

FOTOS

Antonio Carlos D'Ávila
Antonio José Saggese
Augusto Ramasco
Carlos Alberto Ebert
Juca Martins
Paulo Vasconcelos
Ruth Toledo
Agência Estado

SÃO PAULO 1975

CRESCIMENTO E POBREZA

Cândido Procópio Ferreira de Camargo
Fernando Henrique Cardoso
Frederico Mazzucchelli
José Alvaro Moisés
Lúcio Kowarick
Maria Herminia Tavares de Almeida
Paul Israel Singer
Vinicius Caldeira Brant

Apresentação de
D. Paulo Evaristo Arns

Estudo realizado para a
Pontifícia Comissão de Justiça e Paz
da Arquidiocese de São Paulo

EDIÇÕES LOYOLA



2

A LÓGICA DA DESORDEM

O intenso crescimento econômico da cidade de São Paulo tem sido acompanhado da deterioração das condições de vida de amplas parcelas de sua população. A interligação entre o processo de crescimento urbano e o aumento dos "problemas urbanos" tornou-se tão visível que, há alguns anos, um prefeito chegou a inverter o célebre *slogan* ufanista da cidade, propondo: "São Paulo deve parar!". Referia-se principalmente S. Exa. ao deficit de serviços e obras públicas, cujo crescimento era mais rápido do que o das medidas possíveis para solucioná-lo e até mesmo do que o das previsões do planejamento. O exercício de imaginação proposto, o de que o controle do crescimento da cidade tornaria possível disciplinar seus problemas, tendia a atribuir ao próprio desenvolvimento, ou à sua rapidez, os incômodos sofridos pela população.

A noção de que o progresso da cidade tem um preço, que deve ser pago por seus habitantes, vem sendo insistentemente repetida a propósito dos mais variados problemas: da poluição ambiental às carências do abastecimento, das dificuldades de transporte às más condições de habitação, da insuficiência do lazer ao aumento da criminalidade. O dilema — estagnação ou sacrifício — implícito nessa noção é em tudo consonante com a ideologia do desenvolvimento em voga: para que o país se desenvolva, assegurando a felicidade futura de seus habitantes, estes devem renunciar às satisfações presentes. Ao mesmo tempo, as dificuldades atuais são muitas vezes atribuídas à forma desordenada do crescimento metropolitano, à ausência ou ineficácia do plane-

jamento anterior. São Paulo deveria não só pagar o preço de sua felicidade futura mas também resgatar o prejuízo de sua imprevidência no passado.

A aparência desordenada do crescimento metropolitano pode ser vista no mapa atual da cidade: seu traçado irregular e o desconexo de seus espaços vazios e ocupados já sugerem momentos distintos e formas disparatadas de ocupação do solo. Essa impressão de desordem ainda se agrava, quando conhecida a realidade que não consta do mapa: há 26 mil ruas e 5 mil loteamentos clandestinos na cidade. A aparente desordem do crescimento da cidade encobre, no entanto, a organização da sociedade. Por trás dos "problemas urbanos" está a vida dos habitantes da cidade, que se organiza na repartição dos benefícios do desenvolvimento e na distribuição do preço a pagar.

As condições de vida de uma população dependem de uma série de fatores, ligados direta ou indiretamente às formas de produção e distribuição da riqueza. Para a maioria da população de São Paulo, constituída de trabalhadores assalariados e de suas famílias, as relações de emprego são decisivas. Tanto pelas condições em que se exerce o trabalho, como pela remuneração que determina seu acesso aos bens e serviços à disposição dos habitantes da cidade. Mas, ao lado da organização empresarial, a própria organização do espaço urbano, da infra-estrutura e dos serviços da cidade determinam a "qualidade de vida" da população.

Entre os objetos necessários à vida na cidade, muitos podem ser comprados individualmente, como os alimentos, as roupas, os móveis e utensílios domésticos, os livros, os automóveis, as casas etc. O mesmo ocorre com certos serviços, do atendimento médico individual ao uso dos táxis, do corte de cabelo à limpeza de roupas, e muitos outros. A distribuição do acesso a esses bens e serviços depende diretamente da quantidade de dinheiro à disposição do eventual comprador, isto é, da distribuição de renda.

Há serviços cujo uso é coletivo, embora o acesso a eles exija também pagamento individual: as redes de água e esgotos, eletricidade, telefones, os transportes coletivos, certos divertimentos públicos e atividades culturais etc. Teoricamente estão à disposição de todos que possam pagar por eles. Mas seu acesso pode ser mais fácil ou mais difícil, não somente em função dos preços ou tarifas, mas também do

investimento público ou privado necessário para sua instalação e funcionamento. Esse investimento, na maior parte das vezes, é decidido em função de sua rentabilidade possível, ou de sua "viabilidade". Isso significa que esses serviços são organizados de preferência para os consumidores que seguramente podem pagar por eles.

Por outro lado, há uma série de bens e serviços cujo custo recai, não sobre o consumidor individual, mas sobre a coletividade, através dos impostos: a abertura e calçamento de ruas, parques e praças, a organização do trânsito, o recolhimento de lixo, a iluminação pública etc. Esses bens e serviços também se repartem desigualmente, segundo a distribuição de renda, através de um mecanismo indireto que é a valorização imobiliária. Os terrenos e moradias são mais caros nas áreas melhor servidas e os preços dos imóveis funcionam como um mecanismo de reserva das instalações e dos serviços municipais, em benefício dos que podem pagar mais.

A distribuição espacial da população na cidade acompanha assim a condição social dos habitantes, reforçando as desigualdades existentes. Há muitos anos, uma favelada do Canindé escrevia que "a favela é o quarto de despejo da cidade".⁶ Hoje em dia, a expressão "periferia", que serve para designar os bairros afastados do centro, tornou-se sinônimo, em certos meios, da noção de marginalização ou de exclusão social.

O agravamento dos problemas que afetam a qualidade de vida da população em São Paulo não atinge a cidade em geral. Sobretudo a partir das últimas três ou quatro décadas, surgem e se expandem os bairros periféricos que, juntamente com os tradicionais cortiços e favelas, alojam a população trabalhadora. É nessas áreas que se concentram tanto a pobreza da cidade como a de seus habitantes.

Nos primórdios da industrialização e basicamente até os anos 30, muitas empresas resolviam o problema do alojamento de sua mão-de-obra, através da construção de "vilas operárias", geralmente contíguas às fábricas, cujas residências eram alugadas ou vendidas aos trabalhadores. Tal tipo de solução foi viável, na medida em que a quantidade

6. JESUS, C. M. de — *Quarto de despejo; diário de uma favelada*. São Paulo, Livraria Francisco Alves, 1960.



de força de trabalho a ser alojada era relativamente diminuta, já que as casas destinavam-se de modo especial aos operários mais qualificados. Além disso, o baixo custo dos terrenos e da construção tornava compensadora a fixação do trabalhador. O fornecimento de moradia pela própria empresa diminuía as despesas dos operários com sua própria sobrevivência, permitindo que os salários fossem rebaixados. Descontava-se assim o investimento feito pelas empresas com a aquisição dos terrenos e com a construção das casas. O cenário do Brás, Mooca, Belém de então, onde a vida girava em torno dos "apitos das fábricas de tecido",⁷ caracterizava-se pela concentração das moradias operárias na proximidade dos locais de trabalho.

Com a intensificação do crescimento industrial o número de trabalhadores aumentou rapidamente. Do ponto de vista das empresas, o importante era contar com uma força de trabalho abundante e barata, que permitisse produção de um excedente elevado. A aceleração do fluxo migratório iria permitir a formação de um excedente de força de trabalho na cidade, tornando desnecessária a fixação do trabalhador na empresa. Por outro lado, o crescimento da população trabalhadora intensificou a pressão sobre a oferta de habitações populares. Ao mesmo tempo, valorizaram-se os terrenos, tanto fabris como residenciais, tornando-se inconveniente para as empresas a construção de vilas operárias.

As empresas transferem assim o custo da moradia (aquisição, aluguel, conservação do imóvel) e os de transporte para o próprio trabalhador e os custos dos serviços urbanos básicos, quando existentes, para o âmbito do Estado. Deste momento em diante, as vilas operárias tendem a desaparecer e a questão da moradia passa a ser resolvida pelas relações econômicas no mercado imobiliário. Surge no cenário urbano o que será designado "periferia": aglomerados, clandestinos ou não, carentes de infra-estrutura, onde vai residir a mão-de-obra necessária para o crescimento da produção.

Como acumulação e especulação andam juntas, a localização da classe trabalhadora seguia os fluxos dos interesses

7. Ver a comunicação de BLAY, E. A., apresentada na XXVII Reunião Anual da SBPC, Belo Horizonte, 1975.

imobiliários.⁸ No contexto explosivo do crescimento metropolitano, o Poder Público só se muniu tardiamente de instrumentos legais para tentar dar um mínimo de ordenação ao uso do solo. As primeiras iniciativas neste sentido ocorrem quando o traçado urbano já está em grande parte constituído. A ação governamental restringiu-se quase sempre a seguir os núcleos de ocupação criados pelo setor privado e os investimentos públicos vieram colocar-se a serviço da dinâmica de valorização-especulação do sistema imobiliário-construtor.

Algumas cifras: 4,5m² de área verde por habitante, enquanto o padrão mínimo é 8. Na Região Metropolitana, dos 8 mil quilômetros que formam a rede de circulação de tráfego local, apenas 40% são pavimentados.⁹ Cerca de 489 mil habitantes moram em residências desprovidas de iluminação elétrica.¹⁰ Apenas cerca de 30% dos domicílios da região metropolitana são servidos pela rede de esgotos e 53% pela de água. Resultado: "as populações servem-se em geral de fossas negras, privadas secas e tanques sépticos... e de água proveniente de poços rasos, em geral contaminados pela proximidade de fossas negras".¹¹

Mesmo considerando-se apenas o município da Capital, as deficiências são enormes. Já em 1968, como revela o quadro nº 2, 52,4% dos domicílios não contavam com serviço de água e 41,3% eram desprovidos de esgotos. A situação desde então vem-se agravando, em especial na periferia, onde a carência é ainda mais drástica: tão somente 20% das casas têm rede de esgotos e 46% de água. Para se ter uma idéia do alto índice de contaminação ambiental, basta mencionar que três quartos das habitações da periferia "lançam esgotos em simples fossas negras quando não a céu aberto"¹² Mesmo na Capital, em amplos trechos, princi-

8. Veja WILHEIM, J. — *São Paulo Metrópole* 65. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1965.

9. Fonte: SÃO PAULO. Secretaria dos Negócios Metropolitanos — *Região Metropolitana de São Paulo: diagnóstico* 75. *Condições urbanas: transporte*. São Paulo, 1975 (mimeo).

10. Fonte: PNAD — *Regiões Metropolitanas, 4.º Trimestre 1971-1972*. Rio de Janeiro, IBGE, s.d. Para a variação inter-municipal em 1970, ver quadro nº 1. A carência de serviços urbanos segundo os bairros da Capital aparece no quadro nº 2.

11. Fonte: *Região Metropolitana de São Paulo: Diagnóstico* 75 — *Condições Urbanas — Saúde*. op. cit. p. 28 e 14-15 (mimeo).

12. Idem, *Diagnóstico* 75 — *Desenvolvimento Sócio-Econômico, Promoção Social*. op. cit.

QUADRO Nº 1

REGIÃO DA GRANDE SÃO PAULO: PROPORÇÃO DOS DOMICÍLIOS PARTICULARES SERVIDOS POR ILUMINAÇÃO ELÉTRICA (1970)

Municípios	Domicílios servidos por iluminação elétrica (%)
Arujá	47,6
Barueri	70,7
Biritiba-Mirim	46,8
Caieiras	73,4
Cajamar	63,1
Carapicuíba	77,1
Cotia	64,3
Diadema	82,1
Embu	56,9
Embu-Guaçu	39,0
Ferraz de Vasconcelos	74,6
Francisco Morato	54,0
Franco da Rocha	84,5
Guararema	41,0
Guarulhos	83,8
Itapecerica da Serra	34,5
Itapevi	66,3
Itaquaquecetuba	62,3
Jandira	73,0
Juquitiba	13,5
Mairiporã	55,7
Mauá	87,4
Mogi das Cruzes	81,7
Osasco	93,1
Pirapora do Bom Jesus	46,3
Poá	86,7
Ribeirão Pires	84,9
Rio Grande da Serra	57,4
Salesópolis	34,0
Santa Isabel	50,7
Santana do Parnaíba	45,5
Santo André	97,5
São Bernardo do Campo	92,7
São Caetano do Sul	99,8
São Paulo	95,7
Suzano	71,4
Taboão da Serra	81,0
Total da Região	92,9

FONTE: VIII Recenseamento Geral — 1970. Censo Demográfico — São Paulo. Rio de Janeiro, IBGE, 1973, vol. 1, Tomo 18, 2.ª parte, pp. 470-484.

QUADRO N.º 2

MUNICÍPIO DE SÃO PAULO — 1968:
DOMICÍLIOS DESPROVIDOS DE SERVIÇOS BÁSICOS
(em porcentagem do total de domicílios existentes)

Áreas	Água	Esgoto	Pavimen- tação	Coleta de Lixo
Centro	1,3	4,5	1,7	0,8
Ibirapuera	11,5	14,4	4,4	0,0
Pinheiros	30,0	49,2	29,5	16,8
Saúde	15,2	43,5	38,1	8,5
Ipiranga	20,1	29,2	40,5	89,9
Santo Amaro	49,9	61,1	56,8	19,0
Brás-Moooca	7,3	17,3	21,4	3,3
Santana	19,0	69,1	45,3	14,2
Lapa	29,3	46,4	75,3	9,1
Vila Maria	45,0	75,0	50,0	5,0
Tucuruvi	31,8	86,4	68,2	9,0
Casa Verde	51,3	81,1	46,0	8,1
Vila Prudente	30,0	57,5	62,5	12,5
Penha	43,2	74,4	70,3	59,8
Itaquera	89,3	96,9	87,5	71,9
São Miguel	49,9	44,4	44,5	11,1
Média/Totais	52,4	41,3	34,3	15,9

FONTE: PUB. São Paulo, 1968.

palmente a Sudeste, Nordeste e Leste, muitas ruas não são pavimentadas e há vastas áreas desprovidas de iluminação.¹³

A frase... “é o preço do progresso” apresenta-se como justificativa das carências da metrópole. Contudo ela mal esconde a ausência do poder público na programação de formas mais racionais de ocupação do solo. Dada, por outro lado, a fragilidade das organizações populares, pouco capazes de interferir nos processos decisórios, coube à iniciativa privada a possibilidade de agir com grande desenvoltura, visando exclusivamente ao lucro.

13. São Paulo. Prefeitura Municipal — Plano plurianual de projetos CURA. São Paulo, 1974.

“A especulação imobiliária (...) adotou um método, próprio, para parcelar a terra da cidade. Tal método consistia no seguinte: o novo loteamento nunca era feito em continuidade imediata ao anterior, já provido de serviços públicos. Ao contrário, entre o novo loteamento e o último já equipado, deixava-se uma área de terra vazia, sem lotear. Completado o novo loteamento, a linha de ônibus que o serviria seria, necessariamente, um prolongamento a partir do último centro equipado. Quando estendida, a linha de ônibus passava pela área não loteada, trazendo-lhe imediata valorização. O mesmo ocorreria com os demais serviços públicos: para servir o ponto extremo loteado, passariam por áreas vazias, beneficiárias imediatas do melhoramento público. Desta forma, transferia-se para o valor da terra, de modo direto e geralmente antecipado, a benfeitoria pública. Ainda hoje, sempre que se chegue a um centro secundário da cidade — de Santo Amaro à Penha, indistintamente — e se continue em direção à periferia, o processo é visível: antes de cada loteamento alcançado, existe uma área ainda vazia”.¹⁴

Ao lado do processo antes descrito, fundamentalmente dos anos 30 em diante, inicia-se um surto industrial que trilha os eixos ferroviários em torno da Capital: a Santos-Jundiaí impulsiona as atividades econômicas em Santo André e São Caetano; e, ao longo da Central do Brasil, surgem pequenos núcleos industriais, mas principalmente as chamadas “cidades-dormitório”, voltadas de início para as empresas da capital e mais recentemente para outros núcleos industriais da Região. Após a Segunda Guerra, de modo especial depois de 1960, através das rodovias, São Bernardo e Diadema a Sudeste, Guarulhos ao Norte e Osasco a Noroeste passam, em momentos diferentes, por um rápido processo de industrialização. Cada um desses núcleos, por sua vez, cria a sua própria periferia.

O vertiginoso crescimento demográfico da Região, que entre 1960-1970 foi de 5,5% ao ano, junto com o processo de retenção dos terrenos à espera de valorização, levou ao sur-

14. CARDOSO, F. H. et alii — Considerações sobre o desenvolvimento de São Paulo: cultura e participação. São Paulo, CEBRAP, 1973, pp. 9-10. (Cadernos CEBRAP, 14).

gimento de bairros cada vez mais distantes.¹⁵ Amontoam-se populações em áreas longínguas, afastadas dos locais de trabalho, impondo-se distâncias de deslocamento cada vez maiores. Acentua-se o processo de criação de "cidades-dormitório", verdadeiros acampamentos desprovidos de infraestrutura.¹⁶ Neste contexto, além do trabalho e da moradia, os transportes passam a ser um dos problemas cruciais.

QUADRO N.º 3

GRANDE SÃO PAULO — TAXAS DE INCREMENTO POPULACIONAL VEGETATIVO, MIGRATÓRIO E TOTAL
(1940 — 1970)

PERÍODO E ÁREA	VEGETATIVO		MIGRATÓRIO		TOTAL	
	Decenal	Anual	Decenal	Anual	Decenal	Anual
1950/1940						
Munic. S. Paulo	15,8	1,48	49,9	4,14	65,7	5,20
GSP exc. Capital	8,3	0,92	83,8	6,26	92,1	6,75
GSP	14,7	1,38	55,1	4,58	69,8	5,45
1960/1950						
Munic. S. Paulo	27,9	2,49	44,5	3,76	72,4	5,60
GSP exc. Capital	24,6	2,14	81,7	6,16	106,3	7,50
GSP	27,3	2,45	51,0	4,20	78,3	5,96
1970/1960						
Munic. S. Paulo	23,9	2,13	32,4	2,85	56,3	4,54
GSP exc. Capital	39,2	3,29	92,0	6,75	131,2	8,70
GSP	27,0	2,36	44,4	3,76	71,4	5,50

FONTE: CEBRAP — *Recursos Humanos da Grande São Paulo*. São Paulo, GEGRA, 1971, V. 1, p. 63.

15. A migração teve importante papel no crescimento demográfico da Região Metropolitana. Veja quadro n.º 3. Para a proporção das pessoas não naturais e o tempo de residência em cada município, ver quadro n.º 4.

16. Ressalte-se que 12 dos 37 municípios da Região tiveram, no período considerado, um crescimento demográfico superior a 15% ao ano. Com exceção de Diadema e Guarulhos, trata-se de municípios de incipiente industrialização.

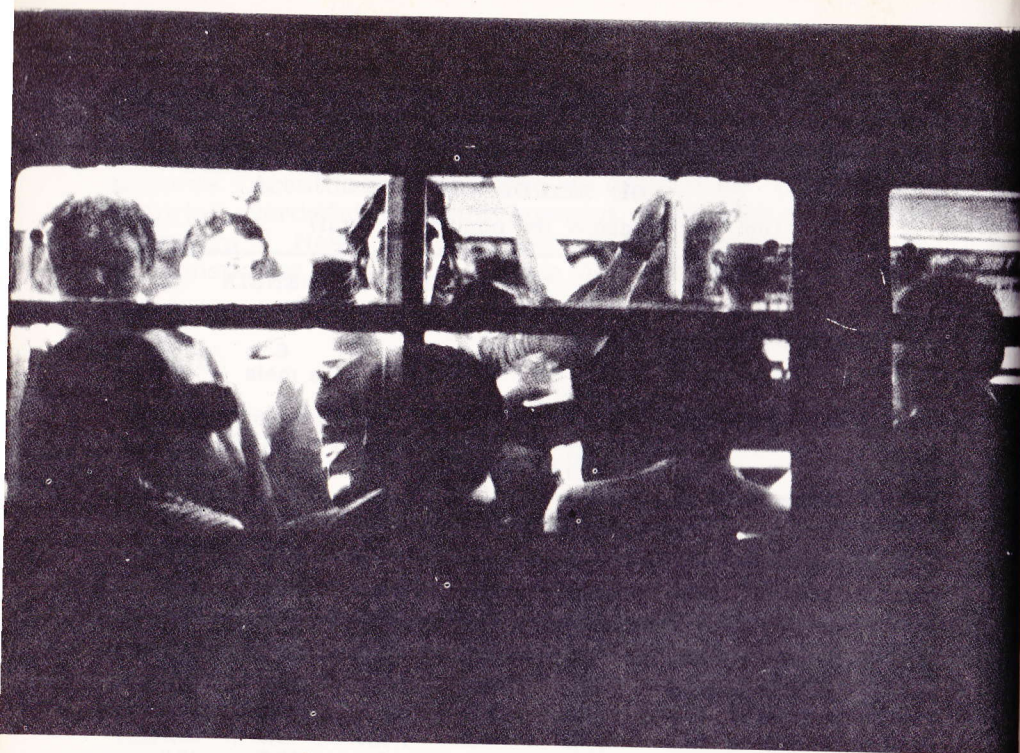
QUADRO N.º 4

REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO — 1970
PESSOAS NÃO NATURAIS DO MUNICÍPIO POR TEMPO
DE RESIDÊNCIA

(em porcentagens da população total)

MUNICÍPIOS	TEMPO DE RESIDÊNCIA				
	Menos de 1 ano	1 a 2	3 a 5	6 e mais	Total
Arujá	7,2	9,8	10,8	22,5	50,3
Barueri	11,8	14,2	13,7	29,4	69,1
Biritiba-Mirim	10,7	11,5	9,4	23,2	54,8
Caieiras	10,3	13,0	6,8	26,7	56,8
Cajamar	10,2	6,4	8,6	34,9	60,1
Carapicuíba	14,4	14,2	13,1	31,0	72,7
Cotia	8,8	9,1	8,5	21,6	47,9
Diadema	16,5	20,5	20,4	24,6	82,0
Embu	17,0	17,5	16,1	21,1	71,7
Embu-Guaçu	7,0	7,5	12,0	20,5	47,0
Ferraz de Vasconcelos	14,8	14,7	12,8	33,9	76,3
Francisco Morato	11,8	18,7	19,5	29,0	79,0
Franco da Rocha	11,0	7,3	8,5	43,0	69,8
Guararema	11,6	8,3	8,4	19,9	48,2
Guarulhos	9,8	12,7	13,1	21,9	57,5
Itapeverica da Serra	11,6	10,9	10,5	17,6	50,6
Itapevi	10,3	11,9	12,6	30,0	64,8
Itaquaquecetuba	11,1	11,2	12,4	30,8	65,5
Jandira	15,8	14,3	18,6	29,4	78,1
Juquitiba	5,2	2,6	4,7	11,4	23,9
Mairiporã	9,1	8,0	8,3	21,1	46,5
Mauá	9,5	14,1	16,7	32,9	73,2
Mogi das Cruzes	3,6	5,0	5,6	29,6	43,8
Osasco	8,3	11,0	12,0	37,6	68,9
Pirapora do Bom Jesus	10,4	12,6	9,4	20,1	52,5
Poá	7,0	11,2	11,4	37,1	66,7
Ribeirão Pires	8,4	8,9	10,8	36,0	64,1
Rio Grande da Serra	15,2	10,8	16,0	27,8	69,8
Salesópolis	4,4	2,3	1,5	10,1	18,3
Santa Isabel	5,7	5,1	5,4	13,5	29,7
Santana do Parnaíba	7,9	12,3	13,5	19,4	53,1
Santo André	5,8	7,5	9,0	43,4	65,7
São Bernardo do Campo	10,9	13,2	12,1	35,5	71,7
São Caetano do Sul	5,9	7,1	6,0	45,3	64,3
São Paulo	3,7	5,0	5,4	33,8	47,9
Suzano	7,6	9,5	12,0	36,7	65,8
Taboão da Serra	15,7	20,1	21,1	22,8	79,7
Total da Região	5,1	6,6	7,0	33,8	52,5

FONTE: VIII Recenseamento Geral — 1970. Censo Demográfico — São Paulo. IBGE, Rio de Janeiro, 1973.



“Quem trabalha em Diadema, mora fora. Quem mora em Diadema trabalha fora”, diz o prefeito, exprimindo uma situação que constitui a regra-geral da Grande São Paulo.¹⁷ Os deslocamentos assumem desta forma uma feição caótica. Efetivamente, o tempo médio de deslocamento subiu nos últimos 6 anos de 30% enquanto aumentam, fundamentalmente para a população operária que utiliza o transporte de massa, as distâncias a serem percorridas: “os usuários que moram na periferia da cidade... (permanecem) de 3 a 4 horas diárias nos veículos que os levam ao trabalho e trazem de volta para casa”.¹⁸ Ademais o intenso processo de motorização ocorrido nos últimos anos, expresso pela frota de veículos que passa de 120 mil na Capital em 1960 para quase um milhão em 1974, acirrou enormemente o congestionamento do tráfego. Em 1968 havia 7 milhões de deslocamentos diários, cifra que em 1974 passa para 13,9 milhões. Contudo, o que ressalta é a modalidade destes percursos diários. De um lado, o transporte individual: são os grupos abastados, possuidores de automóveis, cuja média de ocupação é de 1,2 pessoas por veículo. De outro, o transporte de massa apoiado em 7 mil ônibus — mais os 1.500 de empresas inter-municipais — que transportam diariamente 6,8 milhões de passageiros, carregando nos momentos de maior afluência cerca de 130 pessoas por veículo, o dobro da lotação máxima prevista. O transporte ferroviário de subúrbio, por sua vez, conduz 900 mil passageiros por dia: é o cotidiano dos “pingentes”, ou seja, 700 usuários que, duas vezes por dia, abarrotam uma composição que não deveria receber mais de 300 passageiros.

É claro que os assim chamados “problemas do trânsito” afetam a todos. A exasperação oriunda do congestionamento, buzinas, falta de estacionamento, a tensão decorrente do atropelo do tráfego e, até certa medida, a dificuldade de cobrir distâncias cada vez maiores e realizadas em tempos mais longos afetam as pessoas que se locomovem com seu

17. Exemplificando com mais alguns casos: segundo fontes da Prefeitura de Osasco, metade da população ativa trabalha em outros municípios; 59% dos 102 mil empregados existentes em São Bernardo em 1973 residiam fora do Município. Ademais, calcula-se que cerca de 100 mil pessoas chegam diariamente pela Via Dutra à Capital ou ao ABC. Os exemplos poderiam ser multiplicados.

18. Os dados aqui citados foram basicamente retirados de: *Região Metropolitana de São Paulo. — Diagnóstico: Condições Urbanas — Transporte. op. cit.*



automóvel. Mas as situações mais penosas estão reservadas aos usuários dos transportes coletivos, no duplo trajeto que liga a residência ao trabalho.

Filas, superlotação, atrasos, perdas do dia de trabalho e, às vezes, a fúria das depredações não constituem simples "problemas do trânsito". As horas de espera e de percurso em detrimento do tempo de descanso, antes ou depois de uma jornada de trabalho via de regra longa e fisicamente esgotante, aumentam diariamente o desgaste daqueles que necessitam dos ônibus e trens para chegar a seus empregos.

Uma vez viabilizada a presença quotidiana da força de trabalho nas empresas, o custo desta viabilização, medido tanto em termos de desgaste nos deslocamentos como em termos monetários, só aparece como problema na medida em que afeta a produção ou a produtividade no trabalho: "o empregado, diz um vice-presidente da FIESP, não tendo que viajar três horas por dia para trabalhar, como acontece em São Paulo, poderá produzir mais e poupar não só a sua energia mas também a utilizada para seu transporte".¹⁹ Submetido a uma engrenagem econômica da qual não pode escapar, o trabalhador deve, para reproduzir sua condição de assalariado e de morador urbano, sujeitar-se a um tempo de fadiga que constitui um fator adicional no esgotamento daquilo que tem a oferecer: sua força de trabalho. Se além disso encontra-se nos níveis de qualificação mais baixos, em que a oferta de mão-de-obra é abundante, seu desgaste não representa prejuízo para as empresas, que podem substituí-lo logo que decaia a sua produtividade.

É fácil compreender que, na própria medida do crescimento de uma cidade, as distâncias aumentem e as áreas disponíveis para nova ocupação encontrem-se na periferia do espaço já povoado. Mas o que se passa em São Paulo não é somente isso. A periferia é o destino residencial dos trabalhadores, ainda que haja áreas vagas em locais mais próximos do centro, ou melhor providos de recursos básicos. E não são somente os recém-chegados que se devem dirigir aos bairros longínquos. As populações mais pobres que vivem nas áreas de povoamento antigo da cidade são dali expulsas pela valorização dos terrenos.

19. Região Metropolitana de São Paulo: Diagnóstico 75 — Assentamento Industrial. op. cit.

Os investimentos públicos costumam atuar como mola da especulação nas áreas centrais da cidade, quando zonas estagnadas ou decadentes recebem investimentos em serviços ou infra-estrutura básica. O surgimento de uma rodovia, a canalização de um simples córrego, enfim, uma melhoria urbana de qualquer tipo, repercute imediatamente no preço dos terrenos.

Nesse sentido, o fenômeno mais flagrante e recente talvez seja o que ocorre com as áreas contíguas ao trajeto presente e futuro do Metrô. O fato de recortar certos bairros da cidade remodela o uso e o tipo de imóveis existentes acelerando o encarecimento dos lotes disponíveis. Forja-se assim uma nova configuração espacial, que visa ao mercado residencial ou de serviços de camadas mais abastadas, enquanto os grupos pobres tendem a ser expulsos para áreas mais distantes. As desapropriações e os planos de "reurbanização" determinados pelo Poder Público aceleram ainda mais essa expulsão. Desta forma, um transporte de massa, que deveria servir ao deslocamento da população operária, transforma-se em instrumento dos interesses de estratos privilegiados.

Este processo de expulsão é intenso nos núcleos de rápida valorização da região metropolitana. O prédio Martini é um exemplo dos procedimentos de "recuperação" efetuados em certas zonas, quando a valorização dos imóveis torna-se incompatível com a presença da população de renda baixa. O poder público impõe reformas, cujo custo está fora do alcance dos moradores mais pobres, forçando com isso sua transferência para áreas da periferia.

Assim são também, de certa forma, as favelas da Capital, que apesar da interdição formal de seu crescimento, abrigam atualmente cerca de 130 mil pessoas. Após os intensos desfavelamentos que ocorreram na Capital nos anos 60, as favelas tenderam a seguir o fluxo do desenvolvimento econômico que ocorria nas áreas mais industrializadas da Grande São Paulo. Apesar de inexistirem dados globais acerca da população favelada da Grande São Paulo,²⁰ sabe-se que ela é numerosa em

20. Os últimos dados disponíveis da PNAD assinalam a existência, na Região Metropolitana de São Paulo, de 54.739 barracos, com 255.977 habitantes, no último trimestre de 1971, e de 70.920 barracos, com 318.285 habitantes no fim de 1972. Se esse crescimento tiver continuado no mesmo ritmo, existirão no último trimestre de 1975 cerca de 590 mil habitantes da Grande São Paulo alojados em barra-

certos municípios — Guarulhos, Osasco, Diadema, São Bernardo do Campo, além da Capital — e que apresenta características sócio-econômicas semelhantes: trabalhadores braçais na construção civil, "biscateiros", não qualificados na indústria, voltando-se o trabalho feminino quase exclusivamente para os empregos domésticos remunerados. Os rendimentos familiares, em 80% dos casos, não ultrapassam dois salários mínimos. Embora os favelados sejam, em geral, migrantes, 41,1% dos que vieram de outros municípios estão há mais de 5 anos em São Paulo. Portanto não se trata apenas dos recém-chegados.²¹

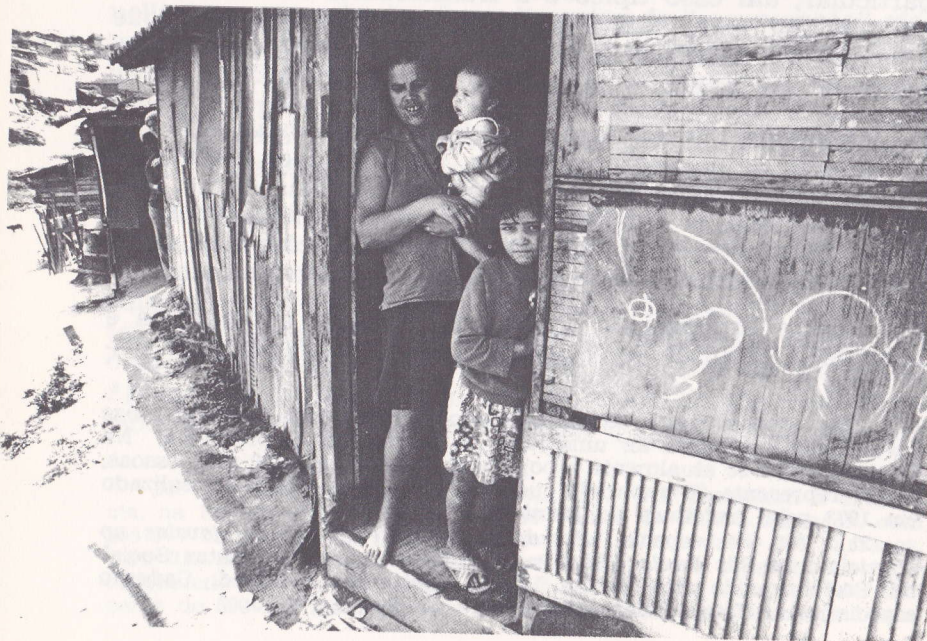
A localização das favelas tende a seguir a trilha da industrialização, amontoando-se os barracos em áreas próximas ao mercado de mão-de-obra não qualificada. Os favelados são expulsos de seus barracos tão logo a valorização atinja os terrenos privados ou uma obra pública forneça ao terreno onde se localizam um novo destino urbano. Quando a pressão imobiliária e a repressão das favelas tornam-se mais vigorosas numa cidade da região, novas áreas faveladas surgem em municípios vizinhos, onde os negócios imobiliários ainda não se apresentem tão lucrativos. Neste particular, um caso típico é a transferência das favelas de São Caetano para Mauá, ocorrida há alguns anos, e que constitui um exemplo flagrante de "limpeza" de uma região marcada por intensa valorização imobiliária.

Além dos 130 mil favelados, há em São Paulo, 615 mil moradores de cortiços. Ademais, 1,8 milhão de indivíduos moram nas casas precárias da periferia. Tais cifras referem-se somente à Capital. Não obstante a inexistência de dados mais completos, sabe-se que as condições são semelhantes em outros municípios da região metropolitana.

Com a explosão do preço dos terrenos, a tendência é acentuar a expulsão de populações para a periferia, onde, dis-

cos. Nem todos podem ser considerados estritamente favelados, mas esses dados permitem ter uma idéia da magnitude do problema. Na Capital estima-se atualmente a população favelada em 130 mil pessoas, o que representa 80% a mais que o último cadastramento, realizado em 1973 pela Prefeitura do Município.

21. Ver, em especial, *Estudo sobre o fenômeno de favelas no Município de São Paulo*. São Paulo, Secretaria do Bem-Estar Social da Prefeitura de São Paulo, 1974. (Boletim Habi-Coped, Caderno especial, 01). Estes dados referem-se à Capital, em 1973.



tantes dos locais de trabalho, avolumam-se conjuntos de barracos e casas precárias, verdadeiros acampamentos desprovidos do mínimo de infra-estrutura. Os novos bairros operários, tanto no que se refere à qualidade das construções e da infra-estrutura básica, como no que tange aos aspectos legais de posse dos terrenos, não se diferenciam muito das favelas. As casas precárias da periferia são as "casas próprias", em que a lógica especulativa dos "loteamentos" fixou boa parte da classe trabalhadora.

Pouco mais de metade dos domicílios particulares da Grande São Paulo constitui-se de casas próprias ou em estágio de aquisição.²² Nessa proporção incluem-se tanto as mansões como as casas ou apartamentos de classe média, construídos com recursos próprios ou adquiridos através do BNH ou de outras formas de financiamento. Mas a maior parte das casas próprias de São Paulo foi construída, ao que tudo indica, pelos próprios proprietários, nas horas de folga e nos fins de semana, com a ajuda de parentes e ami-

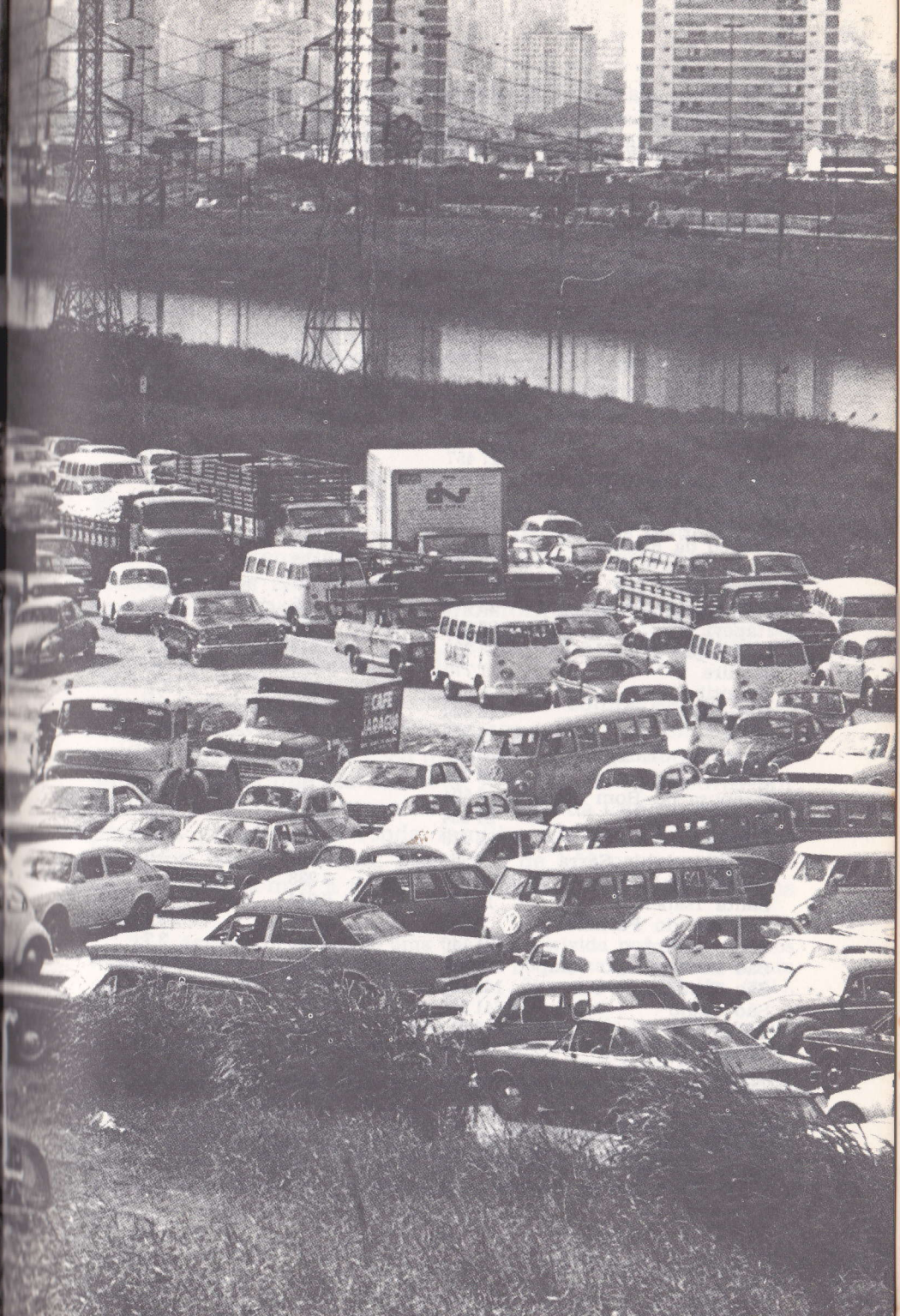
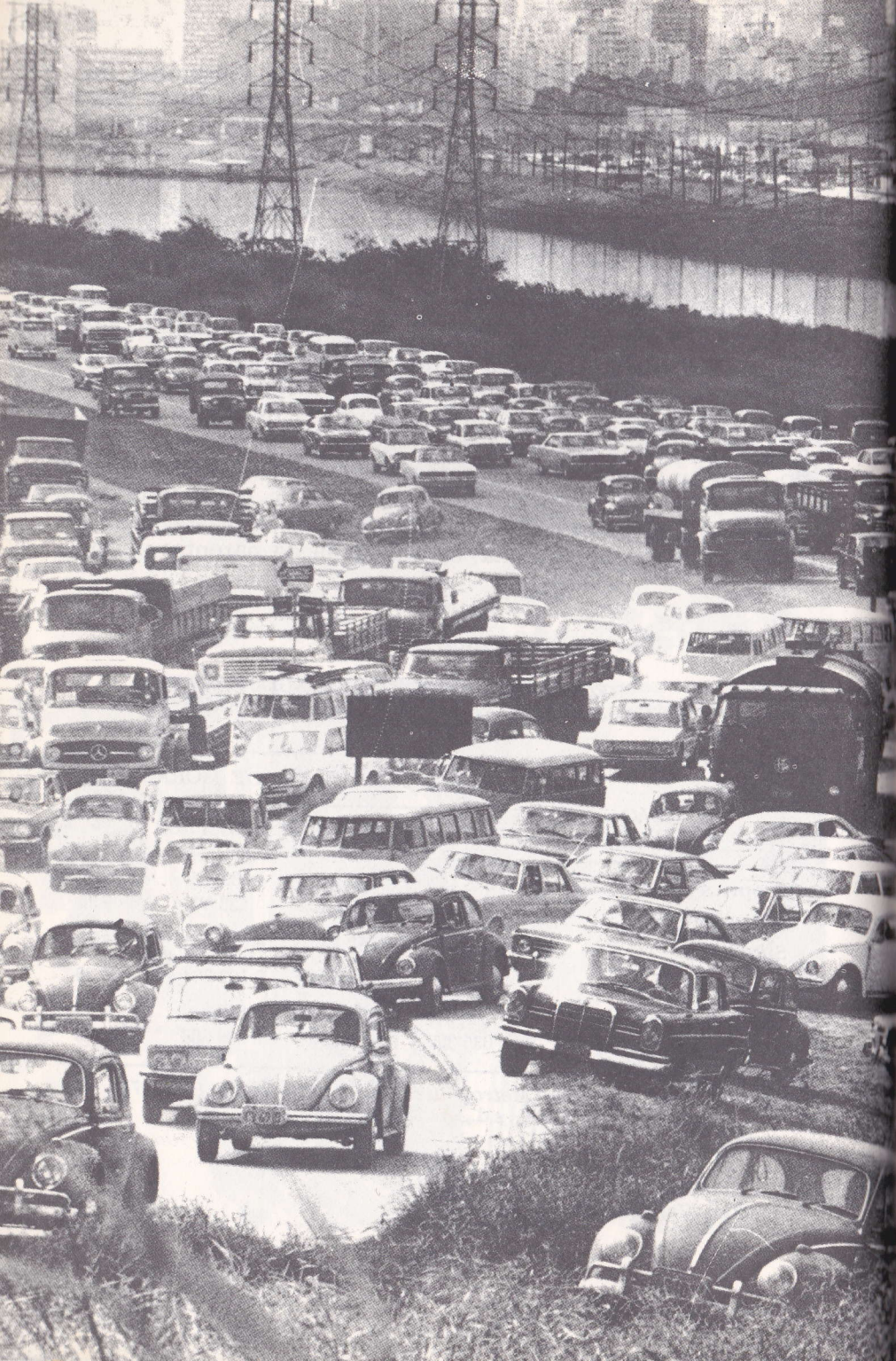
QUADRO N.º 5

REGIÃO DA GRANDE SÃO PAULO: SITUAÇÃO DOS DOMICÍLIOS PARTICULARES (1972)

SITUAÇÃO	N.º DE DOMICÍLIOS		N.º DE MORADORES	
	N.ºs absolutos	%	N.ºs absolutos	%
Próprios	885 453	43,51	4 039 717	45,39
Em aquisição	174 920	8,59	835 076	9,38
Subtotal	1 060 373	52,10	4 874 793	54,77
Alugados	768 477	37,76	3 182 203	35,76
Cedidos e outros	206 477	10,14	842 810	9,47
TOTAL	2 035 327	100,00	8 899 806	100,00

FONTE: PNAD, Regiões Metropolitanas, 4.º Trimestre 1971-1972. Rio de Janeiro, IBGE, s.d., p. 282.

22. Ver quadro n.º 5.



QUADRO N.º 6

REGIÃO DA GRANDE SÃO PAULO:
NÚMERO MÉDIO DE MORADORES POR DORMITÓRIOS
(1970)

MUNICÍPIOS	N.º DE MORADORES	N.º DE DORMITÓRIOS *	MORADORES POR DORMITÓRIO
Arujá	8 972	3 174	2,8
Barueri	36 889	11 293	3,2
Biritiba-Mirim	8 853	3 204	2,7
Caieiras	14 089	5 058	2,7
Cajamar	10 215	3 678	2,7
Carapicuíba	51 900	16 558	3,1
Cotia	28 244	10 383	2,7
Diadema	75 544	22 028	3,4
Embu	17 457	5 355	3,2
Embu-Guaçu	9 120	3 285	2,7
Ferraz de Vasconcelos	23 645	7 319	3,2
Francisco Morato	11 091	3 327	3,3
Franco da Rocha	21 310	7 644	2,7
Guararema	12 085	4 482	2,6
Guarulhos	225 377	73 630	3,0
Itapeerica da Serra	23 471	8 115	2,8
Itapevi	26 686	8 200	3,2
Itaquaquecetuba	27 336	8 417	3,2
Jandira	11 770	3 435	3,4
Juquitiba	6 427	2 322	2,7
Mairiporã	18 829	6 792	2,7
Mauá	98 228	29 739	3,3
Mogi das Cruzes	135 798	48 629	2,7
Osasco	274 235	91 138	3,0
Pirapora do Bom Jesus	3 504	1 458	2,4
Poá	31 054	10 072	3,0
Ribeirão Pires	28 213	9 941	2,8
Rio Grande da Serra	7 564	2 444	3,0
Salesópolis	9 032	3 238	2,7
Santa Isabel	16 577	6 044	2,7
Santana do Parnaíba	5 125	2 144	2,3
Santo André	404 140	148 038	2,7
São Bernardo do Campo	191 864	68 847	2,7
São Caetano do Sul	145 366	55 963	2,5
São Paulo	5 641 330	2 239 201	2,5
Suzano	53 013	18 118	2,9
Taboão da Serra	39 156	11 590	3,3
Total da Região	7 753 509	2 964 301	2,6

FONTE: VIII Recenseamento Geral — 1970. Censo Demográfico — São Paulo — Rio de Janeiro, IBGE, 1973.

* Dormitórios ou cômodos utilizados para tal finalidade.

gos. Embora não se disponha de dados globais nesse caso, várias pesquisas parciais indicam que esse processo de construção é generalizado na periferia de São Paulo.²³

A construção da própria casa constitui, de um lado, a única possibilidade de alojamento para os trabalhadores menos qualificados, cujos baixos rendimentos não permitem pagar aluguel e, muito menos, candidatar-se aos créditos do Sistema Financeiro de Habitação. Por outro lado, essa “solução” do problema habitacional contribui para deprimir os salários reais pagos pelas empresas aos trabalhadores.²⁴ Eliminando-se dos custos de sobrevivência da força de trabalho um item importante como a moradia, os salários limitam-se a cobrir os demais gastos essenciais, como o transporte e a alimentação.

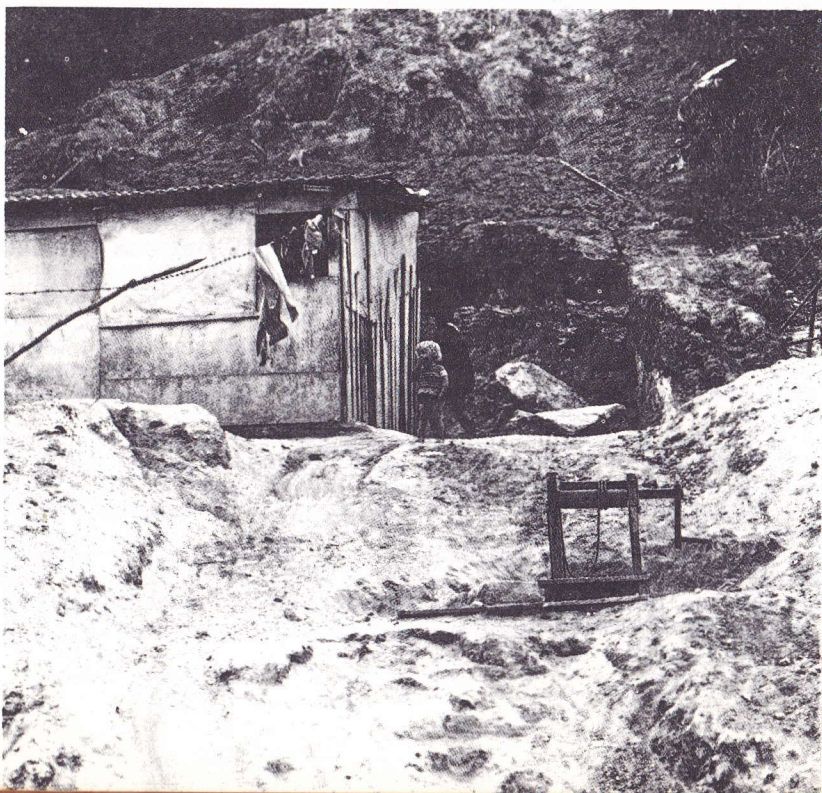
A casa própria tende a fixar o trabalhador num bairro. Entretanto o processo de desenvolvimento econômico que deu origem à formação dos bairros periféricos resultou também numa intensificação da mobilidade de emprego.²⁵ Os deslocamentos entre residência e trabalho tornam-se mais prolongados. Dessa forma, a transformação dos trabalhadores em proprietários de suas residências tornou-se fonte de dificuldades de vida adicionais.

Se a segurança de possuir um teto compensa em parte a insegurança dos trabalhadores em relação ao emprego, o conforto oferecido pela casa própria está longe de compensar as dificuldades que ela acarreta. A média de moradores por cômodo habitável nas casas da periferia da Capital é de 1,85 para os grupos cuja renda familiar atinge até 3 salários mínimos, isto é, 78% das pessoas, e de 1,58 para as famílias que contam com 3 a 6 salários mínimos, ou seja, 19% dos

23. Assim, por exemplo, uma pesquisa dirigida por Carlos Lemos mostrou que 88,5% das casas da região periférica pesquisada foram construídas pelos próprios moradores. Ver jornal *Opinião* (141), 18-7-75.

24. Para uma análise do papel da construção da própria moradia na intensidade de exploração da força de trabalho e sua coerência com as necessidades de acumulação do capital, ver: OLIVEIRA, F. de — “A economia brasileira: crítica à razão dualista”, *Estudos CEBRAP*, São Paulo (2), out. 1972, p. 31.

25. No Estado de São Paulo, o *turn over* (rodízio de trabalhadores nos empregos) na indústria e no comércio foi de pouco mais de 50% em 1970, segundo dados do Departamento Nacional de Mão-de-Obra do Ministério do Trabalho.



casos.²⁶ Contudo, quando se computa o número de pessoas por dormitório a média atinge, para o conjunto da região metropolitana, 2,6 pessoas quando o padrão aceitável é de 1,5.²⁷

As condições de moradia são ainda mais precárias para os 615 mil habitantes dos cortiços situados, de modo particular, em áreas decadentes de bairros mais centrais: Bom Retiro, Brás e Bela Vista. Os cortiços tendem também a expandir-se, na medida em que se reurbanizam os bairros centrais, ao longo de outras áreas desvalorizadas, em especial as que margeiam os trilhos ferroviários: Perus, Pirituba etc. Nos cortiços vivem em média 3,6 pessoas por cômodo. A quarta parte desses cômodos não tem janelas externas. Contudo, em 67% dos casos, os moradores dos cortiços gastam menos de meia hora no percurso até o local de trabalho.²⁸

Favelas, casas precárias da periferia e cortiços abrigam basicamente as classes trabalhadoras, cujas condições de alojamento expressam a precariedade dos salários. Essa situação tende a agravar-se, na medida em que se vêm deteriorando os salários. Para cobrir os gastos básicos, considerados mínimos, — com nutrição, moradia, transporte, vestuário etc. — o trabalhador que recebe salário mínimo deveria atualmente trabalhar 466 horas e 34 minutos mensais, isto é, 15 horas e 55 minutos durante 30 dias por mês. Em outros termos, atribuindo-se um valor igual a 100 ao salário mínimo em 1970, este valor, 4 anos após, cai para 82. Segundo os cálculos do DIEESE, para atingir o valor imperante em 1958, o salário mínimo em 1975 deveria ser Cr\$ 1.413,00 e não de Cr\$ 532,80, ou seja, o último aumento deveria ter sido de 275% e não de pouco mais de 40%.²⁹ Tais cifras assumem sua real dimensão quando se tem em conta que, na Grande São Paulo, cerca de 19% dos empregados ganham até um salário mínimo mensal, 54% até dois e 75% dos assalariados até três rendimentos mínimos.

26. Ver: "Aspirações com relação a programa de Educação de Base", *Caderno SEBES*, 1973.

27. Ver quadro n.º 6.

28. Os dados apontados foram extraídos de: *Diagnóstico sobre o fenômeno dos cortiços no Município de São Paulo*, São Paulo, HABI-SEBES, 1975. Em 90% dos casos os moradores dos cortiços levam menos de 1 hora para chegar ao emprego, o que contrasta com o enorme tempo de deslocamento dos habitantes da periferia.

29. FONTE: DIEESE, São Paulo, abril de 1975.



Aos rendimentos baixos associam-se — além das condições subnormais de moradia, das várias horas diárias despendidas em locomoção e das jornadas de trabalho prolongadas — os índices de nutrição insatisfatórios e a maior exposição à mortalidade prematura.

Entre 1940 e 1950 a taxa de mortalidade infantil na Região diminuiu de 30% e na década seguinte decresceu de 32%, contrastando com os últimos 13 anos em que aumentou de 45%. Como se sabe suas principais causas ligam-se a doenças infecciosas, que se relacionam diretamente às carências de saneamento ambiental e à subnutrição, fatores que geralmente aparecem associados. Quanto ao primeiro aspecto, já analisado anteriormente, é digno de nota que a população da capital servida pela rede de água passou de 61% em 1950 para 56% em 1973, enquanto a atendida pela rede de esgotos manteve-se estável em torno dos 35%. No conjunto dos municípios da Região, no entanto, em 1971, 35% da população eram servidos por esgotos ao passo que, quatro anos após, a proporção cai para 30%.³⁰ No que se refere à alimentação, um diagnóstico oficial afirma: “nas classes de renda mais baixa, o consumo de alimentos, além de diminuir quantitativamente, constitui-se de alimentos de qualidade ou tipos inferiores, de menores preços. (...) Com a diminuição do poder aquisitivo (queda do salário real) as classes mais pobres têm suas condições de alimentação sensivelmente prejudicadas (...). A desnutrição pode ser causa direta de morte, e atuar como fator preponderante e agravante de doenças infecciosas, aumentando a taxa de mortalidade infantil”. 52% da população da Capital e 73% da dos demais municípios da Região são subnutridos.³¹

30. *Região Metropolitana de São Paulo: Diagnóstico 75 — Condições Urbanas — Saúde, op. cit.*, p. 5. A esperança de vida ao nascer, no Município de São Paulo era, em 1959/67 de 62,3 anos e em 1969/71 de 60,8 anos, ou seja, diminuiu de um ano e meio. Para a evolução das taxas de mortalidade infantil e geral na Capital e nos outros municípios da Grande São Paulo, ver os gráficos 1 e 2.

31. *Idem*, p. 19. A desnutrição aparece como causa básica ou associada em 28% dos óbitos, em menores de 1 ano da Grande São Paulo; retirando-se os óbitos neo-natais, a proporção sobe para 45%. Ademais, 65% das doenças infecciosas registradas na área foram associadas à desnutrição. FONTE: *Investigação Interamericana de Mortalidade na Infância, Distrito de São Paulo, 1968/70*. Comparam-se os dados referentes à desnutrição e nível de renda no quadro 7 e no gráfico 3. O quadro n.º 8 aponta os gastos em alimentação em cruzeiros e a proporção destes gastos no orçamento familiar por classes de renda.

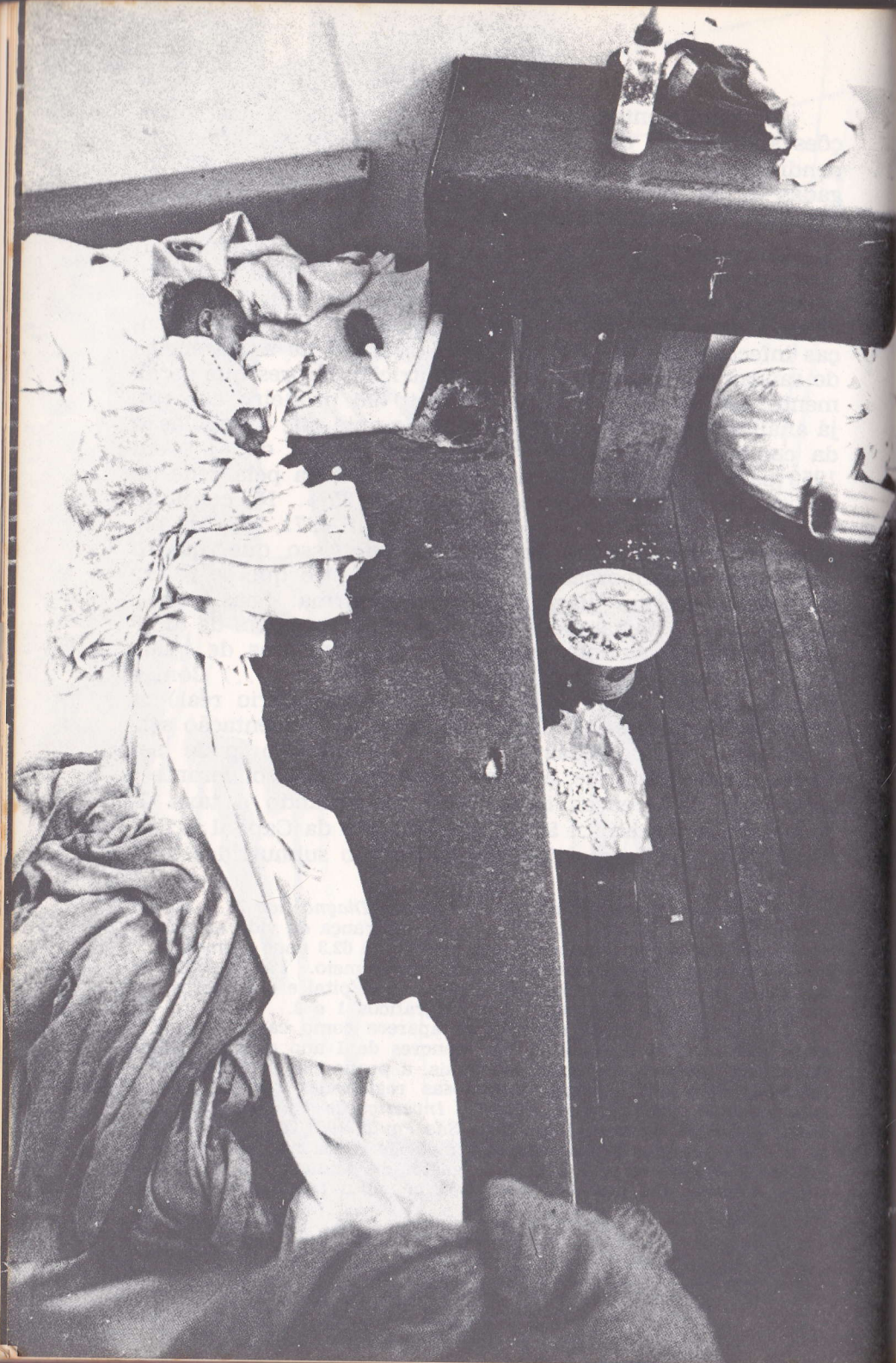
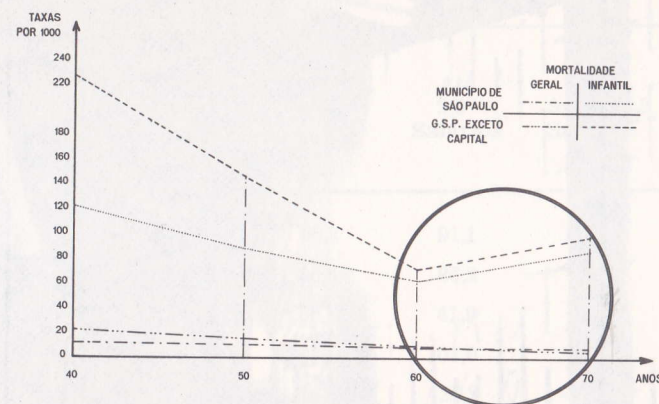


GRÁFICO N.º 1

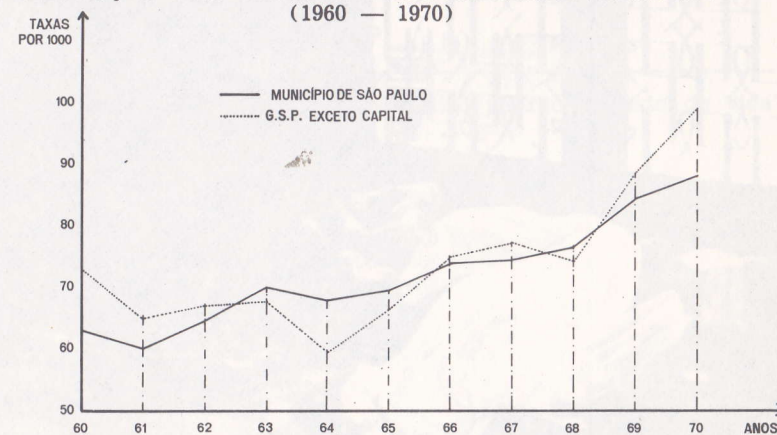
GRANDE SÃO PAULO:
EVOLUÇÃO DAS TAXAS DE MORTALIDADE GERAL E INFANTIL
(1940 — 1970)



FONTE DOS DADOS: CEBRAP — *Recursos Humanos da Grande São Paulo*. São Paulo, GEGRAN, 1971, V. 1, p. 74.

GRÁFICO N.º 2

GRANDE SÃO PAULO:
EVOLUÇÃO DAS TAXAS DE MORTALIDADE INFANTIL
(1960 — 1970)



FONTE DOS DADOS: CEBRAP — *Recursos Humanos da Grande São Paulo*. São Paulo, GEGRAN, 1971, V. 1, p. 74.



QUADRO N.º 7

MUNICÍPIO DE SÃO PAULO: ÍNDICES DE ADEQUAÇÃO DE CALORIAS E NUTRIENTES PARA A POPULAÇÃO TRABALHADORA AMOSTRADA SEGUNDO O NÍVEL DE RENDA (1969/70)

Nutrientes	Níveis de renda familiar	Total	Até 3,0 Salários	De 3,1 a 6,2 Salários	6,2 Salários e mais
Calorias		99,8	91,1	100,6	109,6
Proteínas		95,5	86,2	95,4	108,1
Cálcio		50,8	41,9	50,0	65,4
Ferro		107,1	101,0	107,6	114,3
Vitamina A		36,0	26,2	35,6	49,8
Tiamina		74,3	72,0	74,3	77,4
Riboflavina		63,0	53,9	62,0	77,6
Niacina		110,2	95,7	110,2	128,6
Ácido Ascórbico		77,8	56,3	79,1	104,0
Níveis de Adequação dos 9 Nutrientes Pesquisados *	Bom		2	4	5
	Mau		2	1	2
	Péssimo		5	4	2

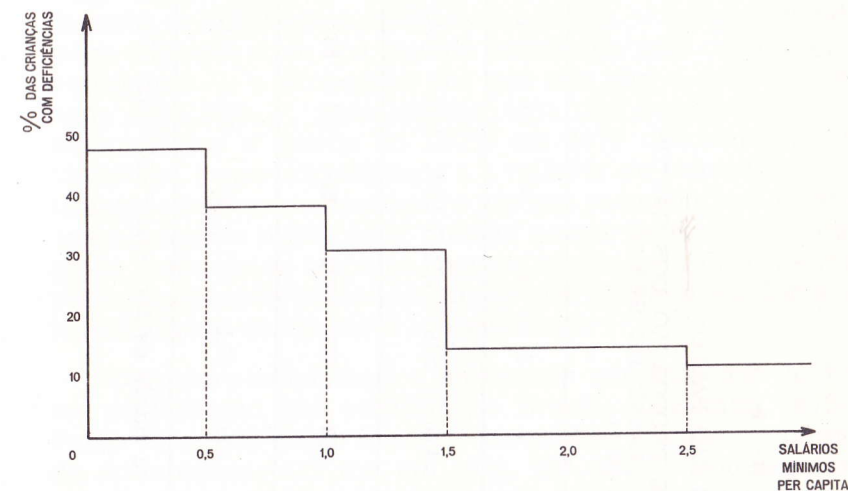
FONTE: DIEESE — "Família assalariada: padrão e custo de vida", Estudos Sócio-Econômicos (2), janeiro 1974.

* Níveis: Bom: de 95,0 a 100,0
Mau: de 75,0 a 94,5
Péssimo: abaixo de 75,0



GRÁFICO N.º 3

PORCENTAGEM DAS CRIANÇAS, DE 6 MESES A CINCO ANOS, COM DEFICIÊNCIA EM NUTRIÇÃO PROTEICO-CALÓRICA, SEGUNDO AS CLASSES DE RENDA FAMILIAR (Em salários mínimos *per capita*)



FONTE DOS DADOS: IUNES, M. et alii — *Estado nutricional de crianças de 6 a 60 meses no Município de São Paulo*. São Paulo, Instituto de Medicina Preventiva da Escola Paulista de Medicina e Instituto de Pesquisas Econômicas da U.S.P., 1975.

QUADRO N.º 8

MUNICÍPIO DE SÃO PAULO:

GASTOS EM ALIMENTAÇÃO E PROPORÇÃO DOS GASTOS
EM ALIMENTOS POR CLASSE DE RENDA
(1971 — 1972)

CLASSES DE RENDA FAMILIAR	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	TOTAL/ MÉDIA
% sobre o total de famílias	0,95	5,45	45,41	13,40	9,00	5,88	4,66	2,19	2,51	1,97	1,38	4,08	3,02	100,0
Gastos em alimentação em cruzeiros	131	200	352	486	553	636	618	677	772	781	787	832	1.095	466
% dos gastos em alimentação sobre a renda	51,9	51,3	44,0	37,1	35,1	32,9	27,0	27,1	28,1	28,7	25,1	21,2	16,7	31,5

FONTE: KIRSTEN, J. T. et alii — *Orçamentos familiares na cidade de São Paulo: 1971-1972*. São Paulo, IPE-USP, 1973. (Série IPE Monografias, 3).

O quadro das condições de saúde é ainda agravado pelo fato de parte considerável dos trabalhadores não contar com os benefícios da Previdência Social. Deixando de lado os 490 mil trabalhadores autônomos da Grande São Paulo em 1972, cuja imensa maioria não tem carteira de trabalho, e tomando-se tão somente os assalariados, verifica-se que não mais de 70% possuem carteiras de trabalho assinadas. Quando se consideram apenas os homens — pois a mão-de-obra feminina é em boa medida canalizada para os empregos domésticos — a proporção dos que não têm a carteira assinada é de 20%.³² Além desses, 40% dos que procuram os ambulatórios e postos do INPS em 1974 deixaram de ser atendidos, o que corresponde a 4 milhões de consultas. Tais situações indicam o desamparo em que se encontram mesmo os empregados registrados, quando ocorre desemprego, doença ou acidente de trabalho, possibilidades sempre presentes para considerável parcela daqueles que só têm a sua força de trabalho para assegurar a sobrevivência.

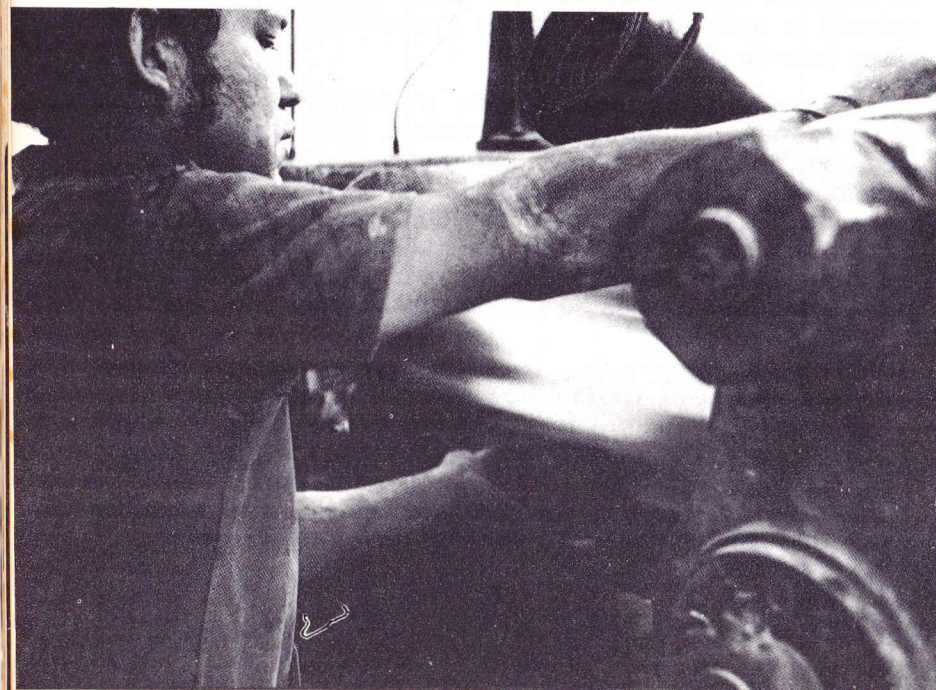
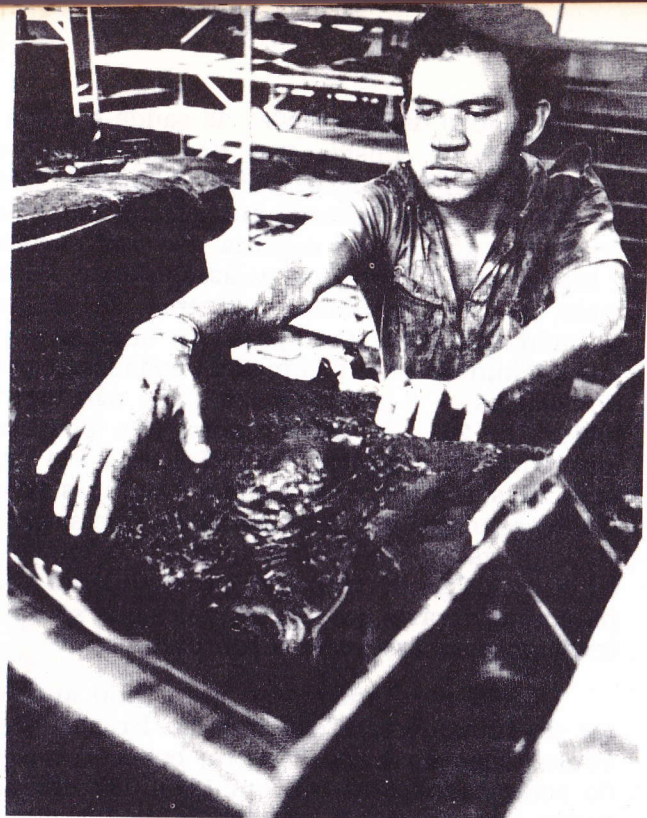
Considere-se ademais o acentuado aumento dos acidentes de trabalho que ocorrem no Brasil. O Estado de São Paulo longe de fugir à regra, concentra grande proporção de acidentados: 712 mil em 1973, 780 mil no ano seguinte, o que corresponde a um índice de 1/4 em relação à força de trabalho registrada, fato que ganha sua real significação quando se tem em conta que na França essa relação é três vezes inferior.³³

De quase 4.000 acidentes na indústria paulista, cujas causas foram pesquisadas em detalhes, 23% foram devidos às falhas humanas, enquanto, nos casos restantes, "houve uma condição insegura, isolada ou associada como origem do acidente".³⁴ Os acidentes não decorrem apenas das condições técnicas de segurança no trabalho, mas também do cansaço já inerente às tarefas industriais e ainda agravado pelas jornadas de trabalho prolongadas e pelas contingências

32. Fonte: PNAD, *Regiões Metropolitanas*, 4.º trimestre de 1971-1972. Rio de Janeiro, IBGE, s. d., p. 256.

33. *Região Metropolitana de São Paulo: Diagnóstico 75, Desenvolvimento e Inovações Tecnológicas*, op. cit. No Estado de São Paulo a proporção de acidentes/dias úteis de trabalho tem aumentado de quase 10% ao ano.

34. Pesquisa realizada por Leda Leal Ferreira. Os resultados foram transcritos em parte no semanário *Opinião* (141), 18-7-75.



da vida do operário fora da fábrica, como o tempo dos deslocamentos, a subnutrição e o próprio nível de saúde. Mais da metade dos acidentes afetam os membros superiores dos operários e o uso de luvas, segundo técnicos do Ministério do Trabalho, reduziria os acidentes em 22% dos casos. Não há por que duvidar de tal afirmação. Contudo, entrevistas em profundidade revelam outro aspecto da história da industrialização recente. Os operários de uma seção da fábrica devem soldar certo número de pontos de uma placa que permanece determinado tempo em sua frente. Se houver erro na soldagem, a placa é perdida. O número médio de placas a ser soldado por hora é também determinado por estudo de tempos e movimentos e uma produção mínima é estabelecida, tendo em conta o desempenho dos operários mais hábeis. Os mais hábeis conseguem fazer tais operações com luvas. Os outros não. Trabalham sem luvas. Quando se ferem são multados. Por vezes há perda total ou parcial de unhas e dedos. Tal fenômeno ocorre em empresa multinacional moderna e dinâmica, sediada em São Paulo. Há outros exemplos em que as condições de trabalho e os resultados são semelhantes.

Tanto os dados sobre a situação de trabalho como os referentes às condições de vida revelam um agravamento da situação das famílias trabalhadoras de São Paulo, nos últimos anos. É claro que nem todos foram igualmente atingidos. O processo de desenvolvimento recente redundou no empobrecimento, não só em termos relativos mas inclusive em termos absolutos, de consideráveis parcelas das classes trabalhadoras. Contudo, o considerável acúmulo de riquezas registrado no mesmo período chegou a beneficiar certos estratos da classe operária, de modo especial os segmentos especializados, que, com o desenvolvimento e diversificação do parque fabril, conseguiram aumentar seus níveis salariais e participar, ainda que de forma restrita, dos benefícios da sociedade industrial.

Não obstante a situação de pobreza e a crescente deterioração das condições urbanas de existência, para muitos dos que vêm de outras regiões do Brasil, a fixação na Grande São Paulo representou uma melhoria econômica e social. Os dados mostram, entretanto, uma queda nos padrões de consumo básico dos trabalhadores em seu conjunto. Se para muitos perdura a imagem de que "a vida melhorou", tal avaliação pode decorrer de uma impressão de participa-



ção que se dá mais no nível simbólico do que no real. A sociedade de massas forja, através dos meios de comunicação, aquilo que pode ser designado de “mercado de ilusões”: é o mundo das vitrinas, da televisão, dos painéis publicitários, onde os que subiram servem de exemplo e esperança para aqueles que só podem consumir na fantasia.

O contraste entre a sofisticação do consumo de uma minoria e as condições precárias de vida da maioria tende a ampliar-se. O modelo de expansão industrial, nos últimos 15 anos, apoiou-se justamente na produção de artigos de consumo durável e de luxo, destinados aos estreitos círculos de renda média e alta. Os estratos inferiores, excluídos desse mercado de consumo, pagaram não obstante alto preço. A deterioração das condições de vida da maioria da população trabalhadora acentuou-se, enquanto a economia do país crescia a uma significativa taxa de 10% ao ano, dando origem ao que, por muitos, foi designado “milagre brasileiro”. Mas que tipo de milagre é esse, em que o desenvolvimento significa piorar a vida da maioria da população?

A lógica da acumulação que preside ao desenvolvimento brasileiro recente apóia-se exatamente na dilapidação da força de trabalho. Na presença de uma vasta reserva de mão-de-obra e na ausência de uma sólida organização sindical e política da classe operária, tornou-se fácil aumentar as taxas de exploração. O desgaste de uma força de trabalho subnutrida, em jornadas de trabalho prolongadas e em espinhosas condições urbanas de existência, torna-se possível na medida em que a maior parte da mão-de-obra pode ser prontamente substituída.³⁵

Do ponto de vista empresarial, em que o lucro é o objetivo máximo, essa lógica é impecável. Porém ela não prevalece somente para as empresas privadas. O que ocorre com os financiamentos públicos na construção civil é elucidativo: 80% dos empréstimos do BNH foram canalizados para as camadas de renda média e alta, ao mesmo tempo que naufragavam os poucos planos habitacionais voltados para as camadas de baixo poder aquisitivo. As pessoas com até 4 salários mínimos constituem 55% da demanda habitacional, ao passo que as moradias colocadas no mercado pelo

35. O pessoal qualificado na indústria representa em 1973, apenas 18% dos empregados no setor. FONTE: Relatório SENAI. São Paulo, 1974.

Sistema Financeiro de Habitação destinaram-se em sua maior parte a famílias com rendimento superior a 12 salários mínimos.³⁶

O que ocorre no setor da construção acontece também no planejamento urbano e no plano viário. Já se disse que o poder público em São Paulo andou a reboque dos loteamentos privados, providenciando bem ou mal os serviços de infra-estrutura nas áreas previamente ocupadas. Quando finalmente o plano viário passou a ser pensado na escala da cidade, de alguns anos para cá, poder-se-ia pensar que o interesse coletivo prevaleceria. No entanto, os vastos investimentos com a abertura de novas avenidas, vias expressas e elevados têm em vista principalmente o aumento vertiginoso da frota de veículos particulares, cujo índice de utilização é baixo, em detrimento dos transportes coletivos de que se serve a maioria da população.

QUADRO N.º 9

MUNICÍPIO DE SÃO PAULO: DEMANDA HABITACIONAL POR NÍVEL DE RENDA

SALÁRIOS	PORCENTAGEM DA DEMANDA
Até 2	21,43
2 a 4	34,01
4 a 6	17,46
6 a 8	15,45
8 a 12	6,32
12 a 20	3,44
20 a 28	1,45
28 e mais	0,15

FONTE: *Plano Plurianual de Projetos CURA* (1974), op. cit.

Numa situação em que as reivindicações e protestos coletivos estão bloqueados, os problemas vividos pela população só se transformam em "problemas públicos" na medida em que são compartilhados pelas camadas dirigentes.

36. Para a demanda habitacional por nível de renda no município de São Paulo, veja quadro n.º 9.

Pode-se dizer que a poluição do ar, malgrado localizar-se mais acentuadamente em áreas fabris, não deixa de afetar a todos. Existe, obviamente, nítida correlação entre pobreza e meningite. Não obstante o vírus ser seletivo, está no ar e pode afetar a todos ou, pelo menos, atemorizar a todos. O trânsito também de certa forma afeta a todos. Mas a subnutrição ou os acidentes de trabalho nada têm de "democráticos". Associam-se nitidamente com a população trabalhadora e seus danos, apesar de enormes, parecem suscitar um alarme cujo eco é bem menos estridente. Aparecem como problemas secundários, porque não diretamente vivenciados pelos grupos dirigentes e porque as camadas diretamente afetadas não possuem o poder de transformar o "seu" problema num problema coletivo.

O desgaste da força de trabalho pode igualmente transformar-se em "problema público" na medida em que afete o processo de acumulação, independentemente dos imperativos sociais que transcendem a engrenagem econômica. Se para o empresário individual pode ser rentável dilapidar uma força de trabalho que pode ser facilmente substituída, para a classe empresarial como um todo, o custo pode vir a ser pesado. A multiplicação dos problemas sociais, ecológicos e físicos que implicam na deterioração da vida da cidade pode vir a exigir a drenagem de recursos que poderiam ser canalizados para investimentos produtivos. Por enquanto, os empresários não parecem excessivamente preocupados com essa possibilidade. E a política governamental apóia-se de preferência nos estímulos ao lucro privado.

Na medida em que a iniciativa social e política das classes trabalhadoras continuar bloqueada, será difícil vislumbrar uma cidade verdadeiramente humana em São Paulo. Pois é o capital — e não a força de trabalho — que deteriora a vida metropolitana. Para o capital a cidade é fonte de lucro. Para os trabalhadores é uma forma de existência.