas de modificações no plano educacional, os problemas que se colocam neste campo não são passíveis de soluções milagrosas. Não temos ilusões. O caminho é de trabalho duro e enfrentamento de enormes resistências. Os resultados não aparecerão a curto prazo. A alternativa de construção de um Sistema Nacional de Educação, universal, democrático, voltado para os interesses dos trabalhadores e submetidos a seu controle e direção é revolucionária neste país, onde o 'saber' é excludente e serve ao opressor.

#### AINDA OS SUBSÍDIOS

A expansão dos serviços privados merece análise mais detida. Hoje, 12% das matrículas de primeiro grau, 35% das de segundo grau e 80% das de terceiro grau são oferecidas pela rede privada de ensino, que cresceu espantosamente nos últimos 25 anos. Ao lado das tradicionais escolas de elite, muitas delas dirigidas por religiosos, proliferou enorme quantidade de empresas de ensino que vendem sua mercadoria-educação num mercado farto e generoso: o vazio deixado pelo poder público.

Mas a classe média não é a única cliente dos vendedores de ensino. Há outro, importante: o próprio Estado, que nega o ensino público com uma mão e, com a outra, oferece - muitas vezes de forma velada e artificiosa - uma série de subsídios, facilidades e vantagens para a rede privada, que recebe recursos públicos.

Também no campo da educação o Estado brasileiro promoveu a transferência de recursos de toda a sociedade para o enriquecimento de alguns empresários. O banquete é farto e os mecanismos que o financiam são vários. Um se destaca: é o salário-educação. É principalmente por meio dele que o Estado financia uma infinidade de escolas particulares de vários matizes, desde uma legião de arapucas até estabelecimentos que buscam manter uma linha sóbria e aristocrática. Muitos deles são dirigidos por respeitáveis senhores que, do alto do seu 'liberalismo', criticam a intervenção do Estado na economia, sem contudo hesitar em viver às suas custas.

Com base numa legislação conivente, um extenso esquema de convênios permitiu que as empresas transferissem para as escolas privadas os recursos correspondentes ao salário-educação que deveriam ser recolhidos ao governo federal. Acrescenta-se a isso que considerável parcela dos recursos do salário-educação é destinada à compra de bolsas de estudo para alunos que não encontram vagas na rede pública. É uma conhecida fonte de corrupção. Grande parte das bolsas concedidas são 'fantasmas', oferecidas a alunos que simplesmente não existem.

Além dos mecanismos do salário-educação, outros artifícios favorecem o desvio e o mau uso dos recursos da chamada 'área social'. Dada a total ausência de controle social, os esquemas de compra e distribuição de merenda escolar e livros didáticos mobilizam grandes somas, que são aplicadas de forma duvidosa.

Em 1986, a Fundação de Apoio ao Educando (FAE), instituição governamental responsável pela aquisição e distribuição de livros didáticos, comprou cerca de 45 milhões de exemplares, dos quais 41 milhões provinham de apenas dez editoras. Se passarmos à análise da qualidade dos livros distribuídos, a questão se agrava. Sob o silêncio cúmplice das autoridades, livros carregados de preconceitos, reacionários, sem qualquer embasamento pedagógico, inundam as salas de aula.

É preciso haver um compromisso com a reconstrução da escola pública, o que implica fechar generosas torneiras que desviam verbas para o ensino privado. As escolas privadas têm o direito de existir. Estamos convencidos, porém, de que o ensino popular de qualidade é incompatível com o objetivo principal de qualquer empresa privada: o lucro. Assim, embora na Constituição promulgada em 1988 os interesses dos empresários do ensino tenham sido resguardados pela possibilidade de continuarem recebendo repasses de recursos públicos, nosso governo terá como meta extinguir tais repasses, garantindo progressivamente a exclusividade dos recursos públicos para a escola pública.

## MEDIDAS DE GOVERNO

---

### DIREITO À CIDADE E À VIDA

**1** - O processo de construção das cidades brasileiras está subordinado à acumulação de capital privado. O resultado é um desastre social e ecológico de grandes dimensões. Essa situação não pode ser revertida a partir das chamadas políticas de 'desenvolvimento urbano', que se limitam a combinar investimentos públicos em infra-estrutura e incentivos à produção imobiliária. Para construir cidades mais justas, racionais e equilibradas é preciso uma reforma urbana que tenha como referência um novo princípio geral: a terra, suporte da vida das comunidades, não pode ser apropriada de forma abusiva e colocada a serviço da produção de desigualdades.

**2** - Os problemas urbanos - como moradia, saneamento, transportes e meio ambiente - precisam ser enfrentados de maneira global e articulada. Para isso, nosso ponto de partida será a adoção de iniciativas contra a especulação e a definição de uma nova política de investimentos públicos, acabando com a tutela do capital privado sobre o Estado. É preciso prever ações de natureza diferenciada, libertando a política habitacional e urbana da ênfase abusiva em grandes obras de duvidoso alcance social. No solo (propriedade, parcelamento, destinação e ocupação) está o primeiro nó a ser desatado. Para ações de natureza jurídica, já existe um arsenal versátil, cuja utilização depende de vontade política. Em nível federal, há a discriminação de terras públicas, o usucapião urbano e a lei 6.766/89 (que disciplina loteamentos e pune loteadores faltosos). Em nível municipal, há a concessão do direito real de uso e outros instrumentos previstos na nova Constituição, que nas cidades de mais de 20 1 mil habitantes devem ser objeto de atenção dos respectivos planos diretores. No que depender de nós, desapropriações, mecanismos fiscais e normas urbanísticas serão acionados para coibir a retenção de glebas vazias, especialmente no que diz respeito às áreas onde o poder público já instalou ou está em vias de instalar redes de infra-estrutura.

**3** - Integrada às demais políticas urbanas e à ação de estados e municípios, a política habitacional deve contar com recursos orçamentários a fundo perdido, libertar-se da lógica bancária, dirigir-se para famílias de baixa renda, adequar-se à realidade e das comunidades, tornar-se transparente e aberta à participação popular. O setor privado deve participar como prestador de serviços e não como formulador ou empreendedor, e os segmentos parasitários do sistema atual devem ser simplesmente eliminados. A situação do FGTS será objeto de cuidadosa auditoria, com a participação de representantes dos trabalhadores e de mutuários. O sistema deve ser descentralizado em nível estadual, desde que atendidas as condições básicas que garantam seu caráter distributivo.

**4** - A base técnica dos processos construtivos, as condições de acesso à terra urbanizada e as formas de financiamento serão revistas, tendo em vista o rebaixamento dos custos finais, mantendo-se padrões aceitáveis de habilidade. É uma maneira de enfrentar o gigantesco déficit de moradias acumulado. Mas, de alguma forma, em algum lugar, as pessoas moram. Informalmente, o povo produz milhões de casas, e essa realidade não pode mais ser ignorada do que tratada de forma marginal tão importante quanto produzir novas moradias é apoiar a melhoria dos precários espaços habitacionais já existentes e que não oferecem condições dignas de conforto, segurança e higiene. Será dada ênfase à recuperação de moradias, à regularização da propriedade e urbanização de áreas ocupadas por comunidades à oferta de lotes urbanizados e a diversas formas de apoio à autoconstrução. A descentralização das ações do Estado é, neste caso, ainda mais importante, pois programas desse tipo dependem de grande capacidade de adaptação às realidades locais e abertura à participação popular. Será estimulada a formação de cooperativas e outras formas de associação voluntária, de modo a eliminar a intermediação feita pelo capital privado e permitir que os usuários tenham ampla liberdade de decidir sobre as melhores formas de construção.

**5** - O favelado é um cidadão integrado à sociedade através de suas relações de trabalho, dos impostos indiretos que paga e da participação política. Não se justifica

nenhum tratamento discriminatório, nem mesmo aquele que se expressa através de 'programas especiais', freqüentemente anunciados com ênfase inversamente proporcional à sua eficiência, duração e seriedade. Um programa de obras para urbanização de favelas não deve se revestir de caráter excepcional e episódico. Cabe articular ações de governo em todos os níveis, dentro de um planejamento de médio e longo prazos, que permita acessar a todos o acesso à infra-estrutura e aos serviços urbanos essenciais. Para tal, é preciso garantir o acesso à propriedade da terra, a participação dos moradores e a alocação de recursos públicos em quantidade suficiente.

**6** - Estabeleceremos uma política nacional de saneamento capaz de integrar as ações das instâncias municipais e estaduais e orientá-las ( para atender à grande massa da população ainda não beneficiada (periferias, favelas, pequenas comunidades, áreas rurais). Para atingir esses objetivos, a política de saneamento adotará a seguinte estratégia: garantir a autonomia dos estados e municípios na gestão dos programas; apoiar as concessionárias municipais ou estaduais gestoras dos programas de infra-estrutura; e garantir, na aplicação dos recursos federais, o cumprimento de uma escala de prioridades segundo as necessidades das populações, considerados os níveis atuais de prestação dos serviços, as realidades sociais e as possibilidades de o estado ou município realizarem investimentos com recursos próprios.

**7** - Transportes foram reconhecidos na nova Constituição como um serviço essencial, cuja responsabilidade recai sobre o Estado, principalmente no nível municipal. Proporemos que todos os níveis de governo e representantes de trabalhadores e usuários elaborem um Plano Nacional de Transporte Público, voltado para recuperar o atraso do transporte coletivo e de massas, principalmente nos grandes centros, que precisam ser dotados de redes integradas. Procuraremos fortalecer planos diretores para cada região ou conjunto de regiões, sempre com o objetivo de priorizar o transporte de passageiros, desenvolver a complementariedade entre os diversos meios (em vez da atual competição), racionalizar os investimentos e a operação, baratear os custos, integrar as tarifas e oferecer os serviços mais adequados à população. Quantidade e qualidade precisam ser encaradas simultaneamente, o que implica a revisão dos atuais mecanismos de financiamento do setor, claramente insuficientes.

**8** - Na educação, partimos de uma realidade assustadora: 20% de analfabetos, 68% de adultos sem primeiro grau, cinco milhões de crianças fora da escola básica, 50% de evasão nos primeiros anos. É o resultado de muitos anos em que não se pode identificar uma política nacional de educação, com objetivos amplos e prioridades claras. A ampliação da rede pública do ensino, com democratização de sua gestão e melhoria de sua qualidade, são objetivos nacionais inadiáveis. Matricular todas as crianças na faixa etária do primeiro grau, tornar residual a evasão escolar nesse nível, alfabetizar a população, capacitar os professores e melhorar seus salários são prioridades absolutas. Recursos públicos devem ser alocados, em quantidade suficiente, para esses fins, sob orientação de um Conselho Nacional de Desenvolvimento da Educação formado por representantes de governos e de associações civis. Queremos uma rede pública onde todos possam entrar, permanecer e participar de sua orientação, capacitando-se como profissionais e

cidadãos. Sem ela, grandes contingentes de brasileiros permanecerão excluídos da vida política, econômica, social e cultural do país.

## O BRASIL DAS MARAVILHAS

JORNAL DO BRASIL, 19/10/89

Moacir Werneck de Castro comentou assim as declarações de Mário Amato, de que 800 mil empresários deixarão o Brasil se Lula vencer as eleições: "O presidente da Fiesp revelou inesperadamente a rejeição visceral de certas elites ao exercício da democracia. O voto popular, segundo ele, serve apenas para contestar as transações e escolhas feitas na cúpula. Se o povo não obedece, deve ser corrigido. Pelo golpe ou por uma desestruturação da economia, que abre as portas a uma intervenção estrangeira. Tudo isso, naturalmente, por amor à boa causa da economia de mercado, entendida como eufemismo para o interminável repasse de preços, aliado ao arrocho salarial, à exclusão de qualquer tentativa racional de distribuição de renda; à salvaguarda de privilégios mantidos e ampliados sob a proteção de um Estado complacente. O perigo para o bom funcionamento da economia e das instituições não está no voto, mas na ganância sem freios de uma fração de exploradores e especuladores. Essa sede fatal de lucros é que significa uma ameaça à ordem, na medida em que tente fechar e destruir canais normais de expressão da vontade popular. Mas esse êxodo fantástico se anuncia como a grande batalha de Itararé dos setores mais reacionários do empresariado nativo: não vai haver. No final, restará ao regougante Sr. Amato o recorde de haver cometido a mais espetacular gafe já registrada nos anais da grande burguesia brasileira."

JORNAL DO BRASIL, 08/10/89

Neste ano, a fuga ilegal de capitais de verá atingir 10,4 bilhões de dólares, elevando o estoque total de dólares que deixaram o país nesta década para cerca de 40 bilhões - mais de 1/3 da dívida externa brasileira. O montante apurado deve estar subestimado, porque a medida utilizada não incorpora a fuga líquida de capitais realizada por meio do comércio exterior. Prevê-se que neste ano a adulteração dos valores de exportação e importação também provocará uma fuga de capitais sem precedentes, pois o ágio anormal no mercado paralelo do dólar deve aumentar o interesse no subfaturamento das exportações. Se essa fuga ilegal fosse estancada o país iria experimentar significativo alívio cambial.

## ELES NÃO PERDEM POR ESPERAR

Passa o tempo  
Tanta gente a trabalhar  
De repente essa clareza  
Prá notar quem sempre foi sincero

E confiar, sem medo de ser feliz

Quero ver chegar

Lula lá

Brilha uma estrela

Lula lá

Cresce a esperança

Lula lá

Um Brasil criança

Na alegria de ser feliz

Lula lá

Com sinceridade

Lula lá

Com toda certeza

Prá você meu primeiro voto

Prá fazer brilhar essa estrela

Lula lá

É a gente junto

Lula lá

Valeu a espera

Lula lá

Meu primeiro voto

Prá fazer brilhar nossa estrela