

REVISTA

da

Fundação Jones dos Santos Neves

ANO I – NÚMERO **3** JULHO/SETEMBRO DE 1978 – VITÓRIA – ESPÍRITO SANTO

ISSN/0100-2295

Desenvolvimento dos aglomerados urbanos – localização e uso do solo

Carlos Maximiliano Fayet

Artesanato Capixaba: Uma arte em extinção

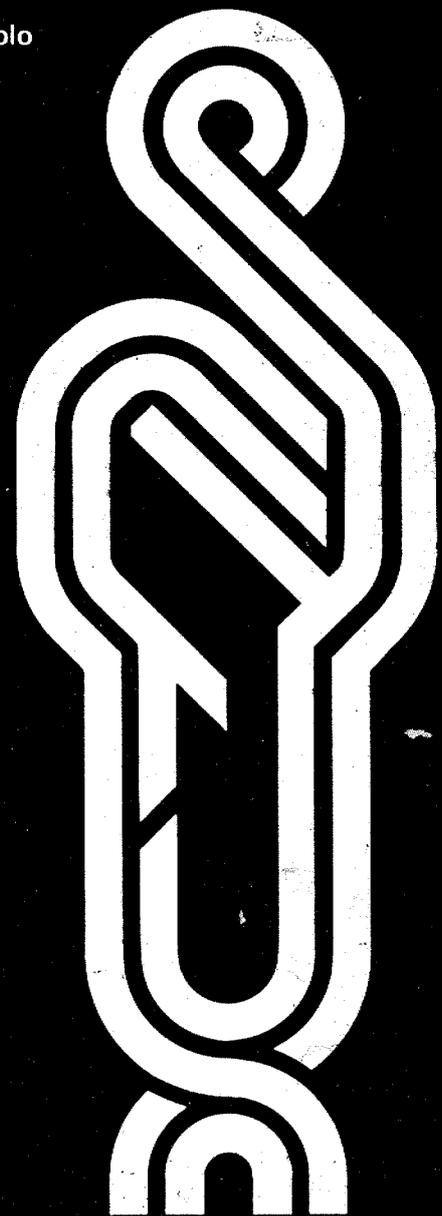
Secretaria de Estado da Cultura e do Bem Estar Social

Plano de ação imediata de transporte e trânsito

Fundação Jones dos Santos Neves

O grande paradoxo do hamburger

Manoel Vereza de Oliveira





FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES
órgão do sistema de planejamento do Estado do
Espírito Santo, criada pela Lei Estadual
3.043, de 31 de dezembro de 1975

**O DECRETO DE Nº 831-N, DO GOVERNADOR ÉLCIO ÁLVARES
CONCRETIZOU SEUS OBJETIVOS:**

- *Programar e implementar pesquisas de apoio ao Governo Estadual na elaboração de seus programas de desenvolvimento;*
- *formular diagnósticos, realizar estudos e promover a elaboração de planos e programas de desenvolvimento urbano e regional;*
- *manter um sistema de informações sócio-econômicas na área de sua atuação;*
- *formar recursos humanos voltados para o estudo e a pesquisa aplicados à realidade capixaba.*

IMPLANTAÇÃO E INÍCIO DE FUNCIONAMENTO
31 de agosto de 1976

A Fundação Jones dos Santos Neves já se encontra credenciada junto ao Conselho Federal de Mão-de-Obra, sob nº 0201, o que permite a dedução, em dobro, do lucro tributável de todas as despesas realizadas com os cursos, seminários, simpósios e demais atividades de formação profissional realizadas em convênios com a FJSN.

CARTA DO EDITOR

EXPEDIENTE

GOVERNO DO ESTADO
DO ESPÍRITO SANTO
SECRETARIA DE ESTADO
DO PLANEJAMENTO
FUNDAÇÃO JONES DOS
SANTOS NEVES

Atribuições básicas da FJSN:

- Planejamento urbano e regional.
- Pesquisa aplicada, para subsidiar o planejamento urbano e regional.
- Treinamento de recursos humanos para o setor público estadual.

DIRETORIA DA FJSN:

Diretor Superintendente
Stélio Dias;
Diretor Técnico
Arlindo Villaschi Filho.

REVISTA DA FUNDAÇÃO
JONES DOS SANTOS NEVES
ANO 1 - NÚMERO 3 Jul/Set/78
- TRIMESTRAL -
VITÓRIA - ESPÍRITO SANTO
- FJSN

CONSELHO EDITORIAL:

Stélio Dias
Arlindo Villaschi Filho
Carlos Alberto Feitosa Perim
Antônio Luiz Borjalle
André T. Abe
Fernando B. Betarello
Roberto da Cunha Penado
Manoel Vereza de Oliveira
Antônio Carlos Medeiros

EDITOR EXECUTIVO:

Fernando Sanchotene

SECRETÁRIA EXECUTIVA:

Regina Maria Monteiro

CAPA

Atilio Gomes

COLABORADORES

Michael Otto Bergman;
Mário Coelho;

REDAÇÃO: Avenida César Hilal, 437
1º andar - Vitória - ES - Telefone:
227-5044

DIAGRAMAÇÃO, COMPOSIÇÃO e
MONTAGEM - Fundação Ceciliano
Abel de Almeida - Campus Universitário de Goiabeiras - Fone: 227-5164

DISTRIBUIÇÃO DIRIGIDA

- Os artigos assinados são da inteira responsabilidade dos autores.
- Colaborações, em forma de artigos, ensaios ou resumos bibliográficos, são aceitos se encaminhados ao Diretor Responsável.

CONTATO COMERCIAL

ASSINATURAS:
(anual - Cr\$ 80,00) - no endereço da redação, com a Secretária Executiva.

REVISTA DA FUNDAÇÃO
JONES DOS SANTOS NEVES

Registrada sob o número 1.854 -
P. 209/73, na Divisão de Censura e
Diversões Públicas do Departamento
de Polícia Federal de Brasília (DF).

A Revista da Fundação Jones dos Santos Neves continua com o firme propósito de se constituir num veículo permanente de divulgação de experiências em torno dos problemas urbanos e regionais deste Estado. Valorizando os temas e autores locais, procura ensejar a conscientização às trocas de experiências acumuladas no campo técnico-científico, estabelecendo um fórum de debates em torno do processo de desenvolvimento do Espírito Santo.

Neste novo número, aspectos econômicos, sociais e espaciais vão ao encontro desses objetivos. Com o processo de industrialização e urbanização uma das formas artísticas mais expressivas da cultura popular capixaba desaparece: o artesanato. Levantamento efetuado pela Secretaria de Estado da Cultura e do Bem Estar Social revela o perigo de extinção do artesão e aponta medidas que devem ser tomadas a curto prazo visando ao seu amparo.

A inflação, um assunto sempre atual, volta a ser focado por Manoel Vereza de Oliveira. O autor tem se dedicado às pesquisas em torno dos problemas enfrentados pelos países subdesenvolvidos, notadamente sobre as manifestações regionais de fenômenos econômicos. Aqui faz uma crítica a David Warsh e sua Teoria da Complexidade, assim como uma interpretação dessa teoria dentro da realidade capixaba.

Transcrevemos, ainda, conferência do capixaba Carlos Maximiliano Fayet, proferida em Joinville, Santa Catarina, sobre Desenvolvimento dos Aglomerados Urbanos e Localização e Uso do Solo. Fayet, arquiteto, está atualmente radicado, no Rio Grande do Sul, sem contudo, deixar de se preocupar com o Espírito Santo. Consultor da Fundação Jones dos Santos Neves, notadamente no Planejamento da área metropolitana de Vitória, é também Vice-Presidente do Instituto da Arquitetura do Brasil e Vice-Presidente do Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia da 8ª Região. Carlos Maximiliano Fayet lança um alerta contra os problemas que põem em risco o equilíbrio do meio ambiente.

E, por último, da Fundação Jones dos Santos Neves, o Plano de Ação Imediata de Transporte e Trânsito. Os problemas de circulação na Aglomeração Urbana de Vitória transcendem o dia a dia para assumir proporções que levam a uma reorganização do uso do solo na Grande Vitória. O assunto é polêmico e envolve toda a população que nela habita.

Pelos assuntos aqui apresentados, acreditamos que o debate esteja aberto.

F.L.S.

ÍNDICE

CARLOS MAXIMILIANO FAYET

Desenvolvimento dos aglomerados urbanos - localização e uso do solo 4

SEC. DE EST. DA CULT. E DO BEM ESTAR SOCIAL

Artesanato Capixaba: Uma arte em extinção. 9

FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES

Plano de ação imediata de transporte e trânsito. . . 18

MANOEL VEREZA DE OLIVEIRA

O grande paradoxo do hamburger 25

Resenha: A luta pelo espaço 33

FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES

Problemas de meio ambiente têm comissão especial 34

REVISTA DA FUNDAÇÃO JONES DOS SANTOS NEVES

ISS/0100-2295

VITÓRIA, ES

Nº 3

JUL/SET. 1978

Desenvolvimento dos aglomerados urbanos - localização e uso do solo *

Carlos Maximiliano Fayet **

O conferencista aponta a humanização das cidades e a preservação de paisagens naturais como metas prioritárias em Planejamento Urbano.

O tema que me foi proposto se refere ao *Desenvolvimento dos Aglomerados Urbanos e à Localização e o Uso do Solo*. Mantive exatamente a terminologia usada, de propósito, a fim de que possa, através deste episódio, procurar esclarecer alguns aspectos deste tópico.

Seria ocioso falar a respeito dos problemas crescentes deste fenômeno peculiar do nosso século, que é a urbanização. Entretanto, convém, para que possamos situar-nos numa atitude psicologicamente favorável, citar alguns números e fazer algumas referências.

As previsões são de que, em 1990, a metade da população mundial habite em cidades com mais de cem mil habitantes. E esta população de cem mil habitantes tem sido considerada, universalmente, como a marca a partir da qual uma cidade, realmente, tenha plena característica de vida urbana. Então, daqui a menos de treze anos, teremos um mundo começando a ser uma cidade, não uma cidade só, mas, sem dúvida, uma população que vive em cidade.

Se lembrarmos que em 1801, a Grã-Bretanha, o País mais urbanizado atualmente, tinha apenas

10% da sua população morando em cidades, podemos ver, nestes 170 anos, a acelerada marcha que houve no processo de urbanização. Em 1801, 10% dos ingleses moravam em cidades, em 1975, 80% dos ingleses moram em cidades. E essa percentagem tem-se mantido estável. No Brasil, já antes de 1970, tínhamos ultrapassado a marca de 50% de populações urbanas. Isso é muito significativo, porque também usa-se, universalmente, como grau indicativo importante no desenvolvimento de um país, a mudança qualitativa da população em termos de vivência ambiental, o passar da condição de vida rural para a de vida urbana.

Em Nova Iorque, as previsões para 1985 são de vinte e um milhões de habitantes e especula-se a possibilidade de, na primeira década deste próximo século, termos, no eixo Rio - São Paulo, uma população de trinta milhões de habitantes. Isso dá uma idéia dos problemas que deveremos ter pela frente. Dá também a impressão de que começaríamos a ter problemas espaciais, decorrentes deste fato sócio-econômico. No entanto, convém lembrar - para

ter uma idéia bastante segura a respeito de todo o contexto - que 70% da população dos Estados Unidos ocupa 1% do território norte-americano. E, no país mais urbanizado que, atualmente, é a Inglaterra, 40% da população ocupa 4% do território inglês. Estes dados nos possibilitam uma atitude bastante otimista em relação ao assunto, especialmente se considerarmos o caso peculiar do Brasil, com a sua extensão territorial.

Convém, também, preliminarmente, caracterizar bem alguns conceitos sobre crescimento urbano, urbanização e desenvolvimento urbano. Crescimento urbano é medido em números absolutos. Significa apenas o aumento populacional das cidades. A urbanização, que é um fenômeno sociológico e economicamente mais importante, é expressa em números relativos, procurando comparar a população urbana com a população total. Realmente, esse é um indicador, de muito interesse para o estudo do programa de desenvolvimento dos aglomerados urbanos e para o problema de localização e de uso do solo. Finalmente, a expressão *Desenvolvi-*

* Título da Conferência proferida no ciclo de palestras promovido pela Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra - Santa Catarina, em Joinville, em 3 de outubro de 1977.

** Arquiteto e Urbanista, vice-presidente do Instituto de Arquitetura do Brasil, chefe da seção de Planejamento da Prefeitura Municipal de Porto Alegre.

mento Urbano tem a ver mais com a qualidade da vida urbana do que propriamente com aspectos quantitativos das cidades.

Quais são os fatores que implicam e que forçam este acelerado processo de urbanização que se verifica? Evidentemente que as raízes desse processo estão nos fatos sócio-econômicos. Eles produzem as mudanças nas relações entre o homem e a natureza e permitem ao homem encontrar formas mais adiantadas, mais sofisticadas de organização social. Em consequência disso, formas mais complexas de organização espacial (se considerarmos a cidade como a organização espacial do fato sócio-econômico): que é a urbanização, (não confundindo nunca urbanização, aqui, com a urbanização no sentido de embelezamento ou de tratamento de uma cidade).

Que fatores, portanto, podem estar na raiz deste processo de urbanização? Um, geralmente esquecido, é o aumento dos estabelecimentos urbanos rurais — se considerarmos estabelecimento urbano uma cidade ou um empreendimento agropastoril que passa a ser considerado como estabelecimento urbano, por atingir as condições de uma organização urbana. Esse é um fator que implica no aumento do percentual de urbanização.

O segundo é decorrente das taxas de mortalidade. Todos sabemos que, apesar dos esforços que se tem feito no mundo inteiro, são as cidades aquelas áreas onde se consegue resultados mais animadores, não só no que diz respeito à redução do número de nascimentos, como à redução do número de mortes, através do planejamento familiar e através da assistência médica e sanitária. Essa redução, entretanto, não se compensa. A expectativa de vida na cidade é muito maior que na zona do campo. Portanto, essa diferença na taxa de natalidade e mortalidade é um fator de incremento das populações urbanas.

Finalmente, um fenômeno conhecido de todos, o da migração campo-cidade, resulta de pro-

cesso sócio-econômico complexo. Não é o caso no momento, desenvolvê-lo. Esses fatores, ponderáveis todos eles, precisam ser analisados com o devido senso crítico. Muitas vezes, aquilo que pode parecer uma migração do campo para a cidade é o resultado de incorporação de populações rurais (por terem as cidades atingido, a se desenvolver espacialmente, as cercanias rurais, incorporando populações rurais à cidade) do que propriamente, um deslocamento campo-cidade. Entretanto, é inegável que o processo de organização do trabalho rural, em primeiro lugar, e, as perspectivas que se abrem de trabalho nas cidades, em segundo lugar, são fatores que aceleram e aumentam, gradativamente, essa marcha migratória do campo para a cidade.

A esses fenômenos de natureza social, econômica, muitas vezes envolvendo aspectos sanitários, de saúde pública e de planejamento familiar bastante complexos para serem controlados, somam-se todos aqueles que decorrem das atividades intrínsecas que se desenrolam no seio das cidades. Torna-se extremamente difícil a manipulação dos dados que poderiam permitir um enfoque seguro dos problemas urbanos. Em consequência, fica difícil a intervenção nos problemas decorrentes do processo de urbanização, levando-nos a uma série de equívocos em que comumente incorrem os profissionais envolvidos no planejamento urbano.

No Brasil, devemos somar a isso a necessidade que tem o nosso País de estabelecer uma política de ocupação de seu território, compatível com a política de desenvolvimento urbano. Nossa extensão territorial e os processos de urbanização, por meio da evolução histórica das nossas cidades, nas últimas décadas, têm acontecido em função dos transportes, especialmente do transporte rodoviário. Isto faz com que se deva tomar medidas no sentido não só de ocupar espacialmente o território, através de uma rede,

uma malha de núcleos urbanos suficientemente fortes e distribuída de modo que permita a estável ocupação deste mesmo território, como também proporcionar uma relativa estabilidade nas migrações internas, dentro do território nacional. Evitando assim desequilíbrios conhecidos entre as diversas regiões de nosso País.

Esses problemas foram abordados de modo sistemático (apesar de sucinto) no II Plano Nacional de Desenvolvimento Brasileiro. Basicamente, o PND está resumido em dois tópicos: o de controle do desenvolvimento das 9 regiões metropolitanas brasileiras e a definição das funções dos pólos secundários regionais capazes de promover a descentralização das populações urbanas no Brasil. Essas propostas, inseridas no II PND, estão evidentemente na raiz de algumas medidas tomadas pelo Governo Federal de alocação de recursos. Por exemplo, os pólos de desenvolvimento petroquímico, na Bahia e no Rio Grande do Sul, visam criar condições de desenvolvimento capazes de reterem estas populações e localizá-las regionalmente. Com isso, se constituírem em base para o desenvolvimento de núcleos urbanos, secundários de importância, e capazes, também, de reduzir a pressão existente sobre as grandes cidades.

LOCALIZAÇÃO E USO DO SOLO

Colocamos os aspectos gerais dos problemas de desenvolvimento urbano no mundo e no Brasil, gostaria de abordar, um pouco mais detalhadamente, os problemas de localização e uso do solo. É um assunto que se tem ocupado bastante, ultimamente, e que apressa em transmitir algumas idéias, na esperança de que elas possam ser desenvolvidas e discutidas oportunamente e que contribuam talvez, para a tomada de algumas decisões.

Fala-se muito em problemas urbanos, em problemas de concentração, em problemas de tráfego, em problemas de qualidade

de vida urbana, e, no meu entender, isso está a merecer uma intervenção sistemática coordenada. Em primeiro lugar, porque temos de cuidar com que as nossas cidades se transformem em lugares agradáveis de viver, mesmo porque não teremos outra alternativa, uma vez que os dados indicam que, num futuro não muito remoto, quase todos moraremos em cidade.

Em segundo lugar, porque temos a oportunidade de queimar algumas etapas do processo de crescimento das cidades e encontrar, através da nossa criatividade, caminhos pelos quais mais rapidamente se atinjam níveis de vida urbana compatíveis com a dignidade do homem. É muito difícil falar em capacidade de intervenção nos problemas urbanos, sem fazer incursões de natureza social e econômica. Entretanto, não pretendo fazer este tipo de abordagem. Talvez, seja mais conveniente, uma vez não sou sociólogo, nem economista — manter-me em minha especialidade, como arquiteto, como urbanista, mais treinado e preparado para lidar com os problemas espaciais propriamente ditos.

CRESCIMENTO DESORDENADO

Quais são os problemas fundamentais que decorrem deste fenômeno de urbanização descontrolado? Problemas fundamentais que todos conhecemos e podem ser sintetizados como problemas de natureza sociológica, alterações de comportamento social, problemas de saúde, problemas de segurança e problemas de deseconomias que resultam da má estruturação das cidades. Se encararmos uma cidade como um estabelecimento humano, à semelhança de uma empresa, de uma indústria, de um empreendimento qualquer de outra natureza, verificamos que as nossas cidades, na medida em que elas crescem desordenadamente, perdem a eficiência.

Torna-se então necessária uma intervenção no sentido de fazer com que o espaço físico seja adequado às atividades que nele se desenvolvem.

Esses problemas de deseconomias, decorrentes da má estruturação e das deficiências locais das cidades, implicam, geralmente, em deficiências de infra-estrutura em termos de serviços e equipamentos públicos. Todos esses problemas ocasionam reflexos que vão se somando e que acabam por gerar uma qualidade de vida urbana cada vez mais deteriorada. Nas cidades, a partir de uma certa dimensão, começa a existir um movimento contrário: as populações urbanas (as que têm condições para tanto) procuram, afastar-se dos centros urbanos. Em certos países, como a Inglaterra e os Estados Unidos, parcelas da população urbana, voltaram a morar no campo, favorecidas pela facilidade do transporte coletivo.

Tenho a impressão de que o Brasil possui todas as condições de minorar esses efeitos do processo de urbanização, se adotar medidas de real profundidade. Com relação a isso, há algumas colocações que gostaria de fazer, a fim de convidá-los a pensar sobre o assunto. Por que as nossas cidades se tornam inconvenientes para a vida do homem? É desagradável isto para o homem? Será que, realmente, as cidades são espaços que não nos interessam ou que não podem ter um tipo de interesse para a vida humana? Por que ao homem da cidade sempre atrai a saída para a zona rural? Encanta-lhe a paisagem do campo, apreciar os episódios da vida pastoril? Parece que é porque o homem não soube adequar as cidades às suas necessidades; não soube ir transformando e adaptando o espaço urbano aos seus desejos.

Com a desculpa de que o homem tem os recursos tecnológicos e financeiros para alterar a natureza a seu bel-prazer, ele sente a ilusão de que, com estas modificações, vai adequando a natu-

reza às suas necessidades e o que ele produz é exatamente o contrário. Não conheço a evolução urbana de Joinville. Conheço bastante, a evolução urbana de Florianópolis, porque, nos tempos de estudante, participei de um dos seus primeiros Planos Diretores. Tive também a oportunidade de estudar Planos Diretores de outras cidades, como Vitória. Tenho a certeza de que todas essas cidades tiveram seus sítios escolhidos de uma maneira muito cuidadosa. As funções da cidade em seus primeiros tempos, também foram localizadas da maneira mais correta possível.

E por que estas funções começam a não se adequar mais aos espaços físicos a elas reservados, ou melhor, por que os espaços físicos já não são mais adequados às funções? Evidentemente, em primeiro lugar, porque as funções mudam ao longo do tempo e dá a impressão de que os espaços não podem mudar. Esse é um aspecto, a necessidade que temos de ir adequando os espaços já ocupados pelas cidades a novas funções, ou às mudanças funcionais ocorridas na cidade. O mais insensato contudo é quando as cidades começam a ocupar as áreas adjacentes, áreas de expansão, e acontece uma ocupação desvairada, baseada na ilusão de que a tecnologia e o recurso financeiro tudo podem.

A nossa sugestão, feita em Florianópolis e em Vitória, recentemente, é de que se estabeleça uma estratégia de localização das atividades com um pouco mais de bom senso.

Essas palavras, talvez, possam parecer óbvias, ou, talvez, idealistas demais, mas vou tentar mostrar que elas são, no meu entender, realistas e sensatas.

Ao tratar da localização das áreas de expansão das cidades, verificamos que existem valores, modificados pela sua ocupação que não são renováveis. Esses valores são ecológicos, paisagísticos e agrológicos. Quando se aterra um mangue, quando se executa um corte profundo numa montanha, quando se remove uma

camada muito grande de solo arável, quando se elimina uma vegetação considerada importante, está-se destruindo alguma coisa que não tem retorno.

Ecologia já começa a ser uma palavra desgastada em nossos dias. Entretanto, temos que pensar em termos ecológicos, porque vamos depender muito do equilíbrio de alguns sistemas para que o homem também possa se manter equilibrado.

A paisagem é outro valor irrecuperável quando destruído. Não é possível recriar os valores de uma paisagem natural. E, do ponto de vista agrológico, tem-se cometido alguns crimes. A pretexto de que uma cidade deva se desenvolver numa determinada direção, utiliza-se, para fins de loteamento, para fins de localização industrial, solos mais adequados ao abastecimento cotidiano da própria população urbana.

Entre os critérios de uma nova estratégia de localização de áreas de expansão urbana, os primeiros devem ser aqueles que dizem respeito aos valores não renováveis: ecologia, paisagem e agrologia.

Logo depois, vêm os critérios sanitários: o homem tem condições de tornar salubre praticamente qualquer área do globo terrestre. Se ele conseguiu sobreviver na atmosfera estéril da Lua, pode modificar o universo a seu bel-prazer.

Entretanto, nós, no Brasil, temos a obrigação de pensar em termos econômicos, em termos de custos. Não é possível que se localizem áreas de desenvolvimento urbano em zonas cujo condicionamento sanitário seja de elevado custo. Não tem nenhum sentido. Se nos faltasse espaço físico, isto teria algum cabimento. Não temos nenhuma justificativa para a ocupação de áreas insalubres para o desenvolvimento de zonas residenciais, que é o que se tem feito com frequência no Brasil, jogando, muitas vezes, populações de menor renda nos terrenos mais baratos, que são os terrenos insalubres.

Na estratégia de localização, alguns critérios econômicos também devem ser considerados e dos critérios econômicos diretos os mais óbvios dizem respeito ao custo da terra. Mas existem alguns outros indiretos, que devem ser considerados, tais como o referente ao componente do custo da urbanização. Há uma gama de valores, que dizem respeito a todo um equipamento para a adequação de uma zona à vida urbana, e que custam muito mais do que o valor da terra desta área.

Devem ser considerados critérios de localização, no sentido de tornar possível uma redução nos percursos, nas circulações. De um modo geral, a ocupação do território da cidade se faz de uma maneira quase aleatório, ao sabor dos empreendimentos imobiliários e o Brasil não pode se dar ao luxo de, depois, tentar corrigir os resultados dessa política.

Ressalto, também, alguns critérios de caráter sociológico e cultural que devem ser levados em consideração. Refiro-me ao que diz respeito aos hábitos e aos usos das populações urbanas que, muitas vezes, ocupam um lugar que lhes é oferecido e que nem sempre é o que gostariam de ocupar.

Áreas Existentes

Quais são os meios que se teria, além destes critérios teóricos de localização, voltados mais para as novas áreas de crescimento urbano, para atuar sobre as áreas existentes?

São os meios de controle do uso da terra. É conhecida, a tendência atual de institucionalização de procedimentos capazes de controlar o estabelecimento de determinadas atividades no espaço urbano. Controlar as densidades de população, a fim de permitir as previsões, no que diz respeito a equipamentos e serviços públicos e controlar, também, de certa forma, o preço do solo urbano.

Um dos problemas que as nossas cidades enfrentam é de na-

tureza contraditória. Por um lado, em algumas zonas, há uma extrema concentração que cria dificuldades para atendê-la com transportes coletivos, energia elétrica, abastecimento de água, rede de esgoto, pavimentação, segurança. Em contraposição, existem áreas extremamente rarefeitas, que impedem que as administrações possam supri-las dos mesmos serviços e dos mesmos equipamentos por estarem tão rarefeitas que não permitem o retorno do investimento necessário. Por isso é necessário que a ocupação do território urbano se faça segundo os critérios também de natureza temporal, que se faça um zoneamento não só do espaço, mas um zoneamento no tempo, no sentido de que determinadas áreas não sejam ocupadas antes que outras atinjam os níveis de ocupação razoável, capazes de viabilizar o seu equipamento.

É necessário, também, que se definam zonas de expansão, onde se possa estabelecer elementos controladores do mercado imobiliário. Tenho a impressão de que, para que não haja mal entendidos, deve-se estabelecer uma distinção nítida entre *especulação imobiliária* e *empresa imobiliária*. *Especulação imobiliária*, muitas vezes, nós mesmos fazemos e até mesmo um operário, premido pelas circunstâncias, contribui para a elevação do preço da terra, comprando (na falta de um outro investimento mais seguro) um terreno que não usa, de maneira a criar uma base para um futuro incerto. Isso é *especulação imobiliária* que evidentemente, em volume, não pode ser comparada com as *especulações* exercidas por grandes grupos econômicos.

Temos que salientar que, por outro lado, na maneira de evoluir das nossas cidades, a empresa imobiliária tem um papel muito importante. Ela pode ser uma associada do planejamento, se entendermos a imobiliária como uma outra empresa qualquer, que compra matéria-prima, modifica-a e revende um produto manufaturado, com lucros razoáveis e controlados. De um modo ge-

raí, muitas empresas imobiliárias não fazem mais do que isto. E muitas delas se vêem a braços e lutam mesmo contra a especulação imobiliária, porque vêem cada vez mais difícil as possibilidades de conseguirem matéria-prima a baixo custo. Portanto, vêem-se com dificuldades de também oferecer estes produtos (se considerarmos assim o espaço urbano urbanização) a preços compatíveis com a nossa capacidade aquisitiva.

Feita essa distinção entre especulação e empreendimento imobiliário, parece-me que temos que somar os esforços feitos pelos Governos, nos seus níveis federal, estadual e municipal, públicos, aos interesses dos empresários conscientes e responsáveis que atuam no ramo imobiliário. Precisamos encontrar uma forma de colocar também as populações como corresponsáveis pelo processo de urbanização e com oportunidade de realmente participar das decisões a respeito.

Devemos encontrar uma maneira pela qual possamos, numa ação conjunta, criar nas cidades aqueles ambientes onde o homem possa viver bem. Ele, inevitavelmente, vai viver em cidades daqui para a frente.

As soluções de uma casa se tornam obsoletas muito rapidamente: a casa de 15 anos atrás não nos serve mais hoje, e, em menos de 15 anos, as casas que, hoje, achamos agradáveis de morar, tornar-se-ão, também, obsoletas em breve. Uma casa podemos demolir substituindo-a por outra, com relativa facilidade. As cidades têm sua vida medida em séculos. Não podemos substituir as cidades rapidamente. No entanto, a obsolescência das funções urbanas é, às vezes, mais rápida do que a da vida doméstica. Temos que refletir sobre isso e fazer com que os espaços urbanos sejam suficientemente generosos a fim de que possam se ajustar à demanda de futuros cada vez mais próximos (não falo de futuro, mas de futuros, de realidades cada vez mais atropeladas no tempo).

Não acredito que possa ter contribuído aqui com muitas certezas sobre como se pode intervir nas cidades, porque, pelo menos, uma certeza tenho a respeito desse problema: é a de que não existe um sistema, um processo, um plano, um projeto, uma cabeça capaz de poder resolver problema da adequação prévia do espaço físico, a atividade humana do futuro. O que é necessário é que o homem, na medida em que ele se torna uma colônia de seres, possa encontrar meios de poder atuar em conjunto, adequando o mesmo espaço às suas necessidades.

Um terreno baldio pode se transformar, num excelente espaço urbano, usado pela população. Vemos, com frequência, leis municipais que obrigam os terrenos baldios a serem murados, porque transformam-se em depósitos de lixo ou são locais sem segurança. Mas, do ponto de vista físico, um terreno baldio pode exercer uma outra função excelente. Então, o problema não está exatamente no terreno baldio. Não é colocando muro que se resolve o problema do terreno baldio. Temos que ver este tipo de problema, através de uma outra posição a perguntar: por que um terreno baldio tem que ser murado? E procurar enfrentar outros problemas que me parecem muito mais importantes, com uma ótica semelhante, a fim de que possa, realmente, adaptar a paisagem urbana a uma vida razoável.

Acredito que, inevitavelmente, o homem terá que encontrar esse caminho. Estou convencido de que o instinto de sobrevivência é fundamental no homem. Estou convencido de que o homem vai morar em cidades, e ele não sobreviverá se continuar morando desta forma gradualmente intolerável. Então, terá que, inevitavelmente, encontrar o caminho de se conciliar socialmente com o grupo humano e ajustar o espaço físico que vai ocupar.

O homem tem que aprender a coexistir com a natureza, tal como ela é. Tem que aprender

que está neste veículo espacial, que é a Terra, e dele depende. Se continuar alterando demasiadamente as suas relações com a própria natureza, inevitavelmente, vai transformar este veículo num espaço inabitável. Por exemplo, um astronauta, se não tomasse as precauções adequadas ao passar 70 ou mais dias num desses laboratórios espaciais, inevitavelmente, teria de sair ao final do terceiro ou quarto dia. Temos que começar a pensar assim. Acredito, que haja lugar para muita gente neste Planeta. A metade da população do globo vai ocupar menos de 2% da superfície da terra firme; a metade da população, vivendo em cidades no limiar do século; (e a população do mundo, vai ultrapassar a casa dos cinco bilhões de habitantes). Devemos aprender isto.

Talvez não tenha sido muito feliz, procurando fazer um corte vertical no assunto que era proposto. Por certo não tenha dado ênfase muito grande àquilo que considero fundamental em tudo o que disse, que é exatamente a necessidade que temos de nos conciliar com a natureza — e aqui não são palavras simplesmente bucólicas ou poéticas, ou um convite a uma atitude contemplativa. É um convite ao bom senso, ao raciocínio.

Temos que economizar os nossos recursos. Não podemos continuar gastando nosso tempo e nossa vida consumidos naquilo que o poeta Ruben Braga descreveu e eu talvez não possa traduzir com toda a exatidão: um cidadão, um empresário de sucesso que, no fim de sua vida, depois de alguns enfartes, atingiu o seu objetivo final: Foi pescar, numa quarta-feira à tarde bem a vontade, de pés descalços, de cima de uma pedra, com um chapeuzinho de palha. Lá encontrou um cidadão humilde de pés descalços, bem à vontade, com um chapeuzinho de palha, que fez isto durante toda a vida. Nenhum, nem outro. Temos que viver e nos conciliarmos uns com os outros, com a terra, com a natureza.

Artesanato capixaba: Uma arte em extinção *

Secretaria de Estado da Cultura e
do Bem Estar Social **

Levantamento mostra que o artesão capixaba começa a desaparecer. Um alerta às autoridades e as principais medidas que devem ser tomadas a curto prazo.

A Secretaria de Estado da Cultura e do Bem Estar Social (SEBS), através do Centro de Promoção de Recursos Humanos, vem desenvolvendo programações referentes ao artesanato desde 1975. A linha de ação adotada foi a de realização de cursos a nível de aprendizes, viabilizada mediante convênio com o Programa Intensivo de Preparação de Mão-de-Obra (PIPMO). Seu objetivo básico é a absorção de parte da mão-de-obra ociosa, instrumentalizando-a e integrando-a em atividades artesanais, tendo em vista o seu significado sócio-econômico para o processo de desenvolvimento.

Uma ação institucional que não ultrapasse este nível é limitada, e limitados são também seus efeitos em favor do artesão. O processo de promoção humana que se pretende desencadear, sofre

uma ruptura caso não sejam implementadas ações complementares que visem favorecer a comercialização, por preços justos e razoáveis, dos artefatos produzidos e a participação do artesão nos bens e serviços da sociedade.

Entretanto, a adoção de medidas desta natureza tem sido dificultada pela inexistência de informações sobre o artesanato no Espírito Santo. Diante desta situação, julgou-se necessário realizar um estudo de natureza quantitativa e descritiva inicialmente, com a finalidade de firmar políticas em bases mais precisas e racionais.

Coube ao Centro de Promoção de Recursos Humanos¹, órgão em regime especial desta Secretaria, a tarefa de planejar, coordenar e executar o levantamento, contando para a execução, com a par-

ticipação de outros órgãos da SEBS.

O presente trabalho pode ser classificado como pesquisa de natureza quantitativa-descritiva, cuja finalidade precípua é a de investigar em caráter exploratório, certos aspectos ligados ao artesanato, considerados relevantes para a definição de um programa, a nível estadual. A técnica utilizada foi o método de "Survey", por meio de um questionário aplicado em entrevista individual com o artesão.

1. Com a modernização administrativa dos órgãos do Serviço Público Estadual, a programação do Centro de Promoção de Recursos Humanos foi transferida para o Departamento de Assuntos do Trabalho. Atualmente as atividades ligadas ao artesanato são gerenciadas pelo referido Departamento.

** Original: O ARTESANATO NO ESPÍRITO SANTO. Projeto elaborado pela Secretaria de Estado da Cultura e do Bem Estar Social, concluído em dezembro de 1977. Visa levantar a situação do artesão no Estado do Espírito Santo nos aspectos considerados relevantes para a atuação da SEBS.

** Projeto Coordenado por Ilzete Maria da Silva e Maria das Graças Teixeira de Rezende. Consultoras Maria Noélia de Oliveira Scandian e Maria de Lourdes Frizera.

Seus principais objetivos foram os de:

a) Realizar um levantamento quantitativo-descritivo sobre o artesanato no Espírito Santo, nos aspectos considerados relevantes para a atuação da SEBS.

b) Suprir o Centro de Promoção de Recursos Humanos de informações pertinentes e confiáveis, que possibilitem a definição, em bases precisas e racionais de uma política de desenvolvimento do Artesanato no Espírito Santo.

METODOLOGIA DA PESQUISA

Este capítulo descreve a área geográfica onde se realizou o levantamento, bem como o procedimento metodológico adotado na sua efetivação.

Em vista dos objetivos a serem atingidos, considerou-se necessário entrevistar todos os artesãos dos 53 municípios do Estado o que não foi possível devido à imprecisão conceitual do que seja o artesanato, e por conseguinte pela dificuldade em identificá-lo e localizá-lo, principalmente o da zona rural. Para efeito de distribuição de tarefas e delegação de responsabilidades, os municípios foram agrupados segundo a localização geográfica e facilidade de acesso às unidades executivas da SEBS. A coordenação do levantamento a nível regional ficou sob a responsabilidade das Centrais Regionais e Municipais de Serviços, e a coordenação Estadual, ao encargo do Centro de Promoção de Recursos Humanos.

ELABORAÇÃO DO INSTRUMENTAL DA PESQUISA

O questionário foi o instrumento utilizado na coleta de dados. Constituiu-se de 51 perguntas, contendo cada uma, diversas alternativas para a resposta. Em alguns casos, admitiu-se a escolha de mais de uma alternativa, em outros casos não.

Os tópicos do questionário, foram assim distribuídos:

a) Identificação do artesão (pergunta de 1 a 11);

b) Identificação do artesanato (pergunta de 12 a 20);

c) Nível de produção (pergunta de 21 a 27);

d) Nível de comercialização (pergunta de 28 a 37);

e) Situação Demográfica e Sócio-Econômica do Artesão (pergunta 38 a 51).

Dada a urgência em se efetuar o levantamento, o questionário não foi pré-testado em campo, sendo diretamente utilizado na coleta de dados. Apesar disso não se encontrou sérias deficiências na sua aplicação. No sentido de esclarecer as dúvidas que pudessem surgir no decorrer da entrevista, foi elaborado o "Manual do Entrevistador", contendo instruções circunstanciadas sobre o preenchimento das perguntas.

TREINAMENTO DA EQUIPE

A equipe de coordenação e execução do levantamento constituiu-se de doze assistentes sociais, onze agentes sociais e duas estagiárias do Curso de Serviço Social da Universidade Federal do Espírito Santo, lotados nos diversos órgãos da SEBS.

Seu treinamento foi feito através de reuniões, onde se procurou estudar o projeto de pesquisa e as atribuições inerentes a cada função. A orientação quanto ao preenchimento do questionário foi feita através de entrevista simulada entre os participantes.

APLICAÇÃO DO QUESTIONÁRIO

Para o estabelecimento de contatos com os artesãos, a fim de se proceder à coleta de dados, recorreu-se à EMCATUR (Empresa Capixaba de Turismo), onde se obteve alguns endereços. Recorreu-se ainda às Prefeituras Municipais, à EMATER (Empresa de Assistência Técnica Rural) e às

Entidades Sociais existentes nos municípios, onde nada se obteve. Somente através dos moradores de bairros e dos próprios artesãos listados inicialmente, pôde-se chegar aos artesãos para a entrevista.

Através de visitas domiciliares e moradores de bairros, foram conseguidas informações sobre o nome e/ou endereço dos artesãos mais conhecidos na localidade. Estabelecido o contato, esse artesão indicava o nome de outros, e assim sucessivamente. Esta forma, entretanto contribuiu para o retardamento da conclusão do trabalho, de vez que muitos artesãos encontravam-se ausentes ou já não residiam no local, tornando-se necessária nova visita ou nova busca de endereço.

De uma maneira geral, os artesãos reagiram satisfatoriamente ao levantamento, mostrando-se esperançosos quanto a uma possível intervenção por parte do poder público no sentido de possibilitar-lhes condições de melhoria do nível de vida.

TABULAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

Realizadas as entrevistas e de posse de todos os formulários devidamente preenchidos, os dados foram submetidos à quantificação. O processo utilizado foi o manual, sendo resultados dispostos em forma de tabela simples, tabela de duas entradas; com frequência absoluta e relativa.

Os dados relativos à situação demográfica e sócio-econômica, encontram-se distribuídos entre os demais, não se constituindo um item à parte, no capítulo que se refere à descrição dos dados.

Focos da Produção

De um modo geral, o artesanato capixaba é pouco conhecido, tanto no próprio Estado quanto em outros estados do país, estando pois a carecer de uma campanha intensa de divulgação. Nesse sentido, alguns órgãos vêm empreendendo ações, embora de repercussão ainda limitada, poden-

do-se citar como exemplo, a Secretaria de Estado da Cultura e do Bem-Estar Social (SEBS) e a Empresa Capixaba de Turismo (EMCATUR).

A despeito desta situação pode-se notar a existência de alguns focos, cuja produção artesanal vem alcançando certo significado no contexto estadual e nacional, agindo como elemento de identificação do artesanato capixaba.

Merecem ser destacadas, as panelas de barro, o artesanato de Antonio Rosa, os meninos de OCINBRA, os índios de Caieiras Velhas, além de outros, que carecem de estudos circunstanciados visando a sua caracterização.

As panelas de barro são produzidas pelo grupo de paneleiros, residentes no bairro de Goiabeiras, em Vitória. O grupo é misto, constituído de 5 pessoas em idades diversificadas, com predominância de faixas etárias mais avançadas. O artesanato preto, como dizem alguns foi uma herança recebida dos índios tupi-guaranis e dos negros africanos, tendo sido transmitida de geração a geração. Nos seus primórdios, era produzido apenas na quaresma, ocasião em que se costuma preparar a torta capixaba.

O processo de fabricação é manual e o instrumental utilizado é de caráter rudimentar. Uma bola de argila grossa é colocada sobre uma tábua coberta de areia, para evitar aderência, e, com o auxílio de uma *cuité*², de uma faca e de água, vai se modelando a panela. Após modelada e seca, é raspada com um pedaço de arco de barril para retirar as pedras, e polida com um seixo da beira de rio. Em seguida é queimada em uma fogueira e, ainda quente, é pintada com uma tinta³ de cor vermelha, extraída de uma árvore denominada mangue vermelho.

Esta tinta, além de dar uma cor escura à panela, serve para curtir e reforçar o barro.

Vários tipos de panelas são fabricados, podendo-se mencionar: a panela casada (uma panela maior com uma menor dentro), o caldeirão de feijão a panela de arroz, trinta reis (panela de tama-

nho intermediário à panela casada) e assadeiras. Além das panelas são fabricados os jarros, os *buiões*⁴, os porquinhos que servem de cofre, as galinhas para arranjo, além de outros.

A produção diária é de 60 panelas, que são vendidas a particulares, a um preço fixado em função do tamanho das mesmas. A matéria prima é obtida com relativa facilidade em área próxima à cidade de Vitória. Contudo, com a expansão da área urbana, há um temor de que a mesma seja loteada e vendida, e a menos que alguma medida no sentido de preservá-la seja tomada pelo poder público ou que novas áreas sejam exploradas, as possibilidades de sobrevivência deste tipo de artesanato são remotas. Além do mais, há que se considerar ainda o desinteresse da população jovem em aprender a técnica, segundo afirmou um componente do grupo. As panelas de barro já se integraram aos costumes do capixaba. Além de conservar a temperatura, melhoram o aspecto e o paladar das comidas nelas preparadas.

Além do artesanato a cidade de Conceição da Barra, situada no litoral do Espírito Santo, distingue-se entre as demais por suas potencialidades turísticas. Além das praias, das dunas de Itaúnas, do museu da mandioca dispõe do artesanato de Antonio Rosa, já bastante conhecido na Região.

Antônio Rosa, antes lavrador, transformou-se em artesão por força das circunstâncias. Pelo fato de ter amputado uma perna, passou a fazer colheres de madeira, objeto de fácil comercialização, dada a sua utilidade prática. Com uma grande força de vontade aprimorou a sua técnica e hoje faz vários tipos de peças tais como: fari-nheiras, talhas, relógios, reco-recos, figuras de animais e de pessoas, além de outras. Seu instrumental é simples, constituindo-se de um lápis e de um canivete. Também no seu caso, as pessoas mais jovens não se interessam em aprender a técnica, o que leva a crer que, com sua morte, extinguir-se-á o artesanato de Antônio Rosa.

O artesanato indígena é encontrado na região de Caieiras Velhas, Município de Aracruz. O grupo que habita a região é remanescente dos índios tupiniquins, sendo constituído de 110 famílias aproximadamente. Com a cessão das terras que cultivavam para atividades de reflorestamento, o grupo viu-se obrigado a produzir peças artesanais para sobreviver. Da criança ao adulto, todos trabalham na confecção de esteira, vassoura, peneira, flecha, arco, cocar, etc. O preço da venda no mercado praiano nunca atinge quantia superior a Cr\$ 20,00; algumas vezes são trocados por mercadorias, constituindo verdadeira exploração e desvalorização do produto artesanal. A renda obtida é administrada pelo pagé.

Um fato merece destaque: dois indígenas, com madeira do mangue, por ser mais resistente, confeccionam instrumentos musicais, tais como: *casaca*⁵, *bumbo*, *cuíca* e *tambor*, que são vendidos a preços irrisórios em navios estrangeiros no Porto de Vitória. O couro do tambor e do bumbo é colado com produto extraído da própria madeira utilizada na sua fabricação. A pedido dos compradores, os instrumentos não são pintados para não fugirem ao estilo indígena.

Há ainda que se mencionar o artesanato dos meninos de OCINBRA⁶. O trabalho nasceu

2. Este instrumento tem forma arredondada, e é feito do fruto da árvore também denominada *cuité*.

3. A tinta é extraída da casca do mangue vermelho, árvore encontrada no mangue. A casca é socada e colocada numa infusão de água fria até atingir a cor avermelhada, ponto ideal para o uso.

4. Jarra de uma alça que outrora era utilizada para colocar café e hoje tem apenas valor ornamental.

5. Espécie de reco-reco.

6. Obra Comunitária de Itanguá e Nova Brasília, de natureza particular, localizada no município de Cariacica, tendo como finalidade a assistência aos carenciados e a promoção humana.

Seus principais objetivos foram os de:

a) Realizar um levantamento quantitativo-descritivo sobre o artesanato no Espírito Santo, nos aspectos considerados relevantes para a atuação da SEBS.

b) Suprir o Centro de Promoção de Recursos Humanos de informações pertinentes e confiáveis, que possibilitem a definição, em bases precisas e racionais de uma política de desenvolvimento do Artesanato no Espírito Santo.

METODOLOGIA DA PESQUISA

Este capítulo descreve a área geográfica onde se realizou o levantamento, bem como o procedimento metodológico adotado na sua efetivação.

Em vista dos objetivos a serem atingidos, considerou-se necessário entrevistar todos os artesãos dos 53 municípios do Estado o que não foi possível devido à imprecisão conceitual do que seja o artesão, e por conseguinte pela dificuldade em identificá-lo e localizá-lo, principalmente o da zona rural. Para efeito de distribuição de tarefas e delegação de responsabilidades, os municípios foram agrupados segundo a localização geográfica e facilidade de acesso às unidades executivas da SEBS. A coordenação do levantamento a nível regional ficou sob a responsabilidade das Centrais Regionais e Municipais de Serviços, e a coordenação Estadual, ao encargo do Centro de Promoção de Recursos Humanos.

ELABORAÇÃO DO INSTRUMENTAL DA PESQUISA

O questionário foi o instrumento utilizado na coleta de dados. Constituiu-se de 51 perguntas, contendo cada uma, diversas alternativas para a resposta. Em alguns casos, admitiu-se a escolha de mais de uma alternativa, em outros casos não.

Os tópicos do questionário, foram assim distribuídos:

a) Identificação do artesão (pergunta de 1 a 11);

b) Identificação do artesanato (pergunta de 12 a 20);

c) Nível de produção (pergunta de 21 a 27);

d) Nível de comercialização (pergunta de 28 a 37);

e) Situação Demográfica e Sócio-Econômica do Artesão (pergunta 38 a 51).

Dada a urgência em se efetuar o levantamento, o questionário não foi pré-testado em campo, sendo diretamente utilizado na coleta de dados. Apesar disso não se encontrou sérias deficiências na sua aplicação. No sentido de esclarecer as dúvidas que pudessem surgir no decorrer da entrevista, foi elaborado o "Manual do Entrevistador", contendo instruções circunstanciadas sobre o preenchimento das perguntas.

TREINAMENTO DA EQUIPE

A equipe de coordenação e execução do levantamento constituiu-se de doze assistentes sociais, onze agentes sociais e duas estagiárias do Curso de Serviço Social da Universidade Federal do Espírito Santo, lotados nos diversos órgãos da SEBS.

Seu treinamento foi feito através de reuniões, onde se procurou estudar o projeto de pesquisa e as atribuições inerentes a cada função. A orientação quanto ao preenchimento do questionário foi feita através de entrevista simulada entre os participantes.

APLICAÇÃO DO QUESTIONÁRIO

Para o estabelecimento de contatos com os artesãos, a fim de se proceder à coleta de dados, recorreu-se à EMCATUR (Empresa Capixaba de Turismo), onde se obteve alguns endereços. Recorreu-se ainda às Prefeituras Municipais, à EMATER (Empresa de Assistência Técnica Rural) e às

Entidades Sociais existentes nos municípios, onde nada se obteve. Somente através dos moradores de bairros e dos próprios artesãos listados inicialmente, pôde-se chegar aos artesãos para a entrevista.

Através de visitas domiciliares e moradores de bairros, foram conseguidas informações sobre o nome e/ou endereço dos artesãos mais conhecidos na localidade. Estabelecido o contato, esse artesão indicava o nome de outros, e assim sucessivamente. Esta forma, entretanto contribuiu para o retardamento da conclusão do trabalho, de vez que muitos artesãos encontravam-se ausentes ou já não residiam no local, tornando-se necessária nova visita ou nova busca de endereço.

De uma maneira geral, os artesãos reagiram satisfatoriamente ao levantamento, mostrando-se esperançosos quanto a uma possível intervenção por parte do poder público no sentido de possibilitar-lhes condições de melhoria do nível de vida.

TABULAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

Realizadas as entrevistas e de posse de todos os formulários devidamente preenchidos, os dados foram submetidos à quantificação. O processo utilizado foi o manual, sendo resultados dispostos em forma de tabela simples, tabela de duas entradas; com frequência absoluta e relativa.

Os dados relativos à situação demográfica e sócio-econômica, encontram-se distribuídos entre os demais, não se constituindo um item à parte, no capítulo que se refere à descrição dos dados.

Focos da Produção

De um modo geral, o artesanato capixaba é pouco conhecido, tanto no próprio Estado quanto em outros estados do país, estando pois a carecer de uma campanha intensa de divulgação. Nesse sentido, alguns órgãos vêm empreendendo ações, embora de repercussão ainda limitada, poden-

do-se citar como exemplo, a Secretaria de Estado da Cultura e do Bem-Estar Social (SEBS) e a Empresa Capixaba de Turismo (EMCATUR).

A despeito desta situação pode-se notar a existência de alguns focos, cuja produção artesanal vem alcançando certo significado no contexto estadual e nacional, agindo como elemento de identificação do artesanato capixaba.

Merecem ser destacadas, as panelas de barro, o artesanato de Antonio Rosa, os meninos de OCINBRA, os índios de Caieiras Velhas, além de outros, que carecem de estudos circunstanciados visando a sua caracterização.

As panelas de barro são produzidas pelo grupo de paneleiros, residentes no bairro de Goiabeiras, em Vitória. O grupo é misto, constituído de 5 pessoas em idades diversificadas, com predominância de faixas etárias mais avançadas. O artesanato preto, como dizem alguns foi uma herança recebida dos índios tupi-guaranis e dos negros africanos, tendo sido transmitida de geração a geração. Nos seus primórdios, era produzido apenas na quaresma, ocasião em que se costuma preparar a torta capixaba.

O processo de fabricação é manual e o instrumental utilizado é de caráter rudimentar. Uma bola de argila grossa é colocada sobre uma tábua coberta de areia, para evitar aderência, e, com o auxílio de uma cuité², de uma faca e de água, vai se modelando a panela. Após modelada e seca, é raspada com um pedaço de arco de barril para retirar as pedras, e polida com um seixo da beira de rio. Em seguida é queimada em uma fogueira e, ainda quente, é pintada com uma tinta³ de cor vermelha, extraída de uma árvore denominada mangue vermelho.

Esta tinta, além de dar uma cor escura à panela, serve para curtir e reforçar o barro.

Vários tipos de panelas são fabricados, podendo-se mencionar: a panela casada (uma panela maior com uma menor dentro), o caldeirão de feijão a panela de arroz, trinta reis (panela de tama-

nho intermediário à panela casada) e assadeiras. Além das panelas são fabricados os jarros, os buiões⁴, os porquinhos que servem de cofre, as galinhas para arranjo, além de outros.

A produção diária é de 60 panelas, que são vendidas a particulares, a um preço fixado em função do tamanho das mesmas. A matéria prima é obtida com relativa facilidade em área próxima à cidade de Vitória. Contudo, com a expansão da área urbana, há um temor de que a mesma seja loteada e vendida, e a menos que alguma medida no sentido de preservá-la seja tomada pelo poder público ou que novas áreas sejam exploradas, as possibilidades de sobrevivência deste tipo de artesanato são remotas. Além do mais, há que se considerar ainda o desinteresse da população jovem em aprender a técnica, segundo afirmou um componente do grupo. As panelas de barro já se integram aos costumes do capixaba. Além de conservar a temperatura, melhoram o aspecto e o paladar das comidas nelas preparadas.

Além do artesanato a cidade de Conceição da Barra, situada no litoral do Espírito Santo, distingue-se entre as demais por suas potencialidades turísticas. Além das praias, das dunas de Itaúnas, do museu da mandioca dispõe do artesanato de Antonio Rosa, já bastante conhecido na Região.

Antônio Rosa, antes lavrador, transformou-se em artesão por força das circunstâncias. Pelo fato de ter amputado uma perna, passou a fazer colheres de madeira, objeto de fácil comercialização, dada a sua utilidade prática. Com uma grande força de vontade aprimorou a sua técnica e hoje faz vários tipos de peças tais como: farinha, talhas, relógios, reco-reco, figuras de animais e de pessoas, além de outras. Seu instrumental é simples, constituindo-se de um lápis e de um canivete. Também no seu caso, as pessoas mais jovens não se interessam em aprender a técnica, o que leva a crer que, com sua morte, extinguir-se-á o artesanato de Antônio Rosa.

O artesanato indígena é encontrado na região de Caieiras Velhas, Município de Aracruz. O grupo que habita a região é remanescente dos índios tupiniquins, sendo constituído de 110 famílias aproximadamente. Com a cessão das terras que cultivavam para atividades de reflorestamento, o grupo viu-se obrigado a produzir peças artesanais para sobreviver. Da criança ao adulto, todos trabalham na confecção de esteira, vassoura, peneira, flecha, arco, cocar, etc. O preço da venda no mercado praiano nunca atinge quantia superior a Cr\$ 20,00; algumas vezes são trocados por mercadorias, constituindo verdadeira exploração e desvalorização do produto artesanal. A renda obtida é administrada pelo pagé.

Um fato merece destaque: dois indígenas, com madeira do mangue, por ser mais resistente, confeccionam instrumentos musicais, tais como: casaca⁵, bumbo, cuica e tambor, que são vendidos a preços irrisórios em navios estrangeiros no Porto de Vitória. O couro do tambor e do bumbo é colado com produto extraído da própria madeira utilizada na sua fabricação. A pedido dos compradores, os instrumentos não são pintados para não fugirem ao estilo indígena.

Há ainda que se mencionar o artesanato dos meninos de OCINBRA⁶. O trabalho nasceu

2. Este instrumento tem forma arredondada, e é feito do fruto da árvore também denominada cuité.

3. A tinta é extraída da casca do mangue vermelho, árvore encontrada no mangue. A casca é socada e colocada numa infusão de água fria até atingir a cor avermelhada, ponto ideal para o uso.

4. Jarra de uma alça que outrora era utilizada para colocar café e hoje tem apenas valor ornamental.

5. Espécie de reco-reco.

6. Obra Comunitária de Itanguá e Nova Brasília, de natureza particular, localizada no município de Cariacica, tendo como finalidade a assistência aos carenciados e a promoção humana.

DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DOS ARTESÃOS *

TABELA 1

1ª Região Administrativa Vitória 56 Cariacica 51 Vila Velha 33 Viana 01 Serra 12 Santa Leopoldina 02 Domingos Martins 05 Guarapari 22 Alfredo Chaves 07 Anchieta 11 Iconha — Piuma 10 TOTAL 208		4ª Região Administrativa Santa Tereza 03 Itaguaçu 03 Afonso Cláudio 22 Fundão 08 Itarana — TOTAL 36	
2ª Região Administrativa Cachoeiro de Itapemirim 10 Rio Novo do Sul 06 Castelo 06 Conceição do Castelo 05 Atílio Vivácqua 02 Muquí 04 Itapemirim 12 Mimoso do Sul 09 Presidente Kennedy — TOTAL 54		5ª Região Administrativa Alegre 06 Jerônimo Monteiro 01 Muniz Freire — Iúna 04 Guaçuí 07 Dores do Rio Preto 01 Divino de São Lourenço 05 São José do Calçado 09 Bom Jesus do Norte 03 Apiacá 06 TOTAL 42	
3ª Região Administrativa Colatina 08 Baixo Guandu 05 Pancas 03 Ibirapu 06 Aracruz 11 Linhares 03 TOTAL 36		6ª Região Administrativa São Mateus — Conceição da Barra 01 Pinheiros 06 Montanha — TOTAL 07	
7ª Região Administrativa Nova Venécia 14 São Gabriel da Palha 07 Barra de São Francisco 09 Mantenópolis 04 Ecoporanga 01 Boa Esperança 02 Mucurici — TOTAL 37			

* Os municípios foram distribuídos por região administrativa, conforme orientação do decreto nº 2778 de 06 de agosto de 1968, que define a desconcentração geográfica e a descentralização das atividades dos órgãos executivos da administração direta e indireta das regiões administrativas.

do idealismo de uma família italiana, que acreditava ser seu ofício capaz de despertar o interesse das crianças. Os meninos de OCINBRA trabalham em cerâmica e seus objetos ficam expostos na sede da obra para serem vendidos. A renda obtida com a venda dos trabalhos é dividida entre a entidade e o menor. A entidade além de possibilitar a qualificação profissional, através de cursos, presta ajuda às famílias de baixa renda residentes nas comunidades onde atua.

Na orla marítima, principalmente, nas zonas praianas, destacando-se a cidade de Guarapari, são encontrados objetos ornamentais feitos de concha, objetos destinados à pesca, e as rendas de bilro. A propósito, as rendeiras constituem um grupo que necessita de maior apoio e incentivo à organização, seu trabalho não desperta o interesse das populações mais jovens, estando por conseguinte, fadado ao desaparecimento com o tempo.

Os objetos de fibras vegetais têm maior incidência no interior, devido à grande oferta de matéria prima.

Estes são em síntese, os aspectos peculiares ao artesanato capixaba que se destacam. Contudo, presume-se que outros existem, necessitando apenas de serem descobertos e divulgados.

APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS

Embora muitas tentativas tivessem sido feitas, não se conseguiu atingir o número real de artesãos que se presume existir no Estado. A esta situação, atribui-se os seguintes fatores:

- Dificuldades de acesso ao artesão;
- Imprecisão conceitual do termo artesão;
- Acervo insuficiente de informações sobre o artesanato;
- Omissão de depoimento e/ou informações da parte do artesão, por receio de algum comprometimento.

A despeito das dificuldades mencionadas, o trabalho teve o mérito de sistematizar informações iniciais sobre o artesanato no Espírito Santo, podendo servir de base a estudos mais aprofundados. Os dados obtidos são apresentados nos itens a seguir:

1 – Identificação do Artesão

O estudo proposto se realizou junto a 422 artesãos, de ambos os sexos, situados em faixas etárias

compreendidas entre 10 e 90 anos.

A distribuição espacial dos artesãos apresenta um certo desequilíbrio. Há municípios que concentram grande número de artesãos; outros por sua vez apresentam um número pouco significativo em relação ao total, ou não apresentam nenhum dado. Nesta última categoria encontram-se os municípios de Mucurici, Montanha, São Mateus, Itarana, Muniz Freire, Presidente Kennedy e Iconha. Acredita-se, entretanto, que esta ausência de dados se de-

ve aos motivos mencionados acima, e não à inexistência de artesãos.

O artesanato tem sido uma atividade desempenhada por ambos os sexos, havendo entretanto, maior incidência do sexo feminino, com 228 casos. O sexo masculino participa com 194 casos. De igual forma, é desempenhada por faixas etárias diversificadas. Verifica-se maior concentração de pessoas nas faixas iniciais. A partir dos cinquenta anos o número de artesãos tende a escassear, conforme demonstram os dados abaixo.

DISTRIBUIÇÃO DOS ARTESÃOS SEGUNDO FAIXA ETÁRIA E SEXO

TABELA 2

Faixa Etária	SEXO			
	Masculino		Feminino	
	Nº	%	Nº	%
10 a 20	31	7,34	26	6,16
21 a 30	51	12,08	33	7,81
31 a 40	25	5,92	58	13,74
41 a 50	25	5,92	51	12,08
51 a 60	22	5,21	30	7,10
61 a 70	27	6,40	18	4,26
71 a 80	10	2,36	12	2,84
81 a 90	03	0,71	—	—
TOTAL	194	45,97	228	54,03

Fonte: SEBS

A maioria dos artesãos (56,95%) tem família constituída, legalmente ou não, e provém do próprio Estado do Espírito Santo (88,86%). Apenas 40 artesãos são originários dos estados li-

mítrofes. O tempo de residência no local de maior significância está na faixa de 0 a 5 anos, com 167 casos (39,57%). A seguir vêm as faixas de 5 a 10 anos e de mais de 20 anos com 82 e 89 casos, respectivamente.

Nem todo artesão possui a documentação que o habilita a participar dos bens e serviços da sociedade. Tal fato é um indicador da situação de marginalidade em que sobrevive.

Cerca de 124 artesãos (29,38), com predominância das faixas etárias iniciais, principalmente de 21 a 30 anos, não são previdenciários. Uma das razões pela qual o artesão não se vincula ao sistema previdenciário, é a sua impossibilidade financeira de con-

tribuir. A partir dos 30 anos a situação de "não vinculados" começa a decrescer acentuando-se após os 50.

Grande parte dos artesãos (52,38) dedica-se a outra profissão, em geral de natureza não qualificada. Há entretanto casos

em que o artesão desempenha também profissão qualificada.

A partir dos 60 anos aumentam os casos de dedicação exclusiva ao artesanato. A dedicação parcial ocorre nas faixas etárias iniciais, notadamente dos 30 aos 50 anos.

DISTRIBUIÇÃO DOS ARTESÃOS SEGUNDO DOCUMENTAÇÃO EXISTENTE

TABELA 3

Documentação	No de Artesãos	Deficit No
Certidão de Nascimento	352	070
Título de Eleitor	303	119
Certidão de Casamento	216	206
Carteira de Previdência	204	218
Carteira Profissional	187	235
Carteira de Identidade	155	267
CPF	123	299

Fonte: SEBS

DISTRIBUIÇÃO DOS ARTESÃOS SEGUNDO A SITUAÇÃO DE PREVIDÊNCIA POR FAIXA ETÁRIA

TABELA 4

Faixa Etária	Número de Artesãos	Situação de Previdência			
		Vinculado		N/Vinculado	
		No	%	No	%
10 a 20	57	32	7,59	25	5,92
21 a 30	84	54	12,80	30	7,92
31 a 40	83	62	14,70	21	4,98
41 a 50	76	58	13,74	18	4,27
51 a 60	52	41	9,71	11	2,60
61 a 70	45	33	7,81	12	2,85
71 a 80	22	15	3,56	07	1,66
81 a 90	03	03	0,71	—	—
TOTAL	422	298	70,62	124	29,38

Fonte: SEBS

2 – Identificação do Artesanato

A produção artesanal inspira-se em temas clássicos, indígenas e, em menor proporção, nos temas folclórico e interpretativo. A grande maioria produz para atender às necessidades da moda, fator considerado essencial à comercialização.

O trabalho se verifica individualmente. Na maioria das vezes não há separação entre residência e local de trabalho. Poucos são aqueles, que têm oficina ou atelier (10,43). Também nos presídios a atividade artesanal vem sendo desenvolvida pelo presidiário como uma forma de ocupar o tempo ocioso e de ajudar financeiramente a sua família que, na maioria das vezes, sobrevive em situação de miséria.

O método de aprendizagem artesanal é a prática; poucos são aqueles (14,69) que frequentaram cursos profissionalizantes. O processo de produção é manual, com o auxílio de ferramentas rudimentares, em sua maioria adquiridas de terceiros. Alguns fabricam seu próprio instrumental ou parte dele (13,74). Poucos (4,5) são os artesãos que utilizam ferramenta mecânica.

O objeto produzido tem finalidade utilitária e decorativa ou ornamental, dado o valor atribuído às mesmas. Ambas participam com um percentual de 70,14%. A matéria prima utilizada é diversificada e para cada tipo, há uma extensa relação de peças produzidas. O maior percentual encontra-se em fios (58,53%), devido ao grande número de pessoas que se dedicam aos trabalhos de crochê, tapeçaria, rede de pescar, tarrafa, renda de bilro e outros. Muitos artesãos (55,21) também se utilizam da fibra vegetal, uns para produção de peças utilitárias tais como: assentos de cadeira, balaços, cestos, peneiras, esteiras, etc., outros para fins ornamentais, como por exemplo, abajour, luminária, macramê, tapete, etc. O barro, a madeira e o couro são também utilizados conforme demonstram os quadros a seguir.

MATÉRIA PRIMA	%
Fios	58,53
Fibra vegetal	55,53
Barro	41,94
Madeira	40,28
Couro,	38,86
Tecido	28,43
Metal, contas, sementes e produtos do mar	18,48

São utilizadas ainda outras matérias primas, porém em percentual pouco significativo.

A matéria prima, com exceção de fibra vegetal, é encontrada durante todo o ano, conforme afirmativa de 82,71% dos artesãos, e são adquiridas no comércio (84,59), ou extraída da natureza: matas, brejos, mar e mangue (14,92). Poucos artesãos (17,29) vincularam a consecução da matéria prima a determinadas épocas do ano.

NÍVEL DE PRODUÇÃO

O sistema de produção artesanal caracteriza-se pelo trabalho individualizado, inexistindo mentalidade e ações correspondentes de cooperativização. Em proporções pouco significativas, aparecem o trabalho em família (13,27) e o grupo tarefa (10,19). Neste sistema estão envolvidos, na maioria das vezes, o artesão (73,94) e, em alguns casos, o mestre (6,16), os aprendizes (19,43) e os ajudantes (0,47) sendo estes últimos aproveitados nas oficinas ou quando o trabalho é feito em família.

O volume da produção artesanal está estreitamente vinculado ao comportamento da demanda. A disponibilidade financeira do artesão para aquisição da matéria prima é, em geral reduzida o que o impede de confeccionar a peça e mantê-la estocada até o momento da comercialização. Em decorrência, o trabalho é feito quando há encomenda, havendo casos em que a matéria prima é fornecida pelo freguês. A produção é também afetada por outros fatores, tais como: motivação, inspiração e disponibilidade de tempo, principalmente nos casos em que o artesanato é uma atividade parcial.

NÍVEL DE COMERCIALIZAÇÃO

A comercialização do produto artesanal se faz diretamente ao comprador, no próprio local de trabalho de 82,94%, dos artesãos, cerca de 7,82% comercializam de outras pessoas e apenas um artesão o faz através de cooperativa. As categorias "diretamente ao comprador" e "através de outras pessoas" são amplas e dão margem às diversas interpretações. Podem sugerir inclusive que esse comprador é um intermediário. Alguns artesãos (8,29%) trocam as peças produzidas por mercadorias que garantam a sua sobrevivência.

O preço das peças é estabelecido de acordo com o tipo, tamanho e modelo, oscilando entre Cr\$ 0,50 a 5.000,00. Os produtos mais caros são os tapetes, bordados manuais, quadros, trabalhos em crochê, pintura em cerâmica, entalhe, baús, etc.

A época do ano mais propícia à comercialização da peça é o verão, dado o afluxo de turistas à zona praiana; perto de 40% dos artesãos afirmaram não existir uma época mais propícia que outras, principalmente no que se refere aos objetos utilitários.

Ao final pode-se concluir que o artesanato no Espírito Santo é ainda uma atividade dispersa e carente de organização. A produção é isolada, e, portanto, quantitativamente insignificante, incapaz de atender a uma intensificação da demanda. Muitos artesãos afirmaram estar abandonando a atividade artesanal para se dedicar a uma profissão mais lucrativa.

DIRETRIZES À ELABORAÇÃO DE UM PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DO ARTESANATO

Algumas recomendações irão facilitar a elaboração de um programa destinado a incentivar e apoiar as atividades artesanais no Estado. Além de breves considerações sobre os problemas ligados ao artesão e ao artesanato, sugere-

se objetivos, partindo principalmente da orientação política da SEBS seus princípios metodológicos, atividades e condições que, se adotadas, facilitarão sobremaneira o seu desenvolvimento.

REFLEXÃO DIAGNÓSTICA

O artesanato no Espírito Santo, por razões que escapam a nossa avaliação, não constitui até a presente data, objeto de uma política governamental e, conseqüentemente, área prioritária nos planos de desenvolvimento estadual, apesar do seu reconhecido valor como agente de crescimento econômico e social. Este fato impede-o de receber o tratamento devido, uma vez que não lhe são destinados recursos orçamentários suficientes, além de outros implementos capazes de dinamizar o setor. Por outro lado, a ausência de estudos sobre a temática do artesanato no Estado, de informações sobre o número de artesãos e respectiva distribuição geográfica, áreas de capacidade de produção, comportamento de mercado consumidor, etc., dificultam a adoção de medidas por parte dos órgãos competentes.

A inexistência de um mecanismo coordenador e harmonizador da ação institucional, acarreta o desenvolvimento de iniciativas isoladas e de limitado efeito operacional. Há que se considerar ainda, não ser tarefa fácil conseguir tal integração, pois as orientações políticas, filosóficas e metodológicas das entidades nem sempre se ajustam, havendo relutância por parte das mesmas em abdicar de suas idéias particulares para assumir pontos de vista comuns. Além do mais, no atual momento não se tem uma definição exata das entidades que trabalham com artesanato no Estado.

As dificuldades encontradas na comercialização do produto artesanal não são de menor relevância, o que contribui para manter a situação de pobreza do artesão. Em alguns casos, são oca-

sionadas pelo baixo e médio padrão de qualidade artística que apresenta; em outros, pelo sistema de divulgação adotado, que, além de semi-inoperante, é desvinculado da cultura popular à qual o artesanato se relaciona. Estas variáveis geram a desvalorização do produto artesanal e sua comercialização por preços insignificantes. Em decorrência, o poder de renda do artesão, quando não evolui, permanece estagnado, tornando-o progressivamente incapaz de participar dos bens e serviços da sociedade. Alguns artesãos pensam em abandonar suas atividades para se dedicar a uma profissão economicamente mais rentável.

Via de regra, o artesão não têm consciência do valor econômico e, sobretudo, cultural do que produz, e do seu papel numa sociedade em desenvolvimento. Se a tem, não a utiliza para reivindicar mudanças sociais que o beneficiem. O individualismo e isolamento que caracteriza a sua vida e trabalho além de contribuir para manter e reforçar este Status (quo) baixa o índice de produção artesanal.

Há um pessimismo generalizado quanto à continuidade do tipo de artesanato que produzem. Todos são unânimes em afirmar o desinteresse da juventude pelo aprendizado da técnica.

Esta é, em síntese, a realidade do artesanato capixaba. Uma realidade complexa, constituída de variáveis que se interrelacionam e que, a cada dia, assumem maiores dimensões.

ALTERNATIVA DE SOLUÇÃO

Não constitui uma solução a proposta contida neste item, porque sabe-se ser muito difícil, se não impossível, resolver todos os problemas ligados ao artesanato. Propõe-se, simplesmente, a adoção de um instrumento que minimize os efeitos das variáveis detectadas. Propõe-se a elaboração e implementação de um programa estadual de desenvolvimento do arte-

sanato, a ser gerenciado pelo Centro de Artesanato Capixaba, órgão cuja implantação foi definida pela Secretaria da Cultura e Bem Estar Social com uma prioridade em 1978. O Centro de Artesanato Capixaba constituirá a base física do programa e deverá ter, entre outras, a função de coordenar, dinamizar e apoiar as atividades artesanais no Estado.

No seu primeiro ano de funcionamento, o programa deverá restringir seu âmbito de ação à área da Grande Vitória, tendo em vista a necessidade de avaliar e ajustar os seus objetivos, metodologia, estrutura, etc. A partir daí poderá se verificar a interiorização do programa.

Sua extensão a outros municípios, porém, deverá levar em consideração sobretudo a vocação artesanal da região, o interesse da administração municipal e a existência de recursos institucionais capazes de garantir a sua execução. A este respeito, pode-se adotar como um dos critérios mencionados, a existência no município de Centro Social Urbano e de entidades que se dediquem ao trabalho artesanal, identificadas através de um cadastro.

CONTEÚDO ESSENCIAL DO PROGRAMA

Considerou-se básico a definição do programa mencionado, alguns comentários sobre a finalidade, princípios que deverão orientar a metodologia de trabalho, as áreas operacionais e respectivas atividades, bem como sobre as condições facilitadoras ao seu desenvolvimento.

FINALIDADE BÁSICA

Com base no posicionamento filosófico do Governo do Estado, que coloca o homem como o alvo de suas realizações, um programa de desenvolvimento do artesanato, gerenciado pela Secretaria de Estado da Cultura e do Bem Estar Social deverá visar sobretudo a promoção social do artesão. Por promoção social pode-se entender

"um conjunto de ações visando a desencadear um processo de desenvolvimento humano e social, no qual se criem para as faixas carentes da população, oportunidades de satisfação de suas necessidades econômicas, sociais e culturais e de participação consciente e responsável" ⁷

A definição dos demais elementos do programa poderá ter essa finalidade como ponto de referência.

PRINCÍPIOS METODOLÓGICOS

O artesão deverá participar, direta ou indiretamente, em todas as fases de desenvolvimento do programa. A observação deste princípio garante a adesão aos objetivos propostos e, por conseguinte, o empenho na sua consecução. Por outro lado, a adoção deste princípio, exige que se faculte ao artesão liberdade para avaliar e decidir o que lhe é conveniente.

A conjugação de esforços dos diversos organismos da área social e econômica aos quais o programa se vincula, constitui outro princípio, pois além de contribuir para o fortalecimento da ação institucional, evita a criação de estruturas paralelas.

O programa de desenvolvimento do artesanato deverá ainda ser estruturado de forma a permitir: a satisfação pessoal, sem limites de idade, preservação das tradições culturais, utilização de matéria prima disponível, aproveitamento da força de trabalho ociosa e uma comercialização justa à altura do produto artesanal.

ÁREAS OPERACIONAIS

As atividades a serem desenvolvidas, por sua natureza, podem ser concentradas em duas áreas operacionais básicas: área de promoção e área de comercialização.

ÁREA DE PROMOÇÃO

Constituem atividades desta área:

a) Cursos de Formação de mão-de-obra artesanal, a nível de qualificação e aperfeiçoamento. Para um funcionamento mais eficiente, esta atividade requer:

- Elaboração de planos de curso, ressaltando os objetivos a serem alcançados, no domínio cognitivo, afetivo e psicomotor;
- Montagem de um sistema de avaliação em função destes objetivos;
- Realização de pesquisas visando aprimorar a metodologia de ensino;
- Realização de pesquisa de aptidão artesanal, como atividade prévia ao treinamento, além de outras.

b) Palestras e debates sobre temas diversos, de interesse do artesão e/ou do aprendiz.

c) Orientação e encaminhamento aos serviços de bem estar social.

d) Fornecimento de empréstimos para aquisição de matéria-prima instrumental para o trabalho, montagem e ou ampliação de oficina artesanal e outros, mediante a criação de um Fundo Rotativo de Apoio ao Artesão

ÁREA DE COMERCIALIZAÇÃO

As atividades desta área, embora não menos significativas na consecução dos objetivos, terão caráter complementar às atividades da área de promoção. São elas:

- a) Divulgação de todo o acervo ligado ao artesanato;
- b) Organização de feiras e lojas;
- c) Organização de exposições e,
- d) Organização de núcleos e cooperativas de artesãos.

Além das atividades contidas nas áreas mencionadas, há que se ressaltar as atividades instrumentais, a saber:

- a) Organização e atualização do cadastro geral do artesão;
- b) Organização e atualização de cadastro das entidades que trabalham com artesanato;
- c) Pesquisa sistemática sobre o comportamento do mercado con-

sumidor, sobre as raízes culturais do artesanato, identificação de novos focos e respectiva capacidade de produção, além de outros aspectos e,

d) Ajuda financeira e orientação técnica às entidades que trabalham com artesanato.

CONDIÇÕES FACILITADAS

O êxito de um programa desta natureza, está diretamente relacionado à existência de determinadas condições a que se convencionou chamar de facilitadoras. São elas:

- Constituir prioridade nos planos governamentais;
- Dispor de recursos humanos especializados e disponíveis para atuar a nível de planejamento, coordenação, execução e apoio administrativo;
- Dispor de oficinas-escolas ou unidades móveis, devidamente equipadas, para execução dos cursos programados ou outras atividades didáticas;
- Dispor de um sistema de controle e avaliação que permita verificar a correspondência entre o planejado e o efetivamente executado, identificar e corrigir os desvios e bloqueios e obter subsídios para o replanejamento da ação.

— Dispor de recursos financeiros próprios previstos no orçamento da SEBS ou recursos financeiros oriundos de convênios com organismos federais e estaduais.

Ao final, cumpre ressaltar que este levantamento despertou uma série de expectativas em todos aqueles que foram entrevistados e por esta razão seus órgãos promotores tornaram-se responsáveis pelo desenvolvimento de ações que satisfaçam, senão total, pelo menos parcialmente as esperanças despertadas.

7. CENTRO Brasileiro de Cooperação e Intercâmbio de Serviços Sociais Alternativas de política assistencial brasileira. Rio de Janeiro, 1974. Doc. nº 90.

Plano de ação imediata de transporte e trânsito*



O sistema viário básico preconizado compõe-se de cinco tipos de vias para a circulação geral e de três vias próprias para o sistema de transportes coletivos. Formará uma rede funcional inter-modal de vias, visando, principalmente, a operação de um sistema eficiente de transportes coletivos. Vai minimizar os congestionamentos e permitirá soluções duradouras para os problemas da circulação.

O trabalho objetiva a definição de um sistema viário básico para a Grande Vitória e de um sistema integrado de transportes coletivos, possibilitando a complementaridade de modos ao invés da competição entre eles. As medidas propostas visam a contribuir para a consolidação da estrutura urbana preconizada por uma política global de ocupação do solo.

Fundação Jones dos Santos Neves **

O Centro Metropolitano da Grande Vitória apresenta hoje excessiva concentração de atividades. O atual crescimento verificado na região agrava cada vez mais a dependência dos bairros em relação ao centro. Cada novo bairro que surge é imediatamente ligado ao centro por linhas de ônibus, ficando mais fácil ao morador o acesso a ele do que a um centro secundário, mais próximo de sua residência. Congestionando, o Centro Metropolitano, hoje, carece de medidas destinadas ao aumento da fluidez do tráfego e da criação de áreas para acomodar levadas de automóveis que necessitam circular e estacionar.

A movimentação gerada entre a periferia e o centro da conurbação provoca um movimento pendular nas horas de pico, com maior intensidade às áreas localizadas ao sul, nos municípios de Vila Velha e Cariacica. O fluxo verificado nessas últimas, chega a ultrapassar os limites considerados suportáveis em três vezes na Ponte Florentino Avidos e perto de uma vez e meia a capacidade do sistema viário central, segundo estudos elaborados pela Fundação Jones dos Santos Neves.

Nas horas restantes, essas vias operam com volumes próximos da capacidade e, algumas vezes, também chega a ultrapassar os limites suportáveis. A diferença existente em relação às horas de pico é considerada pequena, pois a saturação do sistema viário é provocada pelos automóveis, que representam 75% dos veículos em circulação, ficando os 25% restan-

tes por conta dos ônibus (2,1%) e os caminhões (4%).

Assim, a tentativa de distribuir a concentração de viagens de coletivos em horários de menor movimento implicaria em reduzir o excedente sobre a Ponte Florentino Avidos a um nível ainda acima de sua capacidade, dificultando ainda mais a operação do sistema viário.

Pontos de Estrangulamento

Levantamentos efetuados recentemente, à elaboração do PAITT, demonstram a existência de quatro pontos críticos de estrangulamento no Sistema Viário. Atendendo a uma demanda sempre superior à capacidade, a localização destes estrangulamentos, em pontos estratégicos de Aglomeração Urbana, vem provocando problemas de ordem social e econômica à população, principalmente à mais carente. Esses pontos estão localizados entre os municípios de Vitória e Vila Velha: proximidades do Palácio Anchieta, Vila Rubim, Ponte Florentino Avidos e São Torquato.

Outro levantamento procurou mostrar, de maneira sumária, as condições das vias, verificando o uso do solo e as condições de iluminação, pavimentação, drenagem e dimensionamento de caixas daquelas vias servidas pelo sistema de transporte coletivo e de algumas ruas que apresentem potencial de aproveitamento no sistema. É conveniente salientar que as vias servidas pelo transporte coletivo apresentam, em geral, melhores condições do que o conjun-

to global das vias, concluindo-se que, na verdade, o quadro resultante dessas informações é otimista.

As vias pesquisadas totalizam 288 quilômetros, verificando-se que 21,10% não dispõem de pavimentação e 33,49% de iluminação. Já os 203 quilômetros que constituem vias municipais apresentam uma imagem ainda problemática.

ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO

O Sistema de Transporte Coletivo, através de ônibus, da Grande Vitória, organizam-se operacionalmente em dois tipos de linhas: as que ligam um município a outro e as que ligam bairros de um mesmo município. Mas, em virtude do grande poder centralizador exercido por Vitória, todas as ligações intermunicipais são feitas da capital aos demais municípios. Enquanto isso, somente as linhas intramunicipais de Vitória são significativas.

O sistema de transporte coletivo, por estabelecer passagem obrigatória no centro, apresenta dificuldades inerentes que agravam a sua operacionalidade. As linhas provenientes da parte sul da Aglomeração têm seu terminal de retorno situado na parte norte da capital, enquanto que as linhas provenientes do norte retornam pela parte sul da Ilha. Assim, as vias centrais registram, na hora do pico, a passagem de 350 ônibus/hora, entre urbanos, interurbanos e fretados, por sentido.

* Projeto elaborado pela Fundação Jones dos Santos Neves, concluído em junho de 1978, visa subsidiar a ação do Governo no sentido de dotar a população da Grande Vitória de um sistema de Transportes Coletivos.

** Projeto supervisionado por Arlindo Villaschi Filho. Coordenado por Antônio Barjaille e Carlos Alberto Perin. Técnicos auxiliares: Luciene Maria Becacici Esteves e Ronaldo Gonçalves Vianna.

Estudos elaborados pela Fundação Jones dos Santos Neves revelam que os principais problemas relativos a transportes coletivos na área central se resumem na: superlotação dos coletivos nos pontos iniciais dos trajetos, no período de pico; envolvimento de todos os ônibus do norte no congestionamento da Ponte Florentino Avidos; redução da capacidade de transporte das linhas, pela obrigatoriedade de toda a frota cruzar a área central nos dois sentidos; grande concentração de passageiros nos pontos iniciais de percurso, entre outros.

Sistema Aquaviário

O sistema aquaviário, para fins de transporte urbano de passageiros, apresenta-se em franca expansão, após longo período de decadência. De 1850 a 1960, foi largamente utilizado para o transporte intraurbano, dadas as facilidades oferecidas pelo sítio natural para o seu desenvolvimento. Perdeu sua importância com a competição do Sistema Rodoviário.

A revitalização do sistema foi sugerida pelo Governo do Estado

e planejada pela Fundação Jones dos Santos Neves, por ser este um meio que oferece grande flexibilidade para expansão por não necessitar de investimentos na construção de vias. Trata-se de uma alternativa lógica e mais adequada à realidade local.

Em 1976, duas velhas barcas mantinham em operação a linha remanescente, que liga Vitória a Paul. O estudo da Fundação Jones dos Santos Neves propôs para curto prazo o reequipamento da linha existente (Paul-Centro) e a criação de mais duas, ligando Porto de Santana (Cariacica) e Prainha (Vila Velha) ao Centro de Vitória. Recomendou, ainda, aprofundar a análise para outras expansões a médio prazo. Por ocasião do início do PAITT, junho de 1977 quatro novas barcas operavam, entre os terminais reformados de Paul e Vitória (cerca de 300.000 passageiros por mês), estando previsto o início de operação da linha Prainha-Vitória, quando o sistema passaria a contar com sete barcas com capacidade para 160 passageiros cada.

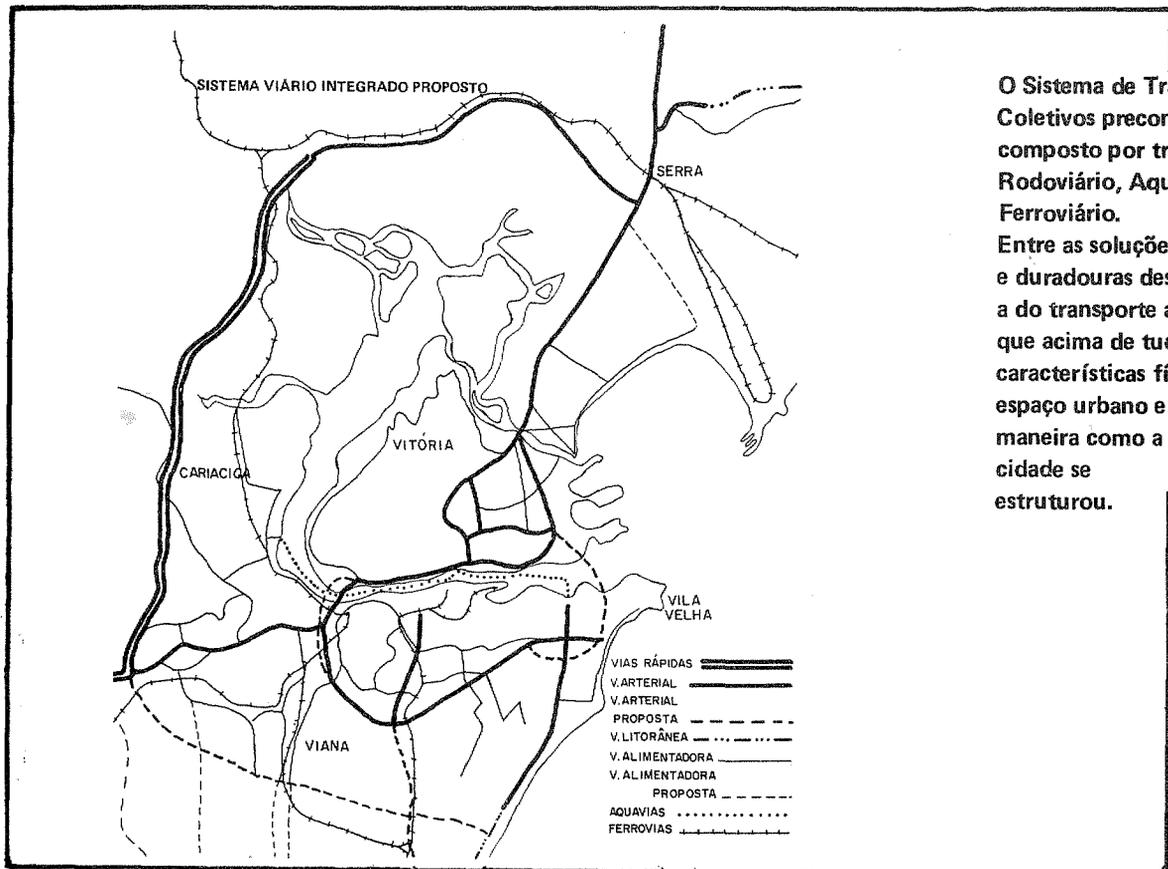
A integração do sistema aquaviário com a rede rodoviária e

de transportes coletivos (ônibus) vem sendo feita paulatinamente, estando em fase final de execução as obras necessárias à integração rodo-aquaviário para o terminal Paul.

O Sistema Ferroviário

A infra-estrutura está restrita a duas linhas interestaduais: Estrada de Ferro Leopoldina (que liga Vitória ao Rio de Janeiro) e a Estrada de Ferro Vitória a Minas. A primeira encontra-se hoje quase completamente desativada. A segunda, ao contrário, encontra-se em franca expansão e modernização. Serve basicamente e prioritariamente ao transporte de minérios exportados pelo Superporto de Tubarão, com Ramal até o Porto Velho e terminal de Atalaia, no canal de Vitória.

As estações finais para passageiros localizam-se ambas às margens sul do Canal, próximos do centro metropolitano. O da EFVM oferece amplos espaços de integração com outros modos, enquanto que a da EFL, praticamente abandonada e inativada não tem demandado esta característica.



O Sistema de Transportes Coletivos preconizado é composto por três subsistemas Rodoviário, Aquaviário e Ferroviário.

Entre as soluções imediatas e duradouras destaca-se a do transporte aquaviário que acima de tudo atende características físicas do espaço urbano e a maneira como a cidade se estruturou.

POLÍTICA URBANA E OBJETIVOS DO PAITT

A concentração de atividades no centro metropolitano da Grande Vitória torna necessária, mais do que medidas destinadas à melhoria da fluidez, uma Política Urbana a longo prazo, que reduza o número de viagens para esta área. Deve ser dada ênfase à homogeneização do espaço e à oferta de alternativas locacionais com a melhoria de circulação e de acessibilidades.

A ocupação se fez descontínua, desordenada, sempre de maneira aleatória contornando mangues e morros, configurando-se um assentamento com os bairros em forma ciliar às vias principais. Por isso, a problemática transportes deve ser enfocada dentro de um processo de intervenção na estrutura urbana, juntamente com uma política global de ocupação do solo, a partir de diretrizes especiais criteriosamente definidas.

A organização preconizada consiste no controle da conurbação atual, delimitando-se a Aglomeração Urbana, onde se processará a reorganização espacial e de atividades, a fim de maximizar a utilização da infra-estrutura existente e racionalizar a aplicação de novos investimentos urbanos autônomos destinadas ao atendimento de amplas áreas do entorno da Aglomeração para conter o afluxo à área central; na preservação de área de interesse histórico, paisagístico e ecológico, resguardando-os contra a tendência de expansão indiscriminada da mancha urbana.

As medidas propostas pelo Programa de Ação Imediata de Transporte e Trânsito pretendem ser de fácil execução e de baixo custo, visando, além dos objetivos principais, preparar a área para modificações mais profundas previstas em diretrizes traçadas por um Plano Diretor de Transportes Urbanos para a Grande Vitória.

Depois de implantado, o PAITT criará um sistema integrado de transportes coletivos, definindo um sistema viário básico, de modo a se configurar uma rede funcional intermodal de vias. As primeiras medidas com a criação de um sistema integrado de transportes urbanos, possibilitarão uma complementariedade de

modos, ao invés da competição entre eles; a minimização dos congestionamentos; a melhoria das condições de conforto e qualidade dos serviços de transportes coletivos; a obtenção da melhoria da fluidez, enfim, maior humanização da Grande Vitória.

PROPOSTAS

A eliminação de cada um dos problemas críticos já apresentados não pode estar dissociada de uma política de descentralização, de uma organização funcional do sistema viário e de uma integração dos diferentes subsistemas de transporte coletivo.

O trabalho reporta-se, mais uma vez, às concepções e conceituações dos elementos de reestruturação urbana, que deverão ser implementados a partir de uma legislação do uso do solo, incentivo a uma hierarquização de centros e da organização de uma rede viária funcional.

As condições de estrangulamento do centro metropolitano, serão investidas pela melhoria de circulação na área central, pela implantação do sistema aquaviário e das linhas troncais, pela realização de obras pontuais nos pontos críticos e pela introdução da pista exclusiva para ônibus.

A Descentralização

A organização territorial preconizada, baseia-se nas proposições contidas no PDI¹ e PEE² da Grande Vitória, constituindo-se no controle da expansão da conurbação, delimitando-se a Aglomeração Urbana, onde se processará a reorganização espacial e de atividades, a fim de maximizar a utilização da infra-estrutura existente e racionalização da aplicação de novos investimentos e a definição de unidades urbanas, onde se concentrem atividades urbanas destinadas ao atendimento de setores semi-autônomos da Aglomeração e conter o afluxo à área central.

Para atingir tal objetivo, a organização do território basear-se-á no conceito urbanístico de polinucleação, onde os bairros se articulam em unidades urbanas, estruturados entre si e apoiados em um centro, viabilizando-se uma clientela que aí

encontra resposta às suas necessidades de moradia, lazer, trabalho, educação, etc. O modelo apoia-se num sistema de vias hierarquizadas onde se realizam os principais fluxos, e se localizam os comércios e serviços especializados nas arteriais, e nas demais predominam o uso residencial e o tráfego de acesso. Através da análise de aspectos tais como: morfologia, evolução urbana da Aglomeração, densidade atual, centralização e polinucleação, zonas de atividades, desenvolvimento social da população — definiu-se para a Aglomeração, quatro categorias de centro, com equipamentos urbanos, serviços de infra-estrutura adequados:

a) *Centro Metropolitano* — atende à função regional de provimento de comércio e serviços especializados, equipamentos sociais, recreativos, de saúde, serviços públicos, administrativos e financeiros, difusão cultural, comunicações e transportes, em necessidades setoriais, gerais e específicas. Seu acesso deve se fazer por meio de transportes coletivos e vias arteriais, em deslocamentos eficientes; sua circulação interna por transporte de massa ou de pedestres.

b) *Centro de Animação* — dispõe de comércio e serviços diversificados, equipamentos urbanos apropriados para atender às necessidades da saúde, ensino, lazer e cultura no nível geral, setorial e local. Seu acesso se faz por transporte coletivo ou vias arteriais. São três os principais centros: em Vila Velha, Carapina e Campo Grande.

c) *Centros de Bairros* — dotados de comércio e serviços razoavelmente diversificados e equipamentos sociais, recreativos e serviços urbanos para necessidades setoriais e locais e utilização ocasional frequente. Seu acesso se faz por meio de transporte coletivo e vias alimentadoras, que pos-

1. M. Roberto Arquitetos. *Plano de desenvolvimento integrado da microrregião de Vitória. Rio de Janeiro, 1973. 3v.*
2. Espírito Santo. Secretaria de Planejamento. *Grupo de Planejamento Urbano e Regional. Grande Vitória: uma proposta de ordenamento da aglomeração urbana. 1976.*

sibilitem deslocamentos eficientes. Tem a função estrutural de agrupar vários bairros em subcentro comum.

d) *Centro de Vizinhança* — com atividades e serviços predominantemente locais e cotidianos e imediatos, com equipamentos sociais, recreacionais e de lazer, destinados a crianças e pessoas idosas. O acesso se faz sem necessidade de utilização de transporte motorizado.

Delinea-se, portanto, a estratégia de descentralização do serviço e comércio das áreas de trabalho industrial e de comércio e serviços, visando a uma utilização mais equilibrada da estrutura urbana.

SISTEMA VIÁRIO FUNCIONAL

O Sistema Viário básico conceituado, compõe-se de cinco tipos de vias para a circulação geral e três tipos de vias próprias para o sistema de transportes coletivos.

A primeira delas, as *Vias Rápidas*, permitem tráfego em alta velocidade, ligando longas distâncias. São os acessos entre a Aglomeração e sua área de influência; entre a capital e as metrópoles nacionais. Nesta categoria se enquadram as BR 262 e BR 101, com exceção de seus trechos considerados urbanos.

Outras, as *Vias Litorâneas*, possuem semelhanças às vias rápidas, mas, no entanto, são destinadas a atender à faixa turística do litoral do Estado, que lhes confere características próprias. Nesta categoria se enquadram as ES-10 e ES-60 (Rodovia do Sol), com exceção dos trechos que penetram na malha urbana.

Já as *Vias Arteriais* estão situadas no interior da malha urbana, servindo de coletoras e distribuidoras de fluxos que demandam aos centros de maior concentração de atividades. Atendem a grande volume de tráfego e devem ter capacidade suficiente para manter a fluidez estável em velocidade compatível com o espaço urbano.

As *Vias Alimentadoras* possuem função complementar às arteriais, servindo de coletoras e distribuidoras dos fluxos que demandam aos bairros, centros de bairros e de vizinhança. São servidas

pelo sistema de transporte coletivo.

A unidade mais simples na categoria das vias, LOCAIS, atende a seus moradores na função de acesso. o pedestre terá prioridade no seu uso.

Para o transporte coletivo, as *Vias Exclusivas*, localizadas nas áreas centrais, servem para separar o tráfego dos coletivos do tráfego em geral, aumentando a capacidade das vias centrais e dando condições de competitividade aos coletivos, nas áreas de congestionamento, além de permitir a conquista de espaço ao pedestre. Prepara, além disso, o espaço urbano para receber equipamentos mais sofisticados de transporte coletivo, tais como o pré-metrô e o bonde moderno.

Aproveitando as características topográficas da região, que favorecem muito a expansão do sistema, as AQUAVIAS surgem como alternativa para acesso às áreas centrais, através do transporte coletivo aquaviário. As linhas e terminais são integrados a outros modos.

A perspectiva de atender no futuro a amplas massas populares, leva-nos, desde já, a integrar as linhas de FERROVIA SUBURBANA às propostas, a fim de garantir o seu aproveitamento. O ramal da Estrada de Ferro Leopoldina terá a função de alimentar o Terminal Aquaviário. O ramal da Estrada de Ferro Vitória a Minas, oferece perspectiva para uma eficiente ligação entre o sul e o norte da Aglomeração.

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES COLETIVOS

O Sistema de Transportes Coletivos preconizado é composto por três subsistemas, quais sejam: Rodoviário, Aquaviário e Ferroviário que se complementam no atendimento à demanda e se integram através de terminais de transbordo, adequadamente localizados e projetados para desempenhar esta função de interação.

O Subsistema Rodoviário é classificado em: O primeiro Interurbano, com a construção de novo terminal rodoviário, na Ilha do Príncipe, prevê a entrada dos ônibus interurbanos na Aglomeração através de vias de tráfego partilhado. A distribuição, assim, dos

passageiros será facilitada pela integração do terminal interurbano com terminais urbano e aquaviário. Como 47% dos usuários deste subsistema demandam ao do Centro Metropolitano, o projeto paisagístico da área central prevê um caminho para o pedestre, ligando a Ilha do Príncipe até o centro da cidade.

O Segundo Urbano proposto tem como elementos principais as linhas troncais, alimentadoras, convencionais, pontos de transbordo, além dos terminais de transbordo e urbano, e os terminais de retorno.

As *Troncais* são linhas rápidas, que ligam o Centro Metropolitano aos Centros de Animação, atravessando as áreas centrais em pista exclusiva. Podem ser de dois tipos: TRANSVERSAIS (LTT), quando ligam dois Centros de Animação entre si e SIMPLES (LTS) quando ligam um Centro de Animação ao Centro Metropolitano. Deverão oferecer elevada frequência e serão supridas pelas Linhas Alimentadoras através de pontos de transbordo, dos terminais urbanos e dos terminais de retorno. As linhas troncais poderão ter o retorno em centros de bairros localizados ao meio do trajeto sempre que se fizer necessário. Estão previstas as seguintes linhas troncais:

TRONCAIS SIMPLES (LTS)

Vitória — Vila Velha
Vitória — Campo Grande
Vitória — Carapina

TRONCAIS TRANSVERSAIS (LTT)

Vila Velha — Campo Grande
Vila Velha — Carapina
Carapina — Campo Grande

Já as *Linhas Alimentadoras* transportarão os usuários dos bairros até os pontos de transbordos, terminais urbanos e terminais de retorno, cobrindo toda a malha urbana. A implantação das linhas alimentadoras oferece relativa facilidade, uma vez que mantém os antigos trajetos e abrangem somente o sistema intermunicipal de Transporte Coletivo, onde as áreas de influência das linhas são bem definidas.

As áreas próximas aos centros serão atendidas por *linhas convencionais* ligando os terminais urbanos. As linhas municipais de

Vitória mantém sua operação e não se transformam em alimentadoras devido a sua pequena extensão. A exceção aparece quando as linhas do norte do município podem ser remanejadas em vista de alimentarem no futuro o terminal de retorno situado em Goiabeiras. Na área central também usam as pistas exclusivas e integram o sistema como linhas convencionais.

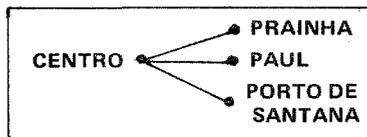
SISTEMA AQUAVIÁRIO

O presente plano recomenda a possibilidade de estudo de localização adequada para o terminal de passageiros interurbano para transporte marítimo a longa distância. Dadas às privilegiadas condições da baía de Vitória, o terminal pode ser central e perfeitamente integrado ao Sistema de Transportes Urbanos da Aglomeração.

Para a consolidação do subsistema Aquaviário é necessário o estabelecimento de hipóteses para sua implantação por etapas, visando atender as diversas fases de funcionamento que variarão não apenas em decorrência da execução das construções necessárias, como também da aquisição das barcas necessárias ao atendimento à demanda real do sistema.

1) Primeira etapa de funcionamento.

Para esta fase, foram considerados operando o terminal do centro, no lado da Ilha e os terminais de Porto de Santana, Paul e Prainha, no Continente, estando em operação as sete barcas recentemente adquiridas. O número de passageiros atendidos, o número de partidas de barcas e os intervalos entre essas, estão, portanto, limitados pela capacidade de atendimento das mesmas.



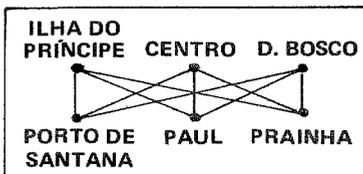
2) Segunda etapa de funcionamento:

Situação idêntica à fase anterior quanto aos terminais que estarão em funcionamento, alterando-se porém o número de barcas (passam para 17) em operação. Foi considerada a demanda real do sistema de linhas diretas

ao centro para as duas horas-pico da tarde no sentido Centro-Bairro.

3) Terceira etapa de funcionamento:

Nesta fase, considera-se operando os seis terminais, sendo, cada um destes, ligados aos três outros terminais do lado oposto, com o número de barcas necessário ao atendimento à demanda real.



4) Etapa final:

Para esta etapa de funcionamento prevê-se também os Terminais de Aribiri e Enseada do Suá.

Dados os aspectos de competitividade que esses terminais terão para com os de Paul e Dom Bosco, respectivamente, a cautela leva a uma posição no sentido de serem transferidas para o futuro breve o dimensionamento do subsistema nesta etapa de consolidação.

Ressalte-se outrossim, que está implícito no estudo, que as variações sofridas pela demanda, durante a fase de implantação do sistema, poderão acarretar modificações no número de barcas e no dimensionamento dos terminais. Por esta razão os terminais serão construídos em módulos que facilitam sua ampliação.

Linhas Alimentadoras

Os bairros contidos nas áreas de influência de cada terminal serão ligados a este através de um sistema rodoviário alimentador servido por linhas de ônibus integrados com as linhas de barcas.

As linhas alimentadoras são fundamentais para o bom funcio-

namento do sistema, pois através delas serão canalizados os usuários dos bairros mais distantes da área de influência, cujo acesso só é possível através de transporte rápido. Para tanto, vias que atendem a essas linhas têm que ser melhoradas de forma a permitir uma velocidade comercial média de 20 km/h para os ônibus em operação. Foram previstas as seguintes linhas alimentadoras para o sistema:

TERMINAL	LINHA
Santana	Flexal — Santana Cariacica—Santana. Itanguá—Santana Santana de Cima — Santana Vale Encantado — Paul
Paul	Jardim Marilândia — Paul Novo México — Paul Itaparica — Paul Ilhas das Flores — Paul
Prainha	Praia da Costa—Prainha Glória — Prainha Boa Vista — Prainha Barra do Jucu — Prainha Conjunto Militar — Prainha

Equipamentos de Apoio

Como equipamentos de apoio o PAITT prevê os pontos de transbordo os terminais de retorno e os terminais urbanos. Os pontos de transbordo são pontos de ônibus equipados com abrigo para os passageiros e conexão adequada entre as paradas dos ônibus das linhas troncais e alimentadoras.

Já os terminais de retorno são pontos de ônibus equipados com abrigo para os passageiros e conexão adequada entre as paradas de ônibus das linhas troncais e

Estão previstos os seguintes terminais urbanos:

Aquaviário:

. Centro de Vitória

Rodoviários Urbanos:

. Campo Grande
. Carapina

Integrados:

. Ilha do Príncipe — Interurbano, Urbano, e Aquaviário
. Dom Bosco — Urbano e Aquaviário
. Paul — Urbano, Aquaviário e Ferroviário
. Prainha — Urbano, Aquaviário
. Porto de Santana — Urbano e Aquaviário

alimentadoras, com retorno da linha troncal. Estão previstos terminais de retorno em Cobilândia, Ibes e Goiabeiras.

Os terminais urbanos são pontos de convergência de linhas troncais, aquaviárias, alimentadoras e/ou ferroviárias, equipados com abrigos para passageiros e conexão adequada entre as paradas das diferentes linhas. Localizam-se no Centro Metropolitano, nos Centros de Animação e, eventualmente, em Centros de Bairros.

SISTEMA FERROVIÁRIO

Existem três perspectivas para o sistema ferroviário participar no transporte coletivo da Grande Vitória — A primeira delas seria a substituição do ônibus pelo bonde moderno ou pré-metrô nas linhas troncais, já que é previsível um rápido esgotamento da capacidade do sistema rodoviário nestas linhas, o que exigirá a adoção de sistemas mais sofisticados.

A segunda perspectiva é a utilização da EFVM (Estrada de Ferro Vitória-Minas) para ligar as partes sul e norte da Aglomeração, oferecendo alternativas às troncais transversais. Finalmente, a terceira perspectiva surge com a Estrada de Ferro Leopoldina, quase desativada, atravessando áreas periféricas ocupáveis a médio prazo. O adensamento destas áreas viabilizará o seu aproveitamento integrando-a como alimentadora do terminal Aquaviário de Paul.

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

A circulação principal de transporte coletivo realizar-se-á através de dois subsistemas primários: o subsistema aquaviário e o subsistema rodoviário troncal. O primeiro interliga os diferentes terminais do Continente aos terminais da Ilha; o segundo interliga os terminais urbanos dos Centros de Animação de Campo Grande, Vila Velha e Carapina ao Terminal Urbano do Centro.

As linhas alimentadoras captam as viagens dos diversos bairros e transferem-nas as linhas troncais, através de pontos de transbordo, ou ao subsistema aquaviário, através de terminais integrados.

Tal sistema apresenta diversas vantagens:

a) aumenta a área de atuação dos subsistemas aquaviário e troncal;

b) reduz o número de linhas que demandam ao centro, contribuindo para o seu descongestionamento;

c) contribui para a consolidação dos subcentros, na medida em que estes foram escolhidos para a localização dos terminais de retorno ou dos terminais urbanos.

O transporte coletivo rodoviário na Aglomeração é complementado pelas linhas convencionais, que são aquelas que servem ao município da Capital. Estas, por serem de curtos percursos, não comportam transferências modais, procurando-se diminuir sua demanda através de incentivos aos centros de bairros.

Para operacionalizar a proposta, obtendo-se dos transportes coletivos menores tempos de percurso, maior conforto e mais segurança, aumentando a confiabilidade e dando condições de competitividade com o transporte individual, além de melhorar as condições de acessibilidades e modalidade das camadas menos favorecidas da população, é necessária a implementação de algumas medidas prioritárias:

— Dotar as vias alimentadoras de reais condições de trafegabilidade aumentando a segurança e a velocidade de operação dos coletivos e dando melhores condições aos pedestres;

— Melhorar as condições de circulação na Área Central, realizando as obras necessárias à remoção dos pontos de estrangulamento e reorganizando a circulação de modo a favorecer o pedestre e o coletivo;

— Implantar uma hierarquização de fluxos;

— Implantar os terminais urbanos, os de retorno e os pontos de transbordo, abrigar e iluminar os pontos de ônibus de modo a dar ampla proteção aos usuários;

— Dotar o sistema de eficiente sistema de comunicação visual, a fim de obter-se o melhor desempenho funcional;

— Suprir a frota rodoviária e aquaviária de adequado número de veículos, garantindo melhor frequência e maior regularidade de horários;

— Proceder ao estudo de circulação e terminais de cargas, a

fim de permitir que a cidade exerça sua função portuária e redistribuidora sem comprometer sua circulação urbana;

— Proceder pesquisas periódicas de circulação de pessoas, cargas e veículos, de modo a permitir a reavaliação e realimentação das propostas e proceder a medidas corretivas com adequada antecedência.

INTEGRAÇÃO INSTITUCIONAL

As propostas aqui feitas, colocam de maneira bastante clara a existência de subsistemas que se complementam, sendo, portanto, fundamental a integração das ações dos diversos organismos que atuam no setor — sejam federais, estaduais ou municipais.

Essa integração só será viável na medida em que houver uma coordenação das políticas voltadas para a melhoria do sistema de transportes na Aglomeração. Neste sentido propõe-se:

— A coordenação geral por parte da Secretaria de Estado do Interior e dos Transportes da normatização dos serviços de concessão de linhas, acompanhamento e fiscalização das empresas concessionárias, bem como o estabelecimento de um processo permanente de levantamento de dados capaz de subsidiar o planejamento, o acompanhamento, controle e fiscalização do sistema de transportes na Aglomeração urbana.

Subtende-se por esta proposição, a necessidade de um trabalho harmônico e conjunto envolvendo o Estado e as Prefeituras Municipais de maneira a haver uma padronização das normas de concessão e fiscalização de linhas de ônibus, de forma a homogeneizar a ação tanto no âmbito das linhas intermunicipais como daquelas específicas de cada município.

— A participação efetiva do colegiado do CODIVIT na discussão dos planos e programas ligados ao setor de transportes a nível da Aglomeração e de cada município, de forma a agilizar a implantação do sistema e assegurar a continuidade do processo de planejamento e execução integrada de obras e serviços que visam, em síntese, otimizar a aplicação dos recursos públicos.

O grande paradoxo do hamburger*

Manoel Vereza de Oliveira **

*Crítica a David Warsh e sua Teoria da Complexidade.
Análise do modelo e sua aplicabilidade à realidade brasileira*

A inflação vem se constituindo num autêntico quebra-cabeças que desafia a mente das maiores autoridades no assunto. "O paradoxo do hamburger", concepção de David Warsh, tenta analisar o processo inflacionário desde as suas origens mais remotas até seus efeitos mais atuais¹. O Paradoxo ilustra uma situação na qual houve grande explosão nos preços nominais acompanhada por um pronunciado decréscimo dos preços atuais².

Em outras palavras, nós pagamos mais hoje em dia, segundo aquele autor, mas, em contrapartida, a grande maioria vive também bem melhor do que antigamente. Seria então possível dizermos que a inflação nos tem beneficiado? Ou há alguma variável em jogo, cujo comportamento escapa ao nosso conhecimento? Haveria aplicabilidade à realidade brasileira? Por certo há condições de se fazer uma analogia entre essa teoria e os reflexos da inflação no Brasil. Contudo, a análise crítica deve ser antecedida por uma descrição do modelo de Warsh, para que se chegue às conclusões necessárias, e, em seguida, confrontar as posições do autor com a realidade que nos cerca. Para tanto, procuramos trazer as considerações de vários autores brasileiros versando sobre a matéria. Logo após, levantar-se-á uma série de pressupostos cuja fi-

nalidade será representar nossa visão pessoal da problemática, a nível nacional e regional, tendo como pano de fundo as duas fases anteriores.

A TEORIA

David Warsh utiliza uma série de figuras de linguagem da maior pertinência para analisar o processo inflacionário, desde as suas origens mais remotas até seus efeitos mais atuais.

Como explicar o fato de que o americano médio, atualmente, se alimenta e vive bem melhor pagando US\$ 0,40 por cada hamburger do que seus pais que compravam hamburger a US\$. . . 0,10 cada?

Segundo ele, um dos determinantes mais críticos do "Paradoxo" é a crescente complexidade do sistema econômico que, por sua vez, nada mais é do que o reflexo de uma intensa interdependência que, na verdade, atinge de forma global o mundo de hoje.

Afirma Warsh que quando alguém compra um hamburger, ou qualquer outra coisa, não está pagando apenas pelo hamburger—mas também para ajudar a construção de navios de guerra, seguro social, tratamento médico-hospitalar moderno, transmissões de TV—coisas que nada têm a ver com o

desejo de fazer um lanche, mas que estão intimamente ligadas à vida de toda a comunidade.

Assim, não se compra "soamente" um automóvel. Na verdade, compra-se um sistema dinâmico e envolvente, incluindo rodovias, policiamento nas estradas, etc.

O processo de crescimento dos preços nominais, então, poderia ser explicado como consequência da difusão de custos, algo bem mais complexo que a tão conhecida inflação de custos. Com efeito, o autor propõe uma teoria particular a respeito das variações de preço no tempo. "A Teoria da Complexidade", como ele a denomina, tem sua base explicativa no fato de que os preços nominais básicos, tais como os que pagamos por alimentos, vestuários, habitação e combustível, são determinados em função do número de intermediários que participam do canal de distribuição desses produtos.

¹ O modelo de David Warsh foi publicado na revista FORBES, na edição de 15.09.77.

² Por preços reais entende-se a razão existente entre determinado volume de bens e serviços e o salário líquido (menos impostos) de um cidadão representativo da população.

* Original: "The Great Hamburger Paradoxo".

** Técnico da Fundação Jones dos Santos Neves e Professor da Universidade Federal do Espírito Santo.

A "Teoria da Complexidade", rudimentar como se apresenta, foi elaborada com o objetivo de acrescentar outras facetas a uma explicação que vem sendo universalmente aceita, no que concerne ao processo inflacionário, a saber: a Teoria Quantitativa da Moeda. Milton Friedman ganhou o Prêmio Nobel em economia no ano de 1976 devido aos seus trabalhos sobre essa teoria. Ela diz que os preços são maiores na Grande Nova Iorque do que na cidade de Iowa, porque há mais dinheiro em Nova Iorque — uma complicada maneira de dizer nada, segundo Warsh. Lembra que "claro que há mais dinheiro em Nova Iorque — Nova Iorque é bem mais complexa que a cidade de Iowa".

Warsh se dispõe a refutar essa teoria, lançado uma nova visão sobre o processo inflacionário. Acredita que a discussão atual acerca do processo inflacionário deve ser observada numa perspectiva mais histórica. Diz ele que os economistas trabalham como qualquer ser humano. No trabalho de entenderem a realidade utilizam relações entre fatos conhecidos e analogias para melhor compreenderem o mundo. Entretanto, onde conseguem buscar suas analogias? Eles simplesmente as tomam emprestado de outros que de alguma forma tenham investigado o mundo anteriormente — os cientistas. Aqueles economistas que se acreditam livres de influências externas estão, quase sempre, utilizando descobertas de algum físico, astrônomo ou geólogo há muito falecido. Como consequência, os economistas têm investigado as árvores e ignorado as florestas.

Por que a economia contemporânea falha em compreender e explicar o que acontece com o nosso mundo?

Warsh acredita que a resposta está no fato de que a moderna economia ainda trabalha com o mesmo universo de Isaac Newton, no século XVII. Um universo mecânico, sem mudanças bruscas, que funcionaria tal qual um relógio. Diz Warsh que eles o fazem simplesmente porque ainda

vivem em pleno universo mecanista Newtoniano. Há somente dois grandes eventos ligados a uma máquina — o momento em que ela inicia o seu funcionamento e o instante em que cessa de operar. Todo o resto se resume ao entrecruze de engrenagens bem lubrificadas, numa aparente sequência interminável de ciclos. Uma máquina não tem "história" — e, sim, mecanismos. O mundo dos economistas não necessita de história porque eles o vêem como se fosse uma máquina.

Ele sugere um novo conceito para substituir o vocábulo "inflação": a palavra "difusão" — utilizada normalmente para descrever o processo pelo qual as partículas se misturam e se fundem até ninguém poder distingui-las isoladamente. Então, por que não usá-la para descrever o processo através do qual os custos se misturam e se fundem? A difusão realça o fato de que algo novo foi acrescentado ao processo. Na verdade, uma palavra ainda mais real para retratar o processo inflacionário seria "conflação" — a fusão ou mistura de dois ou mais itens diferentes.

E qual seria então a posição de David Warsh no que diz respeito à inflação? Será a inflação algo bom para nós? Não. A alta sistemática de preços causa consideráveis danos ao Sistema Sócio-econômico, com impactos bastante fortes no Sistema Político. Nós deveríamos entender que a tendência comumente chamada "inflação" tem sido sempre o sintoma de transição por que tem passado o mundo.

Se pode existir alguém a quem o processo inflacionário pode ferir profundamente, esse alguém é o Terceiro Mundo. Por um lado, diz Warsh, os países subdesenvolvidos culpam os chamados países neo-imperialistas por todas as suas dores. Dizem ser estes países quem sistematicamente os golpeia fixando preços baixos para matérias-primas e outros produtos exportados. Por outro lado, os países subdesenvolvidos desperdiçam todos os recursos de

que dispõem no processo de expansão do seu serviço público e de toda sua burocracia enquanto reprime os setores mais produtivos.

Lembra que o Terceiro Mundo está entrando num esquema por demais rápido de divisão do trabalho numa forma que não é a mais adequada. Quando, porém, chegam as empresas multinacionais e passam a dividir o trabalho de uma forma mais produtiva — criando administradores, trabalho qualificado, são consideradas como exploradoras.

Para finalizar, o autor traça uma analogia entre o sistema sócio-econômico e o sistema ecológico. Diz ele que os predadores precisam existir de forma a manter estável o equilíbrio das espécies. Os coiotes liquidam os coelhos que por sua vez devoram algumas plantas e, assim sucessivamente. Caso o número de coiotes seja afetado de alguma forma externa ao sistema, todo o equilíbrio será mudado. Reduzam-se os coiotes e proliferarão os coelhos que, por sua vez, devorarão um maior número de plantas. . . Aumente-se o número de coiotes e reduzir-se-á a população de coelhos; as plantas que eram devoradas pelos coelhos crescerão além do previsto eliminando plantas menores, insetos, etc.

Em suma, parece-nos que o autor defende uma posição de livre ajuste para o sistema econômico de forma que haja um equilíbrio natural entre os predadores e suas presas.

Argumentação

David Warsh procura encontrar na evolução histórica suas bases para a Teoria da Complexidade. Para ele, os problemas atuais, em torno do processo inflacionário, não podem ser dissociados de uma visão histórica, erro quase sempre incorrido pela moderna economia. Ele acredita que ainda hoje se trabalha com o mesmo universo de Isaac Newton, no século XVII, um universo mecânico, sem mudanças bruscas, que funciona tal qual um relógio.

Salienta que devido ao surgimento de visões distintas na mecânica sob a qual funciona o universo, foram iniciados, nos primeiros 50 anos do século XIX, movimentos nos círculos científicos ligados à biologia e a geologia.

Para comprovar o que pensa, Warsh inicia lembrando "A Riqueza das Nações", obra de Adam Smith que, em Edimburgo, na Escócia, acreditava ser o sistema econômico semelhante ao sistema que regia os céus e a terra. Ele seria, então, uma espécie de máquina dotada de autocontrole, funcionando sob o impulso de uma "mão invisível".

Para poder contrapor esse pensamento, lembra Georges Couvier que, em 1801, acreditava que a única explicação plausível para o desaparecimento dos pterodátilos e tiranosauros estaria ligada às mudanças bruscas que teriam ocorrido no planeta ao longo de sua evolução.

Pensamentos opostos fazem com que conclua que "devido ao surgimento de visões distintas da mecânica sob a qual funciona o universo, houve a criação nos círculos científicos, dos uniformistas, preocupados com os ciclos previsíveis sob os quais funciona o universo; e os catastróficos, preocupados seriamente em explicar o universo num prisma de mudança".

No fim das contas, para ele, triunfaram os "catastróficos", apologistas do processo violento, repentino e imprevisível de mudanças. Não obstante terem os "catastróficos" conseguido explicar melhor a realidade, os economistas cerraram fileiras com os "uniformistas" e, até os dias de hoje, continuam a explicar a realidade de forma Newtoniana, Smithiana. . .

David Warsh acredita que nesse quadro de referência, Karl Marx foi muito mais perspicaz que Adam Smith. Segundo Marx: "A história humana guarda estreita relação com a paleontologia. Coisas que estão quase tocando nossos narizes são ignoradas de início — mesmo pelos mais importantes pesquisadores". Marx pes-

quisou a realidade através de analogias entre a paleontologia, répteis extintos, e a sociologia — sociedades desaparecidas. O que ele descobriu não foram os restos de animais fósseis que não mais existiam, mas o esqueleto de um sistema de organização social que não representava progresso ordenado como propunha Adam Smith. O que chamou realmente a atenção de Marx foi o século de mudança catastróficas durante a qual o Sistema Feudal deu lugar ao Sistema Comercial do século XVI".

E prossegue: "A idéia de evolução catastrófica tornou-se bastante familiar — um sistema tranquilamente em equilíbrio enquanto forças internas e ocultas vão mudando até determinado ponto-limite onde o equilíbrio é quebrado e o Sistema atinge novo equilíbrio. Catástrofes, na verdade são comuns na natureza — líquidos fervendo, terremotos, tempestades, furacões. . . A teoria dos "Quanta", na física, a genética Mendelina, a matemática catastrófica de René Thom's — tudo desembocando na idéia de descontinuidade como epicentro da evolução"

O autor vê a idéia da descontinuidade como familiar aos problemas humanos. "Veja-se, por exemplo, Erik Eriksson e sua psicologia do crescimento — o processo de crescimento pontuado por crises de identidade, nas quais as personalidades pulam rapidamente para novos estágios de equilíbrio. Ou, considere-se Jean Piaget e seu trabalho com as crianças: fases sucedidas por mudanças no processo perceptivo. Thomas Kuhn chegou mesmo a propor que as revoluções — rápidos e decisivos processos de mudança — representam a direção para a qual se desloca a ciência como um todo".

Para ele, o único estudioso que apresentou, quase uma geração depois, um argumento contra a perspectiva de Karl Marx foi o inglês Alfred Marshal, com o seu livro "Princípios de Economia" que já esgotou nada menos de oito edições — milhões de

exemplares. A idéia central do livro: "NATURA NON FACIT SALTUM" não passa de uniformismo, concentrado em alto grau.

O autor, a partir de Marshal, mostra, então o encadeamento entre suas idéias (de Marshal) e as de Keynes seu discípulo. Keynes segundo Warsh viu "altos e baixos" na história — mas ao invés de movimentos catastróficos, mudança suave e gradual.

Com efeito, Keynes não chegou a refutar a visão marxista da História — simplesmente ignorou-a em toda a sua obra.

Walt Rostow e sua teoria do "take off" sumariou, de forma mais sofisticada o pensamento de Keynes e Marshal. Todos os "ciclos" de Rostow sucediam-se quase que automaticamente — nova versão uniformista do mundo.

As primeiras tentativas para se trazer evidências empíricas ao trabalho de Marx foram feitas por Henry Phelps Brown, da "London School of Economics" que juntamente com sua associada, Sheila V. Hopkins, na qualidade de historiadores econômicos, apresentaram, em 1950, uma análise envolvendo uma comparação entre os salários de um carpinteiro e de um operário, na Inglaterra, cobrindo um período de setecentos anos.

Segundo suas pesquisas, os salários mantiveram-se consideravelmente estáveis durante todo o período, à exceção de três únicas vezes, ocasiões em que efetivamente decresceram. Com a proximidade do século XX, as duas curvas de salários tenderam a se aproximar cada vez mais uma da outra.

Preços

Posteriormente, apresentaram outro trabalho, em 1956, no qual montaram uma "cesta de consumo" envolvendo alimentos, bebidas, combustíveis e vestuário, e "checaram" seus preços em relação aos salários nominais dos trabalhadores.

O objetivo desse segundo trabalho foi testar as premissas levantadas em 1901 por C.F. Ste-

phens, dando eco às idéias de Marx, segundo as quais teria havido um aumento e, em seguida, uma grande queda no poder de compra do indivíduo médio entre os anos de 1300 e 1600, na Inglaterra.

"Por um século ou mais, parece que os preços irão obedecer a uma lei toda-poderosa; isto muda, e uma nova lei prevalece. Algo como uma guerra, que poderia ter exercido considerável influência sobre os preços num período, já não exerce no subsequente. Será que nós conseguiremos detectar as causas que determinam esse comportamento num dado período? E por que razões, após um intervalo tão longo, deixam essas causas de exercer efeito preponderante? Qual a razão básica para a mudança? Parece-nos ser a catástrofe. Um estado de equilíbrio é tão somente algo aparente. A todo instante, todo um sistema de poderosas forças está atuando e, numa reação em cadeia, gerando pequenas mudanças que se vão acumulando, até que, repentinamente zap! Todo o sistema muda para um outro patamar, no qual outro estado aparente de equilíbrio irá perdurar por algum tempo. A única observação de relevância sociológica é que para o caso da inflação, que repercute sobre sistemas sociais, o "gap" pode durar duas ou três gerações".

Da mesma forma que a história dos preços, a história do poder de ganho dos trabalhadores ingleses mostra um pronunciado perfil catastrófico. Nos anos que se sucederam a Peste Negra (1348) os salários começaram uma longa e lenta elevação até que, repentinamente, em 1500, começaram a cair. E que queda! Num período de cem anos, um homem trabalhando como carpinteiro descobriu que seu salário anual compra bem menos da metade do que conseguia seu pai. Que dizer agora do argumento de Keynes segundo o qual o padrão de vida do trabalhador não havia mudado muito ao longo da história?

Por volta de 1650, os salários começaram, de novo a subir

lentamente. A elevação persistiu até 1750, por aproximadamente 100 anos. Então, por volta de 1750, os salários reais começaram a cair novamente. Nos anos 1800 o carpinteiro tinha quase retornado ao ponto em que se encontrava ao início do século XVI.

Uma vez mais, os salários começaram a subir e, desta feita, continuaram subindo. No ano de 1880 o carpinteiro estava, finalmente no ponto em que se localizara ao fim do século XVI. Seu salário real continuou subindo até que, durante a Grande Depressão, atingiu o dobro do que era durante a Grande Era Dourada dos anos 1450 e 1500.

Então, surge a Segunda Guerra Mundial e, uma vez mais, os salários começaram a cair.

Com efeito, à luz dos comentários anteriores, pode-se afirmar que Marx estava correto no que ele observou — errando tão somente na maneira como aplicou as suas observações na sua teoria — diz Warsh, e Pongera:

— No que tange ao estilo de mudança, Marx estava correto e Keynes errado — pelo menos é o que se pode depreender dos trabalhos de Phelps e Hopkins.

O progresso econômico que decorreu até os dias atuais, a Era da Afluência, não foi algo estável — ele foi, ao contrário, algo como uma dura cavalgada, com sacolejos, pulos e buracos.

Metamorfose

É de certa forma comum para os historiadores segundo ele reportarem-se a essas modificações catastróficas do passado como "revoluções". Entretanto, acredita que faz bem mais sentido encará-las como processo de metamorfose ao invés de esquemas revolucionários. A metamorfose, evidentemente, é toda marcada por mudanças catastróficas ao ponto de serem alteradas as próprias estruturas: girinos transformando-se em sapos; lagartas em borboletas. A nova estrutura sendo invariavelmente mais complexa que a anterior.

A primeira metamorfose, entre os anos de 1150 e 1325, fez

com que os preços da "cesta de consumo" — o custo de vida — quadruplicasse. Por que? A resposta estaria na mudança estrutural gerada pela Revolução Comercial que levou ao desaparecimento do Feudalismo. No início havia, cidades, igrejas e chefes guerreiros, ao fim, havia cidades, catedrais e reis todo-poderosos com desejos de encetar cruzadas no Oriente Médio. Será que as duas mudanças, nos preços e na complexidade, têm algo que ver uma com a outra? Ou se trata de alguma simples fórmula econômica descrevendo o processo inflacionário que irá explicar o que ocorreu?

Quais as causas para o arrefecimento da inflação logo após 1325? Teria o arrefecimento algo que ver com o processo de consolidação da nova estrutura surgida da metamorfose?

Nos anos de 1520 a 1640 tem lugar a Segunda Grande Metamorfose. Surgia o Mercantilismo, apareciam novas idéias, pensadores, filósofos, Bacon, Lutero, Copérnico, Cromwell, a descoberta do Novo Mundo!

Pergunte a um economista por que os preços subiram na Inglaterra durante o século XVI e eles irão dizer que tudo ocorreu em função de um tremendo influxo de metais preciosos vindos do Novo Mundo. Até o famoso John Kenneth Galbraith oferece esta explicação no seu livro "MONEY".

Entretanto, seria a resposta algo tão simples? Foi a pressão gerada pela entrada do ouro que "causou" a inflação, ou foi, em seu lugar, a crescente complexidade sócio-econômica e a subsequente necessidade de mais dinheiro para fazer face aos preços crescentes que "causou" a descoberta do ouro?

A Terceira Grande Metamorfose tem lugar por volta de 1750. As novas idéias trazidas pela Revolução Francesa, a automação introduzida pela Revolução Industrial, a urbanização acelerada gerada pelo processo industrial tudo isso levou a novas estruturas, mais adaptadas à dinâmica de um

mundo novo e altamente imprevisível.

O Petróleo

A recente crise do Petróleo vem trazer evidência para a explicabilidade da inflação em termos de complexidade sócio-econômica.

Embora a OPEP tenha sugado milhões e milhões de dólares do Sistema Econômico Internacional, o que normalmente daria curso a um processo deflacionário, ocorreu foi o contrário. A ação da OPEP levou a "economia" a uma elevação de preços — e que elevação! Como pode a deflação ser inflacionária?

A expectativa deflacionária estaria em consonância com os preceitos da Teoria Quantitativa da Moeda. Segundo esta teoria, há uma quantidade mais ou menos fixa de bens no mundo, que é limitada por um perfil monetário da mesma forma que em balão limita e dá forma ao gás que contém. O relacionamento entre o volume de um gás e sua pressão tem um nome — a Lei de Boyle — uma teoria mecanicista tomada de empréstimo à física pelos economistas.

Segundo os monetaristas tudo se explica através da equação . . . $PT = MV$, onde "P" representa os preços, "T" o volume de transações no período, "M" o suprimento de moeda e "V" a velocidade de circulação da moeda. Segundo Warsh, $PT = MV$ é desprovida de qualquer sentido! Não há algo como "todos os preços". Ninguém pode falar sobre "preços" sem especificar a que preços se refere.

A diferença entre Keynesianos e Monetaristas está no fato de que os primeiros acreditam que a velocidade da moeda varia juntamente com a quantidade de moeda. Em ambos os casos eles aceitam $PT = MV$ — a única disputa gira em torno da relativa elasticidade de "V". Ambos negligenciam quaisquer considerações acerca do comportamento de "P".

Friedman, por sua vez, defende a tese de que as fontes inflacio-

nárias são "pluralísticas". Warsh espousa a tese de uma única fonte: a divisão do trabalho.

O surgimento e crescimento das grandes organizações e todo o seu impacto sobre o sistema sócio-econômico no que tange ao seu papel de redistribuidoras de renda; o grande impacto da tecnologia nos dias atuais — tudo levando a cada vez mais intrincadas e sofisticadas formas de divisão do trabalho.

UMA APRECIÇÃO CRÍTICA

Como a própria leitura da parte I já deve ter suscitado ao Leitor, trata-se de um artigo cuja abordagem tem o mérito de apresentar um enfoque bastante inovador ao problema inflacionário. Através de uma série de aproximações históricas o autor consegue convencer da necessidade de uma visão psicossocial do fenômeno inflacionário, incapaz de ser visualizado em suas raízes pela teoria econômica convencional.

As comparações efetuadas pelo autor entre os "conformistas" e os "catastróficos" trazem um feixe de luz completamente novo para a questão. Com efeito, tudo nos leva a crer que a economia tem realmente pecado por apresentar uma visão mecanicista, Newtoniana, do Mundo. Embora devamos registrar o fato de que tem havido uma considerável incorporação de conceitos oriundos das ciências comportamentais à Teoria Econômica, ainda não se fez sentir com a devida intensidade o impacto dessa "conflação" sobre a visão que a grande maioria de economistas têm da realidade.

Um outro aspecto de grande relevância no artigo foi a descrição da pesquisa de Phelps e Hopkins, incorporando fatos a 700 anos de história da humanidade. E mais ainda, a utilização dessa análise para confrontar pontos de vista como os de Keynes, Friedman e outros.

O artigo toca na importância da visão Marxista sob um ponto de vista totalmente novo. O au-

tor não concorda com a dialética marxista propriamente dita. Entretanto, registra com grande habilidade a contribuição genuína de Marx — muito mais vinculada à sua visão histórica de sociedade do que aos princípios incorporados ao "O Capital", pelos quais ficou famoso.

As características polêmicas do "Grande Paradoxo do Hamburger" lhe conferem o toque da inovação, da incitação à pesquisa, tão necessária ao melhor entendimento do tema.

Em artigo publicado no Jornal do Brasil de 10.07.77, sob o título "A Inflação e a sua Sombra", Luciano Zajdsznajder adota pontos de vista bastante comparáveis aos de Warsh. Segundo Zajdsznajder: "Conseguimos vencer a inflação ou ela nos vencerá? Eis uma pergunta que, hoje, talvez não faça sentido, porque a questão não é mais dar um fim ao processo inflacionário, mas controlar a inflação e encontrar formas de com ela sobreviver(...). Não tenhamos dúvidas: a inflação é uma ferida abissal no sistema econômico (...) Toda vez que ela retorna ou recrudesce, põe-se novamente a questão: quem entende de inflação, ou melhor, quem entende de economia? Porque com o processo inflacionário a economia se torna mais política, e também social e psicológica. E para combatê-la é insuficiente uma visão economicista, uma visão de técnico. É necessária uma visão também institucional, também de estadista".

Como se pode perceber, o trecho acima deixa transparecer algo que outros autores parecem ver de outra forma, conforme se pode deduzir da colpeação feita por Laffer, descrita a seguir.

Segundo Arthur Laffer, em artigo publicado na revista Visão, de 01.08.77, a inflação "no fundo é um problema de lógica: mantendo-se estável a quantidade de moeda e aumentando-se a oferta de bens e serviços, os preços tenderão a cair. Reduzindo-se a oferta de bens e serviços, os preços só poderão subir. Conclusão: o efetivo combate à inflação (al-

ta de preços) exige a ampliação da oferta — em suma: o desenvolvimento representa o melhor remédio contra a inflação”.

Luciano Zajdsznajder parece crer que a inflação envolve algo mais que uma simples expansão da oferta — algo que não seria resolvido pelo desenvolvimento puro e simples. Segundo ele:

“Economistas, administradores e até políticos têm nos querido fazer crer que a inflação é um fenômeno puramente econômico e, portanto, deve ser combatido em seu próprio terreno. Pois afinal a que se reduz uma última instância? A um comportamento dos preços, que incham e, ao fazê-lo, ocasionam uma distorção na maneira como é apreciada uma parte da realidade (. . .). Há no processo inflacionário um cenário que tem muito em comum com aquele que Lewis Carol nos apresenta na história de Alice no País das Maravilhas: as coisas aumentam de tamanho ou encolhem. Uma imagem que cabe muito bem para entendermos a psicologia do processo inflacionário e como este age sobre as pessoas é a de um mundo em que as unidades de medida — o metro, por exemplo, ou o quilô — variassem de modo que uma pessoa que um dia fosse dormir com 1,70m ou com 65 quilos, acordasse no outro dia, medindo ou pesando menos e daí para frente sua vida fosse um terror constante. Tanto por não saber em que ponto estaria no dia seguinte, quanto por temer que um dia desaparecesse inteiramente. Aprofundando este aspecto psicológico, verificamos que a inflação toca em estruturas profundas da vida humana. A vida econômica, na qual não podemos deixar de estar imersos — e mesmo um monge budista que vive só com seu manto e sua cuia dela participa. . . dos seus restos — é aquela onde estão em jogo dois elementos fundamentais da existência: o valor e o poder. Os preços pretendem dizer respeito ao valor e conhecer os valores é uma das formas básicas de orientação do homem no mundo. Neste sentido, a inflação é sempre muito

temida porque introduz um elemento de desorientação — e comportamentos defensivos — que trazem à vida econômica uma semente de desorganização”.

De acordo, ainda, com Zajdsznajder, o combate tradicional à inflação tem-se caracterizado por um ataque aos efeitos e não às causas. “É como se quisessem por fim a uma ressaca do mar indo aos pontos enigmáticos onde surgem as ondas e esquecendo-se de que estas se formam devido a correntes, a diferenças térmicas, ao vento, e à atração da lua”.

Dimensão Histórica

Como se pode observar, o “Grande Paradoxo do Hamburger” consegue ser bastante inclusivo para acatar, e com forte apoio, as idéias de Zajdsznajder; explicar a posição de Laffer — e ainda ir além.

Warsh dá à sua análise uma dimensão histórica profunda bastante para justificar sua descrença nos economistas da escola Keynesiana, nos monetaristas; para afirmar sua convicção acerca do caráter sócio-anropológico, econômico e histórico da inflação, e, finalmente, para acrescentar um elemento explicatório novo — a sua “Teoria da Complexidade”.

Há, entretanto, um aspecto abordado no “Grande Paradoxo do Hamburger” que merece algumas considerações mais profundas. Segundo Warsh, a penetração das empresas multinacionais dos países subdesenvolvidos só teria como ajudá-los a melhor alocar seus recursos produtivos. Parece-nos que o autor, nesse particular, apresenta uma versão bem simplista do fenômeno subdesenvolvimento, em desacordo mesmo com a visão ampla que caracterizou todo o seu artigo.

Tudo indica que Warsh estabelece uma linha divisória entre países desenvolvidos e subdesenvolvidos, como se ambos não estivessem ligados por grande interdependência.

Vejamos o que diz a respeito da inflação Luiz Carlos Bresser

Pereira, no seu livro “Estado e Subdesenvolvimento Industrializado”. “A inflação, ou seja, o aumento persistente e generalizado dos preços, é um desequilíbrio crônico dos países subdesenvolvidos. (. . .) Nos anos cinquenta, em pleno período do populismo, os economistas neoclássicos, chamados então na América Latina de monetaristas, e geralmente situados fora do Estado, à medida que muitas vezes ainda estavam comprometidos com o Estado oligárquico do modelo primário-exportador, tinham uma explicação simples para a inflação. Esta teria uma causa exógena: a demagogia e incapacidade dos governos populistas, que entravam em deficit orçamentário ao mesmo tempo que aumentavam o crédito, ao pretender dividir a renda entre as classes e grupos sociais em um número de partes maior que o todo. O remédio proposto era simples: moralizar os governos, equilibrar o orçamento do Estado e reduzir o crédito bancário. Enquanto isto, os estruturalistas, então geralmente ocupando postos no Estado, afirmavam que a inflação era endógena, resultava da imperfeição dos mercados das economias em processo de industrialização”.

Mais adiante, continua Bresser Pereira: “Não há nenhuma razão para que a inflação seja apenas estrutural, monetária ou administrada. O aumento generalizado e persistente de preços pode perfeitamente ser determinado por uma combinação dessas causas (. . .) A essas causas principais podemos ter somadas outras subsidiárias que também podem estar presentes na determinação da inflação. Poderemos ter uma inflação importada, quando os preços dos bens importados crescem rapidamente. Com a elevação dos preços do petróleo, em 1973, todos os países importadores do produto importaram inflação conjuntamente. Podemos ter aumentos de reservas internacionais causando inflação. O Estado pode determinar o aumento dos salários causando inflação. E alguns falam em in-

inflação psicológica, que seria determinada por perspectivas inflacionárias das empresas, levando-as a aumentar seus preços antes que outros aumentassem. Inflação psicológica, entretanto, não é uma causa de inflação, mas sim um eufemismo para expressar um fato muito simples. Sejam quais forem os fatores desencadeantes da inflação — estruturais, monetários, administrativos — esta terá sempre uma causa básica: a luta das empresas e grupos sociais por aumentar sua participação no excedente. A inflação é, na verdade, o resultado de uma luta feroz pela divisão do excedente econômico. Essa luta trava-se ao nível das empresas. Aquelas que forem capazes de aumentar mais e mais rapidamente seus preços, aquelas que tomarem a dianteira do processo inflacionário serão certamente as beneficiadas”.

Como se pode verificar, o fenômeno “inflação” nos países subdesenvolvidos é algo bem mais complexo. Na hipótese de estar correto Bresser Pereira, as empresas multinacionais, com toda sua tecnologia, iriam atuar no processo como predadoras, desestabilizando todo o equilíbrio existente na “luta feroz pela divisão do excedente”, tendo em vista disporem de mecanismos de sobrevivência bem mais poderosos e sofisticados. A realidade parece trazer mais evidência para Bresser Pereira do que para David Warsh, nesse particular.

Uma vez analisado o “Grande Paradoxo do Hamburger” dentro da problemática brasileira, passaremos à última fase desse trabalho, na qual procuraremos apresentar uma visão pessoal da maneira como o artigo de Warsh se integra à nossa realidade estadual.

CONCLUSÃO

Não podemos deixar de consignar, antes de quaisquer comentários, a importância de um trabalho como o de Warsh na época em que vivemos. Embora suscetível de muitas críticas, representa um esforço sério de buscar um

entendimento dos processos inflacionários incorporando variáveis comportamentais que tem, muitas vezes, sido congeladas nos famosos “ceteris paribus” tão apreciados pelos economistas.

No que tange à aplicabilidade da “Teoria da Complexidade” na explicação da realidade espírito-santense, cremos poder inserir alguns comentários que, esperamos, sejam criticados e enriquecidos por tantos quantos lerem o presente trabalho.

Com efeito o fenômeno inflacionário, no Espírito Santo, tem guardado uma correlação bastante positiva com outro processo que nos tem assaltado de forma avassaladora: a urbanização.

Embora não possamos deixar de considerar a inflação capixaba como consequência de vetores mais fortes no paralelogramo de forças inflacionárias — a saber, o reflexo da conjuntura nacional sobre a economia local — parece-nos válido, inclusive, afirmar que as causas — tanto a nível de Brasil quanto a nível de Estado — estejam bastante comprometidas com a “Teoria da Complexidade”.

O quadro histórico em função do qual desenvolveu-se o Espírito Santo só oferece perspectivas de inserção para análise após os anos 30. Não queremos dizer com isso que o passado mais distante não tenha poder explicativo. Acreditamos, isso sim, que a história capixaba se nos apresenta como um processo cumulativo, dentro do qual, os fatos de maior relevância tenham ocorrido em função de anos anteriores — mas de forma bem mais marcante a contar dos anos 30, a partir dos quais começou a estrutura sócio-econômica do estado a ganhar mais complexidade.

A partir dos anos 30, o Espírito Santo começou a se apresentar nacional e internacionalmente, por força da Segunda Guerra Mundial, como um local de importância estratégica, de vez que representava o escoadouro do minério de ferro vindo de Minas, por um lado, e um tampão natural a uma possível penetração inimiga às minas, por outro.

Surgia a Estrada de Ferro Vitória a Minas, e com ela toda uma infra-estrutura de apoio bastante importante para a economia estadual (primeira grande metamorfose).

A estrada de ferro representou uma artéria pela qual se deslocava não só o fluxo de matérias-primas (minério e madeira) mas, também, um processo de migração litoral-interior de vital importância para a economia estadual.

Posteriormente, o café e a madeira incorporados ao cacau — o trinômio clássico dos produtos tradicionais numa economia primário-exportadora — foram agregados ao sistema econômico que passou, então, a uma fase bem mais evoluída.

É de se ressaltar a correlação entre a evolução da economia primário-exportadora e a urbanização, e entre esta e o desenvolvimento é o processo inflacionário. Embora não disponhamos, ainda, de levantamentos factuais no estilo Phelps e Hopkins para o período em questão, temos fortes motivos para acreditar que nos anos 30/50, época do apogeu do café, cacau e madeira, o salário médio do trabalhador tenha-se deteriorado em termos de poder de compra, se comparado à remuneração vigente nas duas décadas anteriores, isto é, nos anos 10/30.

A injeção de tecnologia que nos foi aplicada de forma abrupta, por força de interesses internacionais, à época da guerra, gerou toda uma reação psico-social ao fenômeno econômico, visto com a única saída para o crescimento — à qualquer custo.

As estruturas sociais da capital, por exemplo, sofreram impactos de efeito retardado, que só hoje estão sendo sentidos.

Com o aparecimento da política de erradicação do café na década 60/70, (segunda grande metamorfose), a situação do Estado chegou a pontos críticos no que tange a aspectos econômico-sociais. Cidades inteiras esvaziaram-se; municípios, viram-se, de repente, sem recursos orçamentá-

rios e entraram em depressão profunda; a Grande Vitória, transformou-se em caudatário da grande massa humana que emigrava do interior à busca de sobrevivência. O Estado, como um todo, viu-se esvaziado de recursos financeiros já que o café contribuía de forma decisiva para o funcionamento da economia.

A primeira consequência do processo de erradicação, talvez, tenha sido dupla: depressão econômica nos municípios produtores de café, acompanhada de um quadro deflacionário, e inflação acelerada na Grande Vitória, cuja estrutura urbana teve que receber, sem estar preparada, uma enorme massa humana. Cabe aqui uma observação que se nos parece pertinente: mesmo na Grande Vitória, co-habitaram inflação e recessão, inflação causada pelos gastos públicos em caráter de emergência e, também pela relativa escassez da oferta de bens e serviços, subitamente comprimida por uma procura à qual não teve tempo de se adequar. Recessão, devido ao fato de ter-se agregado à Grande Vitória um grande contingente de desempregados. Ora, segundo a tradicional análise feita através da "Curva de Phillips", quanto maior o desemprego, mais baixa a taxa de inflação de preços. Como entender, então o comportamento econômico observado: inflação e desemprego crescentes?

Não se pode, mesmo, descartar a hipótese, por irônica que possa ser, de que, durante a fase crítica da erradicação tenhamos sido um dos precursores da "stagflação", isto é, inflação crescente coexistindo com desemprego crescente!

Durante a década 60/70, surge a euforia dos Grandes Projetos (terceira grande metamorfose). Naquela época, viveu-se sob a bandeira de um Espírito Santo com potenciais imensos de riqueza e desenvolvimento. Aqui seriam instalados grandes complexos industriais que iriam revolucionar o papel do estado no contexto nacional e internacional.

A "Teoria da Complexidade" mais uma vez parece ter sido cor-

roborada! Caso dispuséssemos, de novo, de dados factuais, temos certeza de que iríamos detectar em rápido recrudescimento inflacionário, função da geração de expectativas especulativas sobre os empresários, o povo e o próprio Governo.

Há, para finalizar, ainda, algo que merece ser estudado de forma mais detalhada. Referimo-nos ao intervalo de tempo dentro do qual ocorreram o que convencionamos chamar de "metamorfoses", no linguajar de Warsh.

De uma maneira geral, metamorfoses são fatos geneticamente programados. Assim, uma lagarta só passa a borboleta depois de ter atingido o seu mais pleno desenvolvimento estrutural como lagarta. A natureza, que lhe programou a forma final de borboleta, sabe que a estrutura tem que se modificar porque uma lagarta não dispõe das mínimas características aerodinâmicas para uma queda — quanto mais para uma decolagem.

Suponhamos que um cientista, desejando apressar a transformação lagarta-borboleta, manipulasse as moléculas de ADN da lagarta. É verdade que o resultado poderia levar a uma borboleta num espaço de tempo menor. Porém, sobre a intervenção extremamente complexa na "memória" do ADN, pesaria sempre o tremendo risco de, em vez de transformar-se numa borboleta, a lagarta se transformasse num animal monstruoso e disforme!

A rapidez das metamorfoses sócio-econômicas sofridas pelo Espírito Santo parece apresentar alguma analogia com o caso da lagarta.

É bem verdade que podemos ter, ao fim da última metamorfose, um sistema econômico-social dotado de estruturas fortes e saudáveis, ajustadas ao novo meio-ambiente. No entanto, sem querermos passar por pessimistas, e guardando as devidas proporções na interpretação da analogia, é, também, possível que, ao fim da última metamorfose tenhamos à frente um Estado bem diferente da-

quele que imaginávamos quando começamos a intervir, de forma a "queimar etapas", no processo-eixo, em função do qual deveriam ocorrer todas as alterações estruturais capazes de serem absorvidas de forma natural pelos sistemas sociais, antropológico e ecológico.

Esperamos que ocorra a primeira hipótese; no entanto, consideramos extremamente oportunos trabalhos de pesquisa que possam detectar, a tempo, hipertrofias estruturais, de modo a que possamos intervir no sistema para contrabalançar possíveis efeitos negativos, gerados por decisões tomadas no passado.

Finalizando, achamos oportuno a explicitação de algumas limitações inerentes ao trabalho ao qual nos propomos, de forma a que se tenha uma percepção mais realista acerca do mesmo.

A primeira limitação é consequência do trabalho de síntese que se tornou necessário para a descrição do artigo, que pode, perfeitamente, ter distorcido alguns pensamentos do autor.

Uma segunda limitação reside na índole puramente subjetiva das conclusões. Tudo o que se concluiu foi elaborado a partir de inferências ligadas a percepções da realidade que podem ser perfeitamente contestadas em se dispondo de dados quantitativos, não utilizados por falta de disponibilidade e, também, por excederem o escopo do presente trabalho.

Gostaríamos de encerrar citando Bertrand Russel, em seu livro "Significado e Verdade" quando diz: "visto que uma experiência é um fato as proposições verificáveis são verdadeiras, mas não há razão para supor que todas as suposições verdadeiras sejam verificáveis. Se, porém, asseverarmos positivamente que há proposições verdadeiras que não são verificáveis, abandonamos o empirismo puro. Finalmente, ninguém acredita no empirismo puro, e se devemos conservar crenças que todos consideramos válidas, devemos admitir princípios de inferência que não são demonstrativos nem deriváveis da experiência".

A luta pelo espaço:

textos de sociologia urbana; org. por Eva Alterman Blay. Petrópolis, Vozes, 1978, 179 p.

Manoel Vereza de Oliveira *

"A Luta pelo Espaço" compõe-se de duas partes. A primeira, intitulada "Da Teoria à Prática", examina dois trabalhos: a) Dialética do Rural ao Urbano, de Maria Isaura Pereira de Queiróz; e b) Habitação; a política e o habitante, de Eva Alterman Blay. A segunda parte, "A investigação sociológica em algumas cidades brasileiras", é formada por 5 tópicos: a) A Heterogeneidade da Homogeneização; ou de como nem todos os habitantes de Porto Alegre são iguais, de Rubem George Oliven; b) Favela, Política e Conjunto Residencial no Rio de Janeiro, de Lúcia do Prado Valadares; c) Favelas no Município de São Paulo, Resultados de Pesquisa, de Suzana Pasternak Taschner; d) Segregação Espacial — Brasília, de Regina Maria Prosperi Meyer e, finalmente, e) Planejar para Quem? ou a Reprodução de Favelas nas cidades paulistas, de Eva Alterman Blay. As duas partes são introduzidas no texto por Eva Alterman Blay com "Crise Urbana ou Crise de Reprodução do Capital?".

Trata-se de livro cuja característica mais marcante refere-se à posição crítica que adota. A própria introdução deixa transparecer claramente as características da obra, ao questionar profundamente o leitor acerca da medula mesma da Sociologia Urbana: "a quem se destina o planejamento? Planejar para quem? Qual a lógica do sistema para o qual tais planejamentos são necessários? Enfim existe mesmo uma crise urbana?".

O efeito dessas questões passa a incomodar, inquietar, despertar o leitor para buscar, no livro, suas próprias respostas.

Na "Dialética do Rural ao Urbano", a autora introduz o leitor às versões habituais para a problemática rural-urbana, passando a conceituar a dialética e a explicar de como esta pode ser instrumento de análise sociológica da realidade. A propriedade da utilização de uma dialética múltipla para análise do binômio rural-urbano, fica, patenteada através da leitura do trabalho. A autora mostra como, através das contradições, forma-se um processo, único e ao mesmo tempo diferenciado, que rege toda a complexa interrelação do urbano ao rural.

Em "Habitação: A política e o habitante" — são considerados quatro momentos históricos, para explicar o significado das políticas de habitação no Brasil. O período escravocrata, com as senzalas; a primeira etapa da industrialização, com a construção de vilas operárias; a instalação do "processo espontâneo de expansão urbana" e a construção dos atuais conjuntos habitacionais pelo Banco Nacional de Habitação. A análise histórica é conduzida de forma a permitir um acompanhamento de evolução do processo, desde as senzalas até os conjuntos habitacionais. Nas palavras da autora, o Sistema Financeiro de Habitação não está resolvendo a situação. "O mecanismo posto em marcha pelo BNH conseguiu retardar a solução do problema habitacional brasileiro; vende uma utopia, evita a redistribuição de renda e desvia a direção da tensão social dos verdadeiros problemas subjacentes ao problema habitacional".

Em "A Heterogeneidade da Homogeneização: Ou de como nem todos os habitantes de Porto Alegre são iguais", o autor, após algumas referências às teóricas, apresenta pesquisa feita em Porto Alegre, desenvolvida em torno da hipótese segundo a qual "Os entrevistados — por viverem em uma cidade que é parte integrante da sociedade brasileira e assim, por um lado, estarem sujeitos à influência homogeneizadora desta, mas por outro lado terem ao mesmo tempo diferentes sociais nesta sociedade — apresentarão sim orientação semelhante naquelas áreas que envolvem dimensões de vida prática e instrumentos como também em aspectos mais sujeitos à influências ideológicas, mas orientações diferentes naquelas áreas que envolvem dimensões de vida pessoais e em aspectos que têm importância e significado diversos de acordo com a posição social".

Segue-se uma série de considerações sobre uma pequena amostra de alguns dados, em função da limitação do espaço. Os

resultados da pesquisa "tendem a confirmar as hipóteses do estudo na medida em que evidenciam que os entrevistados apresentam semelhanças e diferenças de acordo com as áreas antecipadas e que as diferenças estão mais intimamente associadas às variáveis sócio-econômicas".

"Favela, política e conjunto residencial", examina as relações política-favela, o processo de remoção de favelas, o impacto decorrente da introdução do Sistema Financeiro Habitacional sobre as populações faveladas e a Manipulação do SFH com a utilização da burocracia vigente.

"Favelas do Município de São Paulo": tem sua origem no Cadastro de Favelas, em São Paulo, nos períodos de 72/73 e 74/75. O artigo levanta os principais resultados dos cadastramentos, descrevendo em sua essência, o cadastramento de 73 e o recadastramento de 74/75. São formuladas algumas críticas às formulações teóricas acerca da favelização e marginalização, de início. Em seguida, algumas observações de ordem geral são efetuadas, nas quais a autora busca situar o leitor na terminologia empregada pela equipe de cadastramento. A relação entre as formas utilizadas para intervenção, por parte do Poder Público, e os vários enfoques teóricos sobre favela é traçada e, finalmente, são apresentados e discutidos os resultados.

"Segregação Espacial" mostra graves contradições do planejamento na determinação de traduzir o espaço como produto social. A autora coloca a contradição, nos seguintes termos: "Podemos constatar a existência de políticas urbanas inconciliáveis: uma sob o primado do lucro e da acumulação que vê a cidade como um mercado de produção industrial; a outra que procura ampliar e intensificar o atendimento das necessidades humanas, das exigências de ordem biológica, social e psicológica. O desenvolvimento da cidade, baseado em uma estratégia urbana-econômica, será o progresso organizado, ordenado, funcional dos bens materiais. Todos os sinais que permitem detectar os conflitos surgidos no meio urbano ficam "mascarados" (quando não destruídos pela eficiência da estratégia econômica). Este plano urbano, organizador da produção, da rentabilidade e do lucro, impõe um consumo autoritário do espaço urbano (...). A opção do planejamento é, neste caso, de exploração intensa da infra-estrutura existente (...). O planejamento — ação coerente — desse ponto de vista, é coerente exclusivamente com seus compromissos com o desenvolvimento econômico. Opera com um único registro: preservar o capital e assegurar seu programa — o resto é acessório (...). Lidando com uma realidade contraditória o planejamento terá constantemente que reunir, agrupar, integrar, elementos contraditórios. Sendo a contradição a oposição de duas realidades, entre as quais não existe meio-termo, fica claro que a conciliação é realmente impossível". Dessa forma, conclui a autora que o plano piloto de Brasília "criou uma fronteira entre si mesmo e o sítio onde se implantou", resultando num processo de segregação espacial que só poderia ser redirecionado através de uma estratégia que revelasse os indicadores da segregação, expressa em função da "impossibilidade do trabalhador de apropriar-se da vida urbana".

"Planejar para quem?", analisa os projetos governamentais de organização do espaço urbano ao âmbito de São Paulo, constatando que "não conduzirão a solucionar o problema das favelas mas, ao contrário, propiciarão condições a disseminação delas por todo o interior de São Paulo". Isso porque, no entender da autora "Em nome da solução de problemas reais como a poluição, deficiências nos transportes, carência de saneamento e habitação, estão se propondo medidas cujos resultados imediatos não serão o ataque aos focos originários. A desconcentração urbana, nos termos estruturais em que está proposta, reproduz a estrutura social das grandes cidades, nas demais cidades, acrescentando-lhes todos os problemas já conhecidos".

Trata-se, portanto, de um livro sério, que deve ser material de profundas reflexões para todos aqueles, direta ou indiretamente envolvidos no planejamento das cidades brasileiras.

* Técnico da Fundação Jones dos Santos Neves e Professor da Universidade Federal do Espírito Santo

Problemas de meio ambiente tem comissão especial

Acompanhar as transformações do ambiente, promover normas e padrões à preservação ambiental e mobilizar recursos para investimentos com vistas ao controle da poluição são alguns dos objetivos da CEMA.

O Espírito Santo já conta com um grupo especial destinado a promover a conservação do meio ambiente e o uso racional dos recursos naturais. A Comissão Estadual do Meio Ambiente foi instalada no dia 26 de outubro do corrente ano, depois de criada pelo decreto nº 1.150/n, de 15 de maio de 1978, do Governador Élcio Álvares. Será composta por nove membros, sendo seu presidente o Secretário do Interior e Transportes.

Compete à CEMA acompanhar, através de seu órgão de apoio técnico e administrativo, as transformações do ambiente, aplicando técnicas de aferição direta e sensoramento remoto para identificar as ocorrências anormais e tentar corrigi-las; firmar convênios com a Secretaria Especial do Meio Ambiente, do Ministério do Interior, a fim de atualizar-se continuamente no que diz respeito à legislação e às técnicas de controle ambiental; promover, integrada à Secretaria Especial do Meio Ambiente, a elaboração e o estabelecimento de normas e padrões re-

lativos à preservação ambiental com vistas a assegurar o bem-estar da população, através de seu órgão de apoio técnico e administrativo, assessorar órgãos estaduais e municipais incumbidos da conservação do meio ambiente, tendo em vista o uso racional dos recursos naturais.

Cabe ainda à CEMA, a tarefa de promover, através de seu órgão de apoio técnico e administrativo, um programa contínuo de formação e treinamento de especialistas em assuntos relativos à preservação do meio ambiente; atuar junto aos agentes financeiros, à Secretaria Especial do Meio Ambiente, do Ministério do Interior, e demais órgãos federais envolvidos no problema, a fim de mobilizar recursos para pré-investimentos e para investimentos com vistas ao controle da poluição; propor intensa e continuamente, campanhas de esclarecimento e de educação da população do Espírito Santo, tendo em vista a conservação do meio ambiente e a necessidade de evitar desassossegos coletivos em relação

aos problemas de poluição, e outros.

Além do Presidente, a Comissão Estadual do Meio Ambiente é composta pelos Secretários de Estado do Planejamento, da Agricultura, da Indústria e do Comércio, da Saúde, do Diretor Superintendente da Fundação Jones dos Santos Neves e de representantes da Federação das Indústrias e Federação da Agricultura do Estado do Espírito Santo, além do Secretário de Ciências e Tecnologia da Secretaria Especial do Meio Ambiente do Ministério do Interior.

A Fundação Jones dos Santos Neves é o órgão de apoio técnico e administrativo da CEMA. Compete a ela assessorá-la na organização e execução dos seus programas de trabalho e no que se fizer necessário ao bom desempenho de suas atribuições; na organização de suas reuniões ordinárias e extraordinárias, na elaboração de atos normativos e textos legais, na execução de estudos e na fiscalização e controle da aplicação das normas e padrões ambientais.

Fundação Jones dos Santos Neves:

TRABALHOS ELABORADOS

- Programa de Apoio à Política de Desenvolvimento Urbano
- Grande Vitória: Situação Financeira dos Municípios
- Grande Vitória: Sistema de Transporte Aquaviário
- Grande Vitória: Apoio à Demarcação dos Grandes Projetos – Algumas Prioridades
- Grande Vitória: Centro de Animação de Carapina
- Grande Vitória: Dimensionamento e Localização do Novo Terminal de Passageiros
- Estrutura Demográfica do Espírito Santo – 1940/2000
- Estudo Preliminar do Parque Metropolitano de Camburi
- Treinamento de Recursos Humanos para o Planejamento Urbano
- I Curso de Desenvolvimento Urbano e Regional
- Algumas Prioridades Imediatas para o Desenvolvimento do Turismo no Espírito Santo
- Pense e Fotografe sua Cidade
- Plano Diretor Urbano de Conceição da Barra – 1977/1990
- Regionalização: Uma Proposta de Organização Territorial do Estado do Espírito Santo para Fins de Programação
- Projeto Piloto de Jacaraípe
- Programa de Financiamento de Teses e Dissertações
- Projeto de Reabilitação da Área do Porto de São Mateus
- Sistema Cartográfico da Grande Vitória
- Revista da Fundação Jones dos Santos Neves
- Lazer na Grande Vitória
- Estudo de Valorização do Patrimônio Histórico e Natural da Grande Vitória
- Programa de Ação Imediata em Transporte e Trânsito na Grande Vitória
- Aspirações das Lideranças Municipais no Estado do Espírito Santo
- Plano Diretor de Alegre
- Série Documentos Capixabas 1 – Espírito Santo: Documentos Coloniais
- Cobertura Aerofotogramétrica da Micro-região Homogênea de Vitória e Áreas Vizinhas – Escala 1:20.000
- Cobertura Aerofotogramétrica da Aglomeração Urbana da Grande Vitória – Escala 1:5.000

EM ELABORAÇÃO

- Plano Diretor Urbano de Vitória
- Plano Diretor Urbano de Venda Nova
- Série Monográfica/FJSN
- Plano Diretor da Serra
- Série Documentos Capixabas 2 – Documentos Administrativos Coloniais
- Programa de Cooperação para Incentivo à Pesquisa Regional
- Programa de Cidades de Porte Médio – Governo do Estado do Espírito Santo/BIRD