

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
TRABALHO DE GRADUAÇÃO

CARROCEIROS DO DELTA DO JACUÍ:
um olhar a partir da Lei dos Carroceiros, Porto Alegre/RS

PEDRO SALDANHA FRANTZ

PORTO ALEGRE

2010

PEDRO SALDANHA FRANTZ

**CARROCEIROS DO DELTA DO JACUÍ:
um olhar a partir da Lei dos Carroceiros, Porto Alegre/RS**

Trabalho apresentado como requisito parcial para a aprovação na disciplina de GEO01128 – Trabalho de Graduação II. Departamento de Geografia. Instituto de Geociências da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.
Orientadora: Professora Doutora Dirce Maria Antunes Suertegaray

PORTO ALEGRE

2010

Frantz, Pedro Saldanha

Carroceiros do Delta do Jacuí: um olhar a partir da Lei dos Carroceiros, Porto Alegre/RS. / Pedro Saldanha Frantz. - Porto Alegre: IGEO/UFRGS, 2010.

[61 f.] il.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Instituto de Geociências. Departamento de Geografia. Porto Alegre, RS - BR, 2010.

Orientadora: Prof^ª Dra. Dirce Maria Antunes Suertegaray

1. Organização Social. 2. Carroceiros do Delta do Jacuí. 3. Lei dos Carroceiros. 4. Dois circuitos da Economia Urbana. I. Título.

Catálogo na Publicação
Biblioteca do Instituto de Geociências
Alexandre Ribas Semeler CRB 10/1900

AGRADECIMENTOS

Para que a injustiça do esquecimento de algum nome não seja cometida, o que é comum quando se tem uma memória como a minha, os agradecimentos serão em grupo.

Antes de mais nada, é fundamental agradecer a minha família, pois é nesta que aprendemos a ser quem somos e é onde se iniciam nossos conhecimentos, a base da compreensão que temos do mundo.

Aos amigos, todos eles, dos mais diversos grupos – os do colégio, os do futebol, os da capoeira, os da faculdade, os da vida; nos momentos de lazer e distração, que são fundamentais, mas também nos de discussão, de onde surgem as mais diversas opiniões.

À Sara, minha namorada, companheira, esposa, seja qual for a denominação: o carinho e a paciência são fundamentais.

À Universidade Federal do Rio Grande do Sul que, apesar do clichê, continua sendo pública e de qualidade. Em especial, meus agradecimentos ao Departamento de Geografia, seus professores e funcionários.

Ao NEGA, grande espaço de convivência e de troca de idéias.

Aos moradores das ilhas, pelo diálogo e esclarecimentos. O conhecimento obtido a partir de vocês foi fundamental.

RESUMO: Este trabalho de conclusão de curso trata do universo dos carroceiros moradores do Delta do Jacuí. Pessoas que habitam um lugar de singular importância para a cidade de Porto Alegre, Rio Grande Do Sul, seja pelas dinâmicas naturais, com suas cheias periódicas, seja pela importância ambiental, visto que é uma unidade de conservação; ou, ainda, pela sua cultura, baseada na harmonia com esse ambiente e nas relações com a cidade. Uma parcela dessas pessoas trabalha com a coleta e separação de lixo para a venda como material reciclável, porém, a partir de 2008, com a aprovação da lei municipal 10.531, que proíbe a circulação de carroças e carrinhos dos catadores nas ruas da cidade, vêm a criminalização da atividade da qual tiram seu sustento. Como alternativa, a prefeitura sugere a criação de cooperativas para trabalhar em galpões de reciclagem. Contudo, quando isso é visualizado em um contexto mais amplo, em escala nacional, percebe-se que essa política é fundamental para a manutenção da indústria da reciclagem, que utiliza os materiais recicláveis como matéria prima. Essa utilização tem crescido nos últimos anos devido ao custo inferior desses materiais em relação a matérias primas originais e devido a certificações, para empresas que o fazem, de social e ambientalmente responsáveis, portanto, agregando valor a sua marca. A lógica de operação dessa indústria pode, também, ser entendida como integrante dos dois circuitos da economia urbana, ideia desenvolvida por Milton Santos que explica o processo de formação das cidades dos países subdesenvolvidos e sua lógica de funcionamento, portanto, aqui entendida como um processo global.

Palavras-chave: Carroceiros – Lei dos Carroceiros – Indústria da Reciclagem – Circuito Superior da Economia – Circuito Inferior da Economia.

ABSTRACT: This final course paper is about the carroceiros who lives in the Delta of Jacuí's river. This people lives in a singular place that is very important for Porto Alegre (RS) for the dynamics of nature, with floods, for the environmental importance, so it is a reserve, or for peculiar culture of it people, based on environmental harmony and their relation with the city. Some of them work with rubbish, separating the recyclable things to sell. But, in 2008, the municipal lay number 10.531 was approved prohibiting the carroças of transiting in the city, so their activity became a crime. As an alternative, the lay suggest cooperatives formation and recycling shed works. However when it is seen in a largest scenario, the national context, it seems that this policy is fundamental for the maintenance of recycling industry, that use the material separated for the carroceiros as raw material. The recycling industry has been growing because the recyclable material is cheaper than the raw material and because they receive social and environmental certifications, that means more brand value. This industry operational logic can be understood as part of the two urban economic circuits. This idea has been developed by Milton Santos and explain the formation process of underdeveloped cities and their internal works logic, so a global process.

Key-words: Carroceiros – Carroceiros' lay – Recycling Industry – Superior Economic Circuit – Inferior Economic Circuit

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	8
METODOLOGIA	10
1. OS CARROCEIROS DO DELTA DO JACUÍ	13
1.1. ÁREA DE ESTUDO	13
1.2. PROCESSO DE OCUPAÇÃO	15
1.3. PARQUE ESTADUAL DELTA DO JACUÍ	18
1.4. MODO DE VIDA	21
1.5. O TRABALHO DOS CARROCEIROS	24
1.6. A LEI DOS CARROCEIROS	27
1.7. OS DISCURSOS SOBRE A LEI	29
2. OS CATADORES NO BRASIL	32
2.1. A INDÚSTRIA DA RECICLAGEM	32
2.2. O PODER HEGEMÔNICO	36
2.2.1. O Estado	37
2.2.2. As Empresas	37
2.2.3. ONGs	38
3. OS DOIS CIRCUITOS DA ECONOMIA URBANA	40
3.1. O CIRCUITO SUPERIOR DA ECONOMIA URBANA	40
3.2. O CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA URBANA	45
3.3. OS CARROCEIROS, A LEI E OS DOIS CIRCUITOS	52
CONCLUSÃO	57
BIBLIOGRAFIA	59

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1	13
----------------	----

INTRODUÇÃO

No dia 10 de setembro de 2008 foi sancionada pelo prefeito de Porto Alegre a lei número 10.531 (“Lei dos Carroceiros”). Essa lei institui o Programa de Redução Gradativa do Número de Veículos de Tração Animal (VTA) e de Veículos de Tração Humana (VTH) e prevê, em um prazo de oito anos, a proibição da circulação desses veículos no Município de Porto Alegre. Durante esses oito anos, basicamente, a lei prevê o cadastramento social dos condutores dos VTAs e VTHs por parte do Poder Executivo Municipal e a posterior transposição desses condutores para outras atividades econômicas.

O principal grupo afetado por tal sanção são os carroceiros, uma população que utiliza carroças para recolher o lixo nas ruas da cidade, para posterior separação e venda como material reciclável. Indivíduos que possuem uma péssima qualidade de vida, que habitam bairros ou áreas de classe baixa ou baixíssima, sem nenhuma infraestrutura urbana, além da falta de qualificação profissional, tendo essa atividade como sua única fonte de renda. Estima-se que em Porto Alegre cinquenta mil pessoas dependam diretamente de tal prática.

Uma das áreas ocupadas por essa população é a das ilhas do delta do Jacuí, Situado na parte norte do Lago Guaíba, no encontro dos rios Jacuí, Gravataí, Caí e Sinos. Do Delta do Jacuí, 16 ilhas pertencem ao Município de Porto Alegre e constituem o bairro Arquipélago. Nesse bairro habitam 5.061 pessoas, em uma área de 44,2 km² – 9,28% da área do município.

A região do delta, que é formada por 30 ilhas e atinge seis municípios (Porto Alegre, Canoas, Charqueadas, Nova Santa Rita, Eldorado do Sul e Triunfo) é de extrema importância ambiental. Funciona como filtro e esponja, regulando a vazão dos rios em épocas de cheias ou seca, além de apresentar flora e fauna significativas. Esses fatores naturais, aliados ao fator cultural e à beleza cênica, levaram à criação do Parque Estadual Delta do Jacuí em 14 de janeiro de 1976. Entretanto, na área do Parque, a ocupação remete-nos ao século XVI, quando era ocupado por índios guaranis. Com o início da ocupação do estado por parte dos colonizadores, a região passou a receber açorianos e negros que utilizaram aquelas terras para diversos usos. Dentre eles podemos citar quilombos e pequenas propriedades rurais que abasteciam a cidade.

Além da relação com os carroceiros, outra atividade de grande importância para os moradores do local é a pesca. Percebe-se que, ainda hoje, esta empregue uma boa parcela da população que lá vive.

Um fato marcante para a ocupação da região foi a implementação de um lixão por parte da prefeitura de Porto Alegre. O lixão foi utilizado entre 1973 e 1976 e pode ser considerado como o acelerador da ocupação por parte de pessoas de baixa renda e como estopim da atividade de separação do lixo.

Desde 2008, quando a Lei Número 10.531 foi aprovada tenho me preocupado com o tema dos carroceiros. Meu primeiro anseio foi com a possibilidade de pessoas que já enfrentam uma realidade tão dura ficarem privadas de seu sustento. Ainda hoje, esta é a principal preocupação, porém o universo da análise agora é muito mais amplo, assim como os problemas.

Nesse trabalho não pretendo encontrar uma solução para os problemas encontrados durante a pesquisa, mas sim traçar um panorama da situação que se apresenta aos carroceiros. Dessa forma, quando retornar para a comunidade com a pesquisa concluída, espero que ela sirva como ferramenta para pensarmos em algumas soluções e saídas possíveis para que eles sigam suas trajetórias e obtenham uma maior qualidade de vida, habitação e trabalho.

Uma das primeiras coisas que fiz quando resolvi me dedicar a esta pesquisa foi delimitar uma área de estudo, pois entendia que dessa forma conseguiria me inserir na comunidade e compreender melhor os processos envolvidos no trabalho com o lixo. Por uma série de fatores, desses que não tem muita explicação, a área escolhida foi a do delta do Jacuí e a comunidade com a qual iniciei o trabalho foi a Ilha do Pavão. O meio encontrado de retribuição ao conhecimento do qual me apropriaria foi uma oficina de capoeira que ainda hoje continua.

Com o passar do tempo e com os estudos sobre o assunto, outros tantos temas relacionados foram aparecendo e mostrando-se importantes no contexto em que a Lei 10.531 foi aprovada e acabaram por configurar-se como objetivos específicos neste trabalho. O processo histórico de ocupação da área, o início do trabalho com o lixo e como ele se dá atualmente são fundamentais na compreensão do problema. Entretanto, o processo no qual essa lei se insere é muito mais amplo, sendo a análise apenas da realidade porto-alegrense insuficiente para entender a realidade do fato. Disso, tornou-se importante analisar a realidade brasileira e o contexto mundial do qual ela faz parte.

METODOLOGIA

Durante esse trabalho me utilizo do método, no seu sentido mais amplo, materialista-histórico-dialético, tentando sempre pensar e analisar a realidade empírica a partir de uma visão marxista. Ou seja, não me limito ao observável como sendo a realidade já dada, mas sim parto disso para, então, através da reflexão, chegar mais próximo ao processo da realidade, com seus motivos e implicações. Como nos dizeres de Antônio Carlos Moraes e Wanderley Messias da Costa (1987, p.48), “O concreto é assim um resultado da reflexão: a realidade compreendida, e não a diretamente vivenciada...”.

Nessa pesquisa, portanto, parto de um evento, a Lei número 10.531, com os discursos envolvidos em seu processo de aprovação para chegar aos reais motivos pelos quais essa lei foi aprovada e em que processos mais amplos ela se insere. Parto do pressuposto de que essa legislação surge com o intuito de privatizar o lixo da cidade, tendo em mente que esse, nos últimos anos, passou a ser valorizado no mercado nacional e internacional.

Tal processo de privatização não vem isolado, mas inserido em um amplo processo de burocratização das estruturas envolvidas na coleta e separação (esta principalmente) do lixo para que, a partir daí, este seja ressignificado e valorado como material reciclável, sendo, com isso, reinserido no ciclo produtivo das indústrias como matéria prima barata, além de indiretamente resultar na valorização da marca das empresas enquanto ecológicas e socialmente comprometidas.

Essa opção metodológica acaba por ser a base estruturadora, não só do raciocínio feito ao longo da pesquisa, mas também da forma com que o trabalho é apresentado. Partiremos do específico para o mais amplo, ou do local para o global, com a idéia de, assim, trilhar o caminho do empírico, do dado, da aparência para chegar ao real, ao processo mais amplo envolvido no evento tomado como ponto de partida – a essência.

Na primeira parte do trabalho apresentarei a legislação que o motivou, os atores e discursos envolvidos localmente no processo de sua aprovação, a quem ela atinge e quais os impactos na organização social dessas pessoas e na relação delas com seu espaço.

Para a identificação desses atores e discursos, foram feitas análises de notícias de jornais que circulam na cidade, além de páginas da internet. Quanto aos atingidos diretamente pela legislação, porém, dado o amplo espectro de observação, resolvi restringir a abordagem aos carroceiros que habitam as ilhas do delta do Jacuí. Para tal escolha, como já mencionado anteriormente, não existe um fator claro, a não ser minha própria inserção na comunidade da Ilha do Pavão, onde realizo oficinas de capoeira com o público infantil, além de algumas atividades extras que foram contempladas ao longo desse período. Portanto, percebe-se que, se há um motivo natural envolvido em tal recorte, trata-se de uma motivação pessoal. Foi isso que me possibilitou uma enorme vivência junto a esse público, além de fornecer um vasto material, ainda que não documentado, quanto ao que pensam e sentem os moradores a respeito desse novo cenário que se apresenta.

No segundo momento, ampliando a escala de análise, tratarei da indústria de reciclagem em âmbito nacional: como ela se estrutura, quais as lógicas inseridas no processo de reciclagem e como está o cenário nacionalmente. Para isso, me apoiarei, principalmente, na tese de doutorado de Roselina Burgos, pela Universidade de São Paulo, e suas análises, reflexões e dados trazidos.

No terceiro momento, será apresentada a revisão bibliográfica utilizada no trabalho, onde o a observação tornar-se-á mais ampla, atingindo a escala global. Neste momento, apoiarei a reflexão, principalmente, em Milton Santos, quando discute os dois circuitos da economia urbana.

A idéia não é realizar uma mera inversão na ordem das partes da pesquisa; esta teoria está, de fato, impregnada em todo o trabalho; mas também se trata de atingir a concretude do fato que deu origem a esta pesquisa, conforme o método marxista. Só atinge-se a realidade a partir da elaboração intelectual feita com base no observado. Entretanto, é importante ressaltar que essas três partes, ou melhor, essas três escalas vão se entrecruzando ao longo do trabalho, pois

“O materialismo histórico e dialético trabalha, isto sim, com sucessivos e interpenetrantes procedimentos de abstração e concreção. Isto é, caminha da experiência para o abstrato (identificando e isolando problemas), e deste ascende para o concreto (pela inserção dos problemas tratados em processos mais amplos).” (MORAES, 1987 p.47).

As questões de nível mais teórico ajudam a elucidar algumas particularidades do vivido, ao mesmo tempo em que os exemplos empíricos auxiliam na compreensão das teorias utilizadas.

1. OS CARROCEIROS DO DELTA DO JACUÍ

A área do delta do Jacuí apresenta algumas especificidades, não se configurando apenas como uma área periférica da cidade onde moram pessoas pobres que por falta de opções recorreram ao trabalho com o lixo. A questão do Parque Estadual em que essas pessoas habitam e a particularidade cultural desse grupo tornam-se fundamentais para a compreensão do quão complexa é a situação da área e das pessoas. Fato esse que muitas vezes é ignorado em detrimento de interesses econômicos.

1.1. ÁREA DE ESTUDO

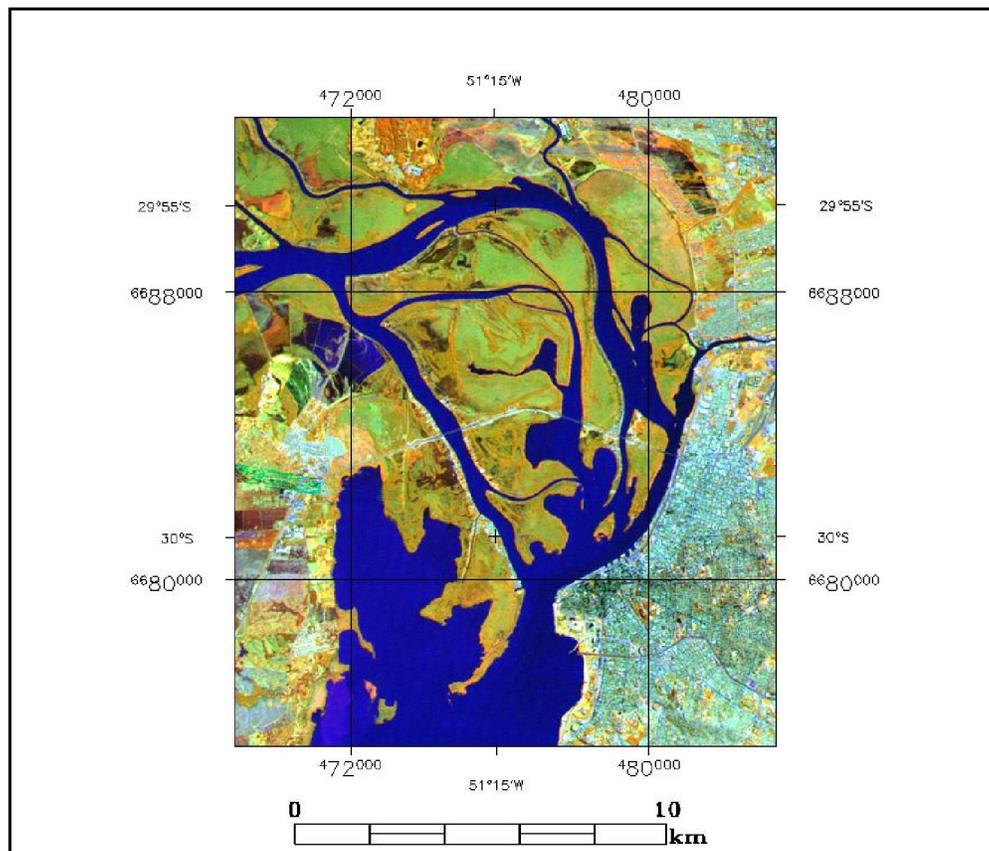


Figura 1: Localização (LANDSAT TM RGB (4, 5,3) 18/08/1997)

As ilhas do delta do Jacuí são formadas pela deposição dos sedimentos trazidos pelos rios dos Sinos, Caí, Gravataí, além do próprio Jacuí. Tais ilhas formam-se pela perda de capacidade dos referidos rios que depositam os sedimentos carregados ao encontrarem uma grande massa de água, o Lago Guaíba, para onde drenam os rios de aproximadamente 110.000 Km² (CHIAPPETTI, 2005, p.26). Se considerarmos apenas o delta, encontramos 17 ilhas, porém, juntamente com as ilhas do baixo curso do rio Jacuí, o número chega a aproximadamente 30.

“O Delta do Jacuí está situado na porção centro-oriental do estado do Rio Grande do Sul. Ocupa uma porção aproximada de 210 Km², incluindo-se nesse total rios, canais, sacos e terras emersas, entre as coordenadas geográficas de 29°53’ e 30°03’ de latitude sul e 51°28’ e 51°13’ de longitude oeste” (CHIAPPETTI, 2005, p. 24).

Trata-se de uma região que serve como “ponto de encontro” das quatro grandes unidades geomorfológicas do estado: o Planalto Meridional ao norte, a Planície Costeira ao leste, a Depressão Periférica ao oeste e o Planalto Sul-Riograndense ao sudoeste. Assim, temos que “Do ponto de vista geomorfológico e paisagístico, o contato relativamente próximo das quatro grandes unidades geomorfológicas do estado nessa área lhe confere uma singularidade invulgar,” (CHIAPPETTI, 2005, p.26).

Essa formação deltaica apresenta grande importância na dinâmica da água dos rios e do Guaíba. Ela funciona como uma grande esponja, retendo a água em períodos de grande precipitação e liberando-a lentamente em períodos mais secos. Tal característica é importantíssima para prevenir enchentes, muito comuns no início da primavera, quando o vento predominante é o de sul, gerando um contra fluxo de água e aprisionando grandes volumes na região do delta.

Outra importante função que o delta exerce é a de filtro para a água que aporta no lago. Os rios que ali deságuam cruzam a região metropolitana de Porto Alegre e são conhecidos pela poluição industrial e doméstica. Tendo em vista que a maior parte da água que se consome em Porto Alegre vem do Guaíba, tal aspecto é de grande relevância.

Além dessas características físicas, as ilhas do delta do Jacuí são importante reserva de fauna e flora. Lá são encontradas espécies pertencentes ao bioma Mata Atlântica e do Pampa (SEMA); Maricás e Ingás são espécies típicas da região

(OLIVEIRA *apud* CHIAPPETTI, 2005, p. 31-32). Quanto à fauna, podem ser encontrados ali animais como jacarés-de-papo-amarelo e lontras (SEMA), além de diversas aves.

Devido a essa série de características naturais, aliada à beleza cênica e importância paisagística, em 1976 foi criado o Parque Estadual Delta do Jacuí, a partir do Decreto Número 24.385 de 14 de janeiro, tema que tratarei mais adiante.

1.2. PROCESSO DE OCUPAÇÃO

A ocupação da região do delta do Jacuí por seres humanos remonta há muitos séculos:

“No Arroio do Conde, que desemboca no Rio Jacuí, na altura de São Jerônimo – local que os pescadores das ilhas conhecem muito bem -, vários objetos de pedra e de osso – instrumentos de trabalho e utensílios domésticos – foram encontrados. Acredita-se que alguns deles foram confeccionados há uns mil e oitocentos anos atrás pelos índios Guaranis, quando toda a região lhes pertencia” (PORTO ALEGRE, 1995, p. 18).

Os Guaranis permaneceram na região até o início da colonização branca no sul do Brasil. Os indígenas utilizavam a área para plantação, coleta de matérias primas e, principalmente, para a pesca. Acabaram abandonando a área, primeiramente em função das missões jesuíticas, após pelas bandeiras, que vinham de São Paulo para escravizá-los.

Mais adiante, quando a cidade de Porto Alegre começa a se desenvolver é que o delta volta a ganhar importância, novamente como provedor de pescado e produtos agrícolas. Pessoas se instalam nas ilhas, mesmo com as adversidades do ambiente (como as cheias constantes) e criam laços com o local.

O processo de ocupação se dava pela simples posse. A partir disso, era iniciada a produção e, caso existisse algum problema quanto à regularidade do terreno, a resolução se dava dali a 20 ou 30 anos. A população permanecia: foram ficando e formaram um modo de vida muito particular. É importante salientar que a ilha que mais sofreu esse

processo foi a da Pintada, justamente a que se localizava mais próximo ao centro da cidade. Tanto que recebeu um zoneamento específico em 1979, o que será mais bem desenvolvido adiante; ainda hoje, essa é a ilha com maior população.

“Ali irão formar uma comunidade que, vivendo em pequenos pedaços de terras e enfrentando as adversidades da natureza, criará um dos mais sólidos núcleos habitacionais com uma das culturas, modos de vida mais singulares e belos da cidade de Porto Alegre.” (PORTO ALEGRE, 1995, p.24).

Há fortes indícios de que as ilhas tenham sido local de esconderijos de escravos fugidos e de estabelecimento de quilombos, podemos explicar isso devido ao difícil acesso na época e à vegetação abundante, o que tornava o lugar ideal. Existem vários exemplos de nomes de ilhas e de acidentes geográficos que remetem a essa ocupação, tais como Ilha do Quilombo (atual Ilha das Flores), Saco do Quilombo, Ilha Maria Conga (atual Ilha da Casa da Pólvora), entre outros.

Nas ilhas era produzido, principalmente, pescado e leite, porém havia também a produção de hortaliças, arroz nas áreas alagadas e, inclusive, o capim que era extraído para os cavalos da cidade: “Após as cheias, o pasto crescia abundante e viçoso, e Porto Alegre necessitava deste pasto.” (PORTO ALEGRE, 1995, p. 57). Tais produtos eram levados de barco (caíco) até o cais do porto ou o mercado público, aonde eram comercializados.

A pesca nas ilhas assumiu tamanha importância que em 1921 foi instalada a colônia de pescadores Z-9 na Ilha da Pintada. Posteriormente, teve seu nome alterado para Z-5 e ainda hoje “presta assistência e contribui na organização da vida dos pescadores”, onde sua sede “é utilizada como espaço para a realização de cursos, palestras e debates pertinentes à comunidade, bem como eventos culturais” (SILVA, 2007, p.77).

Esse padrão se manteve até 1961, quando foi inaugurada a Travessia Getúlio Vargas (oficialmente denominada Travessia Régis Bittencourt), pertencente à rodovia BR-290. Esse conjunto de pontes e estradas, que cruza o delta no sentido leste-oeste, facilita o acesso da capital gaúcha e do restante do país ao centro e ao sul do estado. Além disso, possibilita também o acesso às ilhas por meios de transportes terrestres como carros e carroças.

A construção dessa rodovia foi fundamental para um novo processo de ocupação pelo qual as ilhas do delta passaram. “A construção da travessia do Guaíba será um marco divisor na rotina dos ilhéus e provocará também modificações na vida econômica e social das ilhas” (PORTO ALEGRE, 1995, p.99).

Aliado a isso, observamos que esse período coincide com o do processo de mecanização do campo e de industrialização nas cidades, que teve como resultado um grande êxodo rural. Esse processo é percebido no Brasil como um todo e em Porto Alegre não foi diferente. Entretanto, devido à valorização diferenciada do espaço urbano e à especulação imobiliária, “às classes de mais baixa renda restam as terras mais baratas ou moradias fora do mercado de terras, provocando as ‘invasões’” (FUJIMOTO, 2000, p.57), que, de uma maneira geral, ocorreram em áreas periféricas, tais como o delta.

Nas ilhas, as áreas que mais receberam pessoas foram as margens da rodovia, portanto, as ilhas que apresentaram maior crescimento populacional foram a Ilha do Pavão, Ilha Grande dos Marinheiros, Ilha das Flores e Ilha da Pintada (onde já havia um núcleo populacional consolidado). Quanto a isso, Chiappetti salienta:

“observamos que as porções do Delta do Jacuí que tiveram maior crescimento populacional no período de 1971-91 foram nas ilhas que possuem acesso por estrada, junto às pontes e na própria BR 116 [BR-290], isto é, na Ilha Grande dos Marinheiros, na das Flores, na do Pavão e na da Pintada” (2005, p.51).

Ainda nessa análise, Chiappetti fala sobre o aparecimento, durante esse período, de um depósito de lixo na porção norte da Ilha do Pavão (2005, p.56). Rafael Devos (2007, p.178) afirma que esse lixão, ativo entre 1973 e 1976, foi um dos detonadores da ocupação do Delta do Jacuí, pois era uma alternativa de renda e se localizava em um ponto estratégico da cidade, próximo ao local onde se encontram as “firmas” que compram o lixo já separado. O lixão foi desativado em 1976 devido à criação do Parque Estadual Delta do Jacuí, criado, justamente, para garantir a preservação da área frente ao processo de ocupação e degradação que a mesma estava sofrendo. Porém, para os moradores, isso passou a ter implicações mais profundas:

“Com o Decreto de criação do Parque Estadual do Delta do Jacuí, de 1976, os pescadores [e não só eles] sentiram-se completamente excluídos de direitos civis, pois se tornaram criminosos, impedidos de pescar na área do Parque, lugar com função histórica de trabalho para esses [e não só eles] ilhéus” (SILVA, 2007, p.79).

Sobre a criação do parque, Devos (2002, p.47) afirma que faz parte “de uma visão sobre a região do Arquipélago enquanto um ‘território-mito’ da cidade de Porto Alegre.”, seguindo o pensamento desenvolvido por Antônio Carlos Diegues, quando fala no “mito moderno da natureza intocada e intocável” (DIEGUES *apud* DEVOS, 2002, p.45). Porém, mesmo com a criação do parque, o processo de ocupação da área continuou. Conforme dados do IBGE, em 1980 2.183 pessoas moravam no Bairro Arquipélago; em 1991 eram 2.270; e em 2000 o número já chegava a 5.061 (PMPA, 2010). É notável a aceleração do processo entre os anos de 1991 e 2000.

É importante mencionar que há um novo interesse pela área do delta. Pode-se notar, ao menos empiricamente e em conversas com os moradores do parque, o incremento de moradias de alto padrão. Ou seja, esse “vazio” urbano, muito próximo ao centro da cidade e que oferece o bucolismo e o contato com a natureza está se tornando o mais novo alvo do mercado imobiliário. Logo, um novo elemento se soma a esse já complexo ambiente de disputas.

1.3. PARQUE ESTADUAL DELTA DO JACUÍ

Como já citado anteriormente, em 1976, o governo do estado criou o Parque Estadual Delta do Jacuí (PEDJ) através do Decreto Número 24.385. Chiappetti reforça as motivações para tal decreto:

“A justificativa de criação do Parque e sua manutenção como área de preservação apóia-se na significativa área verde próxima à cidade de Porto Alegre, na manutenção da qualidade das águas, por constituir-se em um filtro natural, na atuação de proteção contra as cheias, na manutenção da produção de pescado e na oferta de lazer à população em um ambiente natural.” (CHIAPPETTI, 2005, p.44).

É interessante chamar a atenção para três fatos. O primeiro é que as áreas a serem protegidas ficaram restritas às ilhas do Delta. O que foi alterado pelo Decreto Número 28.161 de janeiro de 1979, quando as planícies de inundação dos rios Jacuí, Cai e dos Sinos foram incorporadas à unidade de conservação, passando a apresentar, segundo Chiappetti, uma área de 17.245 hectares. Em segundo lugar, no decreto é citado o que o Plano de Desenvolvimento Metropolitano já previa: a utilização das ilhas enquanto área verde. Porém, como já citamos, a área era utilizada como um lixão pela cidade de Porto Alegre, ou seja, é o poder público descumprindo seu próprio planejamento. Em terceiro lugar, o decreto previa um prazo de 180 dias para a realização de um estudo para estabelecer os usos e funções da área e posterior disciplinamento da área. Entretanto, é apenas em fevereiro de 1979, a partir do Decreto Número 28.436, que fica instituído o Plano Básico do Parque Estadual Delta do Jacuí (PLANDEL). Tal plano prevê um zoneamento em 6 áreas distintas:

1. Zona de Reserva Biológica (ZRB): não permite alterações do ambiente nem a ocupação, visando à preservação integral da fauna e da flora, apenas pode ser utilizada para fins científicos e educacionais;
2. Zona de Reserva Natural (ZRN): também visa à preservação integral da área, porém, permite instalações de uso público e de interesse social, além da manutenção transitória dos usos humanos existentes anteriormente, desde que sejam compatíveis com a preservação do ambiente;
3. Zona de Parque Natural (ZPN): pretende proteger atributos excepcionais da natureza para fins científicos, educacionais e de lazer;
4. Zona de Uso Restrito (ZUR): prevê o uso particular da área, além de funções do próprio Parque, porém, o acesso deve se dar por vias fluviais ou por rodovias já existentes – ficam vedados os aterros e as drenagens da área;
5. Zona de Ocupação Urbana (ZOU): regulamenta a área em que já havia uma urbanização solidificada, na Ilha da Pintada, muito anterior à criação do parque, contudo, estabelece padrões de construção e adaptação à necessidade de preservação da área;
6. Zona Crítica (ZC): áreas que se encontram muito alteradas, o que dificulta sua utilização para a conservação do ambiente natural; segundo

Chiappetti (2005), uma dessas zonas situava-se ao norte da Ilha do Pavão, devido ao acúmulo de lixo.

Nas palavras de Dourojeanni, “Como é bem conhecido, em geral não é suficiente estabelecer uma área protegida para assegurar o benefício de seus serviços ambientais à sociedade” (*apud* CHIAPPETTI, 2005, p.60). Trata-se exatamente do que ocorreu no caso do Parque Estadual Delta do Jacuí.

Pelos mais diversos motivos, o parque nunca foi de fato implementado. O crescimento populacional continuou ocorrendo, seja em locais onde já havia habitações, seja em novos pontos das ilhas e entorno, assim como os mais diversos usos da área. Essa estagnação do poder público se manteve até o ano de 2000, quando foi aprovado o Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC). Esse código nacional prevê, entre outras coisas, diversas categorias de unidades de conservação e as mais diversas possibilidades de uso para cada uma delas. Segundo o SNUC, a categoria de Parque, seja federal, estadual ou municipal, não permite habitações em seu território, seja de populações tradicionais ou não. Diversos estudos envolvendo o Parque Estadual Delta do Jacuí foram realizados visando sua adequação ao SNUC. Segundo Chiappetti (2005), a Fundação Zoobotânica (FZB) elaborou, no ano de 2000, uma nova proposta de zoneamento, e em 2002 o Departamento de Florestas e Áreas Protegidas (DEFAP) da Secretaria Estadual do Meio Ambiente (SEMA) propôs novos limites para o parque.

Um intenso movimento ocorreu nos cinco anos entre a aprovação do SNUC e a Lei Número 12.371 que cria a Área de Proteção Ambiental Estadual Delta do Jacuí (APA-EDJ) e o Parque Estadual Delta do Jacuí, conforme código federal atualmente em vigor. O debate incluiu setores da sociedade civil, como ONGs e representantes de moradores, setores produtivos, como o Instituto Riograndense do Arroz (IRGA) e a Federação da Agricultura do Estado do Rio Grande do Sul (FARSUL), além de órgãos técnicos como a SEMA e FZB. Com isso, atualmente existem duas diferentes – porém relacionadas – áreas de preservação no Delta do Jacuí. Ambas são administradas pela SEMA em parceria com o Conselho Deliberativo, para a APA-EDJ, e com o Conselho Consultivo, para o PEDJ. A maior delas é a APA-EDJ, que abrange os municípios de Porto Alegre, Canoas, Nova Santa Rita, Triunfo e Eldorado do Sul e apresenta área igual a 22.826,39 hectares. Constituída por terras pertencentes ao patrimônio público e privado, ela

“tem por finalidade a proteção dos recursos hídricos ali existentes, em especial as áreas de influência fluvial, os ecossistemas de banhados, restingas e floresta estacional decidual, com o objetivo básico de disciplinar o processo de ocupação e assegurar a sustentabilidade do uso dos recursos naturais, de forma a conservar a diversidade de ambientes, de espécies e de processos naturais pela adequação das atividades humanas às características ambientais da área, além de garantir a conservação do conjunto paisagístico e da cultura regional” (RIO GRANDE DO SUL, 2005),

sendo, portanto, uma unidade de uso sustentável que comporta a presença de habitantes e o uso da área, desde que de acordo com a não alteração e não degradação do ambiente.

O PEDJ, por sua vez, é uma unidade de proteção integral que se encontra inserida no interior da APA-EDJ. O PEDJ possui 14.242,05 hectares não contínuos de área total. Ele está dividido em 14 polígonos que delimitam áreas ainda pouco modificadas e que, portanto, representariam o ambiente natural original da região do delta. Nessa área não são permitidos usos diretos, sejam para fins de moradia ou utilização econômica. Entretanto, passados cinco anos da aprovação dessa lei e da existência da APA-EDJ e das novas configurações do PEDJ, os respectivos planos de manejo ainda não foram realizados, uma triste constatação, uma vez que esse é o principal instrumento de regulação das unidades de conservação.

1.4. MODO DE VIDA

O trabalho na terra, a pesca, a lida com os animais e a (con)vivência com as cheias gerou um modo de vida todo particular na região de enfoque desta pesquisa: um conhecimento associado às dinâmicas e práticas cotidianas locais. Esse conhecimento, como tudo que surge a partir das vivências, foi sendo passado de geração a geração.

“O pescador artesanal, morador das ilhas, bairro Arquipélago, é um interessante e diferenciado habitante da nossa cidade. Homem do rio, tem nesse espaço de vivência íntima com as águas a construção de uma vida, de uma cultura. Seu conhecimento e prática dos segredos da arte pesqueira torna-o um tipo singular no contexto cultural da cidade. Ele é depositário dessa tradição cultural, que é passada de pai para filho. O convívio diário com o rio integra-o à natureza, fazendo com que seja capaz de sentir,

entender, conhecer e compreender as mais imperceptíveis oscilações dessa natureza tão aviltada.” (PORTO ALEGRE, 1995, p.75).

Sobre o conjunto desses conhecimentos e a relação diferenciada com o Lago Guaíba, mais adiante, neste mesmo texto, encontraremos a denominação “cultura das águas” (1995, p.93).

Essa cultura, atualmente, está muito associada aos pescadores. Eles moram em todas as ilhas, porém se concentram na Ilha da Pintada. Em Devos (2002) encontramos um trecho interessante, transcrito a partir de uma conversa com um pescador. Tal trecho demonstra esse conhecimento adquirido com o tempo e a adaptação aos ciclos naturais:

“Ele comenta:

Seu Adão – Parece até uma bobagem tá dizendo isso, mas a gente até gosta de enchente aqui.

P – Por quê?

Seu Adão – Porque a gente já espera ela.” (DEVOS, 2002, p.39)

Aliado a isso, muitas das pessoas que imigraram para as ilhas vieram do interior do estado. Vieram devido ao êxodo rural, portanto, também possuíam conhecimentos relacionados ao trabalho na terra, mas, principalmente, à lida com animais. Tais conhecimentos também foram sendo passados aos filhos, netos e assim por diante.

Ao se estabelecerem nesse novo local, com todas as suas especificidades, houve a necessidade de adaptação. No contato com os antigos moradores o conhecimento de como construir a casa, como se comportar durante as cheias, ou mesmo de se integrar às atividades ali realizadas foi sendo incorporado por essas pessoas. Novamente, Devos (2002), em seus estudos no local, comenta:

“Os meios de transporte, como o barco e a carroça, também são fundamentais para lidar com as enchentes e cheias constantes. Da mesma forma os aterros, o tipo de construção da casa são outras práticas desenvolvidas pelos moradores das ilhas e passadas aos novos moradores, para esperarem a enchente, para permanecerem na Ilha.” (DEVOS, 2002, p.39)

Disso, concluímos que o trabalho com os cavalos não ocorre na região do delta por mera coincidência, mas sim por um processo histórico, onde o cavalo remete a um

passado de trabalho com o campo e, atualmente, apresenta-se como uma necessidade. Essa relação também é verificada com a criação de porcos, que durante muito tempo ocorreu em larga escala nas ilhas, principalmente na das Flores e na Grande dos Marinheiros¹.

Como já vimos anteriormente, o trabalho com o lixo que ocorre nas ilhas também não se deu por acaso, mas devido a uma localização privilegiada em relação à cidade, o que facilita a coleta de lixo em Porto Alegre, e por serem próximas aos locais onde são comercializados os materiais recicláveis, como o bairro Navegantes ou a Avenida Voluntários da Pátria; principalmente, em função do lixão estabelecido pela prefeitura na Ilha do Pavão durante o período de 1973 e 1976. Aliado a isso, com as ilhas configurando-se como um bolsão de miséria na periferia de Porto Alegre, o trabalho com o lixo passa a ser uma possibilidade de fonte de renda. Alternativa essa que também foi adotada nas mais diversas periferias do Brasil.

Quando esse lixão foi retirado do local devido à criação do PEDJ, criou-se a necessidade da saída da região do delta para a coleta do material para ser separado. Como havia o conhecimento na lida com os cavalos e na confecção de carroças, esse meio acabou se estabelecendo.

Porém, acredito que o que ocorreu nas ilhas não foi apenas uma necessidade de utilizar o meio de transporte ao qual tinham acesso e conhecimento, mas sim a idéia que isso representa acerca de um “modo de vida híbrido”. O híbrido entre a união da “cultura das águas”, ou uma cultura típica daquele lugar, e da “cultura do lixo”, que cada vez mais surge como alternativa de renda nas cidades brasileiras.

Temos que a cultura muito específica daquele local foi se alterando gradualmente. Atividades como a pesca e a produção agrícola tornaram-se pouco utilizadas. A primeira devido à diminuição da quantidade de pescado e pela queda do preço no mercado; a segunda devido ao fato da área tornar-se um parque, onde o crescimento populacional deu-se sobre áreas de produção. Ao mesmo tempo, foi havendo uma adaptação ao mundo moderno, que impossibilita uma vida digna a todos e empurra pessoas para trabalhos subumanos.

¹ Um pouco sobre essa atividade pode ser vista no famoso e premiado documentário em curta-metragem de 1989 *Ilha das Flores*, do diretor gaúcho Jorge Furtado – um marco do cinema nacional por sua linguagem inventiva e forte denúncia social.

O mundo moderno, cada vez mais, necessita do consumo para existir. Esse consumo gera enormes quantidades de resíduos, restos que deixam de ter valor para a maioria. E é justamente desses restos que os que não estão incluídos nesse sistema tiram seu sustento. Além disso, essas pessoas são cada vez mais necessárias, seja para reinserir os materiais rejeitados na cadeia produtiva, seja para amenizar os impactos que esse modelo gera ao meio-ambiente.

Nesse “modo de vida híbrido” encontramos elementos “antigos” e “modernos” que se misturam nas práticas cotidianas. Nos dizeres de Devos: “O barco utilizado no rio é utilizado para navegar na rua alagada. As carroças igualmente conseguem transitar, dependendo do nível da água.” (2002, p.39); temos ainda práticas tradicionais condicionantes de novas práticas, tais como a unidade familiar como força de trabalho; além do uso de carroças, que “é o melhor meio de transporte para atravessar o barro das ilhas sem atolar, seja levando pessoas ou carga” (DEVOS, 2007, p.182); sem contar a presença do capim, fundamental na alimentação dos animais (DEVOS, 2007, p.181-182).

A extração do capim que nasce nos banhados do interior ou nas margens das ilhas, inclusive, continua a ser uma profissão para os moradores locais. O capim das ilhas que, tradicionalmente, abastecia a cidade, servindo de alimento para os cavalos da Brigada Militar (DEVOS, 2007, p.182), atualmente serve de alimento para os cavalos dos carroceiros de outras vilas da cidade onde também ocorre o trabalho com materiais recicláveis.

1.5. O TRABALHO DOS CARROCEIROS

A coleta, separação e venda de materiais recicláveis para serem reaproveitados pela indústria já ocorre nos centros urbanos há mais de 50 anos (ABPC *apud* VERDUM, 2000, p.195). Inicialmente estava relacionada ao papel, ao alumínio e ao ferro, sendo que as principais motivações estão relacionadas ao custo e/ou escassez de matéria prima e redução no gasto energético para o processamento, “representando uma redução de 50% no consumo de energia que seria utilizada no processamento da celulose natural” (MARTINS, 2003, p.75), por exemplo.

Em Porto Alegre, a atividade começou a ganhar força a partir da década de 1970 (VERDUM, 2000, p.196-197). Em trabalho feito na Vila Dilúvio com os papeleiros, Verdum identificou que esses catadores eram provenientes, principalmente, da construção civil, setor que teve uma baixa significativa a partir da crise econômica de meados da década de 1980 em diante e deixou de absorver tal mão de obra sem qualificação. Obrigados a buscar outras formas de sustento, recorreram à coleta de papel.

O lixo era coletado por eles em principalmente 3 bairros: Centro, Cidade Baixa e Menino Deus, todos próximos ao local de moradia. Também nesse local era onde se realizava a separação com a participação da família e/ou parceiro de trabalho. Posteriormente esse material era (como ainda é) vendido a atravessadores: os “picaretas” e os aparistas.

Nas ilhas do Guaíba o processo se deu de forma um pouco diferenciada. Segundo Nazaret, moradora do delta, em entrevista a Devos (2007, p.177-178), o trabalho com o lixo iniciou-se com o “empurrão” da prefeitura ao instalar um lixão na Ilha do Pavão na década de 1970. Uma atividade que se iniciou com as crianças e, posteriormente, com as mulheres das ilhas. Nas palavras de Nazaret:

“A estória do papelão mesmo que começou aqui foi quando a prefeitura fez o Pavão de lixão. Que ali eu também aprendi, entendeu? Quando a Ilha do Pavão, a prefeitura largou o lixo ali, aí as crianças iam pra ali colher lixo. A gente dizia lixo. Ia colher ali pra vender. Ferro. Plástico. Lata. A criançada começou a colher. Aí, eu comecei a trabalhar na minha casa”.

Interessante notar dois fatos: o primeiro é o trabalho das crianças, que ainda hoje ocorre e configura-se como um problema, tendo em vista que estas abandonam os estudos muito cedo para dedicarem-se ao trabalho. O segundo é quando ela afirma “A gente dizia lixo”; tal colocação denota que atualmente não se diz mais, ou seja, houve uma mudança de valores referentes a esse material, que se refere ao que ninguém quer, àquilo que não tem mais valor.

Segundo Devos (2007, p.179-180) em 1986, a partir de um trabalho em conjunto entre o Grupo de Apoio às Mulheres Papeleiras e as Comunidades Eclesiais de Base, é fundada a Associação dos Catadores de Materiais de Porto Alegre, o primeiro galpão de reciclagem da cidade de Porto Alegre. Esse galpão iniciou as atividades comprando o

material trazido do centro pelos carroceiros e carrinheiros. Porém, em 1990, quando o Departamento Municipal de Limpeza Urbana iniciou a coleta seletiva, esse galpão foi oficializado pela prefeitura, recebeu verbas do Programa Pró-Guaíba e tornou-se atividade modelo, passando a operar somente com o material trazido pelo DMLU, tornando-se a face mais oficial da informalidade. Atualmente, o galpão funciona como uma associação de grupos familiares, sendo que cada um deles vive com o que produz, tendo perdido o caráter de cooperação. Entretanto, segundo Sosniski (*apud* DEVOS, 2007, p.180), esses trabalhadores são conhecidos com “recicladores”, recebem treinamentos relacionados à saúde e segurança de agentes públicos e são reconhecidos por trabalharem em uma atividade oficial. Percebe-se que em determinado período, quando passa a ser interessante ao Estado, a atividade com o lixo é incorporada a um programa governamental, ganhando força e visibilidade, gerando marketing para a cidade.

Posteriormente, com a “morte” do Pró-Guaíba, o galpão da Ilha Grande dos Marinheiros e tantos outros voltaram a ser secundários no cenário político e tornaram-se apenas os locais onde o lixo era separado, não mais uma alternativa de geração de renda com um caráter participativo. Como resultado principal da incorporação feita pelo Estado, houve a perda no caráter de mobilização do movimento dos catadores.

Entretanto, ainda na informalidade total, existem outros tantos trabalhadores que não participam desses treinamentos e não são atingidos pelas políticas públicas. O material com o qual eles trabalham é trazido da cidade pelas carroças, carrinhos ou veículos motorizados (Kombis e pequenas caminhonetes), embora esses dois últimos em número muito inferior. O trabalho propriamente dito pode ser feito de forma familiar, quando a própria família separa o material, de forma conjunta, quando mais de uma família trabalha juntamente ou em galpões particulares.

No primeiro tipo, normalmente, a carroça pertence à família. A tarefa de buscar o lixo na cidade fica a cargo do homem, que muitas vezes é apenas um garoto, e a separação é tarefa das mulheres. A ida à cidade ocorre uma ou duas vezes durante o dia e pode ser solitária ou acompanhada. É interessante notar como essa tarefa é ensinada pelos mais velhos para os mais novos: a convivência durante os afazeres se dá desde cedo, quando as crianças começam a trabalhar em tarefas como alimentar o animal ou levá-lo para beber água, até o momento em que se iniciam nas idas à cidade. A coleta na cidade pode se dar de forma aleatória ou pré-estabelecida. Geralmente, ocorrem no

início da manhã e da tarde ou no fim da tarde. O itinerário busca os locais onde o caminhão da coleta seletiva ainda está por passar, onde há muito material pelas ruas a ser coletado. Outra possibilidade é a ida a locais chamados de “bocas”, que nada mais são que empresas, prédios ou condomínios onde existe um acordo entre carroceiros e administradores/zeladores, em que estes reservam o lixo para aqueles. No segundo tipo, existem diversas formas de combinação: de uma maneira geral, a carroça pertence a uma família e o lixo é trazido por um membro da outra; ou existe algum laço de amizade ou parentesco que mantém a parceria, ou, ainda, existe algum tipo de compensação financeira.

No terceiro tipo, quando o trabalho é feito para galpões particulares, as relações são mais complexas. O dono do galpão pode ser o dono das carroças ou do veículo utilizado na coleta do lixo na cidade. O dono do galpão pode, também, comprar o lixo de carroceiros/carrinheiros, porém, no fim das contas, o material é do proprietário, assim como o dinheiro resultante da sua venda. O trabalho no galpão é realizado principalmente por mulheres e jovens de ambos os sexos, sendo que o salário é pago por semana ou quinzena e varia de 25 a 100 reais.

É justamente esse ramo informal que será atingido pela Lei dos Carroceiros. Esse ramo, apesar de ter menores condições tecnológicas e de capital é o que mais coleta lixo, o que mais separa e o que mais vende. Isso é explicável pelo uso intenso de mão-de-obra, ou seja, mais pessoas dependem dele.

1.6. A LEI DOS CARROCEIROS

A Lei dos Carroceiros de 2008 instituiu, por sua vez, o Programa de Redução Gradativa do Número de Veículos de Tração Animal (VTA) e de Veículos de Tração Humana (VTH). Tal programa estabelece que em um prazo máximo de oito anos, a partir de sua aprovação, fica proibido o tráfego dos referidos veículos dentro dos limites do município. Ao longo desses oito anos a prefeitura deve realizar um cadastramento de todos os condutores dos VTAs e VTHs e viabilizar sua “transposição... para outros mercados de trabalho” (PORTO ALEGRE, 2008).

Para essa “transposição”, a lei é extremamente vaga, pois fala apenas em uma política pública de transposição anual que contemple a todos os condutores, porém, sabemos, as pessoas que praticam as atividades com o lixo, tais como coleta e separação, fazem-no pois não encontraram alternativas formais para sua inserção na economia. Muitas delas já estiveram inseridas no mercado de trabalho, porém, apresentam baixa escolaridade, vivem em situação de miséria e grande vulnerabilidade social, logo, são as primeiras a serem excluídas do sistema. Além disso, a lei parece não levar em conta que serão atingidos aproximadamente 50 mil pessoas direta ou indiretamente, segundo reportagem do jornal *Extra Classe* de julho de 2008. Rebatendo o fato, o autor da lei, o vereador Sebastião Mello, na mesma reportagem, afirmou: “Como legisladores, estamos dando uma sinalização de oito anos. Se vai ser cumprido? Quem descumpra a lei tem responsabilidade sobre isso”.

A única alternativa que fica clara no corpo da lei é a própria reciclagem: os catadores, então, devem passar por uma qualificação para trabalhar com o “recolhimento, a separação, o armazenamento e a reciclagem do lixo, observando-se as políticas públicas de educação ambiental” (PORTO ALEGRE, 2008). Entretanto, essas pessoas já têm todo um conhecimento envolvido nessas práticas, pois realizam-nas no seu dia a dia.

Outra ação do poder público prevista nessa lei – esta bastante clara – é a possibilidade de convênios com a iniciativa privada para realizar as atividades relativas à “transposição” desses trabalhadores. Conforme está escrito no Artigo 4º desta: “O Poder Público poderá firmar convênio com instituições públicas e privadas, visando à implementação dos preceitos desta Lei” (PORTO ALEGRE, 2008). Na idéia trazida pelo jornal *Extra Classe*: “seus usuários serão encaminhados para outros projetos de geração de renda”.

Sabemos que tais projetos, via de regra, ocorrem com a participação de ONGs, muitas vezes em parceria com empresas privadas e, na maioria dos casos, com financiamentos públicos. Muitas vezes esses projetos são exógenos, ou seja, não surgem a partir da discussão com a comunidade “beneficiada”, visando a satisfação de suas necessidades, mas sim de fórmulas prontas, seguindo modelos aos quais a ONG está habituada a trabalhar, visando atingir objetivos da própria ONG. Ou seja, nesse processo ocorre privatização de recursos públicos, via ONGs, e atividades que, acima de tudo, beneficiam o setor privado.

O cenário aqui descrito que se desenha para Porto Alegre é muito semelhante ao que Rosalina Burgos (2008) nos mostrou em sua tese de doutorado sobre a cidade de São Paulo. A lógica interna de todo esse mecanismo é a de favorecimento da Indústria de Reciclagem e das ONGs. Através da organização dos trabalhadores do lixo em cooperativas, a indústria tem a segurança do aporte constante de materiais recicláveis com qualidade (devidamente separados) e as ONGs, a partir do financiamento público, mantêm sua estrutura.

1.7. OS DISCURSOS SOBRE A LEI

Durante o processo de tramitação da lei em voga, houve um embate ferrenho na capital gaúcha. De um lado, a favor da aprovação da lei, estavam entidades de defesa dos animais, motoristas, ambientalistas e empresas. Do outro, encontravam-se os carroceiros e carrinheiros organizados juntamente com entidades contrárias à aprovação da lei. Cada grupo defendia diferentes visões sobre o lixo, sua coleta e o trabalho realizado por carrinheiros e carroceiros, a partir dos mais distintos discursos.

A primeira temática identificada diz respeito ao trânsito da cidade. Afirma-se que os VTH e VTA são muito lentos e param muitas vezes, isso acabaria prejudicando o tráfego dos automóveis nas ruas. Entretanto, sabemos que o sistema viário das grandes cidades não comporta o elevado número de veículos que trafegam diariamente. Mesmo com obras de infra-estrutura, abertura e alargamento das vias existentes, o trânsito está em permanente colapso. Somente no ano de 2009, por exemplo, foram vendidos 3,14 milhões de veículos novos no país. Sendo que a previsão para o ano de 2010 é ainda maior, chegando a 3,4 milhões de novas unidades circulando nas ruas, segundo o site Webmotors (2010) – mais que o dobro da população de Porto Alegre.

Outra temática é o trabalho. Aqui encontramos falas tanto referentes ao trabalho das pessoas quanto ao dos animais. Afirma-se que os catadores têm uma vida difícil e que, com muito custo, conseguem o sustento próprio e da família: “sua vida é comparada a dos animais, saindo para catar de dia e voltando para trazer comida ao ninho à noite. O trabalho humano é comparado ao dos animais.” (SANT’ANA *apud* DARÓS, 2009, p.81). Por outro lado, diz-se que o trabalho ao qual os cavalos são

submetidos é cruel. Os animais são superexplorados com jornadas de trabalho muito longas e com peso excessivo nas carroças, além disso, sofrem com maus tratos dos condutores.

Esse discurso é facilmente encontrado em jornais e sites vinculados a entidades protetoras dos animais. No site da Agência de Notícias de Direitos Animais (ANDA), é veiculada a matéria “Cavalo explorado por carroceiro sofre acidente em Porto Alegre (RS)”, ou seja, já no título pode-se perceber o tom do discurso. Ao longo do texto, a condição do cavalo é descrita como péssima e afirma que ele estava sendo submetido a demasiado trabalho como o fragmento a seguir deixa claro: “um cavalo magérrimo puxava uma carroça sobrecarregada”. Mais adiante, traz que, devido ao envolvimento em um acidente, o carroceiro causou o congestionamento do trânsito.

Outro tema importante relacionado a essa legislação, ainda mais quando tratado em relação à área de estudo escolhida, é a ecologia. Primeiro no que tange os maus tratos com os cavalos, fato já mencionado; em segundo lugar, existe uma preocupação com o correto armazenamento e destinação do material que não é aproveitado pelos catadores. O lixo que se acumula no entorno dos locais de separação dos materiais recicláveis, além de propiciar a proliferação de vetores de doenças como ratos, moscas e mosquitos, apresenta um grande potencial poluidor.

Em contraposição a isso, segundo Darós (2009, p.84), os carroceiros criaram um projeto, em parceria com a UNESCO, de plantio e comércio de mudas nativas. Porém, tal projeto não foi aceito pela prefeitura, o que, segundo o presidente da associação dos carroceiros, reforça a idéia de inserção dos catadores como “mão de obra barata para o garimpo do lixo”.

Quanto a esse discurso ecológico, é interessante notar como em alguns momentos as pessoas que trabalham com a reciclagem, sejam papeleiros, carrinheiros ou carroceiros, são postos como os novos salvadores da natureza, pois, com seu trabalho, impedem a poluição e destruição do meio-ambiente (PORTO ALEGRE, 1995, p.120; VERDUM, 2000, p.202). Em outros momentos, pelo contrário: são vistos em um sentido oposto, como vetores de doenças (SOSNISKI, 2006, p.9) ou como poluidores do entorno de onde ocorre a separação do lixo (DEVOS, 2007, p.177).

Outro par contraditório encontrado nos discursos referentes às carroças é o “moderno versus o antigo”. O jornal *Zero Hora* (2010) coloca que os carroceiros

“simbolizam uma cidade cosmopolita e bárbara ao mesmo tempo. São os vestígios do passado tatuados numa Capital moderna”. Este, inclusive, é um dos objetivos dessa lei: modernizar a atividade de coleta e separação do lixo, para, desta forma, melhor atender a indústria da reciclagem.

A identificação desses discursos e dos atores envolvidos nos dá uma clara idéia de como esse tema é controverso e põe em choque os mais diversos interesses. Concordo com Darós quando este coloca que

“interesses sociais, culturais e econômicos nos grupos se cruzam e se opõe. Este espaço de discussão está composto por lutas por trabalho e geração de renda, disputado por empresários e catadores, por trajetórias de vida diferentes negociando espaços de expressão” (2009, p.85).

2. OS CATADORES NO BRASIL

Nesse capítulo, tratarei de uma escala nacional, o que neste trabalho considero como sendo a meso escala. Pretendo traçar um panorama de como a indústria da reciclagem está se estruturando nacionalmente e como o trabalho dos catadores se insere nesse processo.

2.1. A INDÚSTRIA DA RECICLAGEM

Vivemos em uma sociedade de consumo, isso é uma verdade irrefutável. Cada vez mais se consome, mesmo que de formas diferenciadas ao longo da estrutura social, e cada vez mais se rejeitam materiais. E essa também é uma verdade: para cada produto consumido, outros tantos são descartados, e o descarte não está somente no que se refere às embalagens dos bens de consumo, mas a eles próprios, que já nascem com um tempo de vida pré estabelecido, uma “obsolescência planejada”.

Segundo dados do IBGE (*apud* MARTINS, 2003, p. 23), no ano de 2000, produzia-se 228.413 toneladas de lixo orgânico e reciclável por dia. Porém, essa produção não ocorreu de forma homogênea no território nacional. Em cidades com até 200 mil habitantes, o total produzido de lixo/dia por pessoa variou em torno de 450 a 700 gramas. Em cidades maiores, com população acima de 200 mil, a quantidade foi de 800 a 1200 gramas/dia por pessoa.

Além da quantidade, a composição do lixo também é algo que varia no tempo e no espaço. O percentual de matéria orgânica encontrada no lixo de países desenvolvidos, por exemplo, girava em torno de 10% no início da década de 1990. No mesmo período, no Brasil, essa taxa ficava em torno de 50% (REICHERT *apud* MARTINS, 2003, p.25).

É importante salientar que essa quantidade tende a diminuir em épocas de recessão econômica. O que referenda a idéia de que a quantidade e a qualidade do lixo produzido estão diretamente relacionadas ao consumo, o quanto consumimos e o que consumimos, e não a algum tipo de necessidade básica do ser humano.

E para onde vai esse lixo todo? No Brasil, segundo dados do IBGE (*apud* MARTINS, 2003, p.23), no ano de 2002, 36% do lixo foi para aterros sanitários, 37% para aterros controlados, 21% para lixões, 3% para usinas de compostagem e 1% foi destinado a usinas de reciclagem. De uma maneira geral, o mais importante para a maior parte da população é que ele vá para bem longe.

Em Porto Alegre, segundo o Departamento Municipal de Limpeza Urbana - DMLU (*apud* MARTINS, 2003 pp.28) são coletadas 1600 toneladas de lixo diariamente, sendo que 900 são de lixo domiciliar. Dessas 900 ton/dia, 450 são orgânicos, 300 são recicláveis e 150 são rejeito.

Waldeman (*apud* ROSADO, 2009, p. 54) traz outros dados: afirma que no Brasil, diariamente, são produzidos 130.000 toneladas de lixo doméstico, sendo que, em média, cada brasileiro produz 700 gramas/dia. Em Porto Alegre essa média sobe para 1000 gramas/dia.

De qualquer forma, é muito lixo, que, se não passasse pela separação dos catadores, nos galpões da prefeitura ou de forma particular, seria direcionado diretamente para os aterros sanitários e lixões ao redor do país. Isso torna-se um problema, pois devemos pensar que esses depósitos de lixo têm um prazo de vida, apresentam uma capacidade limitada de armazenagem. Outro “detalhe” é que ninguém quer montanhas de lixo próximas de suas casas, portanto, é cada vez mais difícil encontrar lugares que devem ter algumas especificidades técnicas para estabelecer os aterros. Em Porto Alegre, por exemplo, o lixo é encaminhado para um aterro sanitário, particular, que fica em Minas do Leão, distante aproximadamente 100 km da cidade. O que gera um enorme gasto, tanto econômico, quanto energético.

A solução encontrada e que tem sido mais utilizada é a reciclagem. Porém, no ano de 2000, no Brasil, apenas 8,2% dos municípios (451) possuíam sistemas de coleta seletiva, sendo que apenas 6,4% (352) contavam com reciclagem. Se colocarmos esses números espacialmente, veremos que 28% deles (138) encontram-se no Rio Grande do Sul (IBGE *apud* MARTINS, 2003, p.27) – ainda longe do ideal.

Quanto ao material reciclável de Porto Alegre, no ano de 2003 apenas 20% do total, ou seja, 60 toneladas por dia eram recolhidas de forma oficial (pela coleta seletiva do DMLU) e levadas para os galpões de reciclagem oficiais. Outras 120 toneladas eram recolhidas por dia basicamente por carroceiros e carrinheiros. Ou seja, o dobro. O

restante (40%) era encaminhado para o aterro sanitário junto com o lixo orgânico. Portanto, é do trabalho dessas pessoas que a indústria da reciclagem consegue sua matéria prima. Entretanto, isso não se faz de forma direta, mas sim via atravessadores, que têm condições de acumular mais material e, posteriormente, repassar à indústria, dessa forma conseguindo negociar o preço.

E para onde eram encaminhadas essas 120 toneladas? (Provavelmente hoje em número maior.) Iam, junto com os catadores (carroceiros, carrinheiros, papeleiros), para a periferia urbana – ou para o que Roselina Burgos denominou de *urbano periférico*, tendo em vista que a pobreza também está no centro das cidades.

Essas periferias das cidades foram formadas ao longo do processo de urbanização, ou inchaço urbano, tendo em vista que não absorveu todo o contingente populacional – trabalhadores sobrantes (BURGOS 2008) –, com a função de abrigar os trabalhadores da indústria nacional que nascia. Tal processo se deu principalmente nas décadas de 1950 e 1960 e o espaço produzido segundo um padrão periférico de crescimento;

“a partir de então [meados da década de 50] surge no cenário urbano o que passou a ser designado de “periferia”: aglomerados distantes do centro, clandestinos ou não, carentes de infra-estrutura, onde passa a residir crescente quantidade de mão-de-obra necessária para fazer girar a maquinaria econômica” (KOWARICK *apud* BURGOS, 2008, p.29).

Nessa lógica estruturaram-se os “bairros dormitórios”, locais relacionados à pobreza, onde a classe trabalhadora encontra-se segregada. Esses locais

“cresceram muito mais e em ritmo acelerado, em progressão geométrica e ampliadamente, alias, no mesmo processo e da mesma forma que cresce [e que se reproduz] o capital como forma de riqueza da sociedade” (SEABRA *apud* BURGOS, 2008, p.33).

Nesse processo acabam por se ampliar as desigualdades e segregações fundamentais das cidades brasileiras.

A partir da década de 1970, com a reestruturação produtiva do capitalismo, postos de trabalho são fechados e novas relações são formadas. Dessas novas relações, resulta a ampliação do “circuito inferior da economia” (SANTOS, 2004), tendo em vista

que é no setor informal que a população pobre vai buscar não só o consumo, mas também a renda, onde “muitos dos pobres urbanos são massivamente transformados em consumidores sem poder de consumo, monetarizados sem salário e sem emprego, por isso sobrevivem no setor informal” (BURGOS, 2008, p.33).

Uma das atividades no setor informal que acaba por “atrair” trabalhadores é justamente a da reciclagem, que, concomitante a essa necessidade de renda por parte dos mais pobres, ganha espaço no cenário mundial, tendo em vista o aumento do preço e o escasseamento das matérias primas originais.

Essas novas relações sociais acabam por gerar um duplo e contraditório processo espacial. Paradoxalmente, é a partir da reciclagem que os “mais pobres dentre os pobres” são re-inseridos, não só na cadeia produtiva, mas também no cenário urbano, pois é lá que buscam os materiais a serem separados. Ao mesmo tempo, a segregação é acentuada, pois “o binômio ‘bairro dormitório-local de trabalho’ vem sendo conjugado num só espaço” (BURGOS, 2008, p.37).

Ao mesmo tempo, as periferias urbanas também se configuram como territórios empobrecidos ou territórios de escassez da riqueza produzida (BURGOS, 2008, p.45). É ali, a partir do trabalho dos catadores, que o lixo muda de qualidade e é re-valorado em material reciclável, base da indústria da reciclagem.

E que trabalho é esse que eles realizam? É um trabalho que produz riqueza, mas que é escassa no território em que habitam; é também um trabalho realizado na base de uma indústria, a da reciclagem, mas que está longe de ser realizado por operários.

De uma maneira geral, são trabalhadores sobrantes, como já citado anteriormente. Essas pessoas não estão mais inseridas no mercado formal, às vezes nunca estiveram, e agora se encontram dentro da cadeia produtiva. Todavia, não podem ser classificados como autônomos e, muito menos, como assalariados.

Segundo Roselina Burgos (2008, p.52) os catadores não podem também ser classificados como “classe-que-vive-do-trabalho”, noção ampliada da classe trabalhadora, formulada por Antunes, uma vez que tal classificação baseia-se no assalariamento, o que eles, de fato, não têm. Também não podem ser classificados como “população relativamente excedente em sua parte estagnada”, classificação encontrada em Singer, pois esta também se baseia em relações assalariadas. Esses trabalhadores, portanto, encontram-se na “esfera do pauperismo” quando aptos para o trabalho, só não

estando inseridos no mercado devido a uma condição estrutural. Durante períodos de elevação das atividades econômicas esse grupo tende a diminuir e, em períodos de crise, a aumentar. Outra possibilidade de classificação desses trabalhadores é a de “lumpemproletariado”, quando são moradores de rua ou já não se apresentam aptos para outras atividades (formais) de trabalho. Ambas as categorias desenvolvidas por Marx (*apud* BURGOS, 2008, p.52).

“Finalmente, o mais profundo sedimento da superpopulação relativa habita a esfera do pauperismo. Abstraindo vagabundos, delinquentes, prostitutas, em suma, o lumpemproletariado propriamente dito, essa camada social consiste em três categorias. Primeiro, os aptos para o trabalho. (...) sua massa se expande a cada crise e decresce a toda retomada dos negócios. Segundo, órfãos e crianças indigentes. (...) Terceiro, degradados, maltrapilhos, incapacitados para o trabalho. São notadamente indivíduos que sucumbem devido a sua imobilidade, causada pela divisão do trabalho, cujo número cresce com a maquinaria perigosa, minas, fábricas químicas, etc. (...) Sua produção está incluída na produção da superpopulação relativa, sua necessidade na necessidade dela, e ambas constituem uma condição de existência da produção capitalista e do desenvolvimento da riqueza.” (MARX *apud* BURGOS, 2008 pp.52).

É sobre esses três pilares que se ergue a indústria da reciclagem: a grande (e cada vez maior) quantidade de matéria prima dispersa no espaço urbano resultante do consumo; o exército de trabalhadores sobrantes que, por meio do seu trabalho, revalorizam o lixo a partir da primeira etapa da reciclagem (coleta, triagem, prensagem e enfardamento); e a concentração em determinados espaços que realizam tal prática, fundamental para a atividade produtiva, espaços esses chamados de territórios de escassez da riqueza produzida – as periferias urbanas ou o *urbano periférico*.

2.2. O PODER HEGEMÔNICO

Esse processo de estruturação da indústria da reciclagem baseado na segregação e expropriação da riqueza dos catadores ocorre sob o respaldo dos agentes hegemônicos. No contexto da reciclagem, encontram-se três diferentes atores de onde emanam as idéias, as ordens, o poder na estruturação dessa cadeia produtiva. São eles o Estado, principalmente no que se refere ao poder local (os municípios) o setor privado (a indústria em si, que compra os materiais dos catadores) e as ONGs, parte central na

estruturação, principalmente, das cooperativas, que têm sido apresentadas como solução para a geração de trabalho e renda com inclusão social.

2.2.1. O Estado

O Estado, no tocante ao lixo, aparece basicamente na figura do município, pois é a ele que cabe a gestão dos resíduos sólidos. A base dessa gestão configura-se como um plano de gerenciamento integrado de lixo que envolve um

“conjunto articulado de ações normativas, operacionais, financeiras e de planejamento que uma administração municipal desenvolve, baseados em critérios sanitários, ambientais e econômicos para coletar, tratar e dispor o lixo da sua cidade” (IPT/CEMPRE *apud* MARTINS 2003, p.20).

É o município que vai estruturar um programa de coleta seletiva, a periodicidade da coleta de lixo, a construção de galpões de reciclagem, o padrão de relacionamento com as associações de catadores e ainda vai criar leis como a dos carroceiros em Porto Alegre.

Além disso, o Estado assume outras funções, como a de financiador de projetos de “geração de renda e trabalho”. Tais projetos ocorrem seguindo o modelo das parcerias público-privadas (PPPs), em parcerias com ONGs que atuam nos espaços em que o Estado tem se ausentado, mais drasticamente sentidos desde o início das políticas neo-liberais: “o Estado capitalista vem desempenhando suas funções no contexto das políticas neo-liberais, no sentido de “organizar a produção material e a vida cotidiana” (HARVEY), ao mesmo tempo em que ocorre a mercantilização das funções do Estado” (BURGOS, 2008, p.96). Sendo assim, as PPPs expressam, justamente, o caráter de presença/ausência do Estado.

2.2.2. As Empresas

A reciclagem, antes de mais nada, tem se configurado como uma atividade econômica, um setor produtivo, tanto que, ao longo desse trabalho, tenho tratado-a como “indústria da reciclagem”, termo cunhado por Burgos (2008). É essa indústria que faz a conexão entre uma atividade típica do circuito inferior, a coleta e a separação do lixo, com o circuito superior da economia urbana, onde os materiais recicláveis se configuram como matéria-prima barata para a produção de novos bens de consumo.

Esses materiais apresentam-se como mais baratos devido a dois fatores: o primeiro deles é o trabalho não pago aos carroceiros/carrinheiros, pois “o que o comerciante e a indústria pagam aos catadores corresponde ao preço dos recicláveis (definidos ao nível do mercado) e não ao trabalho por eles realizado” (BURGOS, 2008 pp.59), e disso decorre o consumo de sua energia vital, verificável na condição de seus corpos, sempre muito desgastados; em segundo lugar, como já referido nas linhas desta pesquisa, o lixo é abundante nas cidades, e é a própria cidade o *locus* da produção que se dá partir dele, portanto, não se tem gastos com extração e transporte, além disso, sobre ele não incide nenhum tipo de imposto para a extração ou taxa por degradação ambiental, tornando-se mais barato que as matérias-primas originais.

Aliado a esses custos econômicos, o setor privado se vale de uma série de selos e certificações sociais e ambientais que agregam valor ao seu produto final. Ou seja, ganha em ambas as pontas, na produção e na venda. Porém, como a reciclagem faz parte de um setor produtivo, existe a necessidade de uma constância, homogeneidade e qualidade no aporte dessas matérias primas.

2.2.3. ONGs

As ONGs fazem a conexão entre os dois atores anteriores e os catadores. As Organizações Não Governamentais cada vez mais têm ganhado importância no cenário da reciclagem, pois são elas que atuam diretamente na base da indústria, junto aos trabalhadores. São financiadas tanto pelo setor privado quanto pelo Estado e têm um ambiente fértil de trabalho nas periferias urbanas, interstícios deixados na ausência do poder público.

A atuação dessas entidades está respaldada por uma série de discursos “universais”, tais como o ecológico, onde a reciclagem se insere como o destino ideal dos materiais recicláveis, que não degrada o meio-ambiente e ainda diminui a necessidade de extração de matérias-primas originais. Ou ainda, o social, tais como o empoderamento, melhores condições de trabalho e renda, todos representados na figura das cooperativas. Logo, as ONGs passam a ser veiculadas como a solução da pobreza das cidades, assim como a reciclagem seria a salvação da poluição do mundo. Nesse contexto, a figura das cooperativas é a que melhor serve ao setor privado também.

“Ora, o que a institucionalização da base da indústria promove é um ajuste jurídico que mantém velada e cindida a relação capital-trabalho. Porque, afinal de contas, as empresas socialmente corretas investem na implantação das cooperativas, e sobretudo pressionam o governo a fazê-lo (ainda que em nome do seu Terceiro Setor), gerando trabalho e renda... indiretos. Ou seja, nos seus Relatórios de Sustentabilidade, os postos de trabalho criados nas cooperativas são perfeitamente contabilizados como “pontos positivos” na carteira de Responsabilidade Social Empresarial. Agora, seriam acaso contabilizados como economia de capital variável, tanto quanto a economia em capital constante que resulta da obtenção destas matérias-primas mais baratas?

Matérias-primas mais baratas (que indica o aumento da taxa de lucro); trabalho não-pago (expropriação, base para formação de capital); atuação em Projetos de Responsabilidade Social (aquisição de selos, incentivos/isenções fiscais, “agregação de valor” à marca dos produtos “ecologicamente corretos”, válvula de escape da responsabilidade pela geração dos próprios resíduos), e o que mais? E mais o espaço urbano, na presença-ausente da indústria nos locais com atividades da reciclagem, que se encontram nos territórios empobrecidos, territórios de escassez da riqueza produzida, pelo uso dos quais a indústria propriamente dita nada paga...” (BURGOS, 2008, p.98).

Além disso, a associação entre ONGs e os movimentos sociais tem gerado um enfraquecimento, uma diminuição do poder de luta destes, uma vez que ocorre a burocratização do movimento, atrelando-o ao capital, seja do Estado, seja da iniciativa privada. Portanto, o que se apresenta como solução aos problemas sociais, na realidade, configura-se como um processo de modernização de um setor do circuito informal da economia que, com a organização atual, não é capaz de suprir as necessidades do circuito superior, de onde emanam as ordens.

3. OS DOIS CIRCUITOS DA ECONOMIA URBANA

Os catadores – que se inserem na base da indústria da reciclagem – são pessoas que vivem no que Milton Santos (2004) chamou de “circuito inferior da economia urbana”. Entretanto, a indústria da reciclagem propriamente dita encontra-se no circuito superior.

Nesse capítulo, portanto, tratarei de como se constituíram esses circuitos, quais são as suas características e como funcionam. É importante, também, entender como ambos se relacionam, tendo em vista que as ordens e a lógica da indústria em questão são impostas pelo circuito superior e afetam diretamente as organizações do inferior. Tal abordagem também é encontrada em Verdum (2000).

No contexto deste trabalho, a observação sobre a qual estarei debruçado nas linhas que seguem caracteriza-se como a análise de processos que ocorrem na escala global. Isso porque os circuitos descritos por Milton Santos (2004) são característicos de todos os países (p.38). Mesmo que com formas e intensidades distintas, eles são inerentes ao sistema econômico mundial, principalmente nos países subdesenvolvidos.

Portanto, a idéia dos circuitos da economia urbana é fundamental pra entender a estruturação das cidades dos países subdesenvolvidos. Ou seja, o lugar onde a indústria da reciclagem se forma e se estrutura.

3.1. O CIRCUITO SUPERIOR DA ECONOMIA URBANA

É fundamental, antes de mais nada, que entendamos o processo de formação dos dois circuitos que iremos focar. Para isso, é necessário ter em mente que a história se desenvolve a partir da sucessão de conjuntos de técnicas, configurando-se em diferentes períodos. Cada período apresenta-se como um sistema formado por elementos econômicos, políticos, morais e sociais que se inter-relacionam e se coordenam entre si. Essa ordem se mantém em equilíbrio até ser quebrada pelo que Milton Santos chama de

“modernização”, ou seja, pela generalização de uma determinada inovação, técnica ou organizacional, principalmente ligada à produção de bens de consumo, podendo também ser relacionada à sua distribuição. Como as modernizações se sucedem no tempo e no espaço, é conveniente que sejam tratadas no plural, como modernizações, assim refletindo a realidade de forma mais próxima.

Essas modernizações, atualmente, são comandadas, principalmente, pela indústria, ou “firmas”, mas podem também ser proporcionadas pelo Estado, visando o desenvolvimento do país ou uma região. Porém, os impactos dessas modernizações são seletivos, ou seja, não se aplicam de forma homogênea a todo o espaço nem a todo o conjunto da população, seja em nível local, regional ou nacional.

É fundamental entender também que, atualmente, via informação, ou publicidade das empresas, é causada uma deformação na estrutura do consumo. O que ocorre pode ser explicado como sendo uma inversão da lógica. A demanda é produzida e, a partir disso, geram-se novas formas de produção e comércio, para então suprir essas novas demandas da população.

Contudo, as formas modernas de produção não absorvem toda a mão-de-obra disponível nos países subdesenvolvidos, seja porque grande parte dos empregos é gerada nos países centrais (os mais bem remunerados e qualificados), seja porque os trabalhadores dos países de destino não possuem qualificação; ou ainda porque as empresas adotam técnicas que utilizam “capital intensivo” ou invés de “trabalho intensivo”. A questão é que as modernizações, no campo ou na cidade, resultam em redução de empregos formais, ou melhor, empregos típicos do circuito superior, com assalariamento, encargos sociais e benefícios.

A população sem trabalho formal desloca-se para as cidades, onde convive com as classes mais abastadas. Com a falta de empregos formais e, conseqüentemente, de dinheiro para uma parcela significativa dessa população, cria-se uma diferença, tanto quantitativa, quanto qualitativa de consumo. As classes abastadas, aquelas que têm capital, consomem os bens modernos permanentemente, enquanto que as classes pobres, desprovidas de dinheiro, nunca ou raramente tem acesso a eles.

Dessa forma, portanto, cria-se a necessidade dos dois circuitos da economia urbana. O superior, onde consomem os ricos, e o inferior, onde consomem os pobres.

Oscilando entre esses dois circuitos existem as classes médias, que consomem ora no superior (bens esporádicos), ora no inferior (bens do dia a dia).

O surgimento dos dois circuitos, portanto, tem dupla causa: as modernizações, voltadas, principalmente, para a produção, mas também para distribuição e o consumo; e a falta de dinheiro dos pobres, que apesar disso, têm a necessidade de consumo, mas também apresentam mecanismos de produção e distribuição. Os dois circuitos, então, são completos.

Sobre o processo de formação dos dois circuitos e suas causas, Milton Santos afirma:

“Um dos dois circuitos é o resultado direto da modernização tecnológica. Consiste nas atividades criadas em função dos progressos tecnológicos e das pessoas que se beneficiam deles. O outro igualmente um resultado da mesma modernização, mas um resultado indireto, que se dirige aos indivíduos que só se beneficiam parcialmente ou não se beneficiam dos progressos técnicos recentes e das atividades a eles ligadas” (2004, p.38).

Portanto, o circuito inferior é dependente do circuito superior. O que os diferencia são as distintas tecnologias e organizações, seja na produção, na distribuição ou no consumo, sendo o superior mais avançado. E como são frutos do mesmo processo, não podem ser vistos como antagônicos, embora sejam concorrentes.

O “motor” do circuito superior da economia urbana é o lucro. Sua busca é constante e é o que determina todas as ações. Ações essas que, muitas vezes, contam com ajudas governamentais, seja com financiamentos, diretos ou indiretos, seja com legislações específicas. Os investimentos diretos podem ser entendidos como financiamentos para a instalação das atividades modernas, os indiretos, por sua vez, são as construções das infraestruturas necessárias para tal.

Os bancos também são elementos fundamentais ao circuito superior da economia e estão presentes em toda a cadeia. Eles possuem o capital necessário às empresas para a realização das modernizações, que, por sua vez, circula na forma de títulos e papéis. Seus financiamentos também se dão de forma direta ou indireta, são efetivadas em transações que movimentam volumosas quantias e só ocorrem para atividades em que o retorno é garantido.

Disso entendemos uma característica fundamental ao circuito superior, que é a necessidade de capital e em grande quantidade. Tanto que suas atividades foram classificadas por Milton Santos como sendo de “capital intensivo”, pois apresentam um alto coeficiente tecnológico, necessitam da pesquisa e de muito capital imobilizado, tanto em equipamentos, quanto em estruturas.

Esse capital necessário, por sua vez, vem de fora do território nacional, dos mais distintos lugares do globo, portanto, atrelados ao mercado global. Esses investimentos externos direcionam-se para indústrias e lugares não necessariamente conectados entre si no território, gerando uma concentração econômica e espacial. O que representa uma importante característica do circuito superior, a alta capacidade de macro organização do espaço, favorecendo, desta forma, a produção, a distribuição e o consumo de bens modernos, maximizando os lucros.

Assim, as políticas de desenvolvimento das empresas não se relacionam com um plano de desenvolvimento dos países onde se instalam, mas sim com seus próprios problemas e interesses, opondo-se à possibilidade de um planejamento planejado das cidades ou do território nacional como um todo. Isso causa um deslocamento do poder de decisão para fora dos países e das cidades. Contudo, muitas vezes os Estados seguem esse modelo baseando-se na “ideologia do crescimento”: acreditam que o crescimento global do seu Produto Interno Bruto (PIB) reflete, de fato, um desenvolvimento equânime do território e da nação.

Se voltarmos para o caso de Porto Alegre, por exemplo, somos direcionados aos seguintes questionamentos: será que essa política de incentivo às cooperativas de catadores serve às necessidades dos trabalhadores? Essas cooperativas servem aos trabalhadores, como forma de garantir uma maior qualidade de vida e de renda, ou às empresas, que necessitam do aporte constante de matérias primas, ficando a real inclusão dos trabalhadores apenas no nível do discurso? Segundo Roselina Burgos (2008, p.23), existe um Projeto para a criação de 39.000 empregos em cooperativas de reciclagem em todo o Brasil. Porém, estimativas mostram a existência de, aproximadamente, 500.000 pessoas trabalhando com o lixo.

É fundamental ter em mente que o circuito superior apresenta uma estrutura rígida de funcionamento. Os prazos devem ser cumpridos, seja para o pagamento de encargos como impostos e salários, seja na entrega das mercadorias. É essencial a manutenção de um padrão de qualidade. Todos os elementos integrantes da cadeia

produtiva e de distribuição devem seguir um padrão muito restrito que mantenha a uniformidade e continuidade do consumo. Portanto, as cooperativas servem, antes de mais nada, para dar garantias e segurança às empresas envolvidas e não aos trabalhadores. Estes continuam vinculados ao circuito inferior da economia, com suas características.

As modernizações, seja pelo desenvolvimento tecnológico, seja pela concentração das atividades no espaço, geram uma redução dos custos de produção e, portanto, dos preços dos produtos. Com a redução dos preços, o consumo tende a aumentar e, assim, a venda das empresas e seus lucros também. Teoricamente, elas deveriam, também, aumentar os salários de seus trabalhadores. Entretanto, o aumento dos salários não é verificado na prática, somente o que se verifica é o aumento dos lucros das “firmas”. O aumento dos salários só ocorre em setores e atividades que exigem qualificação. Esses setores possuem mão-de-obra escassa e que, portanto, tem poder de barganha. De uma maneira geral, o aumento da tecnologia no circuito superior substitui mão de obra não qualificada, o que, além de levar a um aumento da pressão sobre os salários, causa um inchaço do circuito inferior.

As modernizações tecnológicas geram também disparidades socioeconômicas crescentes. Recursos governamentais são alocados em favor do “progresso”, que favorecem apenas aos ricos, o que aumenta, ainda mais, o quadro de injustiça social dos países subdesenvolvidos. Essas disparidades são facilmente percebidas nas metrópoles desses países. Inclusive, essas cidades são fruto das modernizações recentes pelas quais eles vêm passando. Para Milton Santos, metrópoles são aquelas cidades que apresentam uma vasta gama de atividades e serviços, sendo capazes de suprir as “exigências da vida cotidiana da totalidade da população nelas contida” (2004, p.282), a partir do circuito superior ou do inferior.

É importante chamar a atenção para o fato do circuito superior não ser homogêneo. Ele apresenta uma subdivisão, o que o autor chamou de “circuito superior marginal”. Esse circuito é formado por empresas menos modernas tanto técnica quanto organizacionalmente. Ele surge quando uma determinada demanda não é capaz de gerar uma modernização ou quando ocorre a permanência de uma atividade moderna já superada. A necessidade de existência desse circuito pode vir tanto de uma demanda do circuito inferior quanto do superior. Ele apresenta, então, um caráter residual ou emergente, dependendo em que condição surgiu e a que demanda supre.

“O comércio moderno é prisioneiro de obrigações rígidas, que devem ser cumpridas em datas precisas e tem pagamento de empregados ou de impostos, predial ou de rendas.” (SANTOS, 2004, p.103), logo, o circuito superior marginal não é a marginalização de algum ramo do circuito superior, que não cumpre suas obrigações (a lógica do circuito superior não admite isso), mas sim uma atividade menos moderna. Essas atividades menos modernas são, geralmente, realizadas por pequenas e médias empresas. A relação dessas com as grandes empresas do circuito superior propriamente dito é intermediada pelo Estado, daí a possibilidade de não incorporação ou extinção. Outro fator importante para sua sobrevivência é a pobreza urbana. Isso porque o circuito superior marginal se relaciona diretamente com os dois circuitos: o superior e o inferior.

Sendo assim, poderíamos pensar que é no circuito superior marginal que encontram-se as empresas da indústria da reciclagem. Como elas não têm o poder econômico das grandes firmas globais, elas buscariam matérias-primas mais baratas junto ao circuito inferior. Poderiam, ainda, incluir-se no circuito superior utilizando o marketing social e ecológico. Na prática, isso não é tão facilmente verificável, as relações são muito mais complexas.

Para Milton Santos, o circuito superior marginal tem capacidade de concorrência com o superior propriamente dito, pois apresenta uma maior relação com o inferior. (2004, p.314). É importante salientar que a criação de atividades modernas não depende unicamente da demanda local, das condições potenciais do mercado, sobretudo nos países subdesenvolvidos. Antes de tudo, dependem de estímulos estatais ou da necessidade de empresas (exógenas). Só então, se for o caso, acabam por atender algumas demandas locais (SANTOS, 2004, p.337).

Isso, porque, a área de influência do circuito superior é descontínua, estando, às vezes, expressa apenas por um ponto no território nacional, porém, seu mercado é unificado, global, ele extravasa as divisões políticas, servindo a interesses externos antes de mais nada. Ele se expressa por fluxos de todas as naturezas que partem em todas as direções, com trocas assimétricas em função da hierarquia urbana. Isso é ainda mais sentido de acordo com o incremento das redes de comunicação e transportes, que favorecem a superação do tempo e do espaço.

3.2. O CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA URBANA

Como já mencionado, o circuito inferior é subordinado ao circuito superior da economia urbana. Sua existência deve-se à pobreza de uma grande parcela da população, que por não possuir condições financeiras é privada do consumo dos bens modernos produzidos pelo circuito superior. Para suprir suas necessidades, recorrem ao circuito inferior, que, nas cidades, cada vez mais tem se tornado importante e representa um volume monetário considerável.

A população pobre, portanto, não é inútil do ponto de vista econômico, conforme pensado por muito tempo. Logo, o termo “marginal” não é correto para sua denominação. Como nos dizeres de Gunder Frank, que reflete sobre a condição dos pobres, que “não são economicamente marginais, mas explorados, não são politicamente marginais, mas oprimidos” (*apud* SANTOS, 2004, p.196).

Assim como não conseguem consumir no circuito superior, também nele não conseguem emprego. Carecem, portanto, de seus benefícios. Sem empregos formais, sem qualificação da mão-de-obra e sem capital para ser investido, acabam recorrendo ao circuito inferior da economia, onde as atividades são de “trabalho intensivo”.

No circuito inferior, por sua vez, os empregos aparecem e desaparecem de acordo com uma conjuntura que lhe é externa, que está relacionada ao aquecimento ou desaquecimento do circuito superior – sendo, então, a não permanência no emprego e a grande mobilidade da mão-de-obra, um traço do primeiro. Além disso, a remuneração dos trabalhadores do circuito inferior está no limite para a manutenção do consumo dos bens vitais à subsistência, algumas vezes abaixo disso.

O trabalho familiar apresenta-se como de extrema importância para esse circuito, tendo em vista que é mão-de-obra esporádica, que varia de acordo com as necessidades imediatas e pode ser não paga.

Como não existe nenhuma segurança no trabalho e a remuneração é baixa, um traço bem marcante do circuito inferior é a não existência da preocupação com o lucro e, muito menos, com a acumulação de capital. A grande preocupação das pessoas é com a subsistência.

Outra preocupação presente no circuito inferior é com a reutilização de bens de consumo duráveis. Esse circuito “poderia ser bem definido segundo a fórmula de Lavoisier: ‘Nada se perde, nada se cria, tudo se transforma...’” (SANTOS, 2004, p.199). Isso ocorre pois as possibilidades de consumo são pequenas. Disso, também, surgem atividades diversas, como o conserto de roupas ou carros, muito comuns nas cidades dos países subdesenvolvidos, às vezes chegando a números impressionantes.

Poderíamos pensar que a reutilização do lixo é a radicalização desse processo. Pessoas pegando coisas que não possuem mais valor para a sociedade e, a partir do seu trabalho, ressignificando as mesmas e transformando-as em materiais recicláveis que apresentam um determinado valor no mercado (baixíssimo) como matéria-prima para as indústrias é algo, no mínimo, emblemático.

Apesar da relação direta com a pobreza, o circuito inferior não pode ser entendido como sinônimo de favela, pois é algo muito mais amplo, relaciona-se com uma condição de dependência do sistema econômico, enquanto a favela é o quadro material da pobreza; da concentração de riqueza para uns e de falta para outros, e quanto mais a renda se concentra, mais diversificado é o consumo das classes altas. Isso gera uma maior deformação do perfil da demanda e mais subutilizados são os fatores de produção. Disso decorre um duplo desfavorecimento das classes pobres, primeiro porque elas não têm acesso aos bens produzidos, mais caros e rentáveis para as empresas; segundo porque os bens correntes perdem espaço no setor produtivo, o que causa uma maior limitação do emprego e uma maior seletividade dos parceiros a se modernizar.

Reitero: os circuitos são completos, de maneira que o inferior, assim como o superior, apresenta um sistema particular de produção e distribuição relacionado a formas não modernas, que se utilizam de grande mão de obra, pouco capital e pouca tecnologia. O trabalho nesse circuito é aprendido de forma tradicional e retoma técnicas antigas. As vendas, assim como as compras, ocorrem em pequenas quantidades, o que só é possível devido ao fracionamento dos produtos. Para que essa prática ocorra, é necessário grande lucro por unidade vendida, seja para garantir a sobrevivência dos comerciantes, seja para pagar os diversos atravessadores que se encontram na cadeia de distribuição. Os pobres, então, são os que pagam mais caro por um determinado produto.

Nas relações comerciais do circuito inferior, não há um controle sobre os gastos e nem sobre as receitas das vendas, pois a contabilidade é quase nula. O objetivo delas, por incrível que pareça, não é o lucro, mas sim a sobrevivência. Ela só é garantida pela existência de dinheiro líquido.

A busca por dinheiro líquido torna-se, então, frenética. Algumas vezes, produtos são vendidos sem a existência aparente de lucro, o que pode parecer paradoxal. Contudo, isso ocorre, pois a necessidade de dinheiro imediato é maior que a do lucro a curto, médio ou longo prazo.

O dinheiro é o elemento fundamental do circuito inferior, o “lubrificante das engrenagens”. O dinheiro serve para cumprir pagamentos diversos, para efetuar as compras, ou mesmo para pagar uma parcela das dívidas, o que, por sua vez, possibilita mais acesso ao crédito. O dinheiro no circuito inferior circula muito rápido, isso se deve ao fato dele ser escasso, tendo em vista que a tendência é que ele flua para o circuito superior. Como é escasso, o acesso ao crédito é fundamental para que o sistema funcione, portanto, a prática usurária é muito freqüente.

No circuito inferior existe uma disparidade entre a massa monetária que circula e a massa populacional que necessita de dinheiro. A velocidade com a qual o dinheiro circula pode ser maior ou menor, dependendo da estrutura local e de condições sazonais, como épocas de colheita, por exemplo. Mas a velocidade é imprescindível para que todos tenham a possibilidade de consumir. Ao mesmo tempo, essa velocidade absurda impossibilita qualquer acúmulo financeiro.

A capacidade de compra dessas pessoas, portanto, é garantida pela existência do crédito pessoal. Esse crédito ocorre tanto em mercadorias quanto em dinheiro líquido, e as datas de pagamento tornam-se flexíveis, ao contrário dos bancos no circuito inferior. A prática da usura é não só freqüente, mas fundamental para a manutenção do circuito inferior. Porém, como as pessoas nesse circuito não possuem garantias, as taxas de juros são elevadas. Mais uma vez, os pobres são os que pagam mais.

Como em todo o circuito inferior, aqui o número de atravessadores também é grande, e muitos deles são, também, atacadistas. Justamente, o que lhes garante o crédito bancário é a cadeia de devedores que se encontra abaixo deles, o restante das pessoas só possuem o crédito pessoal. Os atravessadores e atacadistas que praticam a usura são considerados por Milton Santos como o *link* entre o circuito inferior e o

superior. É através dessas pessoas que flui o capital, a poupança da população, para o sistema bancário, que, por sua vez, financia as modernizações realizadas pelas empresas, com a colaboração do Estado, que ocorrem em detrimento dos indivíduos. Capital esse que não lhes retorna.

Essa é a grande crueldade da lógica dos dois circuitos mostrada por Milton Santos. O circuito inferior é fundamental para a sobrevivência dos pobres, que só conseguem consumir a partir dele, possibilitados pelo crédito. Contudo, a partir do crédito é que ocorre o empobrecimento dessas pessoas. Essa é a real função do circuito inferior: em última análise, ele serve para “engordar” o circuito superior.

No circuito inferior as atividades têm formas de organização, técnicas de produção e distribuição muito particulares, inseridas na economia não moderna. Ele é o abrigo para desprovidos de capital e/ou qualificação. Essas pessoas se inserem facilmente no circuito, pois a única exigência necessária é o trabalho, portanto, encontra-se grande ramificação nos tipos de trabalho. As atividades do circuito inferior caracterizam-se por trabalho intensivo, enquanto no circuito superior por capital intensivo. Entretanto, mesmo internamente nesse circuito existem disparidades. Algumas atividades não necessitam nem de capital, nem de qualificação (apenas trabalho), outras necessitam de algum tipo de capital e algumas, por sua vez, necessitam, ao mesmo tempo, de capital e qualificação (mesmo que mínimos). A partir disso, surgem diversas estratificações e níveis sociais.

Na reciclagem, por exemplo, existe a figura do “picareta” (VERDUM, 2000, p.200). Os “picaretas” moram nas próprias vilas e constituem-se como primeiros atravessadores. Eles têm a capacidade de compra e estocagem do material que é coletado e separado por trabalhadores individuais. Essa capacidade lhes confere a possibilidade de negociação e melhores preços para a venda, podendo se valorizar até 200% do início para o fim da cadeia.

De maneira geral, os habitantes dos bairros pobres compram no local, nos próprios bairros, pois os deslocamentos são caros e difíceis. Além disso, o fato de ser conhecido pelo comerciante auxilia na flexibilidade do pagamento e prolongamento da dívida. As compras que são realizadas ali se caracterizam por ser em pequenas quantidades, porém, ocorrem com grande frequência, quase que diária. Os estoques desses pequenos mercados locais, portanto, costumam ser pequenos, seja pela falta de capital, seja pela necessidade de não o imobilizar. Os espaços utilizados também são

mínimos. O trabalho ocorre em casa ou em algum cômodo dela. Disso decorre uma longa jornada de trabalho diária, que segue horários flexíveis e, caso seja necessária, é ampliada de acordo com a demanda ou com a necessidade de renda do trabalhador.

No circuito inferior, o trabalho com mercadorias emprestadas ou a realização de vendas consignadas é frequente. Dessa forma, o trabalhador fica preso ao fornecedor. No contexto desta pesquisa, encontramos alguns trabalhadores do lixo que utilizam carroças ou carrinhos emprestados por donos de depósitos, ficando a eles atrelados e à mercê dos preços por eles estabelecidos.

Uma forma indicada por Milton Santos de escapar dos atravessadores é a associação entre as pessoas. Elas possibilitam maior liquidez, capacidade de barganha e fuga da usura, conseqüentemente, melhores preços e maiores ganhos. Essa poderia ser uma alternativa para os pobres das cidades, porém, como vimos ao longo do trabalho, as cooperativas do lixo não necessariamente favorecem os trabalhadores pobres. Antes de mais nada, elas são uma modernização do sistema de separação dos materiais recicláveis que possibilita um maior aporte de matérias-primas para a indústria da reciclagem. Portanto, deve-se ter em mente que não existem fórmulas mágicas para a inclusão dessas pessoas, ao contrário do que empresas e ONGs tentam fazer parecer.

A importância do circuito inferior para a cidade é proporcional à massa populacional que faz parte dele, ou seja: quanto mais pobres houver nas cidades, mais importante ele é. Como a tendência é de aumento constante da massa de desprovidos de dinheiro nas cidades, o consumo no circuito inferior tende a aumentar e, portanto, sua importância para a economia também.

A importância do circuito inferior encontra-se também na relação que ele tem com o superior. Eles, embora completos, se relacionam permanentemente, seja pelo fato de a classe média consumir constantemente nos dois, seja pelos vetores que partem de ambos. Existe uma relação vertical, hierarquizada e de concorrência entre os dois circuitos nas cidades, onde o poder emana do circuito superior, cabendo ao inferior uma condição de dependência e adaptação. Como já visto, existem também relações horizontais internas em cada um dos circuitos. No circuito inferior essas relações se completam localmente, já no superior elas atingem a escala global, e vetores externos são fundamentais para seu funcionamento. Logo, na cidade o circuito inferior é mais completo, tendo em vista que ele tem que suprir as demandas imediatas de sobrevivência da população, em especial a população pobre. Todavia, ele necessita de

uma complementaridade do circuito superior, que é onde são criados os padrões de consumo, por exemplo. “Os dois subsistemas estão em permanente estado de equilíbrio instável” (SANTOS, 2004, p.261), passando a existir, então, uma relação dialética entre eles.

Apesar da dependência em relação ao circuito superior, alguns fatores conferem força ao circuito inferior, o que lhe dá certa autonomia dentro do sistema. A dispersão da população e a sazonalidade das atividades econômicas, sejam regionais ou urbanas são importantes a seu favor. Alguns fatores que influenciam na configuração e nas relações entre os circuitos são o tamanho da cidade, o nível funcional, a economia externa, a presença de externalidades e as decisões do Estado ou das próprias empresas, sendo que, quanto maior a presença deles, maior é a possibilidade do circuito superior estabelecer-se e tirar proveito.

Além desses, a organização dos transportes urbanos possibilita (ou impossibilita) o acesso a bens modernos. A dificuldade de locomoção pode tornar inviável o consumo no circuito superior, mesmo para pessoas que possuem capital para isso. Outras vezes, a demanda é tão pequena que não compensa a expansão do circuito superior para essas regiões. Nesses casos, o circuito inferior supre essas demandas, mesmo com bens modernos.

Para uma análise espacial desses circuitos, as variáveis não podem ser consideradas isoladamente, mas sim como contribuições para um feixe de ações. Deve-se levar em conta que elas variam no tempo e, ora contribuem para um circuito, ora para outro. Essas variáveis também não agem de forma homogênea no espaço, para cada lugar existe uma combinação particular das diversas variáveis.

O circuito superior e o Estado têm força para criar uma macro organização espacial que favoreça as atividades modernas, sua produção, distribuição e consumo. O circuito inferior, por sua vez, não apresenta essa força, ele, no máximo, cria organizações locais e delas tira proveito.

Dessa forma, os dois circuitos competem não só, pela dominação do mercado, mas também do espaço. O circuito superior tende a unificar totalmente o mercado, enquanto o inferior busca o seu espaço, nos interstícios daquele. Entre eles existe uma solidariedade funcional, pois dependem dos fluxos que fluem um do outro, mas seus antagonismos são estruturais, pois são concorrentes.

Por fim, é necessário frisar que o motor determinante da economia é, de fato, o circuito superior, com suas atividades modernas, fluxos de bens e de capital. Ao circuito inferior cabe um papel de subordinação. Entretanto, no plano local, essa lógica não necessariamente se verifica e as relações pessoais que existem no circuito inferior ganham força.

No tempo essa dicotomia também é verdadeira. No longo e médio prazo o circuito superior é favorecido frente à concorrência do circuito inferior. No presente, a lógica inverte-se para o circuito inferior, pois este representa uma força de inércia frente às modernizações e retarda o avanço do circuito superior.

Mesmo com essa dupla tendência, espacial e temporal, o circuito inferior não será suplantado pelo superior e deixar de existir, pois o segundo não atinge uniformemente o território dos países subdesenvolvidos. O primeiro, por sua vez, instala-se justamente nesses espaços, nas periferias do sistema, e supre as carências da população pobre, que também precisa consumir.

“e é justamente nessas periferias que aparece o papel de organização, pelo circuito inferior da economia e do espaço. E, no entanto, esse circuito não é levado em consideração nas obras de planificação econômica e/ou espacial.”
(SANTOS, 2004, p.365-366)

Apesar do circuito inferior absorver a população vinda do campo, ou mesmo os pobres da cidade, e apresentar um papel social e econômico inegável, paradoxalmente, ele é o perpetuador da pobreza, pois é o coletor da poupança dos pobres, e é ele que a canaliza para o circuito superior. O capital que não retorna mais é o que mantém a pobreza.

3.3. OS CARROCEIROS, A LEI E OS DOIS CIRCUITOS

Sob a perspectiva dos dois circuitos da economia desenvolvida por Milton Santos, o ponto inicial da cadeia produtiva da reciclagem – o trabalho desenvolvido pelos carroceiros, carrinheiros e catadores – está inscrito no circuito inferior da

economia. A indústria da reciclagem é ponto final dessa cadeia – está inscrita no circuito superior.

Como elementos de conexão entre esses dois circuitos estão, em um primeiro momento, os atravessadores que compram direto dos trabalhadores e revendem para a indústria e, mais atualmente, as ONGs que atuam segundo a lógica do circuito superior junto a esses trabalhadores do circuito inferior.

O trabalho com o lixo, portanto, é motivado, acima de tudo, pela necessidade de sobrevivência. Por não terem outras possibilidades de renda (ainda que uma série de condições, já citadas, tenha tido bastante influência), os moradores do delta recorrem a essa atividade.

Tal atividade sustenta-se sobre três fatores fundamentais, típicos do circuito inferior. O primeiro deles é o “trabalho intensivo”. Esses trabalhadores circulam constantemente pelas ruas da cidade à procura de material reciclável. Sua rotina inicia-se com o nascer do sol, quando saem de casa para a cidade, e estende-se até o término da separação dos materiais recolhidos. São realizadas mais de uma viagem por dia e o retorno para casa só ocorre quando a carroça (ou carrinho) está cheia(o).

Aqui se encontra o segundo “pilar” dessa atividade: a carroça. Ela possibilita o recolhimento de maior quantidade de material e uma maior velocidade para tal, por consequência, maior renda para os trabalhadores. Além disso, com ela os carroceiros podem se deslocar para regiões mais distantes em busca de um “lixo rico”, ou seja, aquele que apresenta maior quantidade de material reciclável. Esse lixo é gerado por classes mais abastadas ou pelo setor de serviços que, geralmente, encontram-se nas áreas nobres da cidade ou no centro e, portanto, longe do local de moradia desses trabalhadores, as ilhas do delta.

O terceiro elemento determinante para essa atividade é o trabalho familiar. Como já citado anteriormente, a coleta do lixo é realizada pelo homem (marido, companheiro, filho mais velho). Porém, o lixo em si não possui valor. Ele só apresenta valor após um minucioso trabalho de separação e classificação, quando, então, torna-se material reciclável. E é, justamente esse trabalho que é realizado nos quintais das casas pelas mulheres e pelos filhos. Portanto, o trabalho da unidade familiar como um todo é a base da reciclagem, não apenas o do carroceiro que coleta ou o da mulher que separa.

Após esse trabalho, entram em cena os atravessadores, o *link* entre os dois circuitos. O atravessador pode ser uma pessoa física ou mesmo alguma empresa; pode estar situado dentro dos bairros pobres onde vivem os catadores ou em locais de fácil acesso. Em Porto Alegre, por exemplo, existe uma grande concentração de firmas que compram materiais recicláveis na Avenida Voluntários da Pátria (uma das vias que liga as ilhas ao centro da cidade). Além disso, periodicamente caminhões vão até as ilhas comprar o material separado.

Eles também se encontram no circuito inferior e, portanto, apresentam características típicas desse circuito. As transações são realizadas em pequenas quantidades, movimentando pequenos valores e se dão de forma pessoal. Ou seja, os atravessadores compram individualmente direto dos carroceiros os materiais separados por eles. Como os carroceiros não apresentam grandes possibilidades de separação, as quantidades são relativamente pequenas e, portanto, o pagamento a eles é também pequeno. Além disso, quem define o preço pago pelos produtos é, também, o atravessador. Isso faz com que o valor pago seja ainda menor.

Ainda assim, existe uma relação de confiança entre as duas partes, quanto à qualidade do lixo, ao peso dos materiais, ao valor pago. Nos casos em que o carroceiro trabalha com a carroça ou o cavalo cedido pelo atravessador, em troca acaba por receber a exclusividade da compra. A relação, portanto, não é totalmente comercial, fatores pessoais influenciam também, não apresentando a impessoalidade das relações do circuito superior.

A existência dos atravessadores ocorre devido ao fato deles possuírem capital, mesmo que não muito. Com isso, eles podem imobilizar esse capital na forma de estoques de materiais recicláveis, sem que isso impossibilite sua sobrevivência. Dessa forma, os atravessadores conseguem negociar melhores valores ou mesmo segurar os estoques pra vender em épocas de alta dos preços à indústria. Além disso, existe uma necessidade da indústria, do circuito superior, de uma centralização dos materiais e de uma organização anterior a sua compra. Como vimos em Milton Santos (2004), a lógica de funcionamento dos dois circuitos é diferente, portanto, a figura do atravessador é essencial para que haja o comércio entre os carroceiros e a indústria.

As ONGs, que constituem um segundo *link* entre os dois circuitos, possuem todo um aparato burocrático que possibilita suas atividades, seja administrativa ou tecnicamente falando. Ao contrário dos atravessadores, elas se situam no circuito

superior e os financiamentos das suas atividades, também típicos do circuito superior, são provenientes do Estado ou de empresas privadas. Uma vez vinculadas tais atividades às carências e lacunas deixadas pelo próprio Estado, seu “nicho de mercado” é a pobreza urbana, “a nova mercadoria anunciada, negociada e vendida nos Projetos destinados à ‘geração de trabalho e renda com inclusão social’” (BURGOS, 2008, p.20). No caso da reciclagem, as ONGs têm papel importante na estruturação das cooperativas e organizações de catadores, porém, essas Organizações atuam por suas próprias cartilhas, não se adaptam às realidades e necessidades locais, até porque, nas suas visões, contam com o conhecimento necessário para uma maior produtividade e racionalidade do sistema a ser implementado. Ou seja: elas agem conforme as lógicas do circuito superior.

No que abrange o tema desta pesquisa, o circuito superior propriamente dito é constituído pelas indústrias que utilizam os materiais recicláveis como matéria-prima para seus produtos. Elas se utilizam de maquinário de alta tecnologia e de pesquisas envolvendo esses materiais para sua melhor utilização, processamento e transformação em novos produtos. Há uma larga utilização de capital na atividade realizada pela indústria, traço marcante desse circuito.

Outro traço marcante do circuito superior é o auxílio que tais indústrias recebem do Estado. E é dessa forma que a Lei dos Carroceiros pode ser compreendida. A Lei configura-se como uma ajuda à modernização, conforme concebido por Milton Santos (2004, p.31), do processo de coleta e separação do lixo, que serve, portanto, antes de mais nada, à indústria da reciclagem, impondo uma racionalidade e uma lógica de funcionamento externa aos carroceiros. Nas próprias palavras do referido pensador: “Por toda parte nos países subdesenvolvidos, a simultaneidade dos meios de transporte de diferentes épocas é a regra: o ônibus moderno, em geral, passa mesma rua que uma carroça (...). Mas é nas zonas periféricas que esse amálgama é mais visível” (2004, p.291), porém, o antigo não serve mais ao circuito superior, ainda mais quando ele invade o centro.

A alternativa dada para esses trabalhadores, por lei, é o cooperativismo. Conforme já mencionado, as cooperativas atendem, antes de mais nada, aos interesses da indústria da reciclagem, em detrimento dos trabalhadores. Contudo, através delas existe uma homogeneização da qualidade da matéria-prima ofertada, além de aumentar

sua quantidade no mercado. As cooperativas possibilitam também o fim ou diminuição do número de atravessadores.

Para a criação dessas cooperativas está previsto na lei, também, Parcerias Público-Privadas. Essas parcerias se dão com ONGs, havendo, portanto, repasse direto de dinheiro público para o circuito superior. Esse, por sua vez, impõe sua lógica de funcionamento aos carroceiros, do circuito inferior, que apresenta lógicas e modos distintos de funcionamento. Além de tudo, essa iniciativa já foi executada na Ilha Grande dos Marinheiros e não obteve êxito.

Com a proibição das atividades dos carroceiros, empresas privadas serão terceirizadas para a realização do serviço. Em decorrência disso, haverá, portanto, mais uma vez, um favorecimento direto do circuito superior (da iniciativa privada) também nesse ramo da atividade.

É constatável que a lei, em momento algum, chama os carroceiros a participar de fato do processo de beneficiamento do lixo e, portanto, desfrutar de suas vantagens. Eles são chamados a participar da parte que exige grande quantidade de trabalho e para a qual não existe tecnologia moderna para a realização. Ao mesmo tempo, esses trabalhadores continuam a realizar uma atividade não paga pela indústria, pois não estão inseridos, verdadeiramente, na sua estrutura interna – como operários, por exemplo. Os carroceiros configuram-se apenas como prestadores de um serviço fundamental a ela. Assim, o circuito inferior continua subserviente ao superior, seja pelo fluxo de capital que deixa o primeiro em direção ao segundo, seja pelo trabalho realizado.

CONCLUSÃO

Ao longo do trabalho foi sendo traçado um caminho que ia da menor escala – o lugar – à maior – o global. Ao longo desse percurso foi sendo visto que nenhum fato é isolado, há sempre a inserção em processos mais amplos. Esses processos também geram os mais diversos resultados em cada lugar. Mas as forças dos eventos nas diferentes escalas não é a mesma. Os processos globais tendem a se impor sobre a realidade local, de forma que se deve sempre analisar um fato com isso em mente.

O fato que motivou esse estudo, a Lei dos Carroceiros, aparentemente dizia respeito apenas a uma idéia de melhora no fluxo dos carros pelas ruas da cidade. Contudo, ele influencia diretamente em uma atividade que vinha se apresentando como alternativa de sobrevivência para as camadas mais pobres da população urbana: a reciclagem. Atividade essa que, por sua vez, reflete exatamente o comportamento dos dois circuitos da economia urbana (SANTOS, 2004), pois cada uma das pontas dessa cadeia produtiva se encontra em um dos circuitos. Portanto, relações econômicas que giram em torno do lixo (materiais recicláveis) revelam a própria estrutura social das cidades dos países subdesenvolvidos. Deste modo, as implicações dessa lei são muito mais amplas do que podia se pensar no início.

Como foi visto, o circuito inferior da economia é subserviente ao circuito superior. O trabalho dos carroceiros é fundamental à existência da indústria da reciclagem, porém, ela não reconhece isso. Não paga os trabalhadores de forma justa e, muito menos, paga os benefícios aos quais teriam direito caso fossem reconhecidos como tais.

Localmente, a forma proposta para solucionar o problema dos carroceiros, as cooperativas, não serve para quebrar essa lógica. Pelo contrário, ela mantém os carroceiros como trabalhadores da base da indústria, de forma não reconhecida, e institucionaliza isso. Além disso, ela quebra as organizações sociais pré-existentes para a coleta e separação do lixo, de base familiar, e impõe uma lógica produtivista que favorece as indústrias.

No caso da área de estudo escolhida, as ilhas do delta do Jacuí, a quebra das organizações sociais é ainda mais significativa, pois, como vimos, existe toda uma tradição das pessoas que lá habitam. As carroças não são apenas instrumentos de

trabalho, mas também um elo com um antigo modo de vida associado ao uso rural da área. Além disso, atualmente, ela é fundamental para os deslocamentos internos nas ilhas em épocas de chuvas e cheias, sendo ideal para não se “atolar” em meio ao barro.

Esse cenário é, portanto, extremamente complexo e soluções simples não abarcam a totalidade dos problemas – sociais, econômicos ou ambientais –, frequentes nas discussões sobre a realidade do delta. Retomo meu próprio ponto de partida referido nas linhas iniciais deste Trabalho de Conclusão de Curso: a idéia nunca foi encontrar uma solução, mas sim servir de instrumento para ampliar as discussões e reflexões que já vêm sendo feitas e dar outro olhar para a questão. Dessa forma, com eles, pretendo pensar em alternativas para a situação onde sejam levadas em conta suas vontades e perspectivas.

BIBLIOGRAFIA

AGÊNCIA DE NOTÍCIAS DE DIREITOS ANIMAIS, Site. Disponível em: <<http://www.anda.jor.br/2010/07/06/porto-alegre-registra-acidente-com-carroca-puxada-por-cavalo/>>. Acesso em: 10 dezembro 2010.

BRASIL. Sistema Nacional de Unidade de Conservação – SNUC: Lei nº 9985, de 18 de julho de 2000; Decreto nº 4.340, de 22 de agosto de 2002. 2.ed. aum. Brasília: MMA/SBF, 2002.

BURGOS, Rosalina. **Periferias Urbanas da Metrópole de São Paulo: Territórios da base da indústria da reciclagem no urbano periférico.** Tese (doutorado) – Universidade de São Paulo, Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, São Paulo. 2008

CHIAPPETTI, Ademir Baptista. **Ocupação do Parque Estadual Delta do Jacuí: Conflitos de Uso Territorial.** Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Porto Alegre. 2005.

DARÓS, Marilene Liéges. **Pobreza, Ressentimento e Luta por Reconhecimento: Um Estudo na Ilha Grande dos Marinheiros – Porto Alegre.** Dissertação (mestrado) – Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais, São Leopoldo. 2009.

DEVOS, Rafael Victorino. **Uma “Ilha Assombrada” na Cidade: estudo etnográfico sobre cotidiano e memória coletiva a partir das narrativas de antigos moradores da Ilha Grande dos Marinheiros, Porto Alegre.** Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, Porto Alegre. 2002.

DEVOS, Rafael Victorino. **A “Questão Ambiental” sob a Ótica da Antropologia dos Grupos Urbanos , nas Ilhas do Parque Estadual Delta do Jacuí, Bairro Arquipélago, Porto Alegre, RS.** Tese (doutorado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, Porto Alegre. 2007.

EXTRA CLASSE, Jornal. Disponível em: <<http://www.sinpro-rs.org.br/extraclasse/jul08/especial.asp>>. Acesso em: 5 novembro 2010.

FUJIMOTO, Nina Simone Vilaverde Moura. A urbanização brasileira e a qualidade ambiental. In: BASSO, L.A.; SUERTEGARAY, D.M.A. e VERDUM, R. (org.) **Ambiente e lugar no urbano: a Grande Porto Alegre.** Porto Alegre: UFRGS, 2000.

MARTINS, Clitia Hlena Backs. **Trabalhadores na Reciclagem do Lixo: Dinâmicas Econômicas, Sócio-ambientais e políticas na perspectiva de empoderamento.** Tese (doutorado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Porto Alegre. 2003.

MORAES, Antônio Carlos Robert. **Geografia Crítica: a valorização do espaço.** São Paulo: Hucitec, 1987.

PMPA. Situação demográfica de porto alegre - censos 1980/1991/2000. Disponível em: <http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/spm/usu_doc/censos_de_80_90_e_2000.pdf>. Acesso em: 30 junho 2010.

PORTO ALEGRE. Lei nº10.531, de 10 de setembro de 2008. Institui, no Município de Porto Alegre, o Programa de Redução Gradativa do Número de Veículos de Tração Animal e de Veículos de Tração Humana e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.camarapoa.rs.gov.br/>>. Acesso em: 30 junho 2010.

PORTO ALEGRE. Secretaria Municipal da Cultura. **Arquipélago**: as ilhas de Porto Alegre. Porto Alegre: EU/Porto Alegre, 1995. II. (Memória dos Bairros)

RIO GRANDE DO SUL. Decreto nº 24.385, de 14 de janeiro de 1976. Cria o parque estadual do delta do jacuí, constitui em reserva biológica as ilhas das pombas e da pólvora e dá outras providências. Disponível em: <http://www.al.rs.gov.br/legis/M010/M0100099.ASP?Hid_Tipo=TEXT0&Hid_TodasNormas=32787&hTexto=&Hid_IDNorma=32787>. Acesso em: 30 junho 2010.

RIO GRANDE DO SUL. Decreto nº 28.161, de 16 de janeiro de 1979. Altera o Decreto nº 24.385, de 14 de janeiro de 1976, amplia a área do Parque Estadual Delta do Jacuí, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.al.rs.gov.br/legis/M010/M0100099.ASP?Hid_Tipo=TEXT0&Hid_TodasNormas=27941&hTexto=&Hid_IDNorma=27941>. Acesso em: 30 junho 2010.

RIO GRANDE DO SUL. Decreto nº 28.436, de 28 de fevereiro de 1979. Institui o Plano Básico do Parque Estadual Delta do Jacuí, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.al.rs.gov.br/legis/M010/M0100099.ASP?Hid_Tipo=TEXT0&Hid_TodasNormas=27679&hTexto=&Hid_IDNorma=27679>. Acesso em: 30 junho 2010.

RIO GRANDE DO SUL. Lei nº 12.371, de 11 de novembro de 2005. Cria a Área de Proteção Ambiental - APA - Estadual Delta do Jacuí e o Parque Estadual Delta do Jacuí e dá outras providências. Disponível em: <http://www.al.rs.gov.br/legis/M010/M0100099.ASP?Hid_Tipo=TEXT0&Hid_TodasNormas=49122&hTexto=&Hid_IDNorma=49122>. Acesso em: 30 junho 2010.

ROSADO, Rosa Maris. **Na Esteira do Galpão**: Catando Leituras no Território Cotidiano da Reciclagem do Lixo de Porto Alegre/RS. Tese (doutorado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Porto Alegre. 2009.

SANTOS, Milton. **O Espaço Dividido**: Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos. São Paulo: Edusp, 2004.

SEMA, Secretaria Estadual do Meio Ambiente. Disponível em: <<http://www.sema.rs.gov.br/>>. Acesso em: 5 novembro 2010.

SILVA, Tomás Rech da. **Geograficidade, percepção e saberes ambientais dos pescadores do lago Guaíba, Porto Alegre, RS.** Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Porto Alegre. 2007.

SOSNISKI, Cristina. **Repensando Fronteiras entre o Lixo e o Corpo:** Estudo Etnográfico sobre o Cotidiano de Recicladores, Catadores e Carroceiros na Ilha Grande dos Marinheiros. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, Porto Alegre. 2006

VERDUM, Roberto. O ciclo do Papel, da Coleta ao Processamento: personagens e estrutura. In: BASSO, L.A.; SUERTEGARAY, D.M.A. e VERDUM, R. (org.) Ambiente e lugar no urbano: a Grande Porto Alegre. Porto Alegre: UFRGS, 2000.

WEBMOTORS, Site. Disponível em:

<http://www.webmotors.com.br/wmpublicador/Mercado_Conteudo.vxlpub?hnid=43617>. Acesso em: 17 novembro 2010.

ZERO HORA, Jornal. Disponível em:

<<http://zerohora.clicrbs.com.br/zerohora/jsp/default.jsp?uf=1&local=1§ion=Geral&newsID=a2917660.htm>>. Acesso em: 10 dezembro 2010.



INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

PARECER DA COMISSÃO EXAMINADORA DE TRABALHO DE GRADUAÇÃO

ALUNO: Pedro Frantz

Composição da Banca Examinadora:

1º) Orientador: DIRCE M. A. SUGREGRAY

2º) Prof. Examinador: Roberto Verdum

3º) Prof. Examinador: Alvaro Heedrich

Título do Trabalho de Graduação:

Conceitos do Delta do Jacu, um olhar a partir
de loc. dos canoários, Porto Alegre, RS

Data da Defesa do TG: 21/12/2010

Parecer da Comissão Examinadora:

O trabalho de conclusão apresenta tema de relevância, trata muito bem o problema de pesquisa, com objetivos claros e a des. antiuniv. metodologia e fundamentação teórica coerente. Profeta aprofundamento nas discussões de organização social em locais de ocorrência de coleta seletiva/reciclagem trazendo e discutindo o papel das ONGs nas relações entre os dois circuitos de Economia conforme a teoria utilizada.

Conceito A

Assinaturas dos Membros da Comissão

1) [Assinatura]

2) [Assinatura]

3) [Assinatura]

Ciente do Aluno:
Pedro Frantz

Data: 21/12/10