Condições de vida da população de baixa renda nas áreas metropolitanas do Rio de Janeiro e Porto Alegre

JANE MARIA PEREIRA SOUTO DE OLIVEIRA

Chefe do Departamento de Estudos e Indicadores Sociais — SUEGE

1. INTRODUÇÃO

O presente artigo constitui um resumo de dois trabalhos realizados pelo Departamento de Estudos e Indicadores Sociais, entre fevereiro de 1977 e abril de 1978, com o objetivo de investigar as condições de vida dos grupos de baixa renda nas áreas metropolitanas do Rio de Janeiro e de Porto Alegre [1].

As razões que levaram à escolha do tema como objeto de pesquisa, ainda que respondendo, no plano mais geral, ao esforço sempre presente de compreensão da realidade sócio-econômica, não deixaram, entretanto, de se submeter também às especificidades e determinações próprias da produção intelectual de qualquer período e, em particular, daquela que se desenvolve sob a égide do Estado. Cabe, portanto, na apresentação que ora se faz dos resultados da pesquisa, explicitar melhor em que condições e por que ela foi pensada, tanto quanto os recortes e limites que lhe foram atribuídos.

Em primeiro lugar haveria que chamar a atenção para a longa tradição histórica dos estudos sobre condições de vida, que se inicia através dos trabalhos de Eden e Davies [2], durante a segunda metade do século XVIII, com o propósito manifesto de conhecer e tornar co-

1 Trabalho semelhante para a Área Metropolitana de Recife encontra-se atualmente em elaboração.

2 Cf. Davies, D. — *The Case of Labourers in Husbandry*, Londres: 1795 e Eden, F. M., *The State of the Poor or A History of the Labouring Classes in England*, Londres: 1797. Comentários sobre estes dois trabalhos, bem como uma síntese de seus resultados podem ser encontrados em Presvelou, Clio, *Sociologie de la Consommation Familiale*, Bruxelas, Les Editions Vie Ouvriere, 1968, pp. 78-81.

nhecida a situação social dos estratos mais pobres, no quadro de mudanças que acompanhava a implantação do capitalismo na Inglaterra. A essa mesma tradição filiar-se-iam, entre outras, as pesquisas de Le Play, Ducpétiaux e Engel, respectivamente na França, Bélgica e Alemanha; de Booth e Rowntree na Inglaterra e de Halbwachs na Alemanha, em meados do século XIX e começo do século XX [3] e, mais recentemente, de Chombart de Louwe na França [4]. De comum a estes autores havia também o recurso a um mesmo tipo de metodologia que não se limitava à coleta de dados quantitativos, mas incluía também dados qualitativos provenientes de observação direta e do contato prolongado do pesquisador com seus informantes [5]. Ou seja, procurava-se conciliar, na maior parte das vezes, a informação estatística com trabalhos de caráter etnográfico, o que favorecia uma visão mais completa e integrada das diversas práticas sociais do grupo pesquisado.

Se os trabalhos atuais sobre condições de vida, predominantemente levados a efeito pela esfera governamental, apontam para um afastamento destas duas características, de um lado, analisando-se a situação do universo das famílias e, de outro, privilegiando-se os aspectos mais diretamente mensuráveis de sua prática social, a ponto de tais pesquisas passarem a ser identificadas como pesquisas orçamentárias, isto contudo não invalida a postura inicialmente adotada, senão que alerta para as diferentes leituras que podem ser feitas do termo condições de vida e que são, também, historicamente explicáveis. Assim, à base da identificação entre pesquisas sobre condições e vida e pesquisas orçamentárias estariam operando sobretudo as tentativas de construção de uma contabilidade nacional e a preocupação generalizada com índices de preço que se difundem no pós-guerra e conduzem a uma ênfase maior na quantificação dos fenômenos [6].

As colocações feitas acima ajudam a compreender o redirecionamento das pesquisas sobre condições de vida ao longo dos últimos trinta anos; não explicam, porém, porque se propõe, através do presente tra-

---

3 Cf. Ducpétiaux, E., *Budgets Economiques des Classes Ouvriéres en Belgique: Subsistances, Salaries, Population*, Bruxelas, Hayez, 1855; Le Play, F., *Les Ouvriers Européens*, Paris, Imprimerie Royale, 1855; Engel, E., *Die Produktions und Konsumptionsverhatnisse des koniqreichs sachsen*, Ministerium des Innern, 1857; Booth, C., *Life and Labour of the People in London*, Londres, 1889; Rowntree, B. S., *Poverty A Study of Town Life*, Londres, Macmillan, 1902, todos eles também comentados em Presvelou, Clio, *op. cit.*, pp. 81-92 e Halbwachs, M., *La Classe Ouvrière et les Niveaux de Vie*, Paris, Gordon & Breach, 1970, anexo.

4 Cf. Chombart de Lauwe, La Vie Quotidienne des Familles Ouvrières, Paris, CNRS, 1956.

5 O levantamento dos orçamentos domésticos, tal como realizado por Ducpétiaux, por exemplo, incluía, afora a descrição pormenorizada das despesas familiares, observações sobre usos e costumes, bem como indicações gerais sobre prática alimentar, tipo de moradia, educação, hábitos de higiene e formas de lazer. Le Play ia ainda mais longe e previa um período de observação direta durante o qual o pesquisador deveria verdadeiramente "partilhar" a vida de seus informantes e levantar dados que iam desde suas práticas de trabalho e consumo até sua história de vida familiar, suas crenças religiosas e morais e suas possibilidades de ascensão ou degradação social. Cf. Clio Presvelou, *op. cit.*, pp. 82-89.

6 Essa preocupação com a quantificação levaria, em seu limite extremo, a uma identificação sumária, por parte de alguns autores, entre metodologia científica e utilização do instrumental estatístico. Assim, parece ter sido o "fetichismo" da estatística o que levou técnicos do BIT a afirmar, na introdução de *Enquètes sur les Conditions de Vie des Familles*, que os métodos sobre os quais se apoiavam as pesquisas de Le Play, Engel, Quélelet e Booth não tinham nada de científico e a atribuir tal caráter aos trabalhos de Bowley, porque se utilizavam de métodos de sondagem. Cf. Bureau International du Travail, *Enquétes sur les Conditions de Vie des Familles*, Genebra, 1961. A este respeito valeria lembrar a observação de Bourdieu, de que 'se toda coisa é suscetível de medida estatística, não se segue daí que a estatística seja a medida de toda coisa'. Cf. Bourdieu, P. *et alii*, *Travail et Travailleurs en Angérie*, Paris, Hala, Mouton, 1963, pp. 9-10.

balho, uma retomada ao seu sentido original e que condicionamentos concretos dariam suporte a esta iniciativa. Não foi, certamente, a exploração de uma temática "nova", de vez que a preocupação com as condições de vida dos grupos e baixa renda, afora não ser estranha ao pensamento social brasileiro, tampouco pode ser vista como recente [7].

O que existiria de novo, isto sim, é que o tema deixou de ser objeto de estudo de um ou outro pesquisador isoladamente para tornar-se, sobretudo nos últimos quatro ou cinco anos, uma preocupação quase que generalizada do campo intelectual no Brasil. Essa emergência do tema como uma espécie de "questão obrigatória" não parece ser gratuita, senão que, ao contrário, poderia ser articulada a dois debates que mobilizaram particularmente a atenção nos anos iniciais da década de 70: o da distribuição de renda e o da marginalidade social [8]. Em certa medida, seria mesmo razoável pensar o tema "condições de vida" como um prolongamento ou um ponto de convergência de ambos: uma vez constatado o processo de concentração de renda na economia brasileira e a existência de um elevado contingente populacional percebendo níveis de remuneração muito aquém do que se poderia admitir como o mínimo socialmente necessário à sua subsistência, era de se prever que o interesse de técnicos, planejadores, políticos e pesquisadores se voltasse primordialmente para a avaliação dos padrões de vida destes estratos populacionais.

Isto ocorreu efetivamente e, de muitas formas, a temática de condições de vida passou a permear a produção do campo intelectual, ganhando importância crescente como objeto de pesquisa e debate.

Se a caracterização do tema como objeto de debate traz implícito o reconhecimento de tendências e posições divergentes e até mesmo conflitantes no tratamento da questão, a análise dos termos em que se vem conduzindo o debate, bem como de seus contornos ideológicos e dos interesses e oposições em jogo, escapa, porém, aos propósitos desta apresentação. O que se pretende, basicamente, é mostrar que a partir de um determinado momento o tema condições de vida passou a servir como veículo de expressão destas divergências e a ser acionado tanto dentro de uma perspectiva de controle social quanto como instrumento de crítica ao sistema mais abrangente. E que exatamente por fornecer, como sugere Bourdieu, "um terreno de acordo para os desacordos" transformar-se-ia numa das questões chaves do período [9].

---

7 Como atesta o trabalho pioneiro de Josué de Castro, *Condições de Vida das Classes Operárias no Nordeste*, levado a efeito em 1932, na cidade de Recife e republicado em *Documentário do Nordeste*, São Paulo, Editora Brasiliense, 1968.

8 Com relação ao primeiro destes debates, ver a coletânea de artigos intitulados *A Controvérsia sobre Distribuição de Renda e Desenvolvimento*, R. J. Zahar Ed., 1975, especialmente o trabalho de José Sérgio Leite Lopes que discute o próprio debate e examina as premissas, limitações e as regras de legitimidade que o caracterizaram. Com relação ao segundo, ver Kowarick, Lucio, *Capitalismo e Marginalidade na América Latina*, tese de doutorado apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências da USP em 1973 e publicada pela Editora Paz e Terra em 1975 e Faria, Wilmar, *Pobreza Urbana, Sistema Urbano e Marginalidade*, Estudos Cebrap 8, jul./set. de 1974.

9 "O que torna contemporâneos certos autores que se encontram separados sob inúmeros outros ângulos são as questões consagradas a respeito das quais eles se opõem e em relação às quais organiza-se pelo menos um aspecto de seu pensamento". Cf. Pierre Bourdieu, *A Economia das Trocas Simbólicas*, São Paulo, Editora Perspectiva S/A, 1974, p. 207.

Exemplos desta tendência poderiam ser encontrados nas diretrizes do Conselho de Desenvolvimento Social [10] que tornavam prioritários os indicadores destinados à mensuração e análise da situação de pobreza e na extensa rede de estudos sobre a prática social dos grupos de baixa renda que se desenvolvia através da universidade, dos sindicatos ou de outras entidades ligadas à pesquisa social.[11]

Os dois trabalhos aqui apresentados através de um resumo pretendem, de algum modo, contribuir para o debate em curso e se orientam no sentido de conhecer a estratégia de subsistência dos grupos de baixa renda; de mensurar o dispêndio físico e psíquico advindo do exercício de seu trabalho; de avaliar em termos qualitativos e quantitativos sua dieta alimentar, suas formas de moradia e transporte, seu nível de educação e saúde, para citar apenas suas práticas principais de consumo; de procurar, em síntese, delinear o quadro de suas condições materiais de existência. Ao defini-los desta forma, tinha-se em mente não só a importância da pesquisa em si, como geradora de conhecimento sobre uma parcela significativa da população, mas também em termos dos subsídios que poderia fornecer para a compreensão da estrutura social brasileira e de sua diferenciação interna.

O fato de ambos os trabalhos terem sido desenvolvidos dentro de uma instituição estatal, com características muito próprias como o IBGE, certamente lhes imprimiu alguns traços. Assim, por um lado, refletiu-se sobre a pesquisa o caráter de curto prazo, que acompanha a produção diretamente voltada para o planejamento, sobretudo no caso do Rio de Janeiro, quando em função da data de entrega do Relatório Anual de Indicadores Sociais para o CDS, se dispôs de menos de cinco meses para a sua elaboração [12]. Isto tornou praticamente inviável qualquer tentativa de realização de trabalho de campo, havendo forçosamente que se recorrer ao material de outras pesquisas para que se pudesse incorporar dados qualitativos ao documento. Ressalve-se, entretanto, ter sido o estímulo dado ao trabalho antropológico o que garantiu a dilatação de prazos nas pesquisas subseqüentes de Porto Alegre e Recife e permitiu que a utilização de dados etnográficos fosse gradativamente se ampliando no âmbito destas pesquisas.

Mas se a urgência nos prazos impôs certos limites ao próprio processo de reflexão e de análise, por outro lado é inegável que a possibilidade de se recorrer ao imenso acervo de dados da instituição e de manipulá-lo de forma mais rápida e através de cruzamentos especiais, contribuiu, em muito, para enriquecer os dois trabalhos.

---

10 O objetivo primeiro dos indicadores sociais é o de fornecer elementos para a elaboração e acompanhamento do planejamento social. A referência básica para a implementação do sistema é o II Plano Nacional de Desenvolvimento, especialmente o capítulo VI, Estratégia de Desenvolvimento Social. Isso significa, em primeiro lugar, que entre os inúmeros indicadores de bem-estar social que teoricamente podem utilizar-se, procurar-se-á dar a maior prioridade àqueles destinados a medir as variações nos níveis de bem-estar material e, especialmente, a situação de *pobreza absoluta*. Cf. Exposição de Motivos n.º 005 de 15-6-1975.

11 Mencione-se, em primeiro lugar, os trabalhos desenvolvidos pelo DIEESE, particularmente a pesquisa *Padrão de Vida da Classe Trabalhadora na cidade de São Paulo*, publicado em 1972. Na mesma linha haveria que destacar, entre outros: Cebrap, São Paulo: *Crescimento e Pobreza*, São Paulo, Edições Loyola, 1976; Doria Bilac, Elizabeth, *Famílias de Trabalhadores e Estratégias de Sobrevivência*, Arroyo, Raymundo, *"Empobrecimento Relativo e Absoluto do Proletariado Brasileiro na Última Década"*, *A Situação da Classe Trabalhadora na América Latina*, São Paulo, Editora Paz e Terra, 1978.

12 O documento Condições de Vida da População de Baixa Renda na Região Metropolitana do Rio de Janeiro foi incorporado sob a forma de anexo ao Relatório Anual, entregue em 1977.

Os comentários finais dizem respeito à seleção do grupo de estudo e à delimitação da pesquisa às áreas metropolitanas. Nas discussões internas que precederam à definição do grupo social a ser estudado, quando pela primeira vez se aventou a hipótese de se utilizar o critério de baixa renda, algumas objeções foram levantadas. Indagava-se, por exemplo, por que adotar a renda como parâmetro quando se postulava ser o modo de inserção no processo produtivo o determinante principal dos grupos sociais? Ou, qual o sentido de se agregar sob uma mesma denominação agentes empenhados em práticas de trabalho tão diversas quanto os artesãos e pequenos produtores independentes, empregados domésticos, biscateiros e operários, para citar apenas alguns? Não se estaria trabalhando com um conjunto por demais heterogêneo para ser classificado como grupo?

Se a imprecisão e a falta de rigor depunham contra e eficácia, em termos teóricos, do critério de renda, sua própria abrangência, em contrapartida, parecia ser positivada pelo confronto com o dado de realidade. Fundamentalmente, se pretendia estudar grupos de agentes que estivessem experimentando dificuldades para reproduzir suas próprias condições materiais de existência e uma série de indicações fazia supor que tais dificuldades não se limitavam a um grupo específico de agentes — como o operariado, por exemplo — mas se estendiam a um conjunto bem mais amplo de trabalhadores e de suas respectivas famílias. Em princípio, estes trabalhadores poderiam ser definidos como trabalhadores manuais semi ou não qualificados e estar vinculados tanto à produção capitalista quanto às demais formas de organização da produção, que lhes são subordinadas no quadro da economia brasileira (produção simples de mercadorias, produção doméstica etc.).

Em face desta heterogeneidade de formas, a alternativa de se dotar a renda como critério de definição do grupo em estudo apresentava-se como a mais coerente com os propósitos do trabalho. Assumia-se, por conseguinte, uma perspectiva mais abrangente e semelhante à da classe trabalhadora que fora adotada em alguns dos estudos clássicos já citados e de outros, sem que isso significasse, entretanto, o abandono de análises específicas, tomando como ponto de partida o modo de inserção dos agentes sociais no processo de produção. Na verdade, um e outro caminho vêm sendo perseguidos simultaneamente pelo departamento e fazem parte de um mesmo quadro de pesquisas [13].

A seleção das áreas metropolitanas, por sua vez, articulava-se, em primeiro lugar, à importância crescente que estas vinham assumindo, dentro do processo de desenvolvimento econômico, como pólos de concentração das atividades produtivas e, conseqüentemente, de atração da mão-de-obra. Afora isso, ela também se mostrava mais compatível com a definição do grupo em estudo. E isto porque se o critério de renda e, mais precisamente, de renda monetária poderia, sem maiores problemas, ser aplicado para distinguir os trabalhadores urbanos cuja subsistência é basicamente garantida de forma indireta, via mercado, o mesmo não ocorria nas áreas rurais onde a prática de produção para autoconsumo que caracteriza, ao menos em parte, a economia de cunho familiar, levantava objeções à própria validade do critério. Entre a alternativa de se imputar uma renda monetária a essa forma de orga-

13 Como demonstra o trabalho de Prado, Regina e Oliveira, Jane, *O Biscateiro como uma Categoria Antropológica de Análise*, IBGE, 1974 e a pesquisa sobre *Condições de Reprodução do Operariado Urbano no Rio de Janeiro*, que vem sendo desenvolvida no Departamento e se compõe de três projetos: *Salário e Subsistência; Trabalho e Habitação* e *Educação e Trabalho Industrial*.

nização de produção, que poderia ser criticada como uma transposição de conceitos próprios e válidos para outras, e de se circunscrever a pesquisa ao espaço metropolitano, optou-se, portanto, pela segunda.

2. CARACTERIZAÇÃO DA POPULAÇÃO DE BAIXA RENDA

A primeira dificuldade que se apresenta em estudos sobre as "populações de baixa renda" é a própria definição de "baixa renda", não havendo muito consenso acerca de um critério a ser seguido. Na maioria das vezes adota-se o salário mínimo como correspondendo ao padrão mínimo de vida socialmente aceito. Uns elegem um salário mínimo como a barreira da baixa renda (ou o limite para a pobreza absoluta); outros escolhem um múltiplo do mínimo para o mesmo fim. Pode-se ainda imaginar outros critérios não apoiados no mínimo oficial. Não há, portanto, consenso na escolha e, ao que parece, qualquer critério utilizado incorre necessariamente em algum grau de arbitrariedade. Não é o objetivo aqui solucionar o problema, mas se buscará atenuar a arbitrariedade implícita nas definições correntes, tomando critérios que não apenas incluam a dimensão absoluta do rendimento mas que também envolvam uma dimensão relativa [14]. Esse procedimento apóia-se em um fato inquestionável: que as dimensões da pobreza ou da riqueza estão sempre referidas a uma determinada sociedade, em um determinado momento de seu desenvolvimento econômico-social, e por isso tem um caráter relativo, além do absoluto.

No desenvolvimento a seguir toma-se, como tradicionalmente se faz, o salário mínimo como aproximação à dimensão absoluta da renda. A população ativa será, então, hierarquizada segundo faixas de salário mínimo de rendimento mensal. A dimensão relativa será estudada com fundamento na posição dos diversos grupos da população economicamente ativa na estrutura da distribuição da renda.

No quadro 1 estão reunidos os dados referentes à distribuição da população economicamente ativa segundo os critérios expostos. As informações referem-se ao ano de 1970, pois é esta a última data em que para ambas as áreas metropolitanas em estudo se dispõe de dados comparáveis. As PNADs de 1972 e 1976 tem recolhido dados sobre rendimento, mas sua cobertura até agora restringiu-se, no que toca a áreas metropolitanas, a São Paulo e Rio de Janeiro. Para esta última, no entanto, algumas tabulações da PNAD/76 serão utilizadas, pois apresentam a vantagem de se referirem a uma época mais próxima do momento atual, o que não é possível para a Área Metropolitana de Porto Alegre.

Caberia destacar alguns resultados evidenciados da observação do quadro 1. Alguns estratos da população ativa em ambas as regiões metropolitanas ocupam uma posição altamente desfavorável em termos de rendimento, seja este tomado em termos absolutos ou relativos. Isso é verdadeiro especialmente para os componentes da população economicamente ativa ompreendidos nas três primeiras faixas de salário mínimo. São grupos cuja renda mensal não vai além de duas vezes o salário mínimo regional, auferindo, portanto, um rendimento baixo, em termos absolutos. Além do mais, parcela ponderável destes trabalhadores ganha menos do que um salário mínimo: em Porto Alegre

14 Uma discussão mais detalhada a esse respeito consta no estudo *Condições de Vida da População de Baixa Renda da Área Metropolitana de Porto Alegre* — p. 29 e pp. 35/37.

QUADRO 1

Distribuição da renda da população economicamente ativa, por faixas de salário mínimo regional, Área Metropolitana de Porto Alegre e Áreas Metropolitanas do Rio de Janeiro

FAIXAS DE SALÁRIO MÍNIMO	ÁREA METROPOLITANA DE PORTO ALEGRE				RENDA MÉDIA RELATIVA (1)	ÁREA METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO				RENDA MÉDIA RELATIVA (1)
	População Economicamente Ativa		Renda			População Economicamente Ativa		Renda		
	Percentual no Intervalo	Percentual Acumulado	Percentual no Intervalo	Percentual Acumulado		Percentual no Intervalo	Percentual Acumulado	Percentual no Intervalo	Percentual Acumulado	
Total	100,0	—	100,0	—	1,00	100,0	—	100,0	—	1,00
1/2	7,6	7,6	1,1	1,1	0,14	4,0	4,0	0,4	0,4	0,11
1/2 a 1	11,2	18,8	3,2	4,3	0,28	13,1	17,0	3,1	3,5	0,23
1 a 2	47,7	66,5	24,4	28,7	0,51	40,7	57,7	18,3	21,8	0,45
2 a 3	14,5	81,0	14,3	43,0	0,99	14,3	72,0	11,2	33,0	0,78
3 a 5	8,6	89,6	13,6	56,6	1,57	12,8	84,9	15,0	48,0	1,17
5 a 10	6,7	96,3	18,4	75,0	2,77	10,0	94,9	21,7	69,7	2,17
10 e mais	3,7	100,0	25,0	100 0	6,76	5,1	100,0	30,3	100,0	6,47

FONTE: Tabulação Especial do Censo Demográfico de 1970 — DEISO/IBGE.

NOTA: (1) Em relação à renda média global

	AMPA	AMRJ
Salário mínimo em 1970 (Cr$)	170,40	187,20
Renda média (Cr$ de 1970)	429,23	492,82
Renda mediana (Cr$ de 1970)	281,80	270,28
Índice de Gini	0,494	0,515
Índice de Theil	0,500	0,531
Renda absorvida pelos 70% de menor renda (%)	31,7	31,1
Renda absorvida pelos 5% de maior renda (%)	29,4	30,1

havia 18,8% do total da população economicamente ativa (61 mil pessoas) nestas condições e no Rio de Janeiro, 17,0% (253 mil pessoas) as quais constituiriam, pelo critério usual, os bolsões de pobreza absoluta nestas regiões metropolitanas.

Por outro lado, são grupos de trabalhadores cujo rendimento médio, quer seja tomado relativamente aos padrões de renda média global quer seja considerado em relação à renda de estratos melhor situados na hierarquia de rendimentos, mostra-se bastante baixo. Mesmo a renda média dos trabalhadores do estrato mais alto dentre os três primeiros situa-se entre 45% e 51% da renda média global, respectivamente, no Rio de Janeiro e em Porto Alegre. A renda dos mais ricos (10 e mais salários mínimos) lhes era superior cerca de 13 vezes em ambas as regiões. Naturalmente o rendimento médio nos dois primeiros estratos distancia-se muito mais ainda dos padrões médios e mais altos de renda destas regiões metropolitanas. Finalmente cabe salientar a posição destes estratos no quadro da distribuição da renda. Participam majoritariamente no total da população economicamente ativa e minoritariamente na absorção da renda. Em conjunto, absorvem 28,7% e 21,8% da renda global das regiões de Porto Alegre e do Rio de Janeiro, embora numericamente representem 66,5 e 57,7% do total da população ativa destas regiões. Tais desproporções relativas refletem um fato conhecido: a elevada concentração da renda verificada especialmente nos grandes centros urbanos. Alguns indicadores sintéticos do grau de concentração constam também do quadro 1. Nota-se que, por esses índices, a distribuição da renda na Área Metropolitana do Rio de Janeiro apresentava-se em 1970 mais concentrada do que na Área de Porto Alegre, muito embora em ambas fosse bastante acentuado o grau de concentração.

Ainda tomados em conjunto, os componentes destes três primeiros estratos obtinham um rendimento médio muito próximo do salário mínimo regional, ou seja, ganhavam Cr$ 170,40 (Porto Alegre) e Cr$ 187,20 (Rio de Janeiro), valores estes que representavam apenas 42,8% e 37,7% da renda global de Porto Alegre e Rio de Janeiro, respectivamente.

Pela metodologia aqui seguida, seria esta a parcela da população ativa que de forma mais caracterizada poderia tomar-se como de "baixa renda". É remunerada a níveis inferiores a dois salários mínimos e compreende a maioria dos trabalhadores: 66,5% deles na Área Metropolitana de Porto Alegre, ou seja, 339 mil pessoas e uma proporção menor na Área Metropolitana do Rio de Janeiro — 57,7%, proporção esta que, no entanto, corresponde a um número muito superior de pessoas: 1.300 mil.

Algumas informações adicionais auxiliam a caracterizar a população de baixa renda definida acima. Nela predominam os homens adultos, em sua maioria chefes de família, embora a participação do trabalho feminino e infantil não seja desprezível; predominam amplamente os empregados, assalariados portanto, em ocupação nas indústrias de transformação e de construção e na prestação de serviços (estas particularmente importantes entre as mulheres e menores) e, finalmente, é relativamente pouco expressivo o número de trabalhadores com jornada de trabalho menos extensa do que a de 40 horas semanais. As informações constantes no quadro 2 ilustram tais características tanto para a Área Metropolitana de Porto Alegre (para a qual os dados mais recentes são do Censo de 1970) quanto para a do Rio de Janeiro (para a qual existem dados mais recentes, da PNAD/76). Verificam-se algumas diferenças entre as regiões metropolitanas em exame (principalmente na participação de menores, bem mais pronunciada no Rio

QUADRO 2

Características da população economicamente ativa de baixa renda

ÁREA METROPOLITANA	COMPOSIÇÃO POR SEXO (%)		PARTICIPAÇÃO DE MENORES (%)	PARTICIPAÇÃO DA CATEGORIA EMPREGADOS (%)	OCUPAÇÕES MAIS FREQÜENTES (%)		PROPORÇÃO DOS QUE TRABALHAM SEMANALMENTE 40 HORAS OU MAIS
	HOMENS	MULHERES			Ocupações da Indústria de Transformação e Construção	Ocupações da Prestação de Serviço	
Porto Alegre (1970).....	63,4	36,6	9,9	87,0	30,3	17,7	86,5
Rio de Janeiro (1976).....	58,1	41,9	16,9	89,9	26,8	22,3	83,8

FONTE: Censo Demográfico de 1970 e PNAD/76.

de Janeiro), as quais, no entanto, não invalidam algumas conclusões importantes que podem ser extraídas dos dados para ambas as áreas metropolitanas: que a baixa renda não atinge apenas trabalhadores em atividades pouco produtivas (como usualmente são consideradas algumas ocupações da prestação de serviços: o emprego doméstico e o comércio ambulante), mas também é uma realidade entre trabalhadores em ocupações unanimemente consideradas como produtivas e organizadas sob o modelo da empresa capitalista moderna; que não se restringe aos trabalhadores subempregados em ocupações de tempo parcial, mas, pelo contrário, a hora extra é mais comum que a jornada abaixo de 40 horas semanais entre os trabalhadores de baixa renda.

Porém é fato que uma parcela significativa da população economicamente ativa de baixa renda se compõe de mulheres e menores de idade absorvidos no mercado de trabalho a taxas de salário muito baixas (a maioria destes trabalhadores recebe menos de um salário mínimo) e em atividades consideradas de pequena produtividade social. É exatamente esta participação do trabalhador feminino e infantil que conduz o estudo da população de baixa renda para um outro ângulo de análise: a unidade familiar. A despeito dos baixíssimos salários dos trabalhadores femininos e infantis, eles vêm somar-se ao rendimento do chefe se este não é suficiente para assegurar um nível mínimo para a subsistência familiar. A família torna-se, assim, um veículo compensatório da baixa renda individual, mediante o acúmulo de rendimento de seus membros. A questão que se coloca agora é saber em que medida esta "defesa" do nível de renda observada no âmbito da família modifica o quadro da distribuição e nível absoluto da renda pessoal que, como foi visto, é altamente adverso para cerca de 3/5 da população trabalhadora das áreas analisadas, tomados individualmente.

O quadro 3 fornece as informações básicas que permitem tratar a questão. Note-se que quando se desloca da ótica da renda pessoal para a família reduz-se significativamente o percentual que, por exemplo, aufere renda inferior a dois mínimos, o que reflete ter ocorrido efetivamente a "defesa" da baixa renda pessoal no âmbito da unidade familiar. O que não se consegue, no entanto, é uma expressiva redução das disparidades de rendimento, as quais persistem a despeito da estratégia familiar. E isto ocorre, já que não é restrito às famílias cujos

QUADRO 3

Distribuição da renda familiar por faixas de salário mínimo regional, Área Metropolitana de Porto Alegre e Área Metropolitana do Rio de Janeiro — 1970

FAIXAS DE SALÁRIO MÍNIMO	ÁREA METROPOLITANA DE PORTO ALEGRE					
	Famílias		Renda		Renda Média Relativa (1)	
	Percentual no Intervalo	Percentual Acumulado	Percentual no Intervalo	Percentual Acumulado	Familiar	Per Capita
TOTAL	100,0	—	100,0	—	100,0	100,0
Até 1	8,2	8,2	1,3	1,3	0,16	0,19
1 a 2	30,7	38,9	10,2	11,5	0,33	0,34
2 a 3	19,4	58,3	11,6	23,1	0,60	0,58
3 a 4	10,1	68,4	8,4	31,5	0,83	0,77
4 a 5	7,8	76,2	8,3	39,8	1,07	1,02
5 a 7	8,1	84,3	11,4	51,1	1,40	1,30
7 a 10	7,1	91,4	14,0	65,1	1,98	1,87
10 a 20	6,7	98,1	21,7	86,8	3,25	2,90
20 e mais	1,9	100,0	13,2	100,0	6,85	5,51

FAIXAS DE SALÁRIO MÍNIMO	ÁREA METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO					
	Famílias		Renda		Renda Média Relativa (1)	
	Percentual no Intervalo	Percentual Acumulado	Percentual no Intervalo	Percentual Acumulado	Familiar	Per Capita
TOTAL	100,0	—	100,0	—	1,00	1,00
Até 1	7,2	7,2	1,0	1,0	0,14	0,19
1 a 2	26,8	34,0	7,8	8,8	0,29	0,31
2 a 3	16,0	50,0	7,8	16,6	0,49	0,48
3 a 4	13,5	63,5	9,2	25,8	0,68	0,67
4 a 5	6,4	69,9	5,6	31,4	0,88	0,80
5 a 7	11,0	80,9	12,6	44,0	1,15	1,10
7 a 10	7,7	88,6	12,9	56,9	1,66	1,58
10 a 20	8,3	96,9	22,8	79,7	2,76	2,64
20 e mais	3,1	100,0	20,2	100,0	6,20	5,21

FONTE: Tabulação Especial do Censo Demográfico de 1970 — DEISO/IBGE

NOTA: (1) Em relação à renda média global

	AMPA	AMRJ
Renda média (Cr$ de 1970)	714,39	791,12
Renda média *per capita* (Cr$ de 1970)	194,24	188,36
Renda mediana (Cr$ de 1970)	438,14	468,37
Índice de Gini	0,489	0,506
Índice de Theil	0,437	0,470
Renda absorvida pelos 70% de menor renda (%)	33,0	31,7
Renda absorvido pelos 5% de mairo renda	24,5	26,4
Famílias com rendimento (Cr$ 1 000)	321	1,524

chefes auferem baixa renda o aumento do número de membros dedicados ao trabalho remunerado, mas também é uma prática corrente entre as demais famílias com renda mais elevada, cujos membros adicionais que ingressam em atividades remuneradas são absorvidos a níveis de rendimentos superiores aos do trabalho infantil e feminino em atividades como o emprego doméstico. Por isso permanecem altos os índices de concentração da renda no caso da distribuição familiar, bem como mostra-se elevado o percentual de famílias em condições nitidamente adversas, como as famílias com renda inferior a três salários mínimos (ver quadro 2). Estas famílias representavam, em 1970, 58,3% e 50,0% do total das famílias nas Áreas Metropolitanas de Porto Alegre e Rio de Janeiro e suas condições de rendimento podem ser avaliadas mediante a seguinte informação: em média sua renda *per capita* girava em torno de 40% do salário mínimo regional em ambas as regiões.

Segundo os critérios que temos aqui referido, seria esta a proporção de famílias e da população total "de baixa renda" para efeito do desenvolvimento deste estudo: quase 3/5 do total na Área Metropolitana de Porto Alegre e para a Área Metropolitana do Rio de Janeiro um percentual menor, porém longe de ser desprezível: 50%.

3. ALIMENTAÇÃO

A importância do estudo da alimentação dos grupos sociais de baixa renda torna-se evidente quando se considera que na estrutura de gastos das famílias que neles se situam a alimentação ocupa, invariavelmente, o primeiro posto. Acrescente-se a isso o fato de a alimentação representar fonte de reposição diária das energias dispendidas pelos trabalhadores manuais que vêem na utilização de seu corpo, no emprego da força física, a única ou principal maneira de sobreviverem.

Para as Áreas Metropolitanas do Rio de Janeiro e de Porto Alegre [15] e com o auxílio dos dados do ENDEF (1974-1975) procurar-se-á, portanto, ver

1) o peso da alimentação em relação aos outros itens do orçamento doméstico;

2) a estruturação interna dos gastos em alimentação;

3) a quantidade dos alimentos consumidos e

4) a correspondente ingestão de calorias e proteínas.

Ainda que o objeto primeiro da presente análise seja enfocar os estratos mais baixos da população, não se deixa, entretanto, de fazer referências aos comportamentos de outros estratos, uma vez que é somente através da comparação que melhor se apreende o específico de um grupo qualquer.

15 O capítulo referente à alimentação do relatório *Condições de Vida da População de Baixa Renda da Região Metropolitana do Rio de Janeiro* limitou-se a um estudo de caso, do qual constou uma análise detalhada dos cardápios de vinte famílias de baixa renda, em virtude da não disponibilidade de outros dados na época de sua elaboração. Em face da divulgação posterior dos dados do ENDEF referentes à área metropolitana do Rio de Janeiro, achou-se conveniente, para fins do presente estudo, realizar os cálculos necessários para estabelecer comparação com a Área Metropolitana de Porto Alegre.

3.1. Orçamento Doméstico e o Peso da Alimentação

Tanto na Área Metropolitana do Rio de Janeiro como na de Porto Alegre observa-se que os gastos com alimentação sempre lideram os itens dos orçamentos das famílias que se situam até a 6.ª classe de despesa global (até Cr$ 45.199,00 anuais), sendo que na primeira área metropolitana esta liderança se estende até a 6.ª classe, inclusive (ver quadro 4).

O peso da alimentação nas duas primeiras classes de despesa é da ordem de 40,6% e 43,2%, respectivamente, para a Área Metropolitana do Rio de Janeiro e de 43,6% e 43,1% para a de Porto Alegre. É interessante observar que no primeiro caso o fato de se registrar um aumento percentual no peso da alimentação, ao se passar do primeiro para o segundo estrato, leva a um questionamento da primeira lei de Engel, cujo enunciado diz que quanto menor a renda maior a participação relativa dos gastos com alimentação. Da mesma forma, o decréscimo de apenas cinco décimos que se verifica nos percentuais referentes às duas primeiras classes na Área Metropolitana de Porto Alegre parecem igualmente indicar a necessidade de relativizar a mencionada lei de Engel. Assim, ambas as situações observadas, no que concerne ao peso da alimentação no orçamento doméstico das famílias que percebem anualmente menos de Cr$ 4.500,00, levam à suposição que essas famílias estariam vivendo aquém de um padrão por elas socialmente reconhecido como o mínimo em questão alimentar e que, a um aumento dos rendimentos, as famílias situadas na classe imediatamente superior procurariam primeiramente gastar proporcionalmente mais, ou quase o mesmo que as do estrato inferior, com a compra de alimentos, sugerindo uma tentativa de alcançar um melhor padrão alimentar.

3.2. A Estruturação dos Gastos em Alimentação

Como as despesas em alimentação registradas pelo ENDEF advêm de uma equivalência monetária das quantidades de alimentos efetivamente consumidos e que, por isso, podem ter sido comprados ou não, é que se tornou possível avaliar em que medida o consumo de alimentos doados, trocados, retirados de negócio ou da própria produção estaria ou não auxiliando as famílias mais pobres a reduzir seus gastos em alimentação.

O que se constatou para a Área Metropolitana de Porto Alegre foi que a parcela não monetária de despesa em alimentação incide somente até a 6.ª classe de despesa, inclusive, indicando, assim, que o recurso à obtenção de alimentos extramercado é uma prática predominante entre os grupos de mais baixa renda. Entretanto, a participação relativa dessa parcela não monetária nos gastos em alimentação é pouco significativa, pois os alimentos consumidos em maior quantidade e por isso considerados básicos são obtidos quase que exclusivamente via mercado.

De um outro ângulo, também foram analisados os gastos em alimentação para perceber, através de uma hierarquização por ordem de importância decrescente, a orientação dos diferentes estratos nas despesas com alimentos. Ainda que tenha sido possível, no exame dessas hierarquias, verificar pontos de dissemelhanças sensíveis, as discrepâncias mais fortes, no entanto, se deram quando se comparava os gastos

QUADRO 4

Despesa (monetária e não monetária) anual por família, por classe de despesa global da família, segundo o tipo da despesa (Distribuição percentual)

Áreas metropolitanas do Rio de Janeiro e de Porto Aelgre — 1974

ÁREAS METROPOLITANAS E TIPOS DA DESPESA	CLASSE DE DESPESA GLOBAL DA FAMÍLIA (CRUZEIROS)									
	Todas as Classes (%)	Menos de 4.500 (%)	De 4.500 a 8.999 (%)	De 9.000 a 15.799 (%)	De 15.800 a 15.599 (%)	De 22.600 a 31.599 (%)	De 31.600 a 45.199 (%)	De 45.200 a 67.799 (%)	De 67.800 a 134.799 (%)	Mais de 134.799 (%)
ÁREA METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO										
DESPESA GLOBAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Despesas Correntes	78,3	93,6	9,68	98,1	96,2	93,6	90,0	85,3	78,0	58,3
Despesas de consumo	70,9	95,8	94,7	93,3	91,3	88,3	83,7	78,1	69,4	49,5
alimentação	20,2	40,6	43,2	41,9	38,2	34,9	28,7	23,2	14,1	6,6
vestuário	5,4	3,7	4,6	4,7	5,6	7,0	6,4	9,4	5,6	4,0
habitação	26,8	37,1	32,2	29,4	29,6	27,5	28,0	26,5	28,8	23,7
higiene e assistência à saúde	5,0	4,3	4,4	4,9	5,2	5,2	5,5	5,6	5,5	4,1
transporte	5,4	4,0	4,6	5,5	5,2	5,8	6,0	6,9	6,5	3,7
educação	2,1	0,6	0,5	0,8	1,4	1,7	2,2	2,7	2,5	2,2
recreação e cultura	1,5	9,3	0,8	0,9	1,2	1,3	2,0	1,9	1,9	1,3
fumo	1,5	2,8	3,4	3,8	3,2	2,7	2,1	1,7	0,9	0,4
despesas diversas	3,4	2,4	1,0	1,4	1,7	2,2	2,8	3,2	3,6	3,5
Outras despesas correntes	7,4	2,6	3,9	4,8	4,9	5,3	6,3	7,2	8,6	8,8
AUMENTO DO ATIVO	16,9	0,9	0,9	1,2	2,1	3,4	6,5	9,0	15,4	35,9
DIMINUIÇÃO DO PASSIVO	4,8	0,5	0,5	0,7	1,7	3,0	3,5	5,7	6,6	5,8
ÁREA METROPOLITANA DE PORTO ALEGRE										
DESPESA GLOBAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Despesas correntes	73,3	99,8	98,1	97,7	95,2	92,6	88,7	79,7	72,6	49,1
Despesas de consumo	66,8	97,2	94,4	92,8	90,1	87,1	82,7	73,3	65,0	42,1
alimentação	18,5	43,6	43,1	40,4	35,9	31,5	26,4	18,5	12,8	6,4
vestuário	5,7	5,6	6,0	6,3	7,1	7,9	7,0	6,8	6,4	3,2
habitação	23,9	34,6	31,4	29,4	29,1	27,6	26,4	25,4	23,8	18,8
higiene e assistência à saúde	4,0	4,1	5,1	4,8	5,6	5,4	5,1	4,4	4,1	2,6
transporte	6,0	4,5	3,8	4,7	4,7	5,6	7,1	7,7	7,9	4,3
educação	2,0	0,2	0,5	0,6	1,2	2,0	2,3	2,6	2,6	1,7
recreação e cultura	1,5	0,2	0,4	0,6	0,9	1,2	2,0	2,0	2,2	1,2
fumo	1,7	2,9	2,6	3,6	3,1	2,8	2,8	1,9	1,1	0,4
despesas diversas	3,5	1,4	1,5	2,4	2,5	3,1	3,6	4,0	4,1	5,5
Outras despesas correntes	6,5	2,6	3,7	4,9	5·1	5,5	6,0	6,4	7,6	7,0
AUMENTO DO ATIVO	22,3	0,2	1,3	1,3	3,2	5,1	7,3	13,5	21,3	46,3
DIMINUIÇÃO DO PASSIVO	4,4	—	0,6	1,0	1,6	2,3	4,0	6,8	6,1	4,6

FONTE: ENDEF

horizontalmente. Analisando-se em primeiro lugar os dados referentes à Área Metropolitana do Rio de Janeiro, tem-se que, através desse confronto, foi possível constatar que:

— a primeira classe de despesa ultrapassa a última classe somente no consumo de "outras carnes" (talvez a de caça) sete vezes mais (Cr$ 7,00) e na "banha de porco" (5 vezes mais). Em todos os outros alimentos os gastos do último estrato superam os do primeiro;

— a última classe de despesa gasta, portanto, em relação à primeira classe: 55 vezes mais em "frutas", 31 vezes mais em "carnes e pescados", 19,3 vezes mais em "ovos, leite e queijo", 19,1 vezes mais em "legumes e verduras" e 40,5 vezes mais em "alimentação fora do domicílio". Embora, obviamente, se mantenha a superioridade do consumo alimentar da úlima classe em relação à segunda classe considerada, a estrutura hierárquica dos gastos se modifica um pouco. Assim, tem-se um consumo 22 vezes superior em "frutas", 10,2 vezes em "carnes e pescado", 9,8 vezes em "ovos, leite e queijo" e 6,3 vezes em "legumes e verduras";

— a segunda classe ultrapassa a primeira no consumo de "farinha de mandioca" (7 vezes mais), de "feijão" (9 vezes mais) e de "banha de porco" (6, 8 vezes mais).

A mesma comparação de gastos em alimentação entre os distintos estratos feita para a Área de Porto Alegre permitiu observar que:

— em nenhum alimento as famílias dos grupos de mais baixo rendimento gastam mais que as da última classe, salvo no item "refeições gratuitas" que obviamente não são pagas. Em relação a este ponto é interessante registrar que na Área Metropolitana do Rio de Janeiro a última classe suplanta a primeira até mesmo neste item;

— a última classe gasta em relação à primeira, 36 vezes mais em "frutas", 18,6 vezes mais em "carnes e pescados", 20,1 vezes mais em "ovos, leite e queijo" e 21,3 em "alimentação fora do domicílio", para citar somente os casos mais agudos;

— já a segunda classe supera modestamente a última classe de despesa nos seguintes produtos: farinha de trigo (0,7 vezes mais), mandioca (0,3), feijão (0,7), pescados e enlatados (0,3), leite industrializado (0,8) e banha de porco (0,5).

Na tentativa de esboçar uma pequena comparação entre as duas áreas metropolitanas pode-se afirmar que os produtos em que os gastos em alimentação do último estrato superam os dos dois primeiros são basicamente os mesmos, embora as quantidades sejam variáveis. Já a mesma semelhança não se verifica entre os produtos em que o consumo dos grupos de mais baixa renda suplanta os do último estrato.

3.3. A Quantidade dos Alimentos Consumidos

Muito mais precisamente que o estudo dos gastos em alimentação, o exame minucioso das quantidades efetivamente consumidas fornece uma idéia exata da dieta básica de uma população. Assim, é evidente que o gastar-se mais com um determinado produto não indica necessariamente que se está dele ingerindo maior quantidade, pois haverá que se considerar aí, entre outros, o fator preço.

O quadro 5 revela os principais alimentos consumidos segundo as quantidades ingeridas por comensal/dia para o conjunto da população das áreas metropolitanas estudadas.

QUADRO 5

Quantidade consumida por comensal/dia, para o conjunto da população, segundo os principais alimentos, Área Metropolitanas do Rio de Janeiro e de Porto Alegre — 1974

ALIMENTOS	QUANTIDADE CONSUMIDA POR COMENSAL/DIA (em gramas)	
	Área Metropolitana do Rio de Janeiro	Área Metropolitana de Porto Alegre
Leite	139	224
Arroz	116	111
Pão de trigo e biscoito	80	102
Açúcar cristal e refinado	70	71
Laranja e limão	64	29
Carne bovina	58	85
Batata-inglesa	56	69

FONTE: ENDEF/IBGE

Exceção feita ao item "laranja e limão" — cuja quantidade consumida na Area Metropolitana do Rio de Janeiro é bastante superior à que se registra para a população da Área Metropolitana de Porto Alegre (o que talvez se explique pela proximidade de zonas produtoras dessas frutas cítricas) — e ao arroz, cuja diferença é bem reduzida, para todos os outros produtos selecionados as quantidades consumidas na última área metropolitana suplantam as da primeira. Embora, à primeira vista, tal quadro possa sugerir uma situação alimentar melhor para a população da Área Metropolitana de Porto Alegre, esses dados, na realidade, não permitem avançar além da constatação do consumo de quantidades mais elevadas de determinados produtos, restando por analisar outros aspectos importantes como equilíbrio das dietas ou variações observadas entre os diversos estratos.

A hierarquização dos produtos alimentares de acordo com as quantidades consumidas, para o conjunto da população, não reproduz obrigatoriamente a cesta de alimentos que apresenta maior peso quantitativo no consumo dos grupos de mais baixa renda. Desse modo, o quadro 6 possibilita notar as diversidades porventura existentes, pois indica os alimentos consumidos em maior quantidade pelas duas primeiras classes de despesa monetária corrente *per capita* da família [16].

Além das diferenças evidentes no que concerne às quantidades consumidas e da distinta ordenação dos produtos, um confronto entre os quadros 5 e 6 deixa transparecer a ausência de carne bovina na listagem dos principais alimentos consumidos pelos dois estratos inferiores. Já uma comparação interna ao quadro 6, ou seja, entre o consumo de classes equivalentes nas duas regiões metropolitanas, revela que, embora se alterem as quantidades ingeridas e a hierarquia dos alimentos, existe semelhança entre os principais produtos consumidos em ambas as regiões. As únicas divergências observadas e que, exata-

16 É importante observar que os estratos aqui apresentados não são semelhantes aos anteriormente mencionados, pois nesta etapa do trabalho as referências são as classes de despesa monetária corrente *per capita* da família, ao invés das classes de despesa global.

QUADRO 6

Quantidade consumida por comensal/dia, por classe de despesa corrente per capita *da família, segundo os principais alimentos (em gramas), Áreas Metropolitanas do Rio de Janeiro e de Porto Alegre*

ALIMENTOS	QUANTIDADE CONSUMIDA POR COMENSAL/DIA (GRAMAS)			
	Classe de Despesa Corrente *Per Capita* (Cruzeiros)			
	1a. Classe - Menos de 1.100		2a. Classe - de 1.100 A 2.299	
	Área Metropolitana do Rio de Janeiro	Área Metropolitana de Porto Alegre	Área Metropolitana do Rio de Janeiro	Área Metropolitana de Porto Alegre
Arroz	95	75	117	114
Açúcar cristal e refinado	62	46	67	72
Feijão	55	44	60	43
Pão de trigo e biscoito	45	56	67	89
Batata-inglesa	21	53	34	49
Leite fresco e pasteurizado	23	23	60	83

FONTE: ENDEF/IBGE

mente por não encontrarem correspondência nos estratos superiores ou na outra região não constaram do quadro, dizem respeito ao consumo de macarrão de trigo (22 g) e farinha de mandioca (22 g), que aparecendo com certo destaque na primeira classe da Área Metropolitana do Rio de Janeiro, não conservam posição nem em relação à segunda classe nem com referência à Área Metropolitana de Porto Alegre. A mesma situação ocorre com o consumo da farinha de trigo (35 g) registrados para a primeira classe da Área Metropolitana de Porto Alegre. Desse modo, a identidade entre os alimentos consumidos nas duas primeiras classes de despesa, em áreas distintas, parece sugerir que mais fortemente que influências de natureza cultural que atuassem no sentido de diferenciar a dieta alimentar, faz-se sentir, nos grupos de mais baixa renda, a pressão dos preços dos alimentos, que acaba por homogeneizar a escolha, dirigindo-a para os produtos usualmente mais baratos.

Constata-se, pois, que a parcela mais pobre da população, em ambas as áreas metropolitanas, consomem maior quantidade de produtos alimentares de preço mais reduzido. Por sua vez, os produtos mais caros, como "carnes e pescados", "ovos, leite e queijo" e "frutas" [17] aparecem na primeira classe de despesa, na diminuta porção de 29 g, 30 g e 21 g para a Área Metropolitana do Rio de Janeiro e de 25 g, 29 g e 5 g para a Área Metropolitana de Porto Alegre, respectivamente. Não muito diferenciada é a situação da segunda classe de despesa, onde a quantidade consumida de tais produtos, embora apresente elevação, ainda mantém-se bastante baixa quando comparada aos outros estratos superiores. Assim, registra-se nessa classe um consumo de "carnes e pescado" da ordem de 68 g e 50 g, de "ovos, leite e queijo" de 77 g e 95 g e finalmente de "frutas" de 44 g e 33 g, nas Áreas Metropolitanas do Rio de Janeiro e de Porto Alegre, respectivamente.

17 Note-se que os itens acima mencionados são agregações de produtos da mesma classe que, se considerados isoladamente como, por exemplo, a carne *bovina* e o leite *fresco e pasteurizado*, aparecerão consumidos em menor quantidade ainda.

Finalmente, um confronto entre os dois estratos inferiores e o superior revela que as quantidades consumidas desses produtos por comensal/dia são sensivelmente mais elevadas na última classe de despesa corrente *per capita,* conforme o quadro a seguir:

QUADRO 7

Diferença das quantidades consumidas por comensal/dia entre a classe superior e as duas primeiras classes de despesa corrente per capita *da família, para alguns alimentos selecionados*

Áreas Metropolitanas do Rio de Janeiro e de Porto Alegre — 1974

ALIMENTOS	DIFERENÇA EM RELAÇÃO À 1a. Classe (G)		DIFERENÇA EM RELAÇÃO À 2a. Classe (G)	
	Área Metropolitana do Rio de Janeiro	Área Metropolitana de Porto Alegre	Área Metropolitana do Rio de Janeiro	Área Metropolitana de Porto Alegre
Carnes e pescado	+220	+222	+181	+107
Ovos, leites e queijos	+289	+349	+242	+283
Frutas	+239	+216	+216	+188

FONTE: ENDEF/DEISO

OBS: última classe = famílias de despesa corrente *per capita* de 31 700 e mais; primeira classe = famílias de despesa corrente *per capita* de menos de 1 100; segunda classe = famílias de despesa corrente *per capita* de 1 100 a 22.990 cruzeiros

3.4. Consumo de Calorias e Proteínas

Sabendo-se que é nas classes de despesa mais baixa que se situam, em sua grande maioria, os trabalhadores manuais, aqueles que por causa do tipo de trabalho executado despendem maior quantidade de energia, seria de se desejar que aí fosse encontrado também um nível mais elevado de ingestão de calorias. No entanto, será exatamente nessas classes que se observará um nível bastante aquém do oficialmente recomendado por tabelas da Organização Mundial de Saúde e do National Research Council.[18].

Assim, na Área Metropolitana do Rio de Janeiro, se a média de ingestão por comensal/dia na primeira classe de despesa é de 1.451 calorias e de 1.748 calorias para a segunda classe, verifica-se que para a classe de despesa mais alta o total de calorias ingeridas é de 2.515. Diferenciação semelhante na ingestão de calorias por comensal/dia registra-se na Área Metropolitana de Porto Alegre onde a média para a primeira e segunda classe de despesa é de, respectivamente, 1.271 e 1.790 calorias, enquanto que para a última classe é de 2.610 calorias.

Já em relação às proteínas, os dados revelaram que a primeira e segunda classe de despesa corrente *per capita* consomem quantidades bem inferiores às da última classe em ambas as áreas estudadas. Na

18 Para uma comparação mais detalhada desses dados consultar *Condições de Vida da População de Baixa Renda da Área Metropolitana de Porto Alegre,* vol. I, pp. 135/136.

Área Metropolitana do Rio de Janeiro os totais de proteínas consumidas para a primeira e segunda classe são de 38,52 g e 51,66 g, respectivamente, sendo que a última classe consome mais que a primeira 60,96 g e mais que a segunda 57,82 g de proteínas. Na Área Metropolitana de Porto Alegre os totais correspondentes são de 34,02 g e 48,44 g de proteínas consumidas na primeira e segunda classe, nesta ordem respectiva, apresentando a última classe um consumo de 64,36 g superior ao da primeira e de 49,94 g de proteínas a mais que o da segunda.

Deve-se acrescentar ainda uma diferença de ordem qualitativa no que concerne ao consumo de proteínas entre os distintos estratos, o que vem a agravar a situação acima descrita. Tal observação refere-se ao reduzido consumo das chamadas "proteínas nobres" entre os grupos de mais baixa renda. Dessa forma, na primeira e segunda classe de despesa da Área Metropolitana do Rio de Janeiro apenas 20,0% e 33,1%, respectivamente, do consumo de proteínas são extraídos de produtos de origem animal, percentual que se eleva na última classe para 67,6%. Na Área Metropolitana de Porto Alegre as "proteínas nobres", ingeridas na primeira classe correspondem a 17,8% do total, enquanto que para a segunda tal percentual é de 28,9%, bastante aquém do consumo observado para a última classe que equivale a 66,9% do total de proteínas.

Na realidade, pode-se dizer que a diferenciação observada no consumo de calorias e proteínas entre as diversas classes de despesa apenas refletem o desigual padrão alimentar que vem sendo mostrado nas etapas anteriores deste trabalho.

4. HABITAÇÃO

Indicador dos mais reveladores das condições de vida, a habitação não poderia deixar de ser aqui considerada. Assim, até mesmo para o senso comum transparece, na expressão "lar doce lar", a importância da casa. O que se deve, sem dúvida, a que, por oposição ao mundo do trabalho, seja precisamente nela que se desenrola não desprezível parte da vida do trabalhador e de sua família. Repouso, preparo dos alimentos, convívio social, lazer, etc., todos eles funções necessárias à reposição do desgaste diário da força de trabalho, encontram na habitação o seu *locus* privilegiado. Desse ponto de vista, o exame de certos aspectos referentes às condições de moradia — localização, qualidade, área útil, repartição do espaço interno, por exemplo — ganham particular relevo, pois esclarecem de que maneira estão sendo atendidas não só essas funções como também, e principalmente, a necessidade de abrigo. Entretanto, tal exame, se isolado de uma visão do porquê há uma patente disparidade nas condições mesmas de atendimento das necessidades de habitação de diferentes grupos sociais, nas duas regiões metropolitanas em apreço, permaneceria ao nível da simples descrição. Nesse sentido tentar-se-á, igualmente, apontar para a influência de alguns fatores que, presentes nessas duas regiões, poderiam estar conformando a situação descrita.

A tentativa de analisar as condições de habitação se limitará, aqui, a mostrar apenas a estratégia de localização da moradia e alguns problemas dela decorrentes para as populações de baixa renda. O exame dos demais aspectos certamente tornaria por demais longa a exposição

e, aliás, já foi realizado em dois estudos anteriores [19] que servem de base a esse texto, razão pela qual é aconselhável não repeti-lo.

4.1. Periferia: Alternativa de Habitação Possível

O que primeiro desperta a atenção ao se examinar o processo de desenvolvimento das áreas metropolitanas é o seu elevado crescimento populacional, o qual se dá simultaneamente através de um intenso processo de urbanização. Tal aumento populacional de ambas apresenta, historicamente, certas características comuns que convém ressaltar: deve-se, em grande parte, ao movimento migratório [20], estreitamente relacionado ao surgimento e expansão, nessas áreas, de uma economia tipicamente urbana, onde é apreciável a expressão alcançada pelas atividades industriais e comerciais. Tanto do dinamismo quanto da crescente importância relativa de tais atividades nas regiões metropolitanas resulta uma forte concentração da população estadual nos seus respectivos espaços. Assim, em 1970, a população da Área Metropolitana do Rio de Janeiro já representava 80,0% da população total do estado. No caso da Área Metropolitana de Porto Alegre, se a participação da população metropolitana não atingia ainda nesse período tal proporção, nem por isso o que se pôde observar no decorrer dos últimos trinta anos deixa de indicar que aí também se verificou um processo acentuado de concentração populacional. De fato, a proporção de residentes nessa última região passa de 12,2% do total da população estadual, em 1940, a 22,9% em 1970.

Tal concentração, evidentemente, encontra-se na base do agravamento do problema da localização moradia tanto de modo geral quanto particularmente, de forma bem mais aguda para as populações de baixa renda. Essas últimas, sobretudo, passam a residir cada vez mais distanciadas dos respectivos centros.

Desse afastamento em relação aos centros maiores geradores de emprego são evidências alguns aspectos do processo de distribuição espacial do crescimento populacional observado nas duas regiões metropolitanas: enquanto a participação da população do município do Rio de Janeiro no total de residentes em sua região metropolitana baixava de 72,2% em 1950 para 60,0% em 1970, a população do município de Porto Alegre passava a representar 57,8% do total de sua região em 1970, em contraposição aos 67,2% com que participava em 1940. Se os municípios núcleos em um período de vinte e trinta anos, respectivamente, apresentam um percentual menor de participação na população, os demais municípios, ao contrário, mostram ter-se dado intensa elevação de sua importância relativa no processo de concentração populacional nas respectivas regiões metropolitanas. No caso da Área Metropolitana de Porto Alegre, os municípios periféricos abrigavam, em 1940, 32,8% da população; em 1970 esse percentual se eleva a 42,2%. Na

19 Como para as demais partes desse trabalho, as fontes de referência de que se lançará mão serão os dois estudos sobre condições de vida das populações de baixa renda nas Áreas Metropolitanas do Rio de Janeiro e de Porto Alegre. Além de se estenderem mais detalhadamente quanto a essas e a várias outras dimensões das condições de moradia, os dois estudos analisam as iniciativas postas em prática para sua melhoria.

20 No caso da Área Metropolitana do Rio de Janeiro, o crescimento populacional devido à migração foi de 66,9% na última década e na Área Metropolitana de Porto Alegre atingiu, no mesmo período, cerca de 83,1%. Cf. MININTER/OIT/BNH — *Mudanças na composição do emprego e na distribuição de renda: efeitos sobre as migrações internas*. Brasília, 1976.

Área Metropolitana do Rio de Janeiro a população dos demais municípios constitui, em 1970, 40,0% da população, frente aos apenas 27,8% que representava em 1940. A inversão da relação das taxas de participação, isto é, aumento da taxa referente aos municípios periféricos e diminuição da taxa de participação dos núcleos parece dever-se a uma verdadeira saturação de espaço nesses últimos, a qual estaria levando à concentração populacional nas suas respectivas áreas periféricas, a ponto de se processar atualmente visível tendência à conurbação entre algumas sedes municipais. De fato, as taxas de urbanização alcançavam, já em 1970, 96,6% na Área Metropolitana do Rio de Janeiro e 92,0% na Área Metropolitana de Porto Alegre [21].

Em termos da localização, portanto, o que a elevação da participação da população dos municípios periféricos sugere é terem tais municípios despontado como alternativa residencial para grandes contingentes populacionais, uma vez atingido o quase esgotamento do espaço urbano e, conseqüentemente, a alta valorização dos preços dos terrenos nos respectivos núcleos. Tal valorização — habitualmente acompanhada por uma desenfreada especulação imobiliária, da qual, por sua vez, resulta ser às vezes inacessível o custo monetário da moradia — torna cada vez mais difícil para as populações de baixa renda fixar (ou mesmo manter) sua residência nos municípios núcleos. Nesses, quase só lhes restam as alternativas de condições de verdadeira subabitação, como as favelas e os cortiços ou as de bairros tão distantes dos respectivos centros quanto carentes de infra-estrutura urbana como as periféricas. O exame da distribuição espacial das populações de baixa renda nas duas regiões metropolitanas demonstra, aliás cabalmente, ter sido preferencialmente nos municípios periféricos que passaram a residir contingentes significativos das mesmas. Em 1970, da população economicamente ativa percebendo até 2,1 salários mínimos na Área Metropolitana do Rio de Janeiro,[22] 40,3% residiam nos municípios periféricos e 59,7% no seu município núcleo. No caso da Área Metropolitana de Porto Alegre, também nesse mesmo ano, as proporções da população economicamente ativa percebendo renda mensal inferior a dois salários mínimos no município núcleo e nos municípios periféricos indicam claramente ser elevada a sua concentração nesses últimos. Assim, se em Porto Alegre a proporção dos economicamente ativos com esse montante de rendimentos era de cerca de 60%, tal proporção alcançava aproximadamente os 70% em Canoas, Esteio, Nova Hamburgo e São Leopoldo; atingia mais de 80% em Alvorada, Estância Velha, Gravataí, Guaíba e Viamão, chegando aos 87% em Campo Bom e Sapiranga, e situando-se pouco abaixo dos 80% em Cachoeirinha e Sapucaia do Sul. Considerando-se, por outro lado, o total da população economicamente ativa de baixa renda nessa mesma região metropolitana, ressalta o fato que 45,4% desses trabalhadores residiam nos municípios periféricos, ao passo que 54,6% ainda podiam se manter em seu município núcleo. Confirmam tais proporções que as periferias têm-se constituído, de fato,

---

21 Para uma visão mais detalhada do processo nas duas regiões, ver especialmente as respectivas caracterizações das regiões metropolitanas nos dois estudos citados.

22 A determinação dos limites de rendimentos utilizados para a definição das populações de baixa renda não são coincidentes nos dois estudos em que se baseia essa síntese. Para uma justificativa dos critérios adotados em cada caso ver, especialmente, as respectivas partes: "Caracterização das Populações de Baixa Renda". Cf. *Condições de Vida ... Região Metropolitana do Rio de Janeiro* e *Condições de Vida ... Região Metropolitana de Porto Alegre.*

numa solução viável para a localização da moradia de boa parte das populações de baixa renda, praticamente expulsa dos municípios núcleos pela valorização e especulação imobiliárias que neles se processam.

Essa solução, contudo, apresenta vários inconvenientes. Sem que se pretenda examinar na sua totalidade os problemas decorrentes dessa localização, convém lembrar alguns deles. Ao lado de se morar em áreas nas quais é bem menor a oferta de serviços públicos como os de educação e saúde, por exemplo, aumentam certamente os riscos de danos para a saúde advindos da maior precariedade da infra-estrutura urbana [23]. De fato, dados referentes à dotação de canalização interna de água e esgotos sanitários em 1970 mostram ser os municípios núcleos melhor atendidos que os periféricos. Na Área Metropolitana de Porto Alegre, em alguns municípios, como Alvorada, Cachoeirinha, Campo Bom, Estância Velha, Esteio, Gravataí, Guaíba e Sapucaia do Sul, em geral, não chega a um terço a proporção dos domicílios urbanos com canalização interna da água, seja ela proveniente de rede geral ou mesmo de poço ou nascente. Em nenhum dos demais municípios periféricos, embora a situação seja mais favorável, se chega à proporção alcançada por Porto Alegre: 86,2%. No que diz respeito à existência de esgotos sanitários também se destaca a posição privilegiada do município núcleo (ligados à rede geral ou dispondo de fossa séptica 69,0% dos seus domicílios urbanos) em comparação à situação precária dos municípios periféricos (menos de 10% em Alvorada; entre 10 e 20% em Cachoeirinha, Gravataí e Sapucaia do Sul; entre 27 e 30% em Campo Bom, Estância Velha e Esteio; entre 32,5% e 38,1% em Canoas, Guaíba, Sapiranga e Viamão; e apenas Novo Hamburgo e São Leopoldo com, respectivamente, 40,0% e 45,8% de seus domicílios urbanos nessa condição) [24].

Vista a partir de um outro ângulo de análise, a distribuição desigual desses serviços entre municípios central e periféricos, nessa mesma data, se repete na Área Metropolitana do Rio de Janeiro e revela, de outra parte, um aspecto digno de nota: a pior serviço corresponde maior participação da periferia; a melhor serviço, maior disponibilidade no núcleo. Assim, a simples consideração das proporções de domicílios atendidos por diferentes formas de abastecimento de água e de instalações sanitárias, segundo sua localização central ou periférica, apresentadas a seguir, permitem constatá-lo:

a) *quanto ao abastecimento de água*, pois

a.1 — do total dos domicílios ligados à rede geral, 74,8% pertencem ao Município do Rio de Janeiro e apenas 25,2% aos municípios periféricos;

a.2 — do total de domicílios com abastecimento proveniente de poço ou nascente, 16,0% se encontram no município núcleo e 84,0% nos municípios periféricos.

b) quanto às instalações sanitárias, dado que a participação dos domicílios sobre o total na região;

b.1 — baixa no município núcleo à medida que piora a qualidade do serviço: 86,4% encontram-se ligados à rede geral de esgoto; 57,6% dispõem de fossa séptica e 38,6% de fossa rudimentar, mas 35,1% não contam senão com outra forma de escoadouro;

---

23 Cf. a parte referente à saúde, na qual se salienta a incidência de moléstias infecto-contagiosas, cuja ocorrência se relaciona à falta de instalações sanitárias e ao abastecimento de água deficiente.

24 Cf. tabela 12, p. 25, de *Condições de Vida ... Região Metropolitana de Porto Alegre, op. cit.*

b.2 — e, inversamente, aumenta nos municípios periféricos à medida que é mais precário o serviço: ligados à rede geral apenas 13,6%; com fossa séptica 42,4%, e dispondo apenas de fossa rudimentar ou de escoadouro ainda menos higiênico, respectivamente, 61,4 e 64,9% [25].

Mas morar na periferia não significa apenas estar mais exposto aos riscos decorrentes de precárias condições de saneamento básico. Significa também e principalmente, quando se tem emprego no centro, incorporar à jornada de trabalho não poucas horas de deslocamento, em condições de transporte bastante inconfortáveis, o que, por outro lado, resulta em maior dispêndio de energia e menor tempo para o repouso reparador do desgaste diário da força de trabalho[26]. Por outro lado, a maior distância entre casa e trabalho, ao acarretar elevação das despesas com transportes, pode levar a que essas venham a competir frontalmente com as despesas necessárias a outros itens da sobrevivência imediata. A tal ponto que, em alguns casos, será até possível tentar-se "resolver", ainda que precariamente, mas de maneira inversa à dos que passaram a residir na periferia o verdadeiro quebra-cabeças da localização do abrigo:

> "Faz cinco meses que a gente veio de Alvorada porque meu marido trabalha em construção aqui (Porto Alegre) e não dava prá pegar ônibus todo dia. Com essa casa no Cristal (bairro de Porto Alegre) prá onde a gente vai, já é a segunda mudança em cinco meses" [27].

Depoimento esse que vem, de um lado, esclarecer, ainda que indiretamente, sobre outra razão para que se aceite ou mesmo se opte pela estratégia de morar na periferia: nela é bem menor a instabilidade frente à ameaça de sucessivas remoções, igualmente determinadas pelo fato de se tornarem atraentes para a construção, com o constante aumento dos preços dos terrenos no núcleo, até mesmo os já ocupados por suas favelas. De outro, apontar diretamente para a estratégia oposta de que também lançam mão as populações de baixa renda: tentar fixar-se ou manter-se no município núcleo, mesmo que a custo da estigmatização e da insegurança inerentes ao residir em favela. Estratégia de localização que, entre outras, apresenta a vantagem de aproximar local de moradia e local de trabalho. Pode-se, então, "pegar ônibus todo dia", ou até mesmo independer dele para chegar ao emprego.

4.2. Núcleo: Favelas ou Bairros Afastados

Não fosse a localização da casa em favelas parte da estratégia de sobrevivência imediata das famílias de baixa renda, não se compreenderia como, malgrado a intervenção do poder público e as pressões dos

---

25 Cf. tabela 3b, p. 98, de *Condições de Vida ... Região Metropolitana do Rio de Janeiro, op. cit.*

26 Cf. a análise dos transportes, a seguir, e os dados relativos à extensão da jornada de trabalho, já apresentados. Note-se também que alguns municípios periféricos têm-se caracterizado como verdadeiras cidades-dormitório de trabalhadores de baixa renda. Essa é, por exemplo, na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, a conhecida situação dos municípios da Baixada Fluminense. Já na Região Metropolitana de Porto Alegre isso se daria sobretudo nos municípios de Alvorada, Cachoeirinha e Viamão, de vez que apresentam proporções de população economicamente ativa nos setores secundário e terciário bastante elevadas em relação à capacidade desses setores gerarem empregos nos próprios municípios.

27 Reproduz-se aqui trecho de entrevista de dona de casa, removida de terreno de Marinha, em Porto Alegre. Cf. *Condições de Vida ... Região Metropolitana de Porto Alegre, op. cit.*, p. 196.

interesses do mercado imobiliário para sua erradicação, puderam se manter e até mesmo se expandir nos municípios núcleos das áreas metropolitanas [28]. Entendida, porém, no contexto da estratégia da sobrevivência, tal localização da moradia, ao diminuir o custo monetário da habitação, permite não deixar desatendidas, já que o rendimento é escasso, também outras necessidades tão ou mais prementes que a de abrigo:

> "Vim pra cá porque já não dava mais pro aluguel. Com que é que eu vou dar de comer pros filhos? Com o recibo do aluguel? Não dá prá sair daqui" [29]

Assim, sendo impossível deixar de comer, continuar a trabalhar e também morar, esgotada a viabilidade de outras opções de moradia, cujo custo monetário não pode mais ser coberto pelo baixo rendimento, o barraco na favela surge como uma solução procurada. Não implicando pagamento de aluguéis e impostos, libera alguns recursos a mais para a satisfação de outras necessidades, ao mesmo tempo que torna menos pesadas as despesas com transportes e mais próximo o mercado de trabalho. Tais vantagens, presentes aliás nas próprias representações dos moradores sobre as razões que os levam a residir na favela, não os impedem, entretanto, de pesar os seus inconvenientes: falta de serviços de saneamento básico, espaço ínfimo no interior do barraco levando à promiscuidade, entre inúmeros outros.

> "Faz nove anos que eu moro aqui. Não tinha luz, não tinha água, água de poço, uma 'peninha' no meio da rua, era aquele brigueiro. Olha, era horrível. Agora até tá melhor. Essa água de poço, né. Eu já tava acostumada ..."

> "Dorme tudo, dorme. Agora os guri ganhou essa caminha de uma vizinha, eles dorme o pequeno aí com o guri, que a guria não está aí, né. Quando a guria tá aqui dorme ali e eles dormem na minha cama, o guri pequeno lá nos pé da cama. Porque eu boto uma parede de lençol, né. Eu reparto assim e ela dorme ali e os menino pra cá" [30].

Apesar disso e mesmo assim, as vantagens parecem compensar amplamente as dificuldades, pois que as favelas se apresentam evidentemente como "saída" para a localização da casa, em um contexto em que as condições de habitação, de há muito inteiramente determinadas pela estrutura e a dinâmica dos interesses imobiliários, se tornam particularmente graves para as populações de baixa renda. Alie-se a esse

---

28 Não se pretende aqui negar que essa estratégia não seja também seguida nos municípios periféricos. A opção de limitar o seu exame aos municípios centrais se deve, de um lado, à impossibilidade de contar-se com informações detalhadas sobre os demais e, de outro, à crença de que o descrito para os municípios centrais não difere substancialmente, em termos da estratégia de sobrevivência das populações de baixa renda, do que se encontraria nos municípios periféricos, dado que aí também estão presentes a ação do poder público e interesses imobiliários.

29 Trecho de entrevista com operário morador em favela de Porto Alegre. Cf. *Condições de Vida ... Região Metropolitana de Porto Alegre*, p. 196.

30 Trechos de duas entrevistas realizadas com donas de casa em favelas de Porto Alegre. Cf. *Condições de Vida ... Região Metropolitana de Porto Alegre, op. cit.*, pp. 208 e 206, respectivamente.

processo a perda do poder aquisitivo da remuneração, já de *per se* pouco elevada, e se torna então compreensível o dinamismo apresentado pela expansão das favelas nas duas regiões metropolitanas [31].

De fato, tal dinamismo torna-se evidente nos dados dos quadros 8 e 9,[32] nos quais se compara o crescimento da população favelada ao da população total nos seus respectivos municípios centrais: Rio de Janeiro e Porto Alegre. Se o ritmo de crescimento da população nos dois municípios é bastante intenso, cabe aqui ressaltar que essa intensidade mesma se deve, em grande parte, ao aumento ainda mais expressivo de suas populações faveladas. Tomando-se os dados constantes dos quadros e calculando-se a partir deles as taxas médias de crescimento anual, não é difícil concluí-lo: enquanto a população do Município do Rio de Janeiro cresceu, entre 1950 e 1960, a uma taxa de 3,8% ao ano, sua população favelada no mesmo período aumentou à razão de 9,8%. Por volta dessa mesma época (entre 1951 e 1965) as taxas anuais de crescimento no Município de Porto Alegre apresentavam maior diferença: 4,2% para a população municipal e 21,6% ao ano para a população residente em "malocas". Considerando-se um lapso maior de tempo, pode-se deduzir a manutenção dessa tendência. Assim, aproximadamente entre 1950 e 1970, as taxas médias anuais de crescimento populacional alcançam, respectivamente, 3,9 e 6,5% para as populações municipais e 11,7 e 26,2% para os moradores das favelas nas Áreas Metropolitanas do Rio de Janeiro e de Porto Alegre.

QUADRO 8

População e população favelada

Rio de Janeiro — 1950/1970

POPULAÇÃO E CRESCIMENTO	1950	1960	1970
Rio de Janeiro			
População	2 377 451	3 261 908	4 252 009
Índices	100	138,0	178,9
Favelas do Rio de Janeiro			
População	169 305	335 063	565 135
Índices	100	197,9	333,8

FONTE: *As favelas do Distrito Federal e o Recenseamento de 1950.* DEISO/IBGE — *Censo Demográfico de 1960 — Favelas do Estado da Guanabara.* DEISO/IBGE — *Sinopse Preliminar do Censo Demográfico de 1970.* DEISO/IBGE.

31 Da perda do poder aquisitivo dos salários são evidência alguns dados. Na Região Metropolitana de Porto Alegre, levantamento realizado pelo Departamento Municipal de Habitação, em 1972, mostra que 15,9% dos chefes de família residentes nas favelas moravam anteriormente em casa alugada, assim como que 5,7% no total dos chefes percebiam três e mais salários mínimos regionais. Na Região do Rio de Janeiro o percentual de famílias com renda familiar *per capita* até meio salário mínimo regional se elevava a 56,0% das famílias residentes em favelas. Cf. respectivamente, pp. 198 e 199 de *Condições de Vida ... Região Metropolitana de Porto Alegre* e p. 136, tabela 26a. de *Condições de Vida ... Região Metropolitana do Rio de Janeiro.*

32 Ambos baseados em quadros constantes nos estudos citados.

QUADRO 9

População e população favelada

Porto Alegre — 1951/1972

POPULAÇÃO E CRESCIMENTO	1951	1965	1972
Porto Alegre			
População	418 864	667 397	991 900
Índices	100	159,3	236,8
Favelas de Porto Alegre			
População	16 303	65 595	105 833
Índices	100	402,3	642,2

FONTE: PMPA/DEMHAB — *Malocas: Diagnóstico evolutivo das sub-habitações no Município de Porto Alegre — RS — 1973*, p. 11 DEISO/IBGE

Como resultado, as proporções de populações faveladas sobre os totais das populações municipais passam a representar 13,3% no Rio de Janeiro e 10,7% em Porto Alegre, em 1970 e 1972, respectivamente; percentuais mais elevados que os observados anteriormente: 7,1% em 1950 no primeiro município, e 3,9% em 1951 no segundo[33].

Considerado a partir de um outro elemento, o número de barracos, mais diretamente relacionável à política habitacional, da qual faz parte a erradicação de favelas, torna-se ainda mais clara a força de seu dinamismo mesmo diante dos esforços para extingui-las. Assim, entre 1960 e 1970, época marcada por intensa remoção de barracos no Rio de Janeiro,[34] o seu número se eleva de 69 690 a 112 439, ou seja, 42 749 barracos a mais, em média cerca de 4 275 barracos por ano e 11,7 barracos erguidos por dia. Para Porto Alegre os números, embora menores, não são menos indicativos da persistência das favelas: entre 1972 e 1977 o aumento médio do número de barracos foi de 267 barracos por ano e de 4,7 barracos por dia (correspondendo aos números absolutos de 20 152 em 1972 e 21 489 em 1977) [35].

Note-se que o crescimento das favelas se deu paralelamente à execução da política habitacional que, por outro lado, teoricamente visava a proporcionar melhores condições de habitação às famílias de baixa renda, sobretudo e principalmente às faveladas. Importa, assim, sugerir que as causas de seu pouco êxito para "resolver o problema da habitação" se poderiam encontrar tanto no atual afastamento de seus programas de suas finalidades iniciais [36] quanto no fato de, mesmo quando

33 Cf. *Condições de Vida ... Região Metropolitana do Rio de Janeiro*, p. 47 e *Condições de Vida ... Região Metropolitana de Porto Alegre*, p. 197.

34 Informação proporcionada pela CEHAB/RJ indica terem sido removidas 25.404 barracos de favelas do Rio de Janeiro entre 1963 e 1975. Cf. *Condições de Vida ... Região Metropolitana do Rio de Janeiro*, p. 48.

35 Apesar, também, da remoção de 7.744 barracos entre 1971 e 1976. Cf. *Condições de Vida ... Região Metropolitana de Porto Alegre*, p. 203.

36 Para uma análise mais completa do desvirtuamento dos programas habitacionais, ver, além dos dois estudos que servem de base a essa análise, Valladares, Lycia Prado — *Passa-se uma casa*. Rio de Janeiro, Zahar, 1968 e Bolaffi, Gabriel: *A casa das ilusões perdidas*. São Paulo, Brasiliense, 1977 (Cadernos Cebrap 27).

efetivamente chegaram a abrigar, ao serem inaugurados, essas famílias, não terem podido constituir, para muitas delas, uma forma de moradia compatível com sua estratégia global de sobrevivência [37]. De fato, não poucas famílias se viram obrigadas a abandoná-los, incapazes de arcar, por terem rendimentos cada vez mais deteriorados, com os impostos e outros custos monetários decorrentes do aí morar: amortizações dia a dia mais elevadas e pagamentos por serviços diversos. O que tem, na verdade, resultado em duas "novas soluções': ou o retorno às favelas — o que explicaria a sua persistência e aumento — ou a ida para locais cada vez mais afastados — a periferia do município núcleo — onde ainda é menor o custo monetário da moradia, "saída" essa, aliás, não apenas adotada por ex-favelados.

Embora mais acessível às famílias de baixa renda, a "solução" do morar nos bairros afastados do centro e das áreas industriais, ou das zonas residenciais mais valorizadas que proporcionam maiores oportunidades de emprego na construção e nos serviços (domésticos ou não), os coloca em situação semelhante à dos residentes nos municípios periféricos. Tais bairros, como esses municípios, distam às vezes horas de deslocamento diário para o trabalho e as condições de saneamento básico [38] não são melhores que as neles proporcionadas nas duas regiões metropolitanas e já examinadas. Mas, apesar de todos esses inconvenientes, apresenta-se como uma alternativa mais segura, tanto em termos de facilitar o atendimento das demais necessidades quanto em termos de ser mais provável permitir "morar no que é seu". Mesmo para as famílias que aí residem em favelas, não é, por hora, tão visível e imediata a ameaça de remoção. Não seriam outros os motivos porque, somente no Rio de Janeiro, residia em bairros periféricos das zonas norte suburbana e oeste uma proporção de 86,6% das famílias com rendimento familiar mensal inferior a meio salário mínimo desse município, em 1970 [39]. Resta-lhes, contudo, um maior quinhão nos riscos imediatos à saúde e no desconforto dos transportes, como se verá em seguida.

5. TRANSPORTES

A distância existente entre o local de moradia e o de trabalho faz com que a obtenção dos rendimentos necessários ao sustento familiar torne-se cada vez mais dependente de deslocamentos cotidianos realizados através de meios mecânicos de transporte. Tal fenômeno é observado sobretudo nas áreas metropolitanas onde o crescimento da periferia caracteriza o processo de expansão urbana.

Desse modo, não obstante seja possível supor que a necessidade de locomoção para o trabalho seja comum à maior parte da população que reside nas áreas metropolitanas, dado exatamente a separação

---

37 A remoção e a posterior localização nos conjuntos habitacionais têm acarretado a quebra de toda uma "estrutura de suporte econômico, social e emocional buscada pela unidade de vizinhança como uma estratégia de sobrevivência das famílias de baixa renda". Cf. *Condições de Vida ... Região Metropolitana do Rio de Janeiro*, p. 49.

38 A situação do saneamento básico nesses bairros é detalhadamente analisada nos dois estudos mencionados.

39 Cf. tabela 25b. p. 134 de *Condições de Vida ... Região Metropolitana do Rio de Janeiro*. Entre essas famílias certamente se encontram algumas das residentes nos conjuntos habitacionais construídos, pois que esses o foram nessas zonas devido a serem aí mais baratos os terrenos. O que aponta, por outro lado, para o fato de estarem influindo, inclusive nos planos habitacionais, interesses imobiliários.

física entre os domicílios e as áreas geradoras de emprego, deve-se, entretanto, admitir que as condições de transporte variam consideravelmente conforme o nível de renda a que se está referido, refletindo o uso diferenciado dos meios de transportes. Assim, partindo da preocupação de examinar de forma quase exclusiva aqueles aspectos do transporte mais diretamente relacionados à população de baixa renda, dois pontos adquirem especial relevância e de certa maneira definem a abordagem adotada nos estudos que serviram de base para a presente análise. O primeiro ponto corresponde à íntima relação existente entre transporte e subsistência desses grupos sociais quando observada sua condição de trabalhadores. Na realidade, tal relação é reconhecida pela própria legislação trabalhista, conforme se deduz da leitura do artigo 76 da *Consolidação das Leis do Trabalho* que estabelece a conceituação do salário mínimo, onde se verifica a inclusão do transporte entre as necessidades que devem ser atendidas por esta remuneração. Se, por um lado, os rendimentos mínimos auferidos pelos trabalhadores têm que ser suficientes para cobrir suas despesas de transporte, por outro, cabe notar o próprio caráter necessário do transporte para a percepção desses rendimentos. No limite, poder-se-ia considerar o transporte não apenas como uma dimensão da vida social dos trabalhadores, mas também como elemento indispensável para garantir sua sobrevivência, na medida em que possibilita o acesso ao local do trabalho.

O segundo ponto, que imprime certa especificidade à temática do transporte dentro de um estudo mais amplo das condições de vida da população de baixa renda, diz respeito às alternativas que se apresentam para esses grupos, em termos dos meios utilizados para locomoção. A reduzida disponibilidade monetária atua no sentido de limitar as opções entre os meios de transporte exclusivamente àqueles de natureza coletiva. Daí a importância que assume a análise do sistema de transporte público como uma forma de avaliação do atendimento da população de baixa renda.

Justifica-se, portanto, a prioridade conferida ao exame dos serviços de transporte coletivo, dentro do objetivo de conhecer as condições de transporte particulares aos grupos sociais de baixa renda, perspectiva essa que é confirmada quando se recorre aos dados referentes às despesas com transporte das distintas classes de despesa A leitura do quadro 10 evidencia a diferença dos padrões de consumo observados entre os três estratos inferiores e o estrato superior, o que demonstra, de acordo com o que foi apontado anteriormente, o recurso a meios de transporte qualitativamente diversos. Para as três classes de despesa mais baixa é nítido o predomínio dos gastos com transporte urbano [40] (de ordem sempre superior a 90%) em detrimento dos outros itens de desagregação das despesas com transporte. A situação se modifica radicalmente quando se passa para a classe de despesa mais alta, onde os gastos com veículo próprio superam consideravelmente os demais itens, representando cerca de 83% das despesas intraclasse nas duas regiões metropolitanas. Finalmente, cabe observar que, embora se registrem pequenas diferenças entre o peso relativo de cada item quando se comparam estratos equivalentes das Áreas Metropolitanas do Rio de Janeiro e de Porto Alegre, em termos gerais o comportamento das classes de despesa é semelhante para as duas regiões consideradas.

40 As definições fornecidas pelo ENDEF relativas às despesas esclarecem que sob o item transporte urbano foram classificados os gastos com ônibus, táxi, trem, bonde, barcos etc., desde que habitualmente realizados pelas famílias.

Mesmo tendo a preocupação comum de concentrar a análise no sistema de transporte público como meio de aproximação das condições de transporte dos grupos sociais de baixa renda, estudos realizados em diferentes áreas não apresentam necessariamente a mesma abordagem. Isto porque, em primeiro lugar, o transporte coletivo subdivide-se em distintas modalidades e maior ênfase pode ser atribuída ao exame do transporte ferroviário ou do rodoviário e, em segundo lugar, pelo fato de que as próprias características específicas de cada área atribuem peculiaridade a cada estudo. Por fim, a própria disponibilidade de dados muitas vezes impõe limites para análise. Sem dúvida alguma, estes fatores acima mencionados influíram no sentido de estabelecer diferenças entre os estudos *Condições de Vida da População de Baixa Renda da Área Metropolitana do Rio de Janeiro* e *Condições de Vida ... da Área Metropolitana de Porto Alegre* no que concerne ao capítulo sobre transportes, criando, conseqüentemente, dificuldades para realizar uma perfeita comparação entre as duas áreas. Por esta razão, a melhor maneira para se conhecer a situação dos transportes vivenciada pela população de baixa renda nessas duas regiões metropolitanas, sem que se perca as particularidades de cada uma, parece ser o exame em separado dos principais aspectos considerados em cada uma delas, para posteriormente esboçar-se alguma conclusão de ordem comparativa.

QUADRO 10

Despesa global em transporte do estrato superior e dos três estratos inferiores de despesa

Área metropolitana do Rio de Janeiro e de Porto Alegre — 1974

ÁREAS METROPOLITANAS E TIPO DE DESPESA	ESTRATOS DE DESPESA							
	A		B		C		S	
	Cr$	%	Cr$	%	Cr$	%	Cr$	%
Área Metropolitana do Rio de Janeiro								
TRANSPORTE	131	100,0	323	100,0	685	100,0	10 490	100,0
Gastos c/ veículo próprio	—	—	1	0,3	17	2,5	8 718	83,1
Transporte urbano	121	92,4	315	97,5	645	94,1	988	9,4
Viagem a longa distância	10	7,6	7	2,2	23	3,4	783	7,5
Área Metropolitana de Porto Alegre								
TRANSPORTE	152	100,0	280	100,0	585	100,0	11 080	100,0
Gastos c/ veículo próprio	—	—	3	1,2	21	3,6	9 246	83,4
Transporte urbano	152	100,0	271	97,0	530	90,6	733	6,6
Viagem a longa distância	—	—	5	1,8	34	5,8	1 102	10,0

FONTE: ENDEF — DEISO/IBGE

Obs : A = classe de despesa global anual de menos de 1 salário mínimo
B = classe de despesa global anual de 1 a 2 salários mínimos
C = classe de despesa global anual de 2 a 3,5 salários mínimos
S = classe de despesa global anual de mais de 30 salários mínimos

5.1. Situação dos Transportes na Área Metropolitana do Rio de Janeiro

O estudo sobre transporte realizado para a Área Metropolitana do Rio de Janeiro corresponde, antes de tudo, a uma análise do transporte ferroviário [41]. Esta opção, em termos de abordagem, decorre do fato de ser esta modalidade a que é teoricamente considerada como transporte de massa em função basicamente de maior velocidade média desenvolvida, possibilitando, assim, mais rápido escoamento, e das tarifas usualmente mais reduzidas [42]. A própria definição de "transporte de massa" já indica, portanto, sua maior adequação a deslocamentos de grandes fluxos de passageiros, o que, aliado às condições tarifárias, faz com que os meios de transporte assim classificados sejam os mais apropriados à locomoção dos grupos sociais de mais baixa renda. Advém daí que a ênfase conferida ao transporte ferroviário no estudo referente à Área Metropolitana do Rio de Janeiro objetivou também corresponder a um recorte em termos do nível de renda dos usuários de transporte. É necessário, porém, observar que não se pretendeu com isso supor uma correspondência perfeita entre passageiros de trem e população de baixa renda, mesmo porque os próprios dados indicam que a maior parcela dos viajantes dos transportes coletivos na direção subúrbio—centro utilizam o ônibus para seus deslocamentos cotidianos (67% do total). Mas sim, pelo contrário, admitiu-se que o próprio fato dessa preferência por um meio de transporte mais moroso e caro do que o trem, alternativa que tenderia a ser privilegiada em circunstâncias ideais, em face da situação sócio-econômica dos moradores nas zonas periféricas, atuaria como justificativa para se examinar mais cuidadosamente o transporte ferroviário, tentando inclusive detectar as razões desta anomalia.

Inicialmente, procurando dimensionar a população potencialmente usuária de transporte, verifica-se que 70,6% dos habitantes da Área Metropolitana residem em áreas distintas (nos subúrbios próximos e distantes) das que geram emprego. O montante de viagens produzidas diariamente por essas áreas, considerando-se os trens e os ônibus, é da ordem de 545.045. Ao se examinar os motivos desses deslocamentos, observa-se forte predomínio das viagens realizadas por motivo de trabalho (86% do total), seguido pelas viagens por outros motivos (11%) e escola (3%). Esses dados permitem que se qualifique os usuários mostrando que são, em sua grande maioria, trabalhadores, o que, por um lado, confirma a relação anteriormente mencionada entre transporte e trabalho e, por outro, indica o caráter obrigatório dessas viagens.

No intuito de analisar as condições do atendimento das necessidades de transporte da população dependente do transporte coletivo, procurou-se, com o auxílio dos dados do Censo de 1970, localizar as regiões administrativas e os municípios da Área Metropolitana do Rio de Janeiro que apresentassem maior concentração de população de baixa renda para, em seguida, estabelecer uma correspondência aproximada dessas zonas com as estações da rede ferroviária. Com isso objetivava-se conhecer a distância em quilômetros desses pontos e a

---

41 Os dados que serviram de base para essa análise foram extraídos de duas pesquisas: a da Rede Ferroviária Federal S.A. concluída em 1976, mas cujos dados são de 1975 e de outra efetuada no mesmo ano pela Diretoria do Planejamento do Metrô.

42 Para maior discussão da ferrovia como transporte de massa ver Barat, Josef — *Estrutura Metropolitana e Sistema de Transportes: Estudo de Caso do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1973 (Monografia 20) pp. 36/51.

estação final de desembarque (D. Pedro II) e avaliar quantas pessoas estariam usualmente saindo no sentido subúrbio—centro no período do pico da manhã.

Ora, só essas áreas de concentração de baixa renda (a saber: as Regiões Administrativas de Ramos, Penha, Méier, Jacarepaguá, Bangu, Campo Grande, Santa Cruz, Ilha do Governador, Anchieta, além dos Municípios de Duque de Caxias, Nova Iguaçu, São João de Meriti, Nilópolis) são responsáveis por 157.587 das 184.315 viagens produzidas pelas várias linhas da RFFSA. Este número, entretanto, não é tão significativo se se considera primeiramente que a população dessas áreas é extremamente superior e, em segundo lugar, que no mesmo período do pico da manhã outras 411.122 viagens de ônibus intermunicipais e municipais concorrentes dos trens da 8.ª Divisão são realizadas. Ressalta-se, então, a já mencionada preferência pelo transporte rodoviário com as desvantagens comparativas que lhes são peculiares, o que pode ser atribuído basicamente a dois fatores: a incapacidade objetiva atual da rede ferroviária oferecer uma quantidade suficiente de trens que consiga cobrir o total de viagens geradas e a baixa qualidade do serviço existente. Há sobrecargas extremas nas horas do pico, uma vez que os vagões, capacitados para 72 passageiros sentados e 250 em pé, chegam a transportar mais de quinhentas pessoas, ou seja, dez passageiros por metro quadrado. Os atrasos são igualmente muito freqüentes e numerosos. No mês de julho de 1975 as estatísticas acusavam que dos 19.995 trens previstos, 11% foram suprimidos, 49% chegaram no horário e 40% sofreram atrasos. Além disso, o sistema apresenta insegurança devido à sua obsolescência, sendo que o próprio material rodante compreende séries muito antigas (80 trens de 1937, 100 trens de 1945 e 48 que entraram em tráfego em 1966).

Nessas condições é de se esperar que o transporte seja responsável pela extensão da jornada de trabalho, já freqüentemente dilatada pelas horas extras necessárias para implementar o salário reduzido. Na tentativa de confirmar esta suposição procurou-se avaliar:

a) o tempo previsto gasto entre as várias estações de embarque situadas ao longo das linhas e trechos ferroviários da 8.ª Divisão Operacional e o terminal D. Pedro II conforme se tratasse do trem direto ou parador;

b) o tempo despendido de casa até a estação de embarque, seja a pé ou de ônibus, cálculo esse fornecido pela pesquisa do Metrô que selecionou as estações de embarques mais numerosas: Nova Iguaçu, Campo Grande, Nilópolis, Madureira, Cascadura e Bangu.

Sem entrar aqui nos pormenores desses cálculos e de seus limites [43], é possível fornecer uma estimativa do tempo gasto através de um quadro (ver quadro 11) o qual agrega o percurso secundário (residência—estação de embarque) ao principal (estação de embarque — D. Pedro II, hipoteticamente).

Se ainda tomássemos, com base nas estimativas acima, os pontos extremos dos ramais ferroviários Santa Cruz e Japeri, teríamos 74 min e 126 min para o primeiro e 81 min e 136 min para o segundo. Como, geralmente, o horário de trabalho começa às 7h da manhã, entende-se porque, em certas estações mais distantes, já se esteja a postos para o embarque de trem antes das 4h e que para isso se levanta, de praxe, às 3 ou 3h 30 min da madrugada. Saindo de casa neste horário, o tra-

43 Para discussão mais ampla ver *Condições de Vida da População de Baixa Renda da Região Metropolitana do Rio de Janeiro*, pp. 67/69.

QUADRO 11

Estimativa do tempo gasto entre algumas estações de embarque e o terminal D. Pedro II

ESTAÇÕES DE EMBARQUE:	ESTIMATIVA DO TEMPO GASTO (minutos)	
	MELHOR DAS HIPÓTESES (trem direto + 10 min)	PIOR DAS HIPÓTESES (trem parador + 50 min)
Campo Grande	58	110
Nova Iguaçu	51	106
Bangu	48	95
Nilópolis	43	90
Madureira	32	82
Cascadura	29	79

FONTE: RFFSA — METRÔ — DEISO/IBGE

balhador muitas vezes a ela regressará, depois do serão na fábrica, às 22h ou 23h para dormir, depois de longa e exaustiva jornada de trabalho, de quatro a cinco horas de sono.

Conclui-se, assim, que é longo o tempo de desgaste e curto o tempo de reposição do trabalhador de baixa renda.

5.2. Situação dos Transportes na Área Metropolitana de Porto Alegre

O primeiro aspecto a ser destacado na análise do setor de transportes da Área Metropolitana de Porto Alegre é o predomínio quase exclusivo da modalidade rodoviária. Conseqüentemente, no que concerne à situação específica dos grupos sociais de baixa renda, observa-se que suas alternativas de locomoção limitam-se à utilização de ônibus, uma vez que os outros meios de transporte rodoviários não são, via de regra, acessíveis a essa parcela da população, em face das restrições de seu orçamento doméstico. Assim, uma das constatações preliminares que se pode fazer com relação ao transporte, nessa área estudada, refere-se à ausência de "transporte de massa", se considerado na sua acepção teórica, destacando-se aí a inexistência prática do transporte ferroviário de passageiros.

Ao contrário, portanto, do estudo de transporte para a Área Metropolitana do Rio de Janeiro, aqui se tem necessariamente que enfatizar o transporte rodoviário e particularmente os ônibus, dado a preocupação com os grupos de baixa renda.

Dentro das considerações de ordem mais geral, torna-se importante caracterizar a malha viária existente, pois isto não apenas indica as principais opções para a circulação dos meios de transporte como também fornece os elementos iniciais para avaliar as condições em que se dá essa circulação.

Se se destaca preliminarmente o município de Porto Alegre do conjunto da área metropolitana, constata-se que este apresenta a configuração de um leque cuja ponta corresponde ao centro comercial e de serviços, logo, área de maior concentração de empregos. Os bairros

residenciais seguem-se ao centro, distribuindo-se pelo que seria a parte mais aberta do leque. A malha viária principal obedece, portanto, a um padrão radial monocêntrico, em que as vias principais convergem da periferia para o centro, estabelecendo a ligação com os bairros.

A influência desta estrutura viária sobre as condições de tráfego na cidade faz-se sentir sobretudo através da composição do tráfego das linhas urbanas de ônibus que tendem, na maioria das vezes, a desembocar em um dos eixos radiais com destino ao centro, provocando, usualmente, superposição de linhas. Este fato, agravado pelo sempre crescente número de automóveis particulares, provoca grandes congestionamentos nas vias radiais principais, especialmente nas horas do pico, demonstrando a incapacidade da malha viária existente de absorver o aumento dos veículos em circulação. Do ponto de vista dos usuários dos meios de transporte, os efeitos desses congestionamentos repercutem no incremento do tempo gasto com a locomoção.

Dificuldades semelhantes são observadas no tráfego entre os demais municípios da Área Metropolitana de Porto Alegre, onde se verifica idêntica tendência de orientar o trajeto das linhas interurbanas para as rodovias mais significativas, notadamente a BR 116 e BR 290.

A partir desse esboço de caracterização da rede viária, cabe examinar como se dá a distribuição das viagens na área metropolitana para preliminarmente determinar o peso dos diversos municípios na produção e atração das viagens e assim conhecer os principais fluxos de passageiros e, em segundo lugar, procurar estabelecer a participação relativa dos vários meios de transporte na locomoção de passageiros.

De um total de 1.525.325 viagens (abrangendo todos os meios de transporte rodoviários) realizados em dia útil médio [44], o Município de Porto Alegre responde pela produção de 1.034.486 viagens que correspondem a 67,8% do total da área metropolitana. Ao mesmo tempo, este município representa a principal zona de atração, com 1.177.940 viagens ou, em termos relativos, 77,3% do total. Sabendo-se que as zonas de produção coincidem com as áreas domiciliares e as zonas de atração equivalem essencialmente às áreas geradoras de emprego, pode-se entender a importância relativa de Porto Alegre que está relacionada, por um lado, ao contingente populacional deste município que representava, em 1975, 56,8% da população total da área metropolitana e, por outro, ao seu dinamismo econômico que o coloca em lugar de destaque em termos de geração de empregos da área metropolitana.

Conforme se registre o predomínio da produção ou atração de viagens, é possível classificar os outros municípios em três grupos. Em primeiro lugar encontram-se aqueles em que o número de viagens produzidas supera o de atraídas, que são Alvorada, Cachoeirinha, Canoas, Esteio, Gravataí, Sapucaia do Sul e Viamão. Estes municípios podem ser caracterizados predominantemente como zonas de produção, o que permite supor que parte da população que neles reside tem que se deslocar habitualmente para outros municípios, possivelmente por motivo de trabalho. Acrescente-se ainda, com relação a Alvorada, Cacho-

---

44 Os dados utilizados no capítulo sobre transportes de *Condições de Vida da População de Baixa Renda da Região Metropolitana de Porto Alegre* e que são reproduzidos nesta etapa do presente trabalho, foram extraídos dos seguintes estudos:

1 — METROPLAN-GEIPOT — *Plano Diretor de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Porto Alegre — PLAMET/PA* — 3 vol.

2 — METROPLAN-GEIPOT — *Estudo do Transporte Coletivo da Região Metropolitana de Porto Alegre — TRANSCOL* — 3 vol.

Esses dados referem-se aos anos 1974/1975, período em que foi realizada a pesquisa

eirinha, Canoas, Gravataí e Viamão, uma nítida influência de Porto Alegre como pólo de atração das viagens neles produzidas, o que sugere que estes municípios estejam cumprindo o papel de "cidades-dormitórios" com relação a Porto Alegre.

No segundo grupo estão os municípios de Campo Bom, Estância Velha, Guaíba e Sapiranga que apresentam razoável equilíbrio entre a produção e atração de viagens, sendo significativo o peso das viagens internas a cada município.

E finalmente em Novo Hamburgo e São Leopoldo, o percentual de viagens atraídas suplanta o de viagens produzidas, o que pode, em parte, ser explicado pela existência de indústrias no primeiro município, ou até mesmo, com referência a São Leopoldo, pela presença nesta cidade da Universidade do Vale do Rio dos Sinos.

Ainda no que concerne à distribuição espacial de viagens, é importante observar o forte peso das viagens internas a Porto Alegre, ou seja, das viagens que têm neste município seu ponto de origem e destino e que correspondem a 65,3% do total de viagens registradas para a área metropolitana, o que equivale a 996.054 viagens. Não seria errôneo, portanto, afirmar que a posição de destaque que Porto Alegre assume na produção e atração de viagens habituais de pessoas da área metropolitana está, em muito, associada aos deslocamentos de passageiros que ocorrem no interior do próprio município.

O estudo da produção e atração de viagens no espaço metropolitano, se bem que extremamente útil, pois permite conhecer a posição relativa de cada município na distribuição das viagens de passageiros da área metropolitana, não permite, entretanto, qualificar os usuários de transporte e avançar na determinação das necessidades do setor. O primeiro passo para atingir esses objetivos parece ser, no momento, o exame da distribuição das viagens segundo os meios de transporte.

De um total de 1.505.369 viagens [45] realizadas no conjunto da área metropolitana em dia útil médio, 69,3%, ou seja, 1.042.889 viagens são feitas através de transporte coletivo [46], enquanto as restantes 462.480 viagens, correspondendo a 30,7%, referem-se ao transporte privativo.

Como era de se esperar, devido ao peso das viagens originadas em Porto Alegre sobre o total da área metropolitana, a distribuição das viagens deste município está bastante próxima da média, representando o transporte coletivo 69,8% do conjunto ou, em termos absolutos, 761.134 viagens contra 30,2% ou 329.441 viagens em transportes privativo.

Já com referência aos demais municípios, verifica-se enorme variação na utilização do transporte coletivo, registrando-se uma participação máxima de 90,3% nas viagens com origem em Alvorada, para apenas 30,2% nas viagens com partida em Sapiranga. Na tentativa de encontrar explicação para tão distinta distribuição é possível perceber a existência de uma relação entre o peso relativo do intercâmbio de viagens com Porto Alegre e a participação do transporte coletivo, observando-se uma tendência de ambos variarem no mesmo sentido. Os municípios cuja participação do transporte coletivo supera a média registrada para a

45 Nesse total estão excluídas as viagens a pé.

46 Adotou-se aqui a mesma classificação dos modos de transporte utilizada no *Plano Diretor de Transportes Urbanos da Área Metropolitana de Porto Alegre*, estando, portanto, incluídas na categoria de transporte coletivo as viagens realizadas em ônibus, táxis e diversos tipos de lotação aí designados por mistos. O transporte privativo abrange, além dos automóveis particulares, outros veículos como, por exemplo, motocicleta, bicicleta etc.

área metropolitana são, por exemplo, os mesmos que apresentam, em termos relativos, maior volume de viagens para Porto Alegre, ou seja, Alvorada, Cachoeirinha, Canoas, Esteio, Gravataí, Guaíba, Sapucaia do Sul e Viamão. A necessidade da utilização de meios mecânicos de transporte para cobrir as distâncias entre esses municípios e Porto Alegre, associada ao peso da população de baixa renda [47] nesses municípios, parecem justificar o predomínio do transporte coletivo verificado nesses casos. É possível ainda supor, através da constatação de fluxos pendulares de transporte entre Porto Alegre e esses municípios, que a maior parte das viagens de passageiros entre esses pontos corresponde a deslocamentos para o trabalho.

Ainda com referência aos meios de transporte, é possível afirmar que os ônibus constituem o principal meio de locomoção para a população da Área Metropolitana de Porto Alegre, respondendo por 66,5% do total de viagens de pessoas aí realizadas. Convém acrescentar que, em face da estrutura metropolitana de oferta de serviços de transportes, os ônibus correspondem à única alternativa de locomoção dos grupos de baixa renda nos percursos de maior distância.

A distribuição das viagens por motivos nas zonas de atração indica que do total realizado em transporte coletivo, 64,6% destina-se a trabalho, enquanto que no transporte privativo esse percentual aumenta para 70,1%. Uma explicação plausível para a elevada participação dos deslocamentos por motivo de trabalho em transporte privativo poderia se encontrar nas deficiências porventura existentes nos serviços de transporte coletivo que atuariam como estímulo ao uso do transporte individual.

O estudo responde por 27,0% das viagens em transporte coletivo e 21% das que são feitas em transporte privativo, enquanto os restantes 6,3% no primeiro caso e 8,9% no segundo são atribuídas a outros motivos.

Procurando analisar a distribuição das viagens segundo os motivos sob outro ângulo, observa-se que as viagens realizadas em transporte coletivo superam sempre, em termos absolutos e relativos, aquelas feitas em transporte privativo, qualquer que seja o motivo considerado. Assim, do total de viagens para o trabalho, 67,1% correspondem ao transporte coletivo, enquanto 32,2% se referem ao transporte individual. Nas viagens para estudo o percentual concernente aos deslocamentos em transporte coletivo atinge 73,8%, contra 23,5 em transporte privativo.

Apesar da preocupação, manifesta desde o início, de se examinar o transporte enquanto um dos elementos essenciais à subsistência dos grupos de baixa renda, os dados apresentados até agora não permitem ainda uma avaliação das condições em que são atendidas as necessidades de locomoção destes grupos sociais. Para este fim, o procedimento mais adequado é a análise da oferta de serviços de transporte coletivo, sobretudo daqueles que se referem particularmente à população de baixa renda, os quais, no caso da Área Metropolitana de Porto Alegre, correspondem aos serviços de ônibus.

Na impossibilidade de realizar essa análise para o conjunto da área metropolitana, privilegiou-se o Município de Porto Alegre como área de estudo. Tal escolha justifica-se pela expressividade numérica das viagens internas a este município que, conforme anteriormente apontado, cobrem 65,8% do total de viagens para a área metropolitana. Cabe,

---

47 Nesse sentido ver análise da distribuição de renda por municípios no estudo *Condições de Vida da População de Baixa Renda na Região Metropolitana de Porto Alegre.*

por fim, esclarecer que não se pretende em nenhum momento generalizar as observações feitas com relação a Porto Alegre para o conjunto da área metropolitana. Pelo contrário, tem-se presente que as condições do transporte interurbano, bem como as do transporte local dos demais municípios, não coincidam, necessariamente, com as que se verificam em Porto Alegre.

Existem atualmente em Porto Alegre vinte e seis empresas de ônibus voltadas para o transporte urbano. A participação de cada uma delas no movimento global de passageiros difere enormemente, sendo conseqüência da diversidade de tamanho por elas apresentada. Essas empresas operam cerca de cem linhas básicas, número que indica a elevada concorrência existente entre elas. A multiplicidade de linhas provoca a superposição de trajetos, o que não apenas gera efeitos negativos sobre o tráfego da cidade como também tende a diminuir a rentabilidade das empresas, o que se reflete de forma indireta sobre as tarifas.

A frota nominal do conjunto das empresas compunha-se, no final de 1976, de 1.371 veículos com idade média de sete anos. Apesar da existência da Lei Municipal n.º 4.260, aprovada em 31 de dezembro de 1976, fixando em dez anos [48] a idade limite para as unidades componentes de frota de transporte coletivo de Porto Alegre, o exame da evolução da frota de ônibus registrava, em fins de 1976, 316 veículos com dez ou mais anos de fabricação, o que significa que 23,0% dos ônibus em circulação nesse período não se encontravam mais em condições de funcionamento de acordo com os critérios legais estabelecidos.

É bastante razoável supor que veículos com tempo prolongado de circulação não apresentem satisfatório estado de conservação, o que sem dúvida alguma prejudica a qualidade dos serviços de transportes, penalizando os usuários.

Outro aspecto importante de ser analisado separadamente diz respeito às condições de circulação dos ônibus no que concerne ao número de passageiros transportados. A lotação total dos veículos que compõem a frota de transporte urbano, no município de Porto Alegre, é de 81 passageiros por ônibus simples e 147 nos conjugados, o que corresponde ao dobro do número de assentos, acrescido de cinco unidades. Sabe-se também que no mesmo período considerado para o total da frota, ou seja, no final de 1976, existiam apenas 17 conjugados, o que constitui um percentual insignificante, apenas 1,3% do total de veículos.

De acordo com dados fornecidos pela Secretaria Municipal de Transportes de Porto Alegre, com respeito ao movimento de veículos, é possível observar que a média de passageiros por veículo/viagem para a maioria das linhas é superior à lotação máxima permitida, o mesmo acontecendo com a média obtida para o movimento global de todas as linhas que é de 85,8 passageiros por veículo/viagem. Isto não significa, entretanto, que os ônibus estejam circulando permanentemente com um número de passageiros acima da capacidade legalmente admitida dos veículos, o que só aconteceria se todos os passageiros transportados, em cada viagem, ingressassem e decessem dos ônibus nos mesmos pontos, como, por exemplo, se todos percorressem todo o trajeto, isto é, se subissem no início para somente saírem no fim da linha. As médias elevadas de passageiros por veículo/viagem adimitem, então, duas distintas explicações: ou decorrem de uma alta rotatividade de passageiros em

48 Cabe observar que o limite máximo de funcionamento dos veículos fixado no município contrapõe-se ao do Conselho Interministerial de Preços que estabelece o limite de cinco anos de vida útil para efeitos do cálculo de depreciação, um dos custos computados no cálculo tarifário.

cada percurso de linha ou, de fato, indicam uma lotação excessiva dos veículos, o que, segundo depoimento de usuários, tende a ocorrer em várias linhas, especialmente nas horas do pico.

Um exame das tarifas cobradas nas linhas urbanas mostra que em setembro de 1977 estas variavam de Cr$ 1,60 a Cr$ 6,80. No período de dezembro de 1976 a setembro de 1977 ocorreu um aumento que se situou em torno de 60%, sendo que para algumas linhas chegou a atingir cerca de 110%.

Se esses aumentos, quando considerados do ponto de vista das empresas, parecem refletir um acompanhamento necessário da evolução de seus custos operacionais, quando vistos do ângulo da população de baixa renda, deixam clara a existência de dificuldades adicionais que criam para a locomoção desses grupos sociais. Sabe-se, por exemplo, que o aumento do salário mínimo ocorrido em maio de 1977 foi de 44% em comparação ao salário mínimo anterior, inferior, portanto, ao aumento observado para a maioria das linhas, no mesmo período.

Pode-se concluir que a população de baixa renda dependente, por força de seu orçamento doméstico, dos serviços de ônibus para deslocamento de média e longa distância, enfrenta no seu cotidiano uma série de dificuldades para sua locomoção decorrente dos problemas apontados anteriormente como, por exemplo, má conservação dos veículos, lotação excessiva, agravados, em muitos casos, pelas altas tarifas cobradas.

Uma tentativa de comparação da situação dos transportes nas duas áreas metropolitanas estudadas aponta para as deficiências, observadas em ambos os casos, nos serviços de transporte público, permitindo supor, a nível bem mais geral de análise, que os grupos sociais de baixa renda tendem a sofrer um desgaste físico adicional nos seus deslocamentos cotidianos para o trabalho, em decorrência das condições de transporte por eles vivenciadas.

6. EDUCAÇÃO

Embora não considerada, na concepção da Consolidação das Leis do Trabalho, entre as despesas fundamentais à sobrevivência do trabalhador, a educação, sobretudo a educação formal expressa na duração e no tipo de instrução alcançados, influencia sua forma de inserção no processo produtivo. Ao fazê-lo tem, portanto, importante papel na estruturação de suas condições de vida e de sua família.

Assim é que não apenas variarão suas próprias condições no trabalho, em geral tão mais "manual" e árduo quanto menor a permanência na escola e menos prestigiada a carreira. Também a remuneração auferida, ao tender a ser tão mais baixa quanto menos "intelectual" for o trabalho, às vezes não alcança para que a família viva "sem passar necessidade". Nesses casos, o expediente de recorrer à "ajuda" do trabalho dos filhos se, por um lado, facilita atender ao mais imediato e premente, por outro, não deixará, ao dificultar ou mesmo impedir que prossigam os estudos, de contribuir para que a inserção de seus dependentes no processo produtivo se dê em posição idêntica ou semelhante à sua, reproduzindo-se dessa maneira as mesmas dificuldades nas gerações futuras.

Vistos a partir dessa perspectiva, os indicadores de educação, ao mesmo tempo que são reflexo, possibilitam apreender algo sobre as condições de vida de uma população. Nesse sentido, a apresentação de alguns dados de ordem mais geral pretende proporcionar o quadro

mais abrangente da educação nas duas regiões metropolitanas em exame para que se possa, em seguida, e sem que se almeje qualquer comparação entre ambas, ressaltar, de maneira resumida, alguns aspectos relevados pelos estudos a que se fez referência anteriormente.

6.1. O Nível de Instrução

Uma primeira aproximação para a descrição do nível de educação de uma população pode ser dada pela consideração das proporções de analfabetos, de vez que a alfabetização é habitualmente um requisito exigido para o acesso à grande maioria dos empregos numa sociedade urbano-industrial, como a das regiões metropolitanas, exceto, talvez, para o trabalho doméstico. As taxas de analfabetismo em 1970, calculadas sobre a população de dez anos e mais como um todo e sobre outros grupos de idade, propositalmente não examinam alfabetização dos grupos mais jovens. Isto porque, levando-se em conta a organização do sistema escolar da época, com dez anos de idade e com o ingresso no ensino primário estipulado como normal aos sete anos, a expectativa seria a de que a partir de tal idade a maioria já estivesse ou cursando a quarta série primária ou de posse do certificado de conclusão desse grau de ensino. Haveria que, portanto, estar ao menos alfabetizada a população acima desse limite inferior de idade, caso houvesse sido universalizada a educação elementar.

Este não parece ser o caso nas duas regiões. Embora a situação se configure algo mais favorável para a Área Metropolitana de Porto Alegre, ainda assim as taxas aí encontradas não são desprezíveis em se tratando dos grupos de idade de 20 a 29 anos e de 30 anos e mais (7,4 e 16,7% de analfabetos, respectivamente). Quanto à Área Metropolitana do Rio de Janeiro, em nenhum dos grupos de idade examinados (quadro 12), a taxa de analfabetismo teria baixado aos cerca de 5% observados para os dois grupos mais jovens na região de Porto Alegre, elevando-se a proporção de analfabetos a 13,9% do total da população de 10 anos e mais. Se, para o caso da região de Porto Alegre, o analfabetismo parece ser um problema passível de ser praticamente solucionado no futuro para os dois primeiros grupos, na região do Rio de Janeiro a proporção de 10,4% de analfabetos no grupo de 10 a 14 anos de idade coloca em dúvida a possibilidade da posterior aquisição da capacidade de ler e escrever, pelo menos para uma parte desse contingente, no seio do mesmo e com os recursos destinados ao ensino elementar formal. Para esses, bem como para os analfabetos dos grupos de idades superiores, aliás também na Área Metropolitana de Porto Alegre, haverá que lançar mão de programas especiais de alfabetização para que venham a adquirir a condição mínima de prosseguir estudando.

Por outro lado, ao se articular a esta observação o exame da participação relativa dos diferentes grupos de idade no total de analfabetos nas duas regiões (quadro 13), o que se constata é o fato de mais de 50% deles se concentrarem nos grupos de idade dos 20 a 29 anos e 30 anos e mais. Isto sugere que o analfabetismo poderia ser caracterizado, em ambas, como problema particularmente associado à população adulta, para a qual a aquisição da alfabetização se torna mais difícil, visto ser necessário que o faça, na sua quase totalidade, conciliando freqüência a programas especiais e trabalho. Essa conciliação mesma seria, para muitos desses adultos, um impedimento para que, uma vez alfabetizados, pudessem prosseguir aperfeiçoando sua prática de estudos até a obtenção de qualquer certificado.

QUADRO 12

Alfabetização de grupos de idade selecionados

Áreas metropolitanas do Rio de Janeiro e Porto Alegre — 1970

GRUPOS DE IDADE	ÁREA METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO		ÁREA METROPOLITANA DE PORTO ALEGRE	
	Números Absolutos	Números Relativos (%)	Números Absolutos	Números Relativos (%)
TOTAL	5 457 525	100,0	1 180 400	100,0
Alfabetizados	4 698 314	86,1	1 047 783	88,8
Analfabetos(1)	759 211	13,9	132 617	11,2
População de 10 a 14 anos				
Total	780 532	100,0	168 604	100,0
Alfabetizados	699 076	89,6	160 053	94,9
Analfabetos	81 456	10,4	8 551	5,1
População de 15 a 19 anos				
TOTAL	731 070	100,0	162 331	100,0
Alfabetizados	675 604	92,4	154 246	95,0
Analfabetos	55 446	7,6	8 085	5,0
População de 20 a 29 anos				
Total	1 197 975	100,0	277 375	100,0
Alfabetizados	1 075 440	89,8	256 740	92,6
Analfabetos	122 535	10,2	20 635	7,4
População de 30 anos e mais				
Total	2 727 278	100,0	569 664	100,0
Alfabetizados	2 239 931	82,1	474 563	83,3
Analfabetos	487 347	17,9	95 101	16,7
Idade Ignorada				
Total	20 670	100,0	2 426	100,0
Alfabetizados	8 263	40,0	2 181	89,9
Analfabetos	12 407	60,0	245	10,1

FONTE: Tabulação Especial do Censo Demográfico de 1970 — DEISO/IBGE

NOTA: (1) Em todos os grupos de idade, bem como no total, inclusive os sem declaração.

As dificuldades, quando não a impossibilidade, de conjugar estudo e trabalho, a ponto de fazer jus ao recebimento de certificado de conclusão de qualquer grau de ensino, podem ser detectadas através dos dados relativos ao curso completo. Esses permitem ir além da descrição

QUADRO 13

Distribuição percentual da população alfabetizada e analfabeta
Áreas metropolitanas do Rio de Janeiro e Porto Alegre — 1970

GRUPOS DE IDADE(1)	POPULAÇÃO	ALFABETIZADOS	ANALFABETOS (2)
Área Metropolitana do Rio de Janeiro			
Total	100,0	100,0	100,0
10 a 14 anos	14,3	14,9	10,7
15 a 19 anos	13,4	14,3	7,4
20 a 29 anos	21,9	22,9	16,1
30 anos e mais	50,0	47,7	64,2
Idade Ignorada	0,4	0,2	1,6
Área Metropolitana de Porto Alegre			
Total	100,0	100,0	100,0
10 a 14 anos	14,3	15,3	6,4
15 a 19 anos	13,7	14,7	6,1
20 a 29 anos	23,5	24,5	15,6
30 anos e mais	48,3	45,3	71,7
Idade Ignorada	0,2	0,2	0,2

FONTE: Tabulação Especial do Censo Demográfico de 1970 — DEISO/IBGE
NOTAS: (1) Inclusive idade ignorada
(2) Inclusive os sem declaração

da situação da alfabetização ao revelarem, para a população de 10 anos e mais das duas regiões, quantos puderem estender a duração dos estudos até a obteção de um grau (quadro 14).

Ao se aproximar dos limites mínimos de idade em cada um dos grupos etários considerados, o respectivo grau de ensino que poderia ser alcançado [49] se a permanência no sistema escolar não fosse problemático para muitos, os dados disponíveis demonstram que, na população de 10 anos e mais, 48% na Área Metropolitana do Rio de Janeiro e 46,2% na Área Metropolitana de Porto Alegre não lograram obter sequer um certificado de conclusão equivalente ao curso elementar. De outra parte, pouco mais de um terço dessa população (35,6%), no caso da região de Porto Alegre, e somente 21,7% na região do Rio de Janeiro, chegaram a concluir seus estudos elementares.

Em se tratando de níveis de escolarização mais elevados, as proporções diminuem. Na população de 15 anos e mais, somente cerca de 11%, em ambas as regiões, completaram o equivalente ao secundário 1.º ciclo e menos de 9% do grupo de 20 anos e mais, também nas duas regiões, puderam apresentar-se ao mercado de trabalho com um diploma de nível médio 2.º ciclo. As duas regiões metropolitanas apresentam a mesma proporção de pessoas com curso superior completo para a popu-

49 Essa aproximação se dá levando-se em conta a organização do sistema de ensino vigente em 1970.

QUADRO 14

Curso completo de grupos de idade selecionados
Áreas metropolitanas do Rio de Janeiro e Porto Alegre — 1970

GRUPOS DE IDADE(1)	ÁREA METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO		ÁREA METROPOLITANA DE PORTO ALEGRE	
	Números Absolutos	Números Relativos (%)	Números Absolutos	Números Relativos (%)
População de 10 anos e mais				
Total	5 457 525	100,0	1 180 400	100,0
Com curso elementar completo	1 840 657	21,7	420 044	35,6
Sem qualquer curso completo (2)	2 618 163	48,0	545 327	46,2
População de 15 anos e mais				
Total	4 676 993	100,0	1 011 976	100,0
Com curso médio 1.º ciclo completo	516 606	11,1	117 077	11,6
População de 20 anos e mais				
Total	3 945 923	100,0	849 465	100,0
Com curso médio 2.º ciclo completo	350 640	8,9	72 394	8,5
População de 25 anos e mais				
Total	3 513 939	100,0	697 051	100,0
Com curso superior completo	131 069	3,7	25 558	3,7

FONTE: Tabulação Especial do Censo Demográfico de 1970 — DEISO/IBGE
NOTAS: (1) Inclusive idade ignorada
(2) Exclusive 8 (oito) pessoas sem declaração de curso completo no Município do Rio de Janeiro

lação de 25 anos e mais: 3,7%, bastante baixa. Esse último percentual justifica plenamente a suposição segundo a qual a longa permanência no sistema de ensino, necessária à realização de um curso superior, que abre possibilidade de acesso às mais altas posições no mercado de trabalho, só é acessível a uma pequena minoria [50].

Tal suposição, por outro lado, encontra a confirmação de sua outra face justamente no contingente oposto ao que pôde alcançar o grau máximo: os menos instruídos, isto é, os que não têm qualquer curso completo. Para esses, mesmo uma exposição à influência da escola com duração estimada em quatro anos — caso não se considerem as repetições de séries — parece não ter sido possível. E, nesse caso, inversamente, as proporções já mencionadas são bastante elevadas. O que permite concluir ser o período de vida escolar bastante curto para a maioria da população de 10 anos e mais.

Essa brevidade da vida escolar não deixa de ter outras conseqüências para essa mesma maioria. Assim, ao não levar senão aos certificados desprestigiados ou à sua não obtenção, influirá, por essa via, na inser-

50 Os dados para o grupo de 30 a 59 anos na Área Metropolitana de Porto Alegre, por exemplo, proporcionam um reforço adicional a essa suposição. Sendo o grupo que apresentava maior número de pessoas com curso superior completo, sobre o total dos que lograram algum curso completo, as proporções eram as seguintes: 64,7% com curso elementar, 17,3% com médio 1.º ciclo, 10,9% com curso médio 2.º ciclo completo e apenas 7,1% com curso superior.

ção desses agentes sociais e desses grupos de pessoas no processo produtivo. Para a maioria, apenas se proporcionará acesso às posições menos prestigiadas e pior remuneradas. Mas também o caso posto — longevidade da vida escolar — traz seus efeitos: para essa minoria a oportunidade de galgar os postos mais elevados de direção ou supervisão, para os quais a remuneração é maior. Dado que as posições de supervisão, por oposição às de execução, são menos numerosas, poder-se-ia supor que o sistema escolar estaria ajustado ao sistema de produção ao colocar no mercado de trabalho os diplomados (ou não diplomados) necessários, quantativa e qualitativamente, à realização das diferentes atividades econômicas, em um determinado período.

Se bem que essa nova suposição possa sugerir uma hipótese explicativa do baixo grau de instrução observado para uma grande parcela da população, haveria que indagar o que acontece no interior mesmo do sistema escolar. Isto porque, sendo as áreas em exame bastante urbanizadas, com expressivo desenvolvimento do comércio e da indústria, seria de se esperar, por um lado, que fossem menos graves os problemas de proporcionar instrução, ao menos elementar, à maioria da população [51]. Por outro lado, visto serem no emprego comercial e industrial maiores os requisitos de instrução exigidos, poderia ocorrer que o sistema de ensino não estivesse proporcionando força de trabalho suficientemente instruída para as necessidades de seu melhor desempenho, donde a baixa remuneração até mesmo nesse setores.

6.2. A Escola Elementar e seu Funcionamento

Não sem propósito se examinarão apenas alguns indicadores das deficiências de funcionamento do ensino elementar. De um lado, é esta a única forma de educação formal a que tem acesso a imensa maioria dos grupos de baixa renda. De outro, as deficiências aí observadas os afetarão de modo mais agudo que aos demais grupos, pois, sendo em geral menor a permanência de seus dependentes na escola, será preciso concluir o mais rapidamente possível o curso elementar. Leve-se, além disso, em conta que, primeiro patamar a ser vencido na carreira acadêmica, o curso elementar talvez proporcionasse aos que o ultrapassaram condições mais favoráveis de trabalho, de modo a facilitar conciliar estudo em etapas posteriores e "ajuda" no aumento da renda familiar.

Ainda em anos mais recentes alguns dados disponíveis para o sistema de ensino elementar nas duas regiões metropolitanas mostram não ser inteiramente satisfatório o seu funcionamento. Os dados de 1974 sobre adiantamento em relação à série cursada, para um contingente das crianças de sete anos, matriculadas em séries mais adiantadas do que a 1.ª série do ensino de 1.º grau, poderiam, entretanto, conduzir a uma interpretação inteiramente oposta. De fato, tanto para as duas regiões metropolitanas quanto para seus respectivos núcleos e municípios periféricos há uma proporção — que varia de 18,3% nos municípios periféricos da região do Rio de Janeiro a 32,0% no município de Porto

51 Pensa-se que, pelo menos algumas das dificuldades da freqüência à escola se veriam mitigadas nesses dois casos, a distância entre moradia e escola não só seria menor no caso das áreas mais urbanizadas como as próprias unidades escolares poderiam, ao contrário do que acontece em áreas rurais, atender a uma clientela mais concentrada, havendo, assim, economias de escala.

Alegre — de crianças de sete anos cursando séries mais adiantadas que a adequada, de acordo com o estabelecido como desejável para o ingresso no ensino elementar. Tomados em sua aparência mais imediata e não articulados a outros, tais dados sugerem que a satisfação da demanda por esse nível de ensino estaria totalmente satisfeita, pelo menos no que se refere à possibilidade do ingresso com a idade apropriada. Também levam a crer que seria possível chegar à última série, com a idade também adequada, isto é, com quatorze anos de idade, uma expressiva proporção dos matriculados. Mas assim é que precisamente essas últimas proporções apontam, conquanto de maneira indireta, para algumas das deficiências de seu funcionamento, apesar do ingresso prematuro de algumas crianças. Sobre o total de matriculados na 8.ª série, para o mesmo ano de 1974, a adequação série-idade, ainda bastante aquém do desejável na Área Metropolitana de Porto Alegre, pois alcança apenas 31,6% dos alunos, poderia ser considerada não atingida na Área Metropolitana do Rio de Janeiro; aqui tão somente 9,6% dos alunos de 14 anos de idade cursam a série que deveriam, teoricamente, freqüentar.

QUADRO 15

População com 7 anos de idade matriculada na 1.ª série e em todas as séries do ensino de 1.º grau

Áreas metropolitanas do Rio de Janeiro e Porto Alegre — 1974

ÁREAS METROPOLITANAS E MUNICÍPIOS	MATRICULADOS EM TODAS AS SÉRIES (1)		MATRICULADA NA 1a. SÉRIE		ADIANTADA PARA A IDADE ADEQUADA À 1a. SÉRIE	
	Números Absolutos	Números Relativos (%)	Números Absolutos	Números Relativos (%)	Números Absolutos	Números Relativos (%)
Área Metropolitana do Rio de Janeiro	129 545	100,0	101 836	78,6	27 709	21,4
Rio de Janeiro	86 304	100,0	66 497	77,0	19 807	23,0
Demais Municípios	43 241	100,0	35 339	81,7	7 902	18,3
Área Metropolitana de Porto Alegre	32 794	100,0	24 355	74,3	8 439	25,7
Porto Alegre	15 789	100,0	10 731	68,0	5 058	32,0
Demais Municípios	17 005	100,0	13 624	80,1	3 381	19,9

FONTE: SEEC/MEC para a Região Metropolitana do Rio de Janeiro e Secretaria Estadual de Educação e Cultura para a Região Metropolitana de Porto Alegre.

NOTA: (1) Inclusive os matriculados na 1a. série.

De uma parte, essas proporções indicam que para alguns o ingresso não se dá prematura, mas sim tardiamente, após os sete anos de idade. De outra, põem em dúvida a primeira impressão do atendimento da demanda por ingresso no ensino elementar na idade legalmente considerada adequada.

QUADRO 16

População com 14 anos de idade matriculada na 8.ª série e em todas as séries do ensino de 1.º grau

Áreas metropolitanas do Rio de Janeiro e Porto Alegre — 1974

ÁREAS METROPOLITANAS E MUNICÍPIOS	MATRICULADOS EM TODAS AS SÉRIES (1)		MATRICULADA NA 8.ª SÉRIE		ADIANTADA PARA A IDADE ADEQUADA À 1a. SÉRIE	
	Números Absolutos	Números Relativos (%)	Números Absolutos	Números Relativos (%)	Números Absolutos	Números Relativos (%)
Área Metropolitana do Rio de Janeiro	101 876	100,0	9 814	9,6	92 062	90,4
Rio de Janeiro	63 801	100,0	6 922	10,9	56 879	89,1
Demais Municípios	38 075	100,0	2 892	7,6	35 183	92,4
Área Metropolitana de Porto Alegre	25 211	100,0	7 955	31,6	17 256	68,4
Porto Alegre	14 569	100,0	5 339	36,7	9 230	63,3
Demais Municípios	10 642	100,0	2 616	24,6	8 026	75,4

FONTE: SEEC/MEC para a Região Metropolitana do Rio de Janeiro e Secretária Estadual de Educação e Cultura para a Região Metropolitana de Porto Alegre — DEISO/IBGE

NOTA: (1) Inclusive os matriculados na 8.ª série

Pode-se, ainda, verificar que são mais altas as proporções do atraso nos municípios periféricos do que nos municípios núcleos das duas regiões metropolitanas, e supor serem mais graves as dificuldades aí existentes no ensino de 1.º grau. Tal constatação, se aliada ao fato de se encontrarem nesses municípios periféricos as maiores concentrações de grupos de baixa renda, sugere, por outro lado, que seriam esses os mais afetados tanto pelo ingresso tardio quanto pela insuficiência das vagas oferecidas.

Além dessas indicações, a inadequação série—idade na 8.ª série, que ultrapassa até mesmo no município de Porto Alegre os 50% dos matriculados com 14 anos, faz supor que para tal influam altas taxas de repetência e reprovação. Os dados apresentados para esse município núcleo, bem como para os dessa região em conjunto e de seus municípios periféricos, em estudo anterior [52], revelam que, em 1974, o percentual de repetentes em todas as séries do ensino de 1.º grau era de 14,4% na Área Metropolitana, de 12,4% em Porto Alegre e 16,6% nos demais municípios. Já o percentual de repetentes na 1.ª série era bem mais significativo: 33,0% na Área Metropolitana 29,5% em Porto Alegre e de 35,7% nos demais municípios. Esses percentuais mais elevados de repetentes na 1.ª série possibilitam detectar que o ponto crítico da presença de repetentes no ensino elementar se dá na 1.ª série, afirmativa

52 Cf. *Condições de Vida da População de Baixa Renda da Região Metropolitana de Porto Alegre, op. cit.*, tabelas 4, 4a e 5, pp. 291-293. A análise da repetência e da reprovação se limitará aqui ao caso da Área Metropolitana de Porto Alegre, pois sendo a sua situação de adequação série-idade na 8.ª série bem mais favorável que a da Área Metropolitana do Rio de Janeiro, poder-se-ia pensar que estão presentes nesta última região e em grau mais elevado os mesmos problemas.

confirmada quando se consideram os percentuais de repetentes por série, sobre o total dos repetentes. A distribuição observada nesse caso era a seguinte:

> na Área Metropolitana: 42,9% na 1.ª série; 12,3% na 2.ª série; 11,9% na 3.ª série; 9,8% na 4.ª série; 7,0% na 5.ª série; 6,7% na 6.ª série; 7,2% na 7.ª série e 2,2% na 8.ª série;
>
> no Município de Porto Alegre: 37,3% na 1.ª série; 11,7% na 2.ª série; 12,0% na 3.ª série; 9,5% na 4.ª série; 8,4% na 5.ª série; 8,0% na 6.ª série; 10,1% na 7.ª série e 3,0% na 8.ª série;
>
> nos demais municípios: 47,7% na 1.ª série; 12,7% na 2.ª série; 11,7% na 3.ª série; 10,0% na 4.ª série; 5,8% na 5.ª série; 5,6% na 6.ª série; 4,9% na 7.ª série e 1,6% na 8.ª série.

Já a reprovação pode ser vista a partir de seu lado complementar e oposto: as taxas de aprovação calculadas para todas as séries, bem como para a 1.ª série, sobre os respectivos totais de alunos matriculados no final do mesmo ano. Essas taxas possibilitam, igualmente, verificar que, embora a reprovação ocorra em todas as séries, é na primeira que se faz sentir com maior intensidade. Os percentuais de aprovação observados foram os seguintes:

> em todas as séries: Área Metropolitana 81,2%; Porto Alegre 84,0%; demais municípios 78,2%;
>
> na 1.ª série: Área Metropolitana 65,9%; Porto Alegre 70,1% demais municípios 62,3%.

proporcionando deduzir as seguintes taxas de reprovação na 1.ª série: 34,1% na Área Metropolitana; 29,9% em Porto Alegre e 37,7% nos demais municípios. Ou seja, aproximadamente um terço dos alunos matriculados na 1.ª série em Porto Alegre, e mais de um terço dos alunos dessa série nos demais municípios são aprovados no final do ano.

Além da repetência e da reprovação, outro problema se faz presente no ensino elementar para resultar nos baixos níveis de instrução apontados: a evasão escolar, ela mesma em parte decorrente dessas duas primeiras deficiências. Os dados da evasão escolar nas duas regiões metropolitanas revelam, porém, um outro lado da questão: a não permanência na escola o tempo suficiente para a obtenção do certificado. Tanto os dados disponíveis para o caso da área do Rio de Janeiro quanto os referentes à área de Porto Alegre não só acusam a existência da evasão como a sua maior incidência, seja no decorrer da 1.ª série do ano escolar seja entre a 1.ª e a 2.ª série do ensino de 1.º grau. A esses respeito vale reproduzir o trecho referente à evasão escolar do estudo realizado para a Área Metropolitana do Rio de Janeiro: "não dispondo de informação estatística para a Área Metropolitana do Rio de Janeiro utilizaremos, apenas para dar uma idéia aproximada do problema, os dados do SEEC para a Guanabara e o Estado do Rio de Janeiro. Assim, para um total de 857.271 matriculados em todas as séries na Guanabara em 30-04-1973, observa-se uma evasão imediata de 5,1% e para um total de 863.099, no Estado do Rio de Janeiro, a mesma evasão é de 7,8%. Quanto à evasão imediata da 1.ª para a 2.ª série, o índice de evasão dos aprovados da 1.ª série na Guanabara foi de 8,2% sobre o total de 137 340 matriculados no final do ano e no Estado do Rio de Janeiro foi de 45,5% sobre um total de 275.107 matriculados, o que vem confirmar, pelo menos para o Estado do Rio de Janeiro, que o ponto crítico de evasão ocorre da primeira para a 2.ª série. E, ainda, cotejando-se a

massa de alunos que se encontrava matriculada no início do ano de 1973 na 1.ª série com o aluno da 2.ª série, no início do ano posterior, 1974, verificam-se índices bem mais expressivos de evasão e/ou repetência escolar para os dois estados considerados: Guanabara (14,6% e Estado do Rio de Janeiro (46,4%) [53].

Presente na Área Metropolitana de Porto Alegre, a evasão escolar não apresenta, contudo, a mesma intensidade. Para um total de 340 835 alunos matriculados em todas as séries no início do ano na área, em 1974, verifica-se uma evasão imediata de 8,2% e para 178.320, em Porto Alegre, o percentual de evadidos é de 7,5%, ao passo que para os 162.515 matriculados nos demais municípios a mesma evasão alcança 9,0%. Na primeira série a evasão imediata alcança no mesmo período 8,3% na Área Metropolitana, 8,4% em Porto Alegre e 8,2% nos municípios periféricos [54]. Já para a evasão imediata dos aprovados no final do ano de 1974 na primeira série, as taxas são de 1,5 no conjunto da área, 2,0% em Porto Alegre e de 1,0% nos demais municípios. Comparando-se, entretanto, o aluno da 1.ª série do início do ano de 1974 com os matriculados no início do ano na 2.ª série, no início do ano seguinte, observa-se uma perda de 30,5% dos alunos na Área Metropolitana, 27,3% em Porto Alegre e de 33,2% nos outros municípios da região, devido, nesse caso, à ação conjunta da reprovação e da evasão. Dados esses mais próximos do caso da Área Metropolitana do Rio de Janeiro.

Dois aspectos importantes devem ser salientados em consqüência destas deficiências de funcionamento no ensino elementar. O primeiro diz respeito à permanência na escola necessária à obtenção do certificado, a qual deverá ser evidentemente prolongada para os reprovados. A cada série repetida após a reprovação soma-se mais um ano na duração dessa permanência. Existirão, assim, certamente, casos nos quais a extensão da permanência necessária se fará por conjugar estudo e trabalho do menor, dado que não é incomum alunos com idade superior a 14 anos freqüentando o curso elementar [55]. O segundo aspecto que se articula à evasão — devendo-se aqui lembrar sua ocorrência em todas as séries — prende-se não ao prolongamento da permanência na escola, mas tanto ao seu contrário, a brevidade da vida escolar, quanto à não obtenção de certificado. Pode-se, também aqui, verificar casos em que a vida escolar ou é totalmente interrompida pela necessidade de trabalhar ou, se é retomada após algum tempo, se fará também em condições de conciliação de estudo e trabalho.

Em ambos os casos — desempenho insatisfatório na escola e interrupção de vida escolar — surgem duas ordens de questões estreitamente relacionadas. Quanto à primeira, pode ser desdobrada em duas: em que medida o trabalho do menor dificulta seu desempenho escolar, levando-o a prolongar para além do suportável, ou a interromper sua permanência na escola, desde que com ela concorre? Quais os menores que, com maior freqüência, se veriam na contingência de abandonar estudos ou conciliar vida de trabalho e vida escolar? Já no segundo caso a indagação que se faz é sobre as "conseqüências" da escolarização

53 *Cf. Condições de Vida da População de Baixa Renda da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, op. cit.* p. 72.

54 Cf. quadro II, p. 280 de *Condições de Vida da População de Baixa Renda da Região Metropolitana de Porto Alegre, op. cit.*

55 No caso do Município do Rio de Janeiro, por exemplo, o estudo citado refere-se a uma estimativa oficial de 140.000 alunos matriculados com idade superior a 14 anos no ensino de 1.º grau. Cf. p. 72.

diferencial, alcançada a partir da possibilidade de uma prática de estudos mais ou menos prolongada e aperfeiçoda, no plano da remuneração do trabalho e, portanto, por essa via, nas condições de vida.

6.3. Dificuldades e "Resultados" da Escolarização: Trabalho e Remuneração do Trabalho

A resposta às questões acima se baseará também em dados constantes dos dois estudos anteriores. Lançando mão de diferentes fontes, ambos apontam para certas características do trabalho do menor que lhe dificultariam ou mesmo o impediriam de conciliar simultaneamente duas personalidades: a de estudante e a de trabalhador. A primeira característica — freqüência do trabalho do menor — constitui uma evidência empírica. Na Área Metropolitana do Rio de Janeiro dados da PNAD—Mão-de-Obra 1972 demonstram na população de 10 a 14 anos, 35.360 menores (4,2%) trabalham, o mesmo se dando com 273.223 (34,7%) no grupo entre 15 a 19 anos de idade [56] No caso de Porto Alegre, os dados do Censo Demográfico de 1970 revelam contingentes de 5.507 trabalhadores menores entre 10 a 14 anos de idade e de 32.245 entre os de 15 a 18 anos, constituindo, respectivamente, 3,6% e 31,4% dos respectivos totais desses grupos de idade [57].

Mas é sobretudo a outra característica do trabalho do menor que possibilita desvendar, em toda a sua clareza, as dificuldades de associá-lo seja a um desempenho escolar satisfatório seja até mesmo com qualquer atividade escolar: a sua intensidade. Ela é alta para as duas regiões metropolitanas para uma proporção elevada dos menores que trabalham. Conquanto as agregações do número de horas semanais trabalhadas não sejam as mesmas, nem coincidam perfeitamente os limites superiores dos grupos etários, os dados apresentados nos dois estudos [58] permitem verificar uma exploração bastante semelhante no que diz respeito à intensidade do trabalho do menor. Assim ela se configura nos dois casos nas seguintes proporções:

> Área Metropolitana do Rio de Janeiro: a) menores entre 10 e 14 anos, segundo o número de horas semanais trabalhadas, até 14 horas, 5,7%; entre 15 e 39 horas, 29,2%; entre 40 e 49 horas, 40,1%; 50 horas e mais, 25,0%;
>
> b) menores entre 15 a 19 anos, segundo o número de horas semanais trabalhadas, até 14 horas, 0,8%; entre 15 e 39 horas, 13,6%; entre 40 e 49 horas, 53,1%; 50 horas e mais, 32,5%.
>
> Área Metropolitana de Porto Alegre (1970): a) menores entre 10 e 14 anos, até 15 horas, 1,8%; de 15 a 39 horas, 16,9%; de 40 a 49 horas, 61,0%; 50 horas e mais, 20,2% sem declaração 0,1%;
>
> b) menores entre 15 e 18 anos, até 15 horas, 1,0%; de 15 a 39 horas, 10,1%; de 40 a 49 horas. 67,8%; 50 horas e mais, 21,0%; sem declaração, 0,1%.

---

56 Cf. *Condições de Vida ... Região Metropolitana do Rio de Janeiro*, p. 74.

57 Cf. *Condições de Vida ... Região Metropolitana de Porto Alegre*, tabelas 7 e 7b, pp. 295 e 297.

58 Cf. tabela 12a, p. 115 do estudo do Rio de Janeiro e tabela 8a, p. 299 do estudo da Área Metropolitana de Porto Alegre. As fontes desses dados permanecem sendo a PNAD — Mão-de-Obra 1972 para a Área Metropolitana do Rio de Janeiro, e o Censo Demográfico de 1970 para a Área Metropolitana de Porto Alegre.

Freqüência e intensidade do trabalho fazem sentir, por sua influência conjunta, efeitos imediatos: pobre desempenho escolar ou, o que é mais grave, abandono da escola. Esse último torna-se patente pelo menos no caso da Área Metropolitana de Porto Alegre: dos menores que trabalham, 68,3% e 72,6%, respectivamente nos grupos de idade de 10 a 14 anos e de 15 a 18 anos, não freqüentam escola [59]. Embora não haja para a Área Metropolitana do Rio de Janeiro informação referente à evasão escolar dos menores ativos, não seria talvez incorreto supor que seja elevada, pois aí também os dados disponíveis apontaram ser freqüente e intenso o trabalho do menor.

A que se deveriam, então, essa freqüência e intensidade? Uma das razões possíveis que, em grande parte, as explicaria seria a baixa renda auferida pelo chefe de família, obrigando-o a apelar para a "ajuda" dos filhos no sentido de angariar algum reforço para o orçamento familiar. Mais uma vez a informação disponível só diz respeito à Área Metropolitana de Porto Alegre, mas, ao confirmar a importância da ação da baixa renda do chefe, nesse caso, confere-lhe o caráter de uma hipótese plausível de ser verificada na Área Metropolitana do Rio de Janeiro.

A distribuição percentual dos menores entre 10 e 18 anos que trabalham, segundo grupos de renda do chefe de família, na Área Metropolitana de Porto Alegre demonstra ser esse trabalho tão mais freqüente quanto menor é a renda do responsável. Interessa, assim, reproduzir o encontrado [60], embora resumindo-o, no quadro 17, cuja simples leitura tornará tal relação evidente.

QUADRO 17

Distribuição percentual da condição de trabalho e estudos dos menores de 10 a 18 anos, segundo grupos de renda do chefe Área Metropolitana de Porto Alegre — 1970

GRUPOS DE RENDA DO CHEFE (1) (SALÁRIO MÍNIMO)	MENORES DE 10 A 18 ANOS					
	TOTAL	APENAS ESTUDAM	APENAS TRABALHAM	ESTUDAM E TRABALHAM	NEM ESTUDAM E NEM TRABALHAM	SEM DECLARAÇÃO
Até 1/4	100,0	51,2	22,2	7,1	19,5	—
1/4 a 1/2	100,0	45,8	23,3	6,2	24,7	—
1/2 a 1	100,0	55,8	18,5	5,8	19,9	—
1 a 2	100,0	67,1	12,5	4,5	15,9	0,0
2 a 3	100,0	79,0	6,9	4,1	10,0	—
3 a 5	100,0	84,9	4,3	4,3	6,5	—
5 a 10	100,0	92,5	1,9	2,3	3,3	—
10 a 20	100,0	95,9	0,8	2,1	1,2	—
20 e mais	100,0	96,8	0,6	1,2	1,3	0,1

FONTE: Tabulação Especial do Censo Demográfico de 1970 — DEISO/IBGE
NOTA: (1) Excluídos os sem rendimento e sem declaração

59 Cf. tabela 8b de *Condições de Vida ...* da *Região Metropolitana de Porto Alegre*, p. 300.

60 Trata-se aqui da tabela 7b, p. 297 de *Condições de Vida da Região Metropolitana de Porto Alegre*.

É a Área Metropolitana do Rio de Janeiro que proporcionará a informação básica para se avaliar dos "resultados" de uma vida escolar breve e pouco aperfeiçoada na remuneração do trabalho, recorrendo-se aqui também à reprodução de dados apresentados no estudo a ela referente, e, da mesma forma, condensando-os [61]. Tomando-se o contingente que, nesse estudo, se considera população de baixa renda — a população que em 1972 percebia até dois salários mínimos mensalmente — e estabelecendo a comparação entre o seu grau de instrução [62] e o dos grupos que auferem maior rendimento que esse montante, observa-se o seguinte:

QUADRO 18

Distribuição percentual das pessoas recebendo somente em dinheiro, por grau de instrução, segundo classes de rendimento mensal Área Metropolitana do Rio de Janeiro — 1972

GRUPOS DE SALÁRIO MENSAL SALÁRIO MÍNIMO	PESSOAS OCUPADAS					
	Total	Grau de Instrução				
		Não Alfabetizada	Elementar	Médio		Superior
				1.º Ciclo	2.º Ciclo	
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Até 2	56,8	86,4	70,9	49,0	34,4	13,2
Mais de 2 a 7	35,2	13,4	28,3	45,0	51,3	40,0
Mais de 7	7,9	—	0,7	6,0	14,1	46,7
Sem declaração	0,1	0,2	0,1	—	0,2	0,1

FONTE: PNAD — Mão-de-Obra Regiões Metropolitanas — 4.º Trimestre de 1972

Ressalta do exame dessa distribuição percentual que são maiores as proporções dos mais instruídos nas faixas de rendimento mais elevadas, pois nenhuma pessoa não alfabetizada percebe mais de sete salários mínimos mensalmente, ao passo que a remuneração de 46,7% das pessoas com instrução superior se situava nessa classe de salário. Ao contrário, compõem o grupo de baixa renda 86,4% dos não alfabetizados e apenas 13,2% dos indivíduos com instrução superior.

É internamente ao grupo de baixa renda, entretanto, considerado isoladamente, que a situação se torna mais reveladora da escassez de pessoas com instrução superior entre os seus membros. No total dos que percebem baixa renda, tal como antes definida, os percentuais,

61 Cf. *Condições de Vida ... Área Metropolitana do Rio de Janeiro*, tabela 40a, p. 151.

62 Segundo as definições da PNAD, inclusive os simplesmente alfabetizados teriam grau de instrução elementar e os que têm apenas uma única série de estudos superiores teriam nível de instrução superior. Apenas os de instrução secundária de 1.º ou 2.º ciclo poderiam ser considerados como tendo curso completo, embora também possam ter alcançado o certificado no ensino supletivo.

segundo o grau de instrução, eram os seguintes: 9,7% não alfabetizados; 61,2% com instrução elementar; 18,5% com curso médio 1.º ciclo; 8,5% com curso médio 2.º ciclo e 2,1% com instrução superior [63].

Embora tais dados não possam esclarecer diretamente as "conseqüências" para a escolarização dos dependentes dos membros desse grupo de baixa renda, uma entrevista realizada em Porto Alegre [64] evidencia tanto a freqüência do trabalho do menor, numa mesma família certamente a ele pertencente, quanto o "estímulo" para que se realize em bases de maior permanência e estabilidade:

> "O guri grande tem 14 anos, mas ele é muito pequeno, quase não se trata, que ele é muito arruaceiro ... Dou conselho para ele parar em casa, trabalhando com carteira assinada, numa firma, numa coisa ... Ele é papeleiro lá no centro, tá trabalhando lá... O que é engraxate é o que tem 11 anos. Hoje ele foi com o pai dele lá (para o centro) colocar vidro num bar lá. Agora, esse vai engraxar quando quer que ele é doente dos nervos"

Houvesse dados para maior número de famílias desse grupo e talvez não fosse difícil mostrar como se fecha o círculo da reprodução, na geração seguinte, das mesmas deficiências de escolarização e da mesma forma de inserção no processo produtivo. É o que parecem apontar, aliás, as proporções de filhos de pais de baixa renda que exercem uma atividade, já apresentadas para a Área Metropolitana de Porto Alegre.

7. SAÚDE

O tema saúde, nos relatórios das *Condições de Vida da População de Baixa Renda,* nas Áreas Metropolitanas do Rio de Janeiro e de Porto Alegre, entrou de forma conclusiva, procurando evidenciar que, de fato, a saúde funciona como uma síntese-espelho das reais condições de uma população. No entanto, por terem sido estruturados de maneira diferente, os documentos sobre as condições de saúde nestas duas regiões não possibilitam uma comparação direta.

Tendo que selecionar os principais indicadores de saúde, o estudo para a Área Metropolitana do Rio de Janeiro privilegiou antes os responsáveis pelas condições geradoras de um estado de saúde (a renda, as condições de trabalho, de habitação, etc.) que os decorrentes de uma intervenção, *a posteriori,* da medicina, sem, contudo, deixar de reconhecer a sua utilidade. Ora, como estas condições geradoras do estado de saúde não são as mesmas para a totalidade da população, diferenciada em classes e grupos sociais, a análise consistiu em revelar que seu padrão sanitário sobe ou desce conforme seja o acesso e a participação destes grupos e classes na riqueza da área metropolitana. Daí o tema ter sido analisado a partir da construção de dois pólos dicotomizados de acordo com o critério renda no município núcleo: O grupo A, resultante da conjugação de regiões administrativas que apresentassem alto nível de padrão econômico (Botafogo, Copacabana e Lagoa, Regiões Administrativas IV, V e VI, respectivamente) e o grupo B, forma-

63 Cf. *Condições de Vida ... Região Metropolitana do Rio de Janeiro* p. 77.

64 Entrevista realizada em área de população removida de favela, atualmente uma "nova" favela: a Restinga Velha. Reproduz-se apenas parte do constante em *Condições de Vida ... Região Metropolitana de Porto Alegre,* p. 282.

do por Ramos, Penha, Jacarepaguá, Bangu, Campo Grande, Santa Cruz e Anchieta (ou seja, as Regiões Administrativas X, XI, XVI, XVII, XIX e XXI), significativamente representativas de uma baixa concentração de renda. O quadro seguinte ilustra a configuração econômica dos dois grupos de regiões administrativas.

Na Área Metropolitana de Porto Alegre procurou-se estudar com maiores detalhes as condições de saúde em si, vinculando-as, quando os dados permitiam, às demais componentes da estrutura social que expõem populações diferenciadas socialmente a riscos diferentes. Além dis-

QUADRO 19

Famílias residentes recebendo até 1 salário mínimo mensal de renda familiar per capita (*)
Algumas regiões administrativas do município do Rio de Janeiro — 1970

REGIÃO ADMINISTRATIVA	FAMÍLIAS RESIDENTES		
	Total (a)	Recebendo até 1 Salário Mínimo	
		Total (b)	% b/a
GRUPO A	179 211	39 673	22,1
IV R.A. — Botafogo	69 834	16 376	23,4
V R.A. — Copacabana	67 827	10 083	14,9
VI R.A. — Lagoa	41 550	13 214	31,8
GRUPO B	374 082	255 764	68,4
X R.A. — Ramos	56 140	34 154	60,8
XI R.A. — Penha	67 346	43 013	63,9
XVI R.A. — Jacarepaguá	51 605	33 402	64,7
XVII R.A. — Bangu	80 587	57 764	71,7
XVIII R.A. — Campo Grande	47 781	36 546	76,5
XIX R.A. — Santa Cruz	19 260	14 967	77,7
XXII R.A. — Anchieta	51 363	35 900	69,9

FONTE: Extraída de Massena, Rosa Maria Ramalho. *O Valor da Terra Urbana no Município do Rio de Janeiro*, Coppe, (Mimeo) RJ. 1976

NOTA: (*) Renda familiar *per capita* = total de rendimento auferidos pelos membros da família dividido pelo total de membros da família.

so são feitas comparações com outras regiões (do Brasil ou fora dele) numa tentativa de localizar o nível de saúde da população da Área Metropolitana de Porto Alegre em relação a populações em níveis diferentes ou semelhantes de desenvolvimento. Também numa tentativa de juntar o que fora observado de maneira fragmentária, por força da técnica analítica, das partes finais do documento sobre saúde na Área Metropolitana de Porto Alegre constam alguns estudos de caso. Tais razões levam a que se apresentem em conjunto os dados das duas áreas, sempre que possível; contudo, a riqueza de certas informações, algumas vezes disponíveis apenas para uma das regiões, justifica sua inclusão neste resumo, mesmo prejudicando-se a perspectiva geral de comparação.

7.1. Indicadores Demográficos

Pode-se supor alguma semelhança no nível de saúde das Áreas Metropolitanas do Rio de Janeiro e de Porto Alegre: alguns indicadores demográficos relacionados com este nível têm valores que se aproximam nestas duas regiões; a esperança de vida ao nascer foi estimada em 58,37 anos para a Área Metropolitana do Rio de Janeiro [65] e em 59,26 para a Área Metropolitana de Porto Alegre [66]; também a natalidade observada no Censo Demográfico de 1970, sem tratamento especial dos dados, tem valores aproximados nestas áreas metropolitanas: é de 22,5 nascidos vivos por 1.000 habitantes no Rio e de 22,0 em Porto Alegre [67].

Outra variável demográfica cujos valores se aproximam (o que aponta na direção de serem consistentes os dois indicadores referidos anteriormente) é a proporção de menores de 5 anos na população das duas áreas metropolitanas: 11,2% na Área Metropolitana do Rio de Janeiro e 11,1% na Área Metropolitana de Porto Alegre segundo o Censo de 1970.

Na Área Metropolitana de Porto Alegre parece ter havido uma redução na natalidade de 1961 para 1970. Segundo o DEE, em 1961 a natalidade era de 26,43 nascidos vivos por mil habitantes, passando para 18,12 em 1970. Provavelmente este valor para 1970 está subestimado, pois com os dados do Censo—70, sem nenhum tratamento especial, têm-se 22,0 filhos nascidos no ano anterior ao censo, por mil habitantes, sendo este o valor mais baixo entre as nove áreas metropolitanas. A fecundidade geral (filhos nascidos vivos no ano anterior ao censo, por mil mulheres de 15 a 49 anos) também apresenta valores mais baixos para a Área Metropolitana de Porto Alegre tanto para a população migrante como para a população não migrante, mesmo quando se padroniza este coeficiente. Esta natalidade mais baixa repercute sobre a estrutura etária da população e é na Área Metropolitana de Porto Alegre que vamos encontrar a menor percentagem de crianças com menos de 5 anos (11,1%). No entanto, a população de baixa renda é mais prolífica; no Brasil, em 1970, a prolificidade nos estratos "sem rendimentos" e "até Cr$ 250,00", era de 5,0 e 5,1, respectivamente, enquanto nos estratos "de Cr$ 251,00 até Cr$ 1.000,00" e "mais de Cr$ 1.000,00" de renda familiar a prolificidade era, respectivamente, 4,6 e 3,6 filhos tidos nascidos vivos entre as mulheres de 15 anos e mais que tiveram filhos [68].

A esperança de vida, que já na década de 1930/40 era mais alta na Região Sul, experimenta diferença quando desagregada por renda. Na Área Metropolitana de Porto Alegre, 1970, a esperança de vida ao nascer, segundo a renda *per capita,* tinha os seguintes valores:

Até 150 cruzeiros	59,4 anos
De 150 a 300 cruzeiros	65,5 anos
De 301 a 500 cruzeiros	66,5 anos
501 cruzeiros ou mais	66,1 anos

sendo este último valor afetado pelo pequeno número de casos nesta classe de renda.

---

65 Frias, L. A. M. & Murayama, T. — *Tábuas de Mortalidade para a Região Metropolitana do "Grande Rio". Movimentos internos e suas influências nos padrões de mortalidade,* in: Encontro Brasileiro de Estudos Populacionais, IBGE, Rio de Janeiro 1976.

66 Tabulações fornecidas pela Secretaria de Saúde do Estado do Rio Grande do Sul.

67 Estimativas feitas diretamente com dados do Censo-70.

68 Tabulações Especiais do Censo de 1970 — DEISO/IBGE.

7.2. Indicadores Baseados na Mortalidade por Grupo Etário e por Causa Básica do Óbito

No município do Rio de Janeiro a mortalidade infantil teve valores diferentes para o seu coeficiente entre os dois grupos de população, como se observa no quadro abaixo:

QUADRO 20

Taxa de mortalidade infantil por grupos de causa
Regiões administrativas do município do Rio de Janeiro — 1970

GRUPOS DE CAUSA DE MORTALIDADE INFANTIL	REGIÕES ADMINISTRATIVAS											
	IV	V	VI	Total Grupo A	X	XI	XVI	XVII	XVIII	XIX	XXII	Total Grupo B
Doenças infecciosas parasitárias	5,1	4,3	10,1	6,5	10,1	8,8	9,5	10,7	8,6	18,9	7,7	10,9
Carenciais	3,8	2,4	7,5	4,7	11,4	8,4	7,7	7,8	7,2	7,3	8,9	8,2
Pneumonia	4,8	6,4	10,1	7,1	20,2	11,6	11,4	12,3	11,0	13,8	12,6	10,2
Principais causas de mortalidade perinatal	9,1	7,9	13,3	10,2	12,1	16,1	13,0	15,1	17,9	17,4	13,8	15,0

FONTE: Censo Demográfico 1970 — IBGE e Tabulações de 1975 da Subsecretaria de Saúde do Estado do Rio de Janeiro e GPIS/IBGE

Assim, à medida que se passa das regiões administrativas do pólo de concentração de alta renda para as do pólo de concentração de baixa renda a taxa de mortalidade infantil cresce, passando de **32,4** para 53,7. Observou-se também neste estudo que as taxas de mortalidade por causas específicas se adequam ao nível sócio-econômico, com valores mais elevados para as doenças infecciosas e parasitárias e para as doenças carenciais entre a população de menor renda.

No que concerne a mortalidade geral, a linha de análise obedeceu ao mesmo critério adotado para o estudo de mortalidade infantil: a seleção de *causa-mortis* que indicassem um melhor e um pior nível de renda.

Sabe-se que as chamadas doenças degenerativas (como o tumor maligno e as doenças cardiovasculares) incidem, via de regra, na idade madura. Portanto, quanto melhor for o padrão de vida de uma população e, conseqüentemente, maior a sua expectativa de vida, mais se morre de doenças do coração e de câncer. Daí terem sido selecionadas, ao lado das doenças infecciosas e carenciais, como um indicador às avessas das condições de vida dos grupos de baixa renda, conforme se observa no quadro 21.

Desse quadro se pode inferir que a população residente nas regiões administrativas do grupo A apresenta uma vida média superior à da população residente nas regiões do grupo B. Na falta de um cálculo específico sobre a expectativa de vida para essas regiões procurou-se fornecer um outro quadro que contivesse a percentagem de indivíduos para ambos os grupos, com 50 anos e mais. Assim, constatou-se que a

proporção de indivíduos nessa faixa de idade alcança 20% no grupo de renda mais elevada e apenas 11% no grupo de renda mais baixa, o grupo B.

QUADRO 21

Taxa de mortalidade geral por grupos de causa segundo as regiões administrativas do município do Rio de Janeiro — 1970

GRUPOS DE RENDA	REGIÕES ADMINISTRATIVAS											
	IV	V	VI	Total Grupo A	X	XI	XVI	XVII	XVIII	XIX	XXII	Total Grupo B
Doenças infecciosas e parasitárias mais carenciais.....	43,3	29,7	70,6	45,6	114,7	77,7	145,6	90,2	110,3	157,1	85,0	96,0
Neoplasmas mais doenças cardiovasculares.....	451,5	414,2	319,5	403,7	411,8	318,9	409,9	291,3	307,8	294,9	232,6	321,8

FONTES: Censo Demográfico 1970 — IBGE e Tabulações de 1975 da Subsecretaria do Estado do Rio de Janeiro e GPIS/IBG

A mortalidade infantil na Área Metropolitana de Porto Alegre constituía 21% de óbitos em 1970, 23% em 1971 e 19% em 1972, sobre o total de óbitos. Este valor é menor que em outras áreas metropolitanas, no entanto, ao compararmos com o de populações de países mais desenvolvidos, como a Suécia, onde em 1974 apenas 1,2% dos óbitos ocorreram em menores de 1 ano, evidencia-se o grave problema que constitui a mortalidade infantil. O coeficiente de mortalidade infantil, por exemplo, na Área Metropolitana de Porto Alegre em 1970 era de 87,6 óbitos por mil nascidos vivos, segundo a Secretaria Estadual de Saúde do Rio Grande do Sul. As principais causas de óbito neste grupo de idade eram doenças infecciosas, avitaminoses e outras deficiências nutricionais, meningite, pneumonia, anomalias congênitas, certas causas de mortalidade perinatal e causas mal definidas. Estas causas de óbito são, em sua grande maioria, controláveis pela moderna tecnologia de saúde pública.

A população de baixa renda, por contar com menos recursos e por sofrer com maior intensidade os efeitos ambientais desfavoráveis e da deficiência alimentar, está mais exposta aos riscos da mortalidade infantil, como demonstra um estudo realizado em São Leopoldo (uma das cidades da Área Metropolitana de Porto Alegre). Entre as mulheres entrevistadas com renda familiar menor que Cr$ 300,00 mensais, em 1973, de cada 1.000 filhos tidos nascidos vivos, 121 morreram sem completar um ano de idade, e entre as mulheres com renda familiar superior a Cr$ 3.000,00, de 1.000 filhos tidos nascidos vivos apenas 20 morreram com menos de 1 ano [69].

69 Beltrão, P. C. — Mortalidade em tenra idade, abortamento e fecundidade no Município de São Leopoldo. *Perspectiva Econômica* (15). São Leopoldo, 1977.

7.3. Ações preventivas

No Rio de Janeiro o grupo A (de maior renda) tinha 89,3% de sua população servidos pela rede geral de água, enquanto esta parcela na população B era um pouco menor, 77,7%. A maior polarização foi observada na distribuição da rede geral de esgoto: 81,1% da população A eram beneficiados por este serviço e, na população B, apenas 23,5% dispunham da rede geral de esgotos em seus domicílios.

Também na Área Metropolitana de Porto Alegre o saneamento básico deixa a desejar, sobretudo quando se analisam os municípios periféricos. Assim, enquanto no Município de Porto Alegre 86,2% dos domicílios possuíam canalização interna e obtinham água da rede geral, de poço ou nascente, em Alvorada, Cachoeirinha, Campo Bom, Estância Velha, Esteio, Gravataí e Sapucaia do Sul a proporção de domicílios com estas instalações não chegava a 40%, e também nestes municípios a percentagem de domicílios beneficiados pela rede geral de esgotos ou com fossa séptica era menor que 30%.

As vacinações de menores de 5 anos não cobrem ainda satisfatoriamente esta população na Área Metropolitana de Porto Alegre. Em Sapucaia do Sul, um dos municípios de mais baixa renda da área metropolitana, apenas 43,9% das crianças com menos de 5 anos tinham completado o esquema de vacinação Sabin, 37,4% estavam vacinados contra difteria, tétano e coqueluche (vacinação tríplice) e 27,6% contra sarampo.

7.4. A Esfera do Trabalho e as Condições de Saúde

No Brasil os acidentes de trabalho expõem os trabalhadores a riscos muito elevados de mutilação e até mesmo de morte.

Enquanto nos Estados Unidos, já em 1963, o coeficiente de freqüência de acidentes na indústria em geral era de *6,12* acidentes por um milhão de homens-horas trabalhadas, no Brasil, em 1975, o valor deste coeficiente era *88*; na construção civil, nos Estados Unidos, o coeficiente de freqüência era, em 1963, de *17,95* e no Brasil, em 1975, era de *123*.

Na Área Metropolitana de Porto Alegre, em 1977, ocorreram em média 270 acidentes por dia útil de trabalho, tendo sido a maior parte atendida nas agências do Município de Porto Alegre, principalmente na Agência Norte do INAMPS talvez por haver maior concentração de indústrias nesta parte da cidade. Na ausência de dados para a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, a informação referente ao estado, como um todo, pode servir como uma primeira aproximação para o problema. Apesar de em 1977 a média de acidentes por dia útil de trabalho ser inferior à dos anos anteriores (814 em 1974, 862 em 1975 e 832 em 1976), ainda assim ela se apresentava elevada, correspondendo a um total de 220.224 acidentes registrados.

As causas dos acidentes são várias e, embora não se disponha de informações específicas para cada uma das regiões analisadas, é possível afirmar que a fadiga e a deficiência alimentar associadas ao tipo de trabalho e à falta de segurança no processo de produção incluem-se entre os principais fatores que contribuem para a elevada ocorrência

de acidentes. A este respeito é esclarecedor o depoimento de um técnico em segurança do trabalho entrevistado em Porto Alegre [70]:

> "O homem tem uma capacidade de trabalho que depende diretamente do seu estado físico. Um trabalhador que absorve na sua alimentação 1.500 calorias não pode dar mais do que isso. Com 1.500 calorias ele deveria trabalhar umas quatro horas, se nós exigirmos dez horas dele, como estamos exigindo, ele vai, nestas dez horas, dar a produção de quatro horas, não pode dar mais do que isto porque não tem oxigênio para gastar, ele não tem combustível no seu organismo para produzir. Se ele está cansado ele se acidenta."

Resta lembrar que os trabalhadores estão sujeitos, além de ao risco de acidentes, a doenças profissionais e a lesões devido às condições de trabalho, que são computadas, por motivos legais, como acidentes de trabalho.

7.5. A Esfera do Não Trabalho e as Condições de Saúde

As doenças infecciosas e parasitárias, as deficiências nutricionais, as complicações da gravidez, no parto e puerpério, algumas doenças mentais (como a deficiência mental em conseqüência da desnutrição) e outros grupos de doenças associam-se claramente com a falta de recursos de determinados segmentos populacionais e com a exposição deste grupo a um ambiente freqüentemente hostil. A pneumonia, a gastroenterite, a tuberculose, o sarampo e a meningite incluir-se-iam entre estas doenças, incidindo com maior freqüência ou gravidade entre as populações de baixa renda. Da mesma forma, as doenças carenciais, e em particular a desnutrição, repercutem gravemente sobre estas populações, como demonstram pesquisas desenvolvidas nas regiões em pauta. Assim, por exemplo, na Área Metropolitana de Porto Alegre, estudo realizado em três vilas populares do município núcleo constatou que a desnutrição atingia 40% das crianças de 0 a 5 anos [71]. Situação semelhante foi evidenciada na Área Metropolitana do Rio de Janeiro, conforme o depoimento do diretor do Instituto de Desnutrição Annes Dias [72].

> "Na pesquisa realizada em 1976, numa amostragem de dois mil alunos, verificamos que 22% dos novos matriculados nas escolas municipais (Rio de Janeiro) eram desnutridos. Os que procuram a escola depois de certa idade possuem, às vezes, lesões cerebrais, irreversíveis, que dificultam o aprendizado, talvez acarretadas por deficiência de proteínas nos primeiros anos da vida. O índice de reprovação é sempre muito grande, mas conseguimos baixá-lo de 62% para 40%."

---

70 Entrevista com o engenheiro de segurança Armando Flores Cabral, da qual aqui se reproduz apenas parte. Cf. *Condições de Vida* ... Região Metropolitana de Porto Alegre, *op. cit.* p. 326.

71 Prefeitura Municipal de Porto Alegre. *Relatório do Programa de Nutrição do Setor Materno Infantil.* Secretaria Municipal de Saúde e Serviço Social, 1977, mimeo.

72 Cf. Condições de Vida ... Rio de Janeiro.

73 Edwin Chadwick, tendo vivido entre 1800-1890, foi secretário da Constituição Real da Reforma *Poor Laws* e um dos autores do *Enquiry into the Sanitary Conditions of the Labouring Population of Great Britain.*

As colocações feitas acima permitem concluir que, do ponto de vista epidemiológico, tanto o risco de incidência quanto a gravidade e as conseqüências de determinados processos mórbidos não repercutem de forma homogênea sobre a população, mas que, ao contrário, por serem influenciadas pelas condições de trabalho, alimentação, habitação, educação e de acesso aos serviços de saúde, incidem mais fortemente sobre os estratos sócio-econômicos menos favorecidos.

Neste sentido, reafirma-se-ia o estreito vínculo existente entre renda e saúde que Edwin Chadwick [73], já nos meados do século passado, assinalava ao estudar as condições sanitárias da classe trabalhadora da Inglaterra: "homens e mulheres adoecem porque são pobres, ficam mais pobres porque estão doentes e mais doentes porque empobrecem".

SUMMARY

This article is a summary of two works that were done at the "Departamento de Estudos e Indicadores Sociais" (DEISO) of IBGE, in the period of February, 1977 — April, 1978. Their purpose was to investigate the life conditions of low income groups in the metropolitan areas of Rio de Janeiro and Porto Alegre.

Those areas have been selected on account of the increasing importance of metropolitan areas as poles of productive activity concentration and thus, of labor force attraction in the economic development process, differently from what occurs in rural areas.

Concerning the definition of the social group, the low income criterion has been adopted as its main determinant, rather than the way of insertion into the productive process. The choice has been determined by the difficulty in characterizing the last alternative due to the heterogeneity of forms in the classification of the workers: they could be defined as either semi-qualified or unqualified manual workers and could be tied to both capitalistic production and other subordinate forms of production organization, within the brazilian economic system (simple production of goods, domestic production, etc.).

The characterization of the theme as a subject of discussion implies the perception of divergent and even conflicting trends and positions in its approach. However, the analysis of the terms and ideological aspects of the discussion, as well as of the interests and oppositions in question, is beyond the purpose of that presentation. Its basic aim is to show that the topic — life conditions — has become a medium for expressing those divergences and must be used under a social control perspective and also as an instrument for criticizing the comprehensive system.

RÉSUMÉ

L'article ci-dessus est un résumé de deux recherches du *Departamento de Estudos e Indicadores Sociais* (*DEISO*) de l'IBGE, entre les mois de février 1977 et avril 1978, dont le but est celui de faire une enquête sur les conditions de vie des groupes de bas revenus dans les regions métropolitaines de Rio de Janeiro et Porto Alegre.

Pour qu'on ait pu choisir ces régions-là on a respecté le caractère d'importance croissante que les Régions Métropolitaines prennaient dans le processus de développement économique, en tant que pôles de concentration des activités productrices et, par conséquent, d'attraction pour la main d'oeuvre, différemment de ce qui se passe à la campagne.

Quant à la définition du groupe social qui est en train d'être étudié, on a pris le critérium des bas revenus, au lieu d'utiliser le mode d'introduction dans le processus productif comme étant le principal facteur déterminant de groupes sociaux. Le choix a été determiné par la difficulté de caracterisation de cette dernière alternative, en face de l'hétérogénéité des formes de classification des ouvriers, qu'on pourrait définir comme artisans semi ou non-qualifiés ou comme ouvriers qualifiés, pouvant appartenir aussi bien à la production capitaliste qu'aux autres formes d'organisation de la production que leur sont subordonnées dans le cadre de l'économie brésilienne (production simple de marchandises, production ménagère, etc.).

Si la caracterisation du sujet étant l'objet de discussion apporte en soi la reconnaissance des tendances et positions divergentes, voire opposées quant au traitement de la question, l'analyse des termes du débat, ainsi que de ses abords idéologiques, et des intérêts et oppositions mises en jeu échappe, néanmoins, aux propositions de cette présentation. Ce qu'on prétend, en realité, c'est montrer qu'à partir d'un moment donné, le thème conditions de vie est devenu utilisable comme véhicule d'expression de ces divergences et l'on en fait usage, aussi bien dans une perspective de contrôle social, qu'en instrument de critique au système plus étendu.