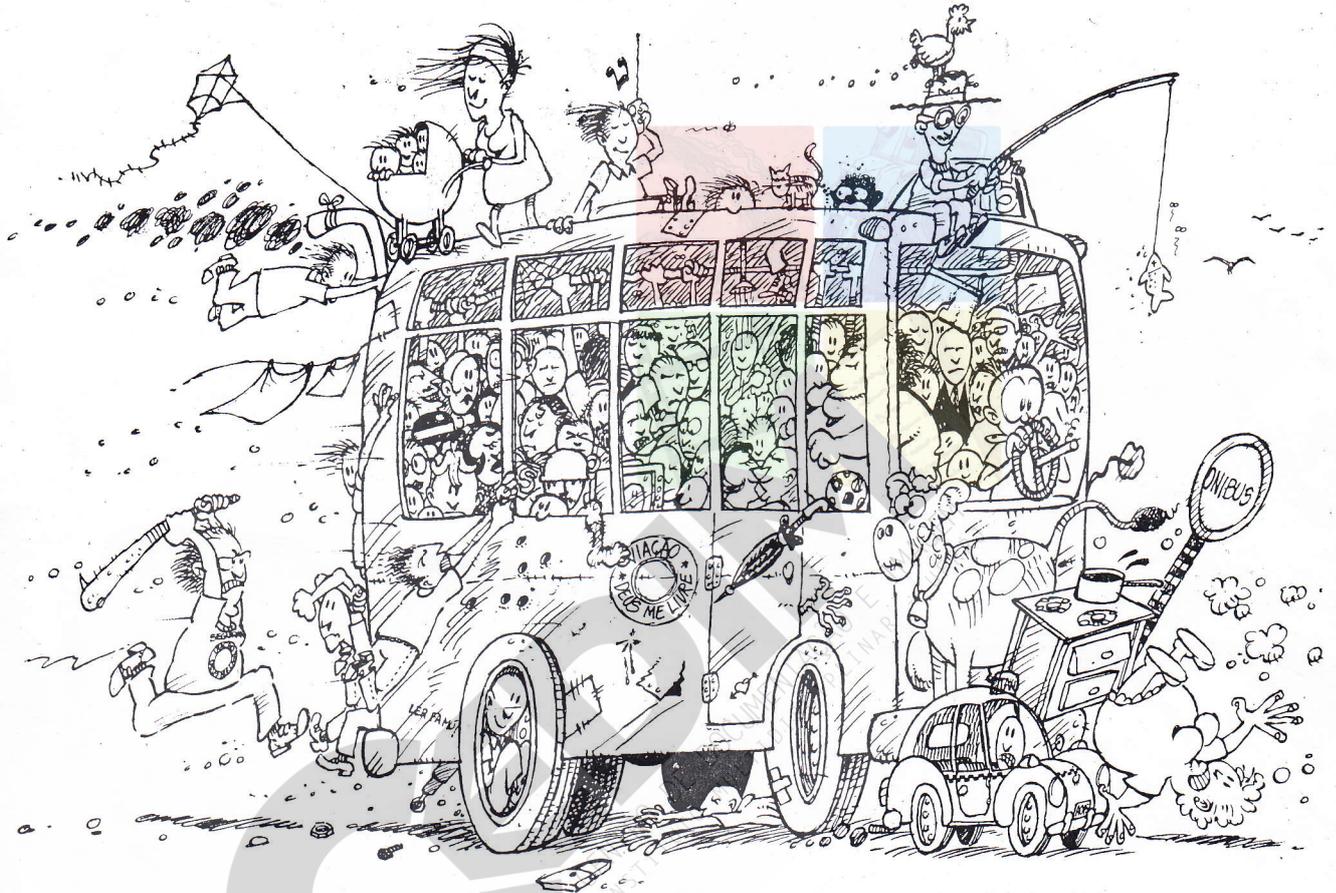


JORNAL DA BAIXADA

Cr\$
3,00

SÃO JOÃO DE MERITI — 15 DE MAIO DE 1979 — Nº 1



ÔNIBUS É PA
MÁQUINA DE
TRITURAR TRABALHADOR

Governo quer acabar com a Vila Operária da Fiat

POBRE, A TREVIDO, INDEPENDENTE

Aqui está o primeiro número do JORNAL DA BAIXADA. É um jornal que nasce do esforço dos moradores e trabalhadores da Baixada e conta com a colaboração de um grupo de jornalistas. O JORNAL DA BAIXADA quer estar junto das associações de bairros, dos sindicatos de trabalhadores e de outras entidades da região para transmitir suas opiniões, levantar suas reivindicações, exigir soluções. É mais um instrumento de luta pela melhoria das condições de vida do povo.

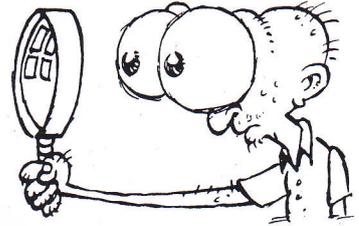
Como todos sabemos, e

sentimos na carne, a Baixada concentra em grau elevado todos os fatores que contribuem para um baixo padrão de vida. Os moradores e trabalhadores não dispõem de um jornal independente que fale dos seus problemas, expresse suas opiniões e transmita as reivindicações das associações de bairros e dos sindicatos.

Este é o seu jornal. Participe, discuta com os vizinhos e amigos. Mande notícias. Conte o que está acontecendo no seu bairro, na sua fábrica, no seu trabalho.

O JORNAL DA BAIXADA nasce para viver a vida do povo da Baixada Fluminense.

OLHO VIVO



Policial ganha sem trabalhar

Qual é a do "China"? Ele é cabo de polícia, pago com impostos que o governo recolhe dos cidadãos. Acontece que no dia 6 de abril, uma sexta-feira, no fim da tarde, o motorista José Teixeira da Paz, inspetor da empresa de ônibus Imperador, foi baleado por quatro pessoas — ninguém sabe quem é — em frente ao supermercado Palácio. O povo socorreu José Teixeira e imediatamente procurou a delegacia. Lá estava o cabo "China", muito ocupado — isto é, não estava fazendo nada. E assim ficou. "Não posso sair", desculpou-se, "estou sozinho aqui. É melhor vocês procurarem a viatura que está por aí na rua". Assunto encerrado para o "China". Se o José Teixeira estava morrendo, como é que foi o crime, quem atirou, não é problema para o "China" resolver.

Lá embaixo



Chagas Freitas e a Baixada

Ibrahim Sued disse que Chagas Freitas vai investir na Baixada, em grandes projetos com muito dinheiro. Bola branca, apontou o colonista social. A informação foi soprada ao Ibrahim pelo secretário da Fazenda, Heitor Schiller. Ainda não se sabe muito bem que truques o secretário esconde nas mangas do paletó, mas quem o conhece de perto garante que ele

consegue dar nó em pingo d'água. É homem de confiança de Chagas Freitas. Não é prudente ser otimista. É certo que o governo estadual vai gastar verba na Baixada. Importante é ficar claro que Chagas Freitas é um dos maiores proprietários de terrenos aqui. Qualquer coisa que se faça só vai aumentar o seu patrimônio. E rende bons votos na época das eleições. Confere Schiller?

"Lixo" atômico na Baixada

A população da Baixada Fluminense vai estar exposta à contaminação do "lixo" atômico retirado da usina nuclear que se está construindo em Angra dos Reis, segundo informação da Comissão Nacional de Energia Nuclear.

O presidente desse organismo estatal disse que "rejeitos radioativos de baixa atividade" serão depositados em uma área perto da subida para Petrópolis, onde serão construídos galpões e instalações "adequadas".

A medida foi justificada pelo fato de que "nos Estados Unidos", esse tipo de "lixo" é deixado no deserto, sem nenhuma proteção, enquanto que aqui seriam construídas instalações.

Ora, se o "lixo" é atômico, e se solta radiações prejudiciais à saúde de homens, animais e plantas, não é admissível que seja "depositado" perto de uma enorme concentração de população como é a Baixada Fluminense. E se é tão "inofensivo" como querem dizer os funcionários do programa nuclear — que tem sido rejeitado por muitos cientistas brasileiros como inconveniente e perigoso — cabe perguntar a razão de tantos "cuidados".

Dinheiro fácil, sem perguntas

Quando as chuvas inundaram Minas e Espírito Santo, o governo norte-americano ofereceu dinheiro emprestado ao governo brasileiro. A resposta de Geisel foi não. E o assunto foi esquecido. A versão oficial para o fato era que os problemas brasileiros se resolvem sem precisar de ajuda estrangeira. Dá-se um jeito. O ministro da Fazenda inventou mais um imposto, apelidado de "imposto calamidade", e Pelé vestiu a camisa do Flamengo para jogar contra o Atlético. Tudo resolvido? Nem tanto. Antes de ir embora, depois de uma visita ao Brasil, o primeiro-ministro alemão Helmut Schmidt anunciou que o governo brasileiro aceitou 6 milhões de cruzeiros para ajudar as vítimas da enchente. O novo

presidente tem um estilo diferente de Geisel, não é orgulhoso? O Brasil agora precisa de dinheiro estrangeiro se há poucos meses atrás não precisava? Que aconteceu? Acontece que uma lei do Congresso dos Estados Unidos exige investigação no país que vai receber o empréstimo para ver se existe respeito aos direitos humanos. Se quem pensa diferente do governo não está sob ameaça, não é torturado, preso sem maiores explicações, etc. E o Brasil está com a ficha suja neste cadastro. Aceitar o empréstimo norte-americano seria mau negócio político. Se a lei não existisse, os dólares de Carter seriam tão bem-vindos quanto os marcos do alemão Schmidt.

• Subjuntivo
• • Definitivo
• • • Versão sobre a Baixada



AGORA ESCREVO EU

Lote 15 faz abaixo assinado

Nós, abaixo-assinados, moradores das ruas Armando Barcel, Guarujá e rua da Light, no Lote 15, em Nova Iguaçu, estamos escrevendo ao Jornal da Baixada e coletando assinaturas da população, para que seja denunciado na Assembléia Legislativa, na Assembléia Municipal, junto às autoridades responsáveis e ao prefeito de Nova Iguaçu, o descaso em que se encontram estas ruas. Sujeira, resto de lixo, lama, esgoto espalhando imundície de todo tipo, um foco permanente de transmissão de doenças.

As outras ruas — é lama em tempo de chuva e poeira em dia de sol — do chamado grande Lote 15 onde moram cerca de 70 mil pessoas, não têm serviço de água e esgoto

instalados. Aqui se vive próximo de valões entupidos e transbordando sujeiras.

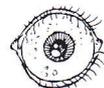
É necessário um posto médico, um mínimo de 6 médicos diários da Prefeitura ou do INPS, um direito do contribuinte. Os moradores da região pagam 1 milhão e 500 mil mensais ao INPS.

É preciso melhorar a frequência das linhas de ônibus, calçamento e manutenção das ruas. O entroncamento das ruas Armando Barcel com as ruas Guarujá e Light é uma calamidade pública: lixo e esgotos.

Rio de Janeiro, 30 de abril 79. Quem estiver interessado em assinar também é só procurar a Igreja de São Simão (Nota da Redação: Anotamos 40 assinaturas.)

Cartas devem conter data, nome e endereço completo do leitor.

OLHO VIVO



EDITORA

Jornal da Baixada
Uma publicação da Olho Vivo Editora.
Rua Belkis, 180 — fundos — C. da Rocha — S.J. de Meriti
Tiragem: 5.000 exemplares
Editor: Alceu Nogueira da Gama
Diagramação: Caco Appel
Ilustrações: Cláudio Paiva
Fotos: Agência "Repórter" e Foto JOB
Capa: Desenho de Cláudio Paiva
Colaboradores: Demasi e Pimentel
Composto e impresso na Editora Morry

1º de maio é um truque para iludir trabalhador

Foto: JOB



Joaquim Arnaldo, líder sindical, morador da Baixada, fala dos dias "1º de maio" que assistiu. Joaquim nasceu no Piauí, em 1926. Com 14 anos de idade foi tentar a vida em São Paulo. Quatro anos depois veio para o Rio. Desde 1961 participa do Sindicato dos Metalúrgicos. Nesta entrevista ele diz qual é o verdadeiro significado do dia 1º de maio hoje, e como a data era comemorada antigamente pelos trabalhadores.

JOB: Qual foi o 1º de maio em que você participou pela primeira vez?

Joaquim: Concretamente, já com uma posição definida em relação aos trabalhadores, às reivindicações e aos interesses dos trabalhadores, foi em 1968. No passado, mesmo antes de 64, o 1º de maio era feito como uma festa: um jogo de futebol dos melhores times, dos mais populares. Eu nunca participei desses 1º de maio porque achava que não trazia nada para a classe operária.

JOB: O 1º de maio com esse caráter assim festivo vem desde Getúlio Vargas?

Joaquim: Vem desde Getúlio. E os governos populistas deram a mesma continuidade, apesar de muitos trabalhadores questionarem esses 1º de maio.

JOB: Questionavam mas conseguiam fazer alguma coisa por iniciativa deles?

Joaquim: Não, porque o governo estava na frente. Sempre o Ministério do Trabalho estava na frente desses 1º de maio, sempre no Maracanã, em lugares de grande concentração, com uma propaganda desvirtuada do verdadeiro 1º de Maio.

JOB: Mas não teve um 1º de maio famoso na época do Jango?

Joaquim: Não. Teve uma concentração muito grande, mas isso foi no mês de março. Mesmo com o Jango, os 1ºs de Maio eram feitos no Maracanã, com distribuição de leite, bebida e o jogo de futebol tradicional que sempre houve. Então, concretamente, o 1º de Maio que se fez, e que eu participei diretamente, através do Sindicato, foi o 1º de maio de 1968.

JOB: E como foi?

Joaquim: Foi organizado por todos os sindicatos daqui do Rio de Janeiro. Foi formada uma comissão geral para a preparação do 1º de maio. Só que nessa ocasião, já devido à repressão, às ingerências e às militâncias sindicais, não tiveram coragem de fazer um convite direto à categoria, com medo de uma repressão. E o comparecimento nesse 1º de maio foi muito mais de companheiros que tinham já a consciência operária de que deviam participar. Mas que não queriam levar companheiros que não estivessem preparados para receber uma repressão, se acaso houvesse. Então, a participação dos trabalhadores foi mais uma participação, vamos dizer, de ativistas, de militantes.

JOAQUIM — Bem, os 1ºs de

Maio continuam com os jogos de futebol, a mesma coisa. Alguns sindicatos tentam dar um sentido diferente mas pelas imposições do governo os 1ºs de maio nos sindicatos foram esvaziados totalmente. Outros sindicatos fazem também esse tipo de festinha: os trabalhadores não comparecem. Não é isso que a maioria deles querem. E como eles não estão de acordo, esses 1ºs de maio são vazios. A maioria dos sindicatos apenas hasteiam a bandeira Nacional, outros nem abrem a sede, né? Então, algumas militâncias passam a tentar fazer o 1º de maio em locais diferentes. Já têm sido realizado alguns em lugares mais restritos. A intenção desses companheiros é a de que o sentido do dia 1º de maio não desapareça. Isso acontecerá mesmo antes de 68 e continua acontecendo. Por exemplo, o 1º de maio deste ano pode ser uma concentração bastante grande em Nova Iguaçu. E deveria estar sendo organizado pelos sindicatos, e não está, mas sim por um trabalho da Igreja dentro da Diocese. Será aberto à participação de todos os trabalhadores. Não só para os elementos da Igreja mas para todos os trabalhadores.

JOB: Parece que antes de Getúlio os 1ºs de maio aqui no Brasil eram tância sindical e não de massa realmente, né?

JOB: E onde foi?

Joaquim: No único lugar que concederam pra nós. Porque o local onde devia ser realizado já tinha sido determinado dentro do esquema do governo. Foi no Campo de São Cristóvão. O governo realizou um 1º de maio também no Maracanã, um jogo do Flamengo x Vasco. Se não me engano, parece que Cr\$ 300.000 foram gastos, comprando ingressos que foram distribuídos entre os sindicatos e organizações de trabalhadores, para comparecerem ao 1º de Maio do Maracanã. Talvez com o intuito de esvaziar o 1º de maio do Campo de São Cristóvão.

JOB — E nesse 1º de Maio do Campo de S. Cristóvão, quantas pessoas mais ou menos estiveram presentes.

Joaquim: Mais ou menos cerca de 9 a 10 mil pessoas.

JOB: E como foi?

Joaquim: Bem. Houve uma explanação sobre o significado do 1º de maio, do que significa exatamente esse dia do trabalhador.

JOB: Qual é esse significado, Joaquim?

Joaquim: O 1º de Maio deve ser sempre uma reflexão dos trabalhadores sobre quem se sacrificou, derramando o próprio sangue, para que a classe operária tivesse real-

mente suas conquistas. E a maior conquista é a das horas de trabalho. No 1º de Maio, eu acho que tinha que ser mostrado que a classe operária é capaz de levar avante as suas reivindicações, de lutar por elas, assumindo as conseqüências. O governo quer fazer do 1º de Maio apenas uma comemoração, como se fosse uma festa para os trabalhadores. Mas o 1º de Maio não é isso. O 1º de Maio é um dia de luta. E uma das coisas mais inteligentes que os grupos econômicos fizeram foi exatamente decretar o 1º de maio feriado para esvaziar os companheiros de dentro das fábricas. Porque esse deveria ser um dia para discutir os problemas dos trabalhadores no interior das fábricas. Qualquer iniciativa deveria ser tomada pelos próprios trabalhadores. O dia 1º de Maio foi decretado feriado para esvaziar, transformar a data em festa quando não é uma festa. É um dia de se refletir realmente sobre o que os trabalhadores fizeram até então e o que os trabalhadores continuam fazendo em sua defesa.

JOB: Você disse que o 1º de Maio de 68 foi o primeiro feito realmente dentro do autêntico significado.

JOAQUIM: Que eu participei.

JOB: E de 68 pra cá o que é que tem sido feito neste sentido?

de caráter diferente. Você tem informação sobre isso?

Joaquim: Sim, como informação eu tenho. Logo que eu comecei a participar, eu era mais jovem, né?

Os companheiros contavam como eram os 1ºs de maio. E me parecia realmente bastante autêntico porque era iniciativa dos próprios trabalhadores. Não era oficializado, não tinha cobertura oficial, não tinha a banda de música que tem hoje. O que havia era repressão. Mas os companheiros sabiam enfrentar.

JOB: E o que eles faziam, alguém já te contou?

Joaquim: Começavam convidando os companheiros nos próprios locais de trabalho e mostrando as dificuldades que poderiam vir da realização. Assim os companheiros, assumiam a responsabilidade na participação, sabendo os riscos que estavam correndo. E enfrentavam mesmo a polícia.

JOB: Como era a manifestação?

Joaquim: Era um tipo de assembléia para refletir e mostrar que o que a gente tinha conquistado, até naquela ocasião e o que outros companheiros, há muitos anos atrás, tinham conseguido através da luta. E que só através da luta os trabalhadores podem conseguir seus objetivos.

JOB: Era em recinto fechado ou praça pública?

Joaquim: Isso dependia muito do local. Em São Paulo, no Rio, e pelo que se sabe, Recife, se fazia em praça pública, mesmo enfrentando a polícia, a cavalaria, etc.

JOB: Que sindicatos existem hoje mais atuantes no sentido de marcar o significado histórico do 1º de maio?

Joaquim: Eu diria que os sindicatos que realmente têm uma estrutura de base, e que apesar das intervenções feitas pelos governos militares, continuaram a tentar fazer algum 1º de maio. Sem muito êxito porque haviam as imposições de que não devia ser feito e a polícia participava da proibição. Isso cada vez mais foi prejudicando o movimento sindical. Mas seria bom aqui registrar que na maioria dos sindicatos, depois que terminou a intervenção, eles conseguiram eleger elementos que defendiam a política do governo. E nesses sindicatos não havia o interesse de fazer o 1º de maio, a não ser uma diretoria. Mas houve reações em diversos sindicatos. Aqui no Rio, existem dois sindicatos em que até a penúltima eleição — como aconteceu no sindicato dos bancários — o governo não conseguiu eleger uma diretoria. Só na última eleição é que conseguiram. E no sindicato dos metalúrgicos até hoje eles não conseguiram eleger uma diretoria. Nesse ponto o Sindicato dos Metalúrgicos é um baluarte porque conseguiu realmente até hoje manter as direções sindicais eleitas, ao menos com a intenção de não se submeter ao programa do governo.

O transporte cansa mais o operário do que o próprio trabalho — a conclusão está no documento que reúne informações e reflexões de um grupo de trabalhadores e sociólogos que formam a Comissão de Transporte da Pastoral Operária, Diocese de Nova Iguaçu. Viajar de ônibus na Baixada é uma carga pesada para o trabalhador, um problema que já se torna crônico. As empresas não se interessam em mudar para melhor, renovar a frota, porque conseguem grandes lucros lotando os carros com o dobro da capacidade máxima — um ônibus que transporta 48 passageiros sentados e mais trinta em pé, roda com 140 pessoas a bordo. A frota é planejada para trabalhar concentrada na hora do "arrocho". Terminada a hora de maior procura, o número de ônibus em circulação diminui, a ponto das donas de casa ficarem impossibilitadas de fazer compras ou buscar os filhos no colégio.

Nenhum cuidado com a manutenção dos carros existe por parte da empresa. Quando estão velhos, bem rodados, são transferidos para linhas periféricas que servem bairros em estradas sem asfalto. As empresas se comprometem a conservar as ruas para ganharem a concessão das linhas, um acordo que jamais cumpriram.

As reivindicações dos trabalhadores não fazem eco junto a política municipal. A escassez de ônibus aumenta na mesma proporção em que as irregularidades praticadas pelas empresas não são punidas. Não representa um escândalo, falta de postura política, o fato de um empresário acumular a administração de suas linhas de ônibus com a de secretário municipal de transportes. Até mesmo as condições de trabalho nas garagens não merecem fiscalização. E mereciam. O documento da Comissão denuncia: são menores de idade os empregados que lavam os ônibus: Trabalho noturno, clandestino.

A comissão conclui que «todos os demais problemas dos bairros dos trabalhadores aparecem quando se discute o problema da condução: política municipal — da falta de asfalto em ruas de terra que são registradas como 'asfaltadas' na prefeitura — da falta de escolas, hospitais e ambulatórios, da falta de iluminação nas ruas e da falta de segurança.»

Vamos acompanhar um trabalhador na sua ida e volta ao trabalho, seguindo o roteiro traçado pela Comissão. "As péssimas condições de transporte para o trabalho", adverte o documento, "é a falta de transporte nas horas que não são de "arrocho", mostram bem como a vida do trabalhador se transforma numa vida de escravo — de um escravo que tem que se virar para chegar ao trabalho, se virar para chegar a um local que venda alimentos mais baratos, se virar para comer e arrancar o couro para ver os filhos estudando."

Acordando cedo

Se o trabalhador mora próximo a uma rua asfaltada, mas longe do ponto final, ele vai disputar lugar com outras pessoas para entrar nos carros já lotados. Quem mora perto do ponto final — pouca gente, se compararmos com o restante da população — leva uma certa vantagem esperando a condução em filas mais organizadas.

De qualquer forma, é preciso acordar cedo. Quanto mais tarde, mais lotados passam os carros. Até que encerrada a hora do "arrocho", começa a faltar ônibus. Se o trabalhador sair de casa em cima da hora, pode perder o trabalho por falta de condução. Até mesmo os que moram perto do local de trabalho são obrigados a sair de casa de manhãzinha: temem se atrasar quando a empresa retira ônibus da linha depois do período de "arrocho". Chegam mais cedo do que deveriam e permanecem cochilando no portão da entrada.

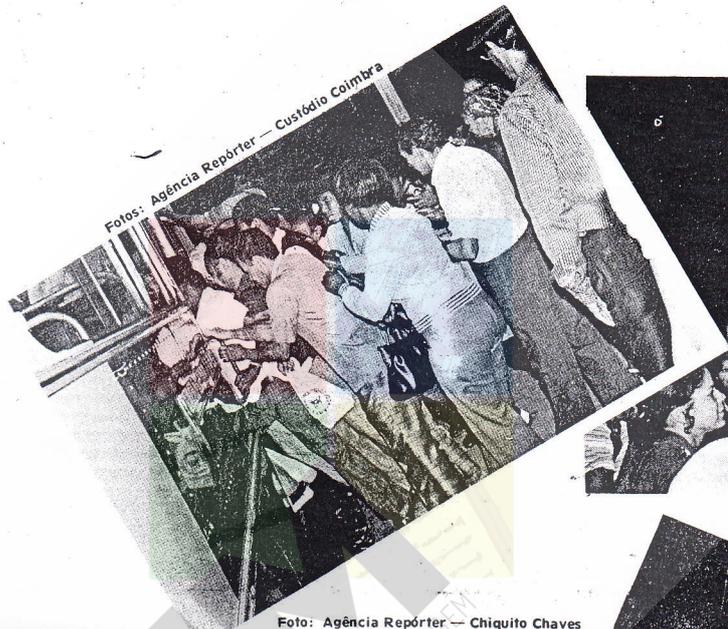
Alguns operários ficaram intrigados com a superlotação do ônibus — as empresas conseguem um lucro excessivo quando exploram uma linha fazendo rodar 20 carros e continuam por muitos anos com a mesma frota, sem considerar o aumento da população dos bairros onde circula. Eles tiveram a paciência de contar o número de passageiros nos ônibus que trafegam desde a Baixada até a Praça Mauá. Contaram cada passageiro que descia a partir do momento que o ônibus não comportava mais ninguém. Resultado da contagem: 140 passageiros, quando a lotação máxima permitida é de 48 passageiros sentados e 30 em pé. Isto é, mais que o dobro.

A empresa não é punida se os ônibus trafegam com excesso de lotação. O motorista estaciona o carro na porta da delegacia e pede à polícia para prender o passageiro que viaja pendurado na porta. Quem ficou de fora perdeu o dia.

A situação piora se o trabalhador mora em ruas sem asfalto: utiliza duas conduções. A primeira desde o bairro até o centro de alguma cidade da Baixada, e daí até o Rio. Os bairros cortados por estradas de terra são proibidos de ter linhas diretas para o Rio, e dependem de uma só empresa que monopoliza o serviço. As empresas alegam que se responsabilizam pela conservação das estradas. Não é verdade, segundo constatam os moradores dos bairros. Em dias de chuva o caminho é intransitável. Tanto as empresas não confiam na capacidade de conservar a estrada que escolhem os carros mais usados da frota para trafegar nessas linhas, evitando desgaste dos ônibus mais novos. E outro problema passa a existir. O risco de quebra é maior. Quando um ônibus enguiça no caminho, prejudica todos os pontos de ônibus do mesmo horário. O transporte entra em colapso, o trabalhador se atrasa, ou perde o dia de trabalho.

Os operários que trabalham na manutenção são pressionados a colocar o ônibus em condições de rodar, quaisquer que sejam o

Pastoral Operária acusa grandes lucros



Fotos: Agência Repórter — Custódio Coimbra



Foto: Agência Repórter — Chiquito Chaves



estado da carroceria e dos acessórios indispensáveis à segurança dos passageiros: bancos e balústres. Um operário dá o seu depoimento, o seu nome não pode ser publicado. A empresa o demitiu porque se recusou a obedecer ordens para fazer um serviço de solda: "Eu posso soldar", disse o operário para o encarregado, "mas você não sabe que 'ferrugem' não pega solda?".

A solução de alguns trabalhadores para não haver atraso é acordar mais cedo, andar a pé até uma rua asfaltada com ponto de ônibus. É uma aventura: atravessam locais descampados, sem iluminação, e frequentemente são assaltados. Quem prefere procurar um ponto de ônibus em outro bairro, caminha em grupo para evitar assaltos. O trabalhador que tem bicicleta

enfrenta a mesma dificuldade. Se reside longe demais e não existe outro jeito senão vir de bicicleta, ou de carroça, guarda o meio de transporte na casa de um parente ou amigo nas proximidades do ponto. Andar de bicicleta direto de casa ao trabalho significa enfrentar os perigos do trânsito.

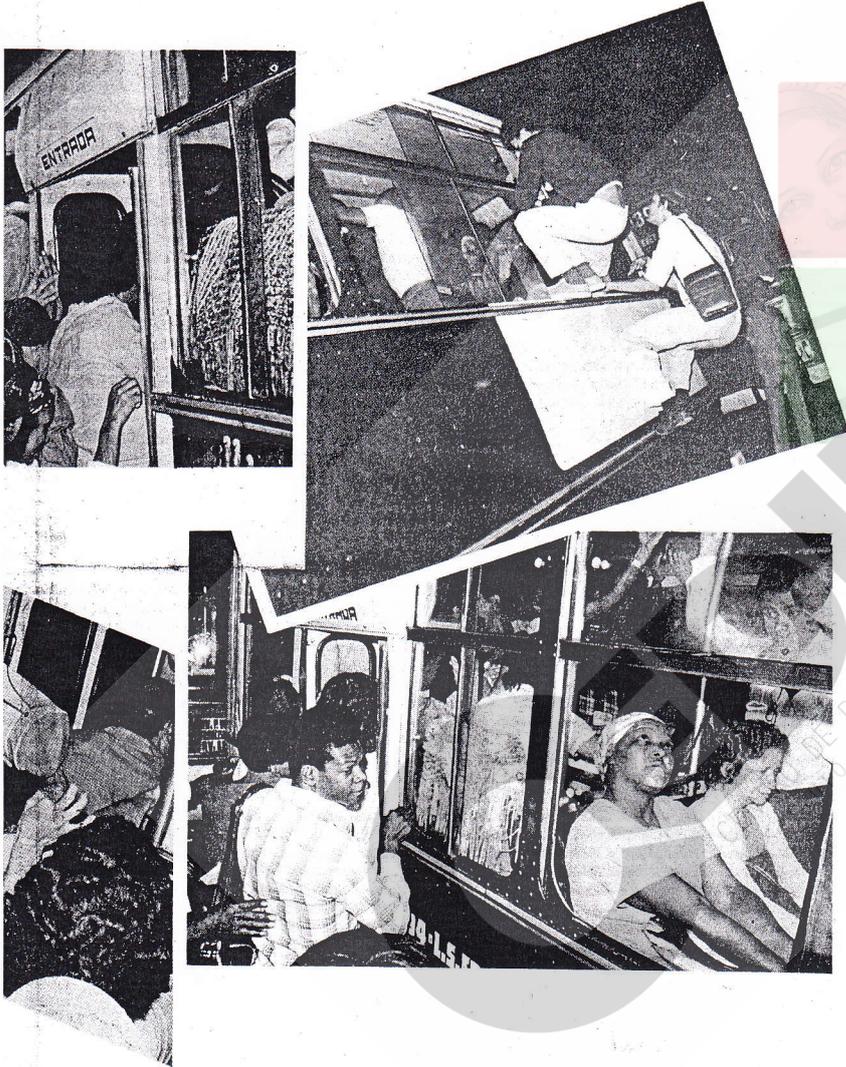
O trabalhador entrou no ônibus. Começou a viagem. A poeira da estrada de terra é inevitável. O ônibus trafega de janelas fechadas, o calor aumenta. A poeira acumulada nos vidros é mais um transtorno: se o passageiro não prestar atenção desembarca no ponto errado. Pior ainda: a água que ficou da lavagem do ônibus mistura com a poeira e pinga no interior do carro. Quando o passageiro chega no centro da cidade para tomar outra condução já se sente

humilhado com a sujeira da roupa.

Os melhores motoristas se recusam a trabalhar nas linhas dos bairros da periferia, consideradas as menos rentáveis. Eles evitam procurar trabalho em empresas concessionárias somente de linhas de estradas de terra: a carteira não é assinada, a jornada de trabalho tem mais horas e as condições de trabalho são prejudiciais — poeira, buracos etc.

Pouco adianta reclamar. Dezenas de abaixo-assinados foram entregues ao Departamento de Transportes Coletivos do Estado, protestando contra as péssimas condições das linhas periféricas. No dia da visita do fiscal as empresas eram avisadas com antecedência, a tempo de prepararem a encenação de um

a empresas de ônibus: e serviço ruim



serviço de transporte bem distribuído. Grupos de famílias de trabalhadores acreditam que a única saída é reivindicar o asfaltamento das estradas. Quebra-se o monopólio, outras empresas passam a se interessar em penetrar nos bairros. A tendência é de melhoria do serviço, se existir concorrência, com a chance de funcionar uma linha direto ao Rio ou a bairros industriais.

Já que a linha direta ainda é sonho, o trabalhador precisa ir até o centro para embarcar em outro carro e viajar direto ao Rio. Ele encontra no ponto de ônibus os fiscais e "organizadores de filas" — oficialmente não são policiais mas se armam de cassetetes. Sua função: reprimir qualquer tumulto na fila.

Mas os brutos também amam. E, assim sendo, os "organizadores de fila" reservam os melhores lugares para seus afilhados, protegidos e amigos do peito.

O trabalhador pode escolher, teoricamente, três tipos de preços: ônibus frescões, tarifa "A", e tarifa comum. Os carros mais baratos, tarifa comum, são cada vez mais raros, forçando os passageiros apressados — a grande maioria — a usarem os tipos mais caros: frescões e tarifa "A". Outra desvantagem do tarifa comum: os ônibus são mal conservados, intencionalmente. O trabalhador é obrigado a pagar duas ou três vezes mais caro.

Veza ou outra, o trabalhador paga uma Kombi a 20,00 ou 30,00 cruzeiros. Este tipo de transporte cresceu bastante na

Baixada, apesar de proibido pela fiscalização. Em comparação com as linhas de ônibus que ligam o centro do Rio a zona sul carioca, o trabalhador da Baixada paga bem mais caro. Nova Iguaçu-Praça Mauá é quase o dobro de Zona Sul-Centro, trajeto com a mesma distância, aproximadamente. Um caso extremo é o de trabalhadores que embarcam no ônibus até as proximidades da Via Dutra ou da Rio-Petrópolis. A segunda etapa da viagem é a linha que vem direto do Rio para chegar na fábrica, alguns quilômetros adiante. Mas este ônibus não têm tarifas intermediárias e o trabalhador paga um preço alto por um percurso relativamente pequeno. Para economizar, alguns trabalhadores preferem uma longa caminhada, ou a bicicleta.

Sufoco na volta

Voltar do trabalho é mais um desgaste, mas com algumas diferenças. Filas gigantescas na praça Mauá, organizadores de fila, manipulações das empresas em favor dos ônibus tarifa "A" e frescões. O trabalhador que espera nos pontos intermediários não consegue entrar no ônibus superlotado. Ao longo da avenida Brasil, pequenas multidões de operários, impacientes com a espera, embarcam em ônibus de outra linha, pagando mais uma condução para estar mais cedo em casa. Assim que chegam ao ponto de ônibus na Baixada, mais filas o esperam, mais organizadores de filas também. As empresas que monopolizam as linhas de determinados bairros e regiões desrespeitam o trabalhador da forma mais agressiva. Os pontos finais se concentram num espaço pequeno, sem indicações precisas de qual é a linha que estaciona nos locais de costume.

Os passageiros formam então uma fila. De repente, o ônibus pára diante de outra placa. A fila se desmancha, é a confusão formada. Vence, isto é, entra no ônibus quem empurrar mais, pular pela janela. Muitas vezes a polícia intervem agredindo os passageiros a golpes de cassetete.

O lugar marcado para formar a fila, a calçada da rua, é uma passagem estreita em que os trabalhadores ficam imprensados junto do muro. Quando o ônibus arranca para ultrapassar o que está na frente, atropela os passageiros com a parte traseira da carroceria arremessando-os contra o muro.

É inútil concentrar o maior número de carros nos pontos finais dos centros urbanos da Baixada, na hora do archocho, das 6 horas da tarde em diante. As empresas são concessionárias de um número maior de linhas do que a capacidade efetiva de atender a quantidade de passageiros. Uma empresa com uma frota de 40 ônibus para percorrer 12 linhas dificilmente estará em condições de suprir o déficit de transporte dos bairros da periferia.

A partir das 6 horas da tarde, os ônibus são recolhidos às garagens até que às 10 da noite a empresa praticamente recolheu toda a frota. Trabalhadores que saem mais tarde por algum contratempo de horário nos turnos de trabalhos, ou porque fizeram hora extra, ficam prejudicados. Eles se organizam em grupo de 5 pessoas e alugam um táxi: pagam 100,00 cruzeiros por um trajeto que valeria menos de 25,00 cruzeiros, se a tabela do taxímetro fosse obedecida.

Se estes trabalhadores ganham de 10,00 a 15,00 cruzeiros por hora, uma viagem de táxi à noite é o gasto equivalente a duas horas de trabalho.

"Na Baixada Fluminense", diz o documento da Comissão, "onde acontece de tudo para prejudicar o trabalhador, "táxi" é transporte de massa". Quando um grupo de trabalhadores de uma grande indústria protestou porque perdiam o trem e o ônibus de volta para casa, depois de um turno de trabalho que acabava à meia-noite, o patrão

cedeu. Agora são transportados de kombi até um ponto de ônibus e a fábrica paga uma ajuda de custo para a condução. Outras fábricas instaladas perto da Via Dutra também fornecem ônibus a seus operários passando pela avenida Brasil, em horário marcado.

De noite é a hora de maior perigo: assaltos nos pontos de ônibus, ou em lugares mal iluminados nos caminhos que obrigatoriamente o trabalhador terá de passar.

"Na prática", explica o documento da Comissão, "o esforço do trabalhador chega a ser igual ou superior ao que gasta no trabalho. Só faz aumentar sua jornada. As horas extras perdidas na condução não trazem dinheiro algum para o trabalhador. E chega-se a situação absurda do trabalhador se ver forçado a fazer horas extras no trabalho para compensar o que foi gastas nas passagens de ônibus. Os péssimos serviços prestados pelas empresas de transporte representam a eterna ameaça da perda de horas pagas de trabalho, de dias de trabalho e mais o repouso remunerado — e a demissão."

Motoristas e trocadores

O motorista ganha pouco, nem sempre a carteira de trabalho é assinada pelo empregador, os intervalos para descanso são reduzidos, excesso de viagens, nenhum conforto para guiar — não é de surpreender que as empresas tenham dificuldades para contratar gente. Trocador recebe um salário menor ainda, dá-se preferência a menores e mulheres. Já que lidam com dinheiro são os mais visados nos assaltos. Eles são obrigados a depositar o dinheiro no cofre, guardado embaixo do banco, sempre que tiverem mais de 100,00 na gaveta. Os assaltantes sabem disso e o trocador é ameaçado de morte se não dispor de 200,00 cruzeiros, no mínimo. Temendo assaltos os trocadores não usam o cofre. As empresas lançam a responsabilidade do assalto no trocador, já que desobedeceu as ordens, e descontam o valor roubado no salário. E o trocador não reclama na Justiça do Trabalho para evitar demissão.

Ganhando pouco, condições de trabalho precárias, trocadores e passageiros fazem acordo: dividem a metade do preço da passagem, se o passageiro pular a roleta. Nem sempre funciona. O passageiro finge que aceita, pula a roleta e não paga. O trocador não reclama: medo. Se os policiais licenciados, contratados pelas empresas de ônibus como fiscais, descobrem a fraude, o trocador é demitido por justa causa.

A outra maneira de evitar o pulo, é o "roletão": uma roleta gigante, do chão ao teto do carro, que atrapalha a passagem de gordos, mulheres grávidas e de crianças pequenas que antes passavam por baixo.

Outra irregularidade é a lavagem dos ônibus: serviço noturno, desrespeitando a legislação trabalhista, feito por menores. Os meninos são pagos por quantidade de carros lavados — um trabalho duro, clandestino, trocando o dia pela noite.

Calundu: mães venceram

No bairro do Calundu, município de Nova Iguaçu, a situação das crianças em idade escolar não é nada tranquila. As mães receberam comunicado da Escola Estadual Calundu na época de renovar matrícula, de que deveriam matricular seus filhos de 12 a 13 anos no supletivo — primário, à noite — para dar vagas a outras crianças. Era uma ordem da Secretaria de Educação.

As mães não aceitaram. Revoltadas com o fato de seus filhos, ainda crianças, serem obrigados a estudar de noite, decidiram agir. Foram a prefeitura de Nova Iguaçu protestar. A resposta foi de que uma inspetora ia averiguar o problema lá mesmo na escola. No dia combinado para a visita da inspetora, as mães já

aguardavam bem cedo na porta. Ela chegou, negou ter dado a ordem, dizendo que foi a professora responsável pela escola — não existe diretora no Calundu. O resultado: as crianças voltaram a estudar no horário antigo.



Prefeitura não quer ouvir os Bairros

Em outubro do ano passado, ante a exigência de mais de 800 pessoas, a Prefeitura de Nova Iguaçu concordou que estaria disposta a escutar os problemas dos bairros, todas as quintas-feiras de manhã. Essa audiência semanal, marcada para que os bairros tivessem uma maneira certa de fazer chegar à Prefeitura suas reivindicações, foi uma conquista do Movimento Amigo dos Bairros, mas agora está ameaçada.

De uns tempos pra cá, os representantes dos bairros já não têm sido mais atendidos na Prefeitura e sim encaminhados para as diver-

sas secretarias. Quando o representante de um bairro leva à Prefeitura uma reivindicação, por exemplo, de transportes, já não é atendido na Prefeitura e sim encaminhado à Secretaria de Transportes. Aparentemente, isso poderia até facilitar as coisas. Mas na prática não é isso o que acontece. Pois quando o representante chega à Secretaria indicada, já não é recebido naquele dia. Mandam voltar outro dia, e começa aí o jogo de marca-desmarca, recebe-não recebe que sempre caracterizou a nossa burocracia quando se trata de atender às reivindicações dos bairros. E assim o representante do bairro,

Despejo na Fiat: ministério da Fazenda quer expulsar moradores.

Moradores da vila operária da antiga Fábrica Nacional de Motores — hoje Fiat — estão sendo despejados por iniciativa do Ministério da Fazenda e do Instituto Nacional de Pesos e Medidas. "Isso é revoltante, pois a gente construiu família, deu a vida pela fábrica e agora perde a única coisa que poderia ter na velhice", dizem os trabalhadores.

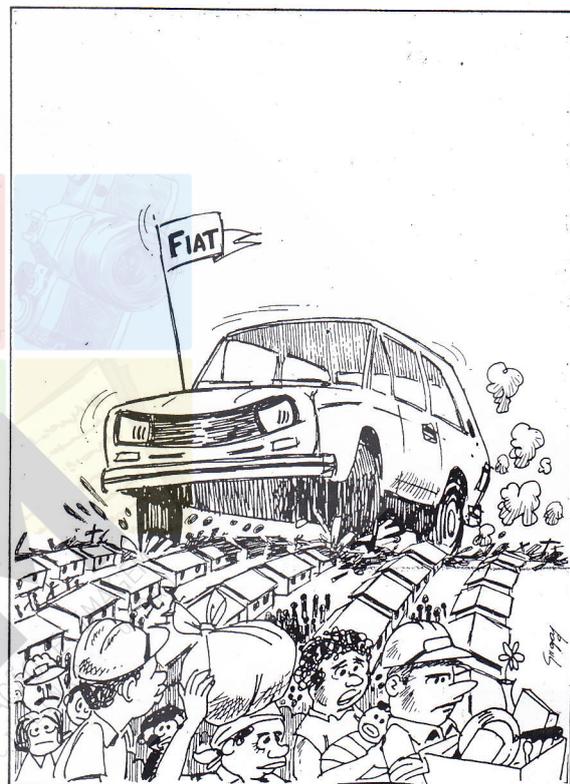
A vila operária da FNM foi construída quando se instalou a fábrica, na década de 1950. Nessa época começaram a existir algumas vilas como a "José Maria", a "Supapo" e, mais tarde, o conjunto Salgado Filho, com 5 prédios de 40 apartamentos cada. Todas as casas eram entregues a operários da FNM. Eles descontavam em folha uma espécie de aluguel. "Seu" Nilo, um dos moradores, se queixa. "Nunca poderia ser o dono da casa: quando alguém saía da FNM era despejado."

Outro morador antigo pensa diferente: "Sempre foi questão de 'peixada'. Tem gente que saiu há muito tempo e continua morando lá. Mas ameaçam expulsar até as viúvas."

Piorou com a Fiat

Quando o governo vendeu a FNM para a Fiat, a empresa italiana não quis se responsabilizar pela administração das casas, que tinham sido uma conquista dos trabalhadores da fábrica. E não aceitou terminar a construção do hospital, já iniciado. O hospital foi concluído pelo governo federal, não para servir aos trabalhadores, mas para ser a sede do Instituto Nacional de Pesos e Medidas. E o INPM agora está tentando

que não é uma pessoa desocupada, tem seu trabalho e geralmente é um voluntário que, junto com outros moradores, procura encontrar uma solução para seus problemas, vê que seu esforço é sempre dificultado por esses métodos sutis.



expulsar os antigos moradores para colocar seus empregados nas casas.

O mesmo problema afeta os moradores da grande área que cerca o INPM e que se dedicam à agricultura: Até a compra da fábrica pela Fiat, os lavradores pagavam uma renda à FNM, ou trabalhavam a terra "na terça" — entregando uma terça parte da colheita. Agora, mesmo cadastrados no INCRA, eles também estão sendo ameaçados de expulsão para que a área plantada fique disponível para implantação de outras fábricas.

Os moradores formaram

O Movimento Amigo dos Bairros considera essa atitude uma tentativa de "esvaziar as audiências". Mais de 50 bairros fazem hoje parte desse Movimento que tem cerca de dois anos de existência. A Coordenação do Movimento,

uma comissão e contrataram dois advogados. O sindicato dos Metalúrgicos está interessado em ajudar: a maioria dos prejudicados é da categoria.

Para discutir a questão os moradores fizeram uma assembleia na subdelegacia do sindicato dos Metalúrgicos com a participação de 200 pessoas. A reunião contou com a presença do presidente do sindicato e de um advogado, que informaram os participantes sobre a situação legal dos despejos. É um problema que exige muito esforço para que não haja solução desfavorável aos trabalhadores.

eleita pelos representantes dos bairros, edita um boletim bimestral onde divulga as suas experiências e as reivindicações dos bairros. Atualmente, o Movimento está se dedicando, sobretudo, à luta contra os despejos que vêm flagelando a Baixada Fluminense.

ARREBITE

CHICO BÉ



Antes que alguém me pergunte, eu também vou me perguntar: "O que é que estou fazendo aqui?". Eu estava quieto no meu canto quando me chamaram para colaborar neste jornal. Eu topei. Meu nome é Chico Bé, isto é, Chico Berro. De tanto o pessoal chamar, o Berro foi diminuindo, que nem o governo faz com o salário do trabalhador a cada ano que passa, que acabou ficando no Bé.

Aceitei por uma razão muito simples: alguém tem que faiar dos trabalhadores da Baixada, mostrar o que está errado, dizer tudo como é, sem medo nem apelação. Se um trabalhador conta o que está acontecendo na fábrica dele, se sai o nome de quem falou, no dia seguinte é olho na rua.

Se o amigo aí é inteligente, já viu onde eu quero chegar. É só me contar que aqui ninguém mexe comigo. Aqui ninguém me demite, tenho carta branca para dizer o que penso. E se é para defender meus companheiros eu já topei a parada antes do pessoal completar o convite.

Este pessoal não é burro. Eles sabem que eu tenho amigos espalhados por todo quanto é fábrica aqui em cima. É só me dizer o que está acontecendo que eu garanto aqui no jornal. Notícia séria, para valer, verdadeira. Não adianta querer enrolar Chico Bé velho de guerra. Se eu tiver alguma dúvida aciono meus amigos e tudo de esclarece.

Minha mulher diz que eu

sou lindo, mas eu sei que tenho minhas limitações. A orelha é grande, o nariz acompanha o tamanho da orelha, o olho sempre foi arregalado desde menino e a boca é uma enormidade. O berro sai firme e forte. A vantagem deste panorama que acabo de escrever é que eu ouço mais e melhor que muito otário metido a besta. Cheiro pilantragem de patrão

ECOS DA GREVE. Na Baixada ela também aconteceu, e pra valer. Assunto de primeira ordem nas discussões diárias durante os dias quentes de paralização. Uma professora das redondezas manda me dizer que na escola onde ela leciona não houve participação ativa, mas houve as mais variadas atividades como reuniões de pais, organização de jornais-murais, e discussões que acabaram levantando os ânimos dos mais pessimistas. "Aqui na Baixada, onde mora o pessoal mais lascado economicamente, também o professor faz

antes de ele começar a pensar. Enxergo longe quando o meu companheiro vai levar desvantagem. Parei de escrever em 1964 porque era demais para o meu visual o que vinha acontecendo. E não penso duas vezes para botar a boca no trombone. Quem conhece Chico Bé sabe: picareta, patrão safado e pelego comigo não tem frescos. Vamos à luta.

parte desse povo. Nossos salários são baixos, moramos em lugares não saneados, sem água e iluminação. Geralmente trabalhamos em dois empregos para receber um salário que dê pra agüentar a barra.

E foi por essa situação extrema que a greve aconteceu. Algumas diretoras se colocaram contra, mas muitas se mostraram a favor, porque também estavam sentindo na pele". É isso aí, professores. Registre aqui a solidariedade, a coluna e o apoio do amigo daqui, dacolá, donde o cês-precisar.

FUI INFORMADO de que na KIBRAS (fábrica de basculantes, situada ali na Estrada São José, 1759,

Caxias), os trabalhadores estão numa situação de arrepiar os cabelos. Serviço médico que é bom e neces-

sário, não existe. Existe, no entanto, uma enfermaria onde o pessoal é atendido por um trabalhador do almoxarifado, sem o menor conhecimento de hienas e muito menos de medicina. Esse trabalhador atende os pacientes com as mãos sujas de óleo ou graxa, e trata os casos de queimadura com pasta dental. Mas não é só isso. Quando alguém se corta, ele amarra o local com gases e meriolate para parar de sangrar. Ora, KIBRAS, tenha a santa paciência. Como se sabe, há sempre uma possibilidade de tétano quando alguém se fura com prego ou arrebite, e na tal enfermaria/almoxarifado não se toma injeção antitetânica. E o que é pior: não há nenhuma prevenção contra acidentes, nem mesmo óculos. Tô de olho, KIBRAS, tô de olho.

SUJEIRA DA GROSSA é o que está acontecendo na Fabrimar. Lá, o empregador assina o salário de Cr\$ 1,1 (* na carteira, afirmando que, na folha de pagamento, o operário receberá Cr\$ 11,30. Mas no final do mês, ele paga mesmo os Cr\$ 8,73, pois afirma que o pagamento majorado só depois da experiência. E o pior de tudo é que o almoço custa 10 cruzeiros e o operário precisa trabalhar mais de uma hora por dia só para pagar a refeição! Mas não pára aí. Falando ainda em sujeira, a poeira é tanta na seção de polimento que o pessoal se enche de

coceiras e ninguém recebe aparelho de proteção. E, se pedir, é mandado embora! Na seção, os empregados só têm direito a dois copos de leite por dia o que, convenhamos, não dá para nada. E ainda tem mais: nas outras seções, as mulheres são as sofredoras. Além das cantadas a que estão sujeitas, são obrigadas a desligar as máquinas somente na hora de ir embora. Por essas e outras, os empregados da Fabrimar vivem num regime de medo, pois precisam trabalhar lá, já que a maioria mora nas redondezas. E o medo faz surgir os puxa-sacos...

Seu direito: Jornada de trabalho deve ser de oito horas.

Uma conquista dos trabalhadores do mundo inteiro, a jornada de trabalho de oito horas dificilmente é respeitada pela grande maioria dos patrões na Baixada, que encontram muitos meios de furar a lei e obrigar o aumento da jornada em até doze horas.

A CLT — Consolidação das Leis do Trabalho, tem 16 artigos sobre a duração do dia de trabalho onde se prevê o limite máximo do trabalho diário. Mas o desrespeito da lei é facilitado pelos "furos" que permitem o aumento da jornada no caso de necessidade imperiosa da empresa, o que não é explicada direito pela CLT.

A lei em vigor determina que a duração normal do trabalho não deve passar das oito horas diárias. Os patrões, porém, podem exigir, já na assinatura do contrato, que o trabalhador se disponha a dar mais duas horas extras por dia, desde que se pague 20% a mais do que o salário normal por hora.

AS EXCEÇÕES

Mas a lei ajuda os patrões e prevê exceções em que as fábricas se apoiam para conseguir aumentar a jornada de trabalho. A CLT diz que o limite máximo de dez horas (oito horas normais, mais duas horas extras "normais") poderá ser desobedecido nos seguintes casos:

- Por motivo de força maior;
- No caso de conclusão de serviços inadiáveis ou de serviços que, se não forem feitos, possam trazer prejuízos à empresa.

Ora, motivo de força maior ou possibilidade de prejuízo, é a coisa mais fácil de ser "provada". Se a

empresa, por exemplo, não contratar novos empregados para aumentar a produção e assumir compromisso de entregar grandes encomendas, é claro que isso passa a ser necessidade nadiável.

Em vez de contratar mais empregados e garantir a todos um salário digno pelas oito horas de trabalho, as empresas se aproveitam das falhas da lei para aumentar a jornada em mais quatro horas. As oito horas se transformam em doze. Assim, as empresas ainda podem bancar as boazinhas, dizendo que dão oportunidade de aumentar os salários com o trabalho extra. Na verdade, estão exigindo o máximo do trabalhador, puxando os salários para baixo e impedindo outros trabalhadores de conseguir empregos.

Para consolo, os tribunais trabalhistas vem assegurando aos trabalhadores alguns direitos como resultado do trabalho extraordinário habitual: a inclusão da hora extra e do adicional recebido nos cálculos do FGTS, 13.º salário, férias, descanso semanal remunerado, aviso prévio, indenização e salário maternidade.

Quando a remuneração da hora extra é paga sempre, passa a integrar o salário normal, e não pode mais ser retirado do operário, mesmo que ele volte a trabalhar apenas as oito horas normais.

O problema é que o cumprimento de tais obrigações depende da estabilidade no emprego. Quem tem a coragem de fazer uma reclamação quando ainda está trabalhando?

Só depois de demitidos é que os trabalhadores constumam entrar com reclamações sobre esses direitos. E aí já perderam muito, porque, de acordo com a lei, apenas podem pedir o devido pelos dois últimos anos de trabalho.

Greve na Cassini, vinte mulheres são demitidas e sindicato sumiu.

Inte operárias entraram em greve na Cassini, indústria de Borrachas e Artefatos, no domingo e na segunda-feira — 25 e 26 de março — e até hoje estão procurando a sede do sindicato. Elas entraram com ação na Justiça do Trabalho e ficou faltando um detalhe importante: o sindicato simplesmente desapareceu. Funcionava na rua Sete de Setembro, centro do Rio, mas foi despejado e ninguém sabe informar o novo endereço.

O piquete de greve das operárias conseguiu parar a fábrica no domingo e parte da segunda-feira. Na terça-feira, elas foram despedidas.

Elas exigiram 30 por cento de aumento, adicional por insalubridade e adicional noturno. As operárias resolveram assumir a greve porque a Cassini não paga hora extra, adicional noturno, nem adicional de insalubridade. Não tem banheiro, refeitório, e emprega 180 pessoas em três turnos de trabalho. Horário de almoço também não é respeitado pela empresa.

As grevistas, demitidas por reclamarem que a empresa não cumpria a lei, eram operadoras de máquinas. Uma de suas exigências era de que na carteira de trabalho fossem classificadas de acordo com o trabalho feito, e não como auxiliares de serviço geral.