

REPORTER

RIO, AGOSTO DE 1978 — NÚMERO 9 — Cr\$ 10

AUTÔNOMO INDEPENDENTE

INÉDITO:

**Policial
confessa
tortura**

ÚLTIMA PÁGINA

**ESCÂNDALO:
PREÇO REAL
DA GASOLINA
É Cr\$5**

P.3



**BRASILEIRO
QUER BOTAR
CHEFÃO DA IBM
NA CADEIA**

P.25 a 27

**TRANSPORTE
SUFOCA E MATA
TODO DIA**

P.9 a 23



Como os leitores devem saber, os editores do **REPORTER** poderão ser enquadrados na lei de Segurança Nacional. A razão, ainda não sabemos exatamente, mas um dia, quem sabe, descobriremos. Depois da apreensão do número 5, para o qual iniciaremos uma campanha de anistia geral, ampla e irrestrita, o Ministério da Justiça instaurou um inquérito, com a finalidade de processar os editores.

O inquérito foi iniciado apenas com os depoimentos de três deles: Luiz Alberto, Gollo e Chico Júnior. Da PF foi para a 2.^a Auditoria do Exército, onde seria transformado em processo. Só que o juiz-auditor achou que as informações contidas no inquérito não eram suficientes para transformá-lo em processo. A partir daí, a polícia começou a ouvir colaboradores, estagiários, os sócios da Margem e o editor paulista Alex Solnik que tinha conseguido ficar de fora na primeira apanhada.

No momento, continuamos sem saber de nada. Temos apenas uma informação — obtida extra-oficialmente em Brasília — de que existe ordem expressa do Ministério da Justiça para dar uma prensa na gente. Uma condenaçãozinha de leve. Sabemos também que uma das grandes preocupações deles era a de descobrir se havia ou não o famoso ouro de Moscou no **REPORTER**. Viram que não tinha.



O número 5 posa para o fotógrafo no momento de sua apreensão, em maio.



Este jornal **REPORTER** N.^o 8 foi remetido de São Paulo para Moçambique dia 14 de julho último. Duas semanas depois o jornal voltou pro remetente com o endereço de Moçambique arrancado e nenhuma outra explicação. Brasileiros que moram em Moçambique vêm comunicando a seus amigos que a correspondência chega violada nas mãos deles. Informam inclusive, que é possível que o governo proteste formalmente contra essa atitude do correio brasileiro. Tudo isso é muito estranho, pois o Brasil foi dos primeiros países a reconhecer a revolução moçambicana de Samora Machel

Terrorismo de direita deita e rola no país

Sempre que pinta no ar algum indício de mudança política no país, vem o pessoal da extrema direita, encabeçado pelo Comando de Caça aos Comunistas (CCC) e começa a realizar uma série de atentados, na maior impunidade. Foi assim com D. Hipólito, bispo de Nova Iguaçu (Estado do Rio de Janeiro) e, mais recentemente, com o jornal *Em Tempo*, cuja sucursal paranaense foi invadida por um comando do CCC. Tudo porque *Em Tempo* publicou a lista de 233 tor-

turadores, no que fez muito bem. Dentro desse quadro de repressão paralela que vem acontecendo desde 1964, o que não dá para entender é como que o governo, tão eficaz no combate à subversão de esquerda, ainda não conseguiu identificar e acabar com os grupos de direita que usam e abusam da violência. Numa época em que todo mundo se une para tentar acabar com o terrorismo, esses grupos metem bronca impunemente. Quer dizer, então, que terrorismo de direita pode?

ANISTIA ENTREGA PRÊMIOS

O Comitê Brasileiro pela Anistia, o Movimento Feminino pela Anistia e a Imprensa Nanica convidam para a inauguração da exposição e entrega de prêmios aos cartazes vencedores do concurso "Um cartaz pela Anistia", na Associação Brasileira de Imprensa, às 20 horas do dia 21 de agosto.

REPORTER



REPORTERES/EDITORES — Luiz Alberto Bettencourt, Luiz Augusto Gollo, Chico Júnior, Alex Solnik (São Paulo), Analuce Estrela (Arte).
SECRETÁRIO DE REDAÇÃO — Toninho Martins Vaz.
REPORTAGEM — Tim Lopes, Eduardo Homem (Recife), Marcos Dantas, Maria Teresa Bustamante, Clarice Niskier, Tânia Celidônio, Raquel Moreno, João de Barros, Eduardo Serra, Martha Baptista, Luis Fernando Rodrigues, Elizabeth Buarque, Maria Helena Allan, Rivaldo Chinen, Bernardo Pellegrini, Vera Lúcia Dias, Maria Emilia Alencar, Ronaldo Herdy, Mauro Ferreira, Ramona Ordoñez.
CORRESPONDENTES — Paulo D'Alcântara (Paris), Cristina Duarte (Milão).
FOTOGRAFIA — Hélio Campos Mello, Camila Butcher, Jesus Carlos, Juca Martins, Eliana Pastore, João Bittar, Wagner Avancini, Lula Feijó, Chiquito Chaves, Ricardo Malta, Ricardo

Gonçales, Luiz Bittar, Custódio Coimbra, Leonardo Neri, Nair Benedicto.
ILUSTRAÇÃO — Jaime Leão, Angelli, Jota, Alecy, Guidacci.
ARTE — Pipsi, Maurício Veneza.

REPORTER Autônomo Independente — Uma publicação da Margem Editora e Programação Gráfica Ltda, Rua Miguel Couto, 134/11º andar, Rio de Janeiro.
São Paulo: Rua Jaguaribe, 25/3º andar, conjunto, 31, CEP 01224. Tel: 222-3103.
Diretor: César Arruda Castanho.
Recife: (Representante) — Editora Alternativa, Rua Conde de Boa Vista, 50/sala 30.
Distribuição — Fernando Chinaglia S.A. Rua Teodoro da Silva, 907, Rio de Janeiro.
Impressão e composição — Editora Mory, Rua do Resende, 65. Telefone: 263-7002 (PABX). Rio de Janeiro.

REPORTER
integra
o Comitê da
Imprensa
Independente



Vara de Registro Público — Aut. 4456



REPORTER

revela o preço verdadeiro

GASOLINA SÓ CUSTA Cr\$5

Em setembro de 1974, no Salão do Automóvel em São Paulo, o presidente Geisel fez uma advertência à indústria automobilística: "mudem suas linhas de montagem, produzam menos carros luxuosos e mais carros econômicos, aumentem a fabricação de caminhões e veículos utilitários".

Muito razoável. Enfim, o governo estava descobrindo que um país como o Brasil, que não tem grandes reservas de petróleo, não podia se dar ao luxo de produzir tantos automóveis, de tantas marcas diferentes, como acontece nos países capitalistas desenvolvidos. Era preciso conter a produção de novos automóveis porque os países árabes produtores de petróleo tinham aumentado o preço de sua mercadoria de 3 para 10 dólares.

Os empresários concordaram, todo mundo aplaudiu o discurso do presidente, algumas fábricas anunciaram que iam lançar veículos econômicos, mas, passado o susto inicial, não aconteceu nada realmente importante. Ou melhor: tudo continuou como estava, as indústrias se esqueceram das recomendações do governo, o governo fez vistas grossas e São Paulo continuou a lançar no mercado modelos novos. No total, cerca de um milhão de automóveis continuaram a ser produzidos por ano.

Como o governo tinha que fazer alguma coisa pra gastar menos dólares com o petróleo — e brigar contra a indústria automobilística é parada indigesta, mesmo numa ditadura — resolveu-se que, a partir de então, o preço da gasolina — e dos outros derivados de petróleo — ia aumentar numa proporção muito rápida, para desestimular o uso do automóvel. Um plano de emergência: o litro da gasolina comum, que em agosto de 74 já custava Cr\$ 1,80, passou a Cr\$ 2,00 em janeiro de 75, a Cr\$ 2,30 em maio e em outubro já estava a Cr\$ 3,21. Em um ano tinha aumentado 60%.

Com isso, o governo pensava que tinha conseguido conciliar o interesse da indústria, que não queria abrir mão de seus veículos luxuosos e potentes, com a necessidade de reduzir o consumo de gasolina. Mas será que tinha mesmo?

De início, é bom dizer que nem mesmo os técnicos da Petrobrás sabem em quanto os aumentos de preço

contribuíram para diminuir o consumo de gasolina. Eles dizem que é inegável que o consumo por veículo caiu, que o consumo nacional aumentou apenas 0,5% entre 1973 e 77, mas eles mesmos classificam todas as estatísticas sobre o assunto "como muito pouco confiáveis".

— Em que, então, o ministro das Minas e Energia baseia seus cálculos? perguntou o repórter a um dos técnicos.

— Talvez o Conselho Nacional de Petróleo, que formula a política, tenha estatísticas melhores. Nós aqui só executamos uma orientação, respondeu ele.

Talvez. Mas, nós, pobres mortais, nunca fomos premiados com a revelação desse segredo. Não sabemos qual é o preço real da gasolina, se a política está dando certo — os jornais às vezes anunciam que o consumo está aumentando, a Petrobrás diz que não está — ou se está dando errado. Só sabemos de uma coisa: entre 1972 e 1978, o preço da gasolina aumentou mais de 1000% e antes que agosto acabe vai aumentar outra vez. O brasileiro, hoje, segundo a própria Petrobrás, está pagando a 15.^a gasolina mais cara do mundo. E a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), a associação de classe da indústria automobilística, que atualmente é contra a política de aumento de preço, com medo que ela diminua suas vendas, põe lenha na fogueira: diz que a gasolina brasileira, custando Cr\$ 7,30 o litro, já é a 3.^a mais cara, abaixo apenas de Portugal e Itália.

Interessada em aumentar mais ainda o fogo, a Anfavea dá outras infor-

mações: 1 — o preço real da gasolina comum no Brasil está entre Cr\$ 4,20 e Cr\$ 4,50; 2 — a Petrobrás produz no Brasil — por 4 ou 5 dólares o barril — quase 20% do petróleo que usa para fazer a gasolina; 3 — outros 20% são feitos à base de álcool, que custa Cr\$ 5,68 o litro; 4 — enquanto o preço da gasolina subiu mais de 10 vezes, entre 72 e 78, o preço do barril de petróleo importado pela Petrobrás subiu apenas quatro vezes.

Quer dizer, segundo a indústria automobilística, 40% da gasolina vendida no país é produzida aqui mesmo e a matéria-prima que é importada também não encareceu tanto para justificar aumentos tão violentos no preço final.

Os técnicos da Petrobrás dizem que não sabem como a Anfavea chegou ao preço real de Cr\$ 4,50, e que é muito difícil calcular quanto a mais do que o normal está pagando o consumidor porque esta diferença é estabelecida por critérios políticos do governo, mas sugerem o seguinte: "se você quer ter uma idéia do preço da gasolina se seu crescimento tivesse sido natural, pegue o preço de um ano qualquer e faça os reajustes até 1978, de acordo com a taxa de inflação; os preços assim, serão atualizados sem outros acréscimos."

Pois bem, nós fizemos as contas e chegamos ao seguinte resultado: se o preço da gasolina desde janeiro de 75, portanto já com o aumento provocado pelos árabes, tivesse sido aumentado apenas para cobrir a inflação, um litro da comum custaria hoje Cr\$ 5,05.

Os efeitos sociais dessa diferença de Cr\$ 2,25 é outra coisa sobre a qual ninguém dentro do governo tem muito

interesse em falar. No Ministério da Fazenda ou na Fundação Getúlio Vargas, que calcula o custo de vida, não se sabe qual o impacto do preço exagerado da gasolina sobre as cotizações das outras mercadorias. E todo mundo sabe que ela não afeta o bolso apenas na hora de encher o tanque do carro; ela é paga também quando os caminhões médios e leves, movidos a gasolina, transportam produtos para as feiras livres e carne para o açougue.

Não se sabe ainda como os Cr\$ 7,30 pagos por cada litro de gasolina comum são divididos e porque, agora, a cota de contribuição à Previdência também está incluída aí. Sabe-se, e nisso todas as informações coincidem, que a Petrobrás fica com 51,9%; 3,1% são a remuneração das companhias distribuidoras; 7% vão para os revendedores e 38% pertencem à categoria outros, que é a mais concorrida. Abiscoitam parte dela o Imposto Unico sobre Combustíveis, o Pasep, Cota de Previdência, DNER, Fundo Nacional de Desenvolvimento Ferroviário, Departamento Nacional da Produção Mineral, Comissão Nacional de Energia Nuclear, Fundo de Pesquisas Nucleares, ministério da Aeronáutica, orçamento dos Estados, municípios e Distrito Federal e Transportes. Os que pagam são, portanto, sócios e contribuintes de todas essas siglas que certamente mal conhecem.

O ministro das Minas e Energia e o ministro da Fazenda, para justificar cada um dos muitos aumentos, costumam dizer que, com esse dinheiro, o governo está financiando o preço mais barato do óleo diesel e do óleo combustível, que são usados nas indústrias e no transporte. Mas os critérios de aumento já vieram prontos num decreto-lei, que ninguém discutiu, e os beneficiários dessa mina de ouro também são escolhidos sigilosamente. Pode ser até que o governo esteja aplicando bem a bela quantia, só que ninguém sabe disso. As informações "confidenciais" são conhecidas apenas de um restrito grupo de técnicos da Petrobrás, do Conselho Nacional de Petróleo, do Ministério das Minas e Energia e de um ou outro ministério da área econômica.

Luiz Alberto Bettencourt

PREÇO EM JANEIRO/75 Cr\$ 2	INFLAÇÃO (*) DO ANO 29,3%	PREÇO EM DEZEMBRO/75 2,58
JANEIRO/76 2,58	44,9%	DEZEMBRO/76 3,73
JANEIRO/77 3,73	35,5%	DEZEMBRO/77 5,05
(*) Inflação calculada pela evolução do Índice de Preços por Atacado (IPA).		

—Esta não é uma eleição que qualquer um pode participar. O cara que tá na fábrica ou tá na periferia que não tem dinheiro nenhum, resolve sozinho vamos de dizer: diz-se que todo cidadão teria direito de se candidatar, um fulano desse se dirige ao... fora a convenção passar por convenção... consegue chegar até o TRE, vai se inscrever como candidato, tira carteira de indentidade, tira tudo... 10 mil pau. Não tem? Não é candidato!

ELEIÇÕES **CANDIDATO DENUNCIA: MATARAM O OPERÁRIO**

O futuro deputado pôde ser visto nas ruas de São Paulo em maio do ano passado, discursando para pequenas multidões e se escondendo da polícia. Este ano ele não se esconde mais: aparece com o número 1471 do MDB, mostra seu nome — Geraldo Augusto Siqueira Filho — e assim faz política longe da faculdade, formado há um ano em Geografia pela USP.

Mas não é geógrafo, é bancário. Há seis anos está nisso, hoje no Banco do Brasil, escriturário de uma às sete da noite. Os colegas do escritório brincam com ele. Passam o telefone dizendo: "É o Erasmo Dias, quer falar com você." Quando passa uma sirene lá fora, a gozação é geral: "Esconde o Geraldinho, vieram pegar ele." Mas não foi gozação as vezes em que encontrou a casa cercada de carros da polícia, as vezes que teve que ser interrogado.

Com 27 anos e rosto de muito menos passou por momentos muito especiais para quem teve educação como a sua, rígida, profundamente anti-comunista. A família de classe média, baixa mas remediada. Não faltava nada, a vida estava mais ou menos resolvida. O irmão foi secretário da União Estadual de Estudantes em 1966. Nesse ano foi preso. A prisão confundiu Geraldinho pois a polícia acusou seu irmão de comunista, e pelo que ouvira falar de comunistas, eram pessoas muito diferentes de seu irmão.

A diferença de idade entre os irmãos era grande. Quase nunca falaram de política. Geraldinho nunca leu nada até que em 1968, no meio daquele fervilhar todo, como ele mesmo diz, entrou na primeira greve de sua vida. Era secundarista

do Fernão Dias Paes, um grande colégio estadual em Pinheiros. Por curiosidade, foi espiar o que estava acontecendo com os universitários. Conheceu o lugar onde moravam, o CRUSP, território livre deles. Gostou daquele clima de debates, um encaminhamento a favor, um contra, votação; estava fascinado por tudo aquilo e começou a acompanhar passeatas. A primeira em outubro de 68: passeata pela morte do secundarista José Guimarães, na rua Maria Antonia, atingido pelas balas do CCC.

Não houve enterro porque a polícia tinha enterrado o rapaz sozinho. Mas a passeata saiu, tendo à frente a camisa ensanguentada do estudante. Geraldinho vibrou demais na passeata e quando a polícia chegou se escondeu numa farmácia, onde ficou quase uma hora.

Dez anos depois era um dos comandantes das passeatas. Em política, foi voto nulo até 1976. Achava que não adiantava entrar no jogo "pra se sujar". Ainda hoje, muitos de seus colegas de faculdade pensam assim. Quando lhes diz que é candidato olham-no com cara de quem diz: "coitado, outro que vai se sujar na política." Outros colegas compreendem que ele não vai entrar no "jogo sujo". Sua política é diferente.

A campanha já é. Primeiro, sem dinheiro quase. Foi duro arranjar os Cr\$ 10 mil de inscrição. Mas isso não é problema, pode ser até vantagem, como explica o assessor do candidato, Tonhão:

— Os cabos eleitorais trabalham para ele de graça. São muitos, espalhados pelos bairros de São Paulo. Lugares onde participamos de algum trabalho ou temos amigos que trabalham.

— A campanha será feita de mutirões — diz o candidato — grupos que vão a portas de



Foto de João Bittar.

Geraldinho foi um dos líderes das passeatas de 1977



Foto de Amancio Chiodi

DENÚNCIA

Em 1970, Geraldinho foi preso, durante panfletagem na Vila Maria, em São Paulo. Junto com ele foi também um operário experimentado em lutas sindicais, Olavo Hansen. Os dois passaram por vários órgãos policiais. O estado físico de Olavo piorava em cada mudança. Na última vez que o viu, Olavo estava estendido no chão. Na rua, Geraldinho viu no jornal notícia da morte de Olavo. Suicidado.

fábrica, escolas, chamam as pessoas para discutir o programa que não é só meu, é feito pelas pessoas que participam da campanha.

— É uma candidatura que representa uma porção de gente — explica Tonhão.

— Enquanto outros fazem campanha com dinheiro nós fazemos de outra forma. Enquanto as escolas são dispensadas para receber Geisel, os estudantes reuniram multidões sem obrigar ninguém. E sem pagar um tostão. Imagine ter que pagar gente pra sair numa passeata!

Geraldinho ainda se sente estranho como candidato. Nos dois anos que foi do Diretório Central dos Estudantes, sempre falava em nome da diretoria, nunca em nome próprio. Agora, na campanha, perdeu o anonimato, seu nome tem que ficar marcado. Uma situação oposta. Mas não pensa em "carreira política", muito menos abandonar o serviço no banco. Pelo contrário, pensa em se entrosar melhor na vida sindical dos bancários, da qual não participou porque não podia estar ali ao mesmo tempo que no Movimento Estudantil.

A ligação maior com operários surgiu por motivo mesmo da tradição do Movimento Estudantil. Já se sentia isso em 68. Estudantes foram às fábricas ocupadas de Osasco, talvez até com exagero. O líder dos operários, José Ibrahim, chegou a pedir, numa assembleia que os estudantes saíssem das fábricas ocupadas pois não havia espaço para eles e para os operários.

Essa afobação não se repetiu nas greves deste ano. Os estudantes não foram chamados, não apareceram. Respeitaram a decisão dos operários. Mas nem todos trabalhadores pensam como Lula: operários devem ficar de um lado, estudantes de outro, cada um fazendo o seu.

— Tem mesmo é que misturar! — contesta Geraldinho. Os operários é que fazem o país, eles têm que puxar os outros na luta política, mas não podem ficar sozinhos. A ditadura é uma só. A separação entre grupos interessa a ela. Setores populares, estudantes, operários têm que se comunicar e atuar juntos. Você vê as greves deste ano: não foram feitas pelos sindicatos e sim pelas comissões de fábrica. Pequenas comissões formadas nas bases. É assim que vejo a democracia funcionando. Comissões de fábricas, comissões de bairros, pequenos grupos de base trazendo seus problemas à discussão. Tenho contatos com oposições sindicais, operários já foram discutir na USP, nós fomos discutir com eles. E eu sinto que eles respeitam nossas

lutas do ano passado e nos recebem com amizade.

Experiência de campanha política ele não tem nenhuma. Tonhão, o assessor, já trabalhou na campanha de Marco Aurélio Ribeiro para a vereança. Nos dias de semana, de manhã e à noite, fazem visitas a grupos de médicos, trabalhadores, universitários; nos fins-de-semana, viagens para contatos no interior. Lá é sempre mais difícil porque ainda há poucos entidades do tipo Comitê Pela Anistia, Oposição Sindical, Comunidade de Base. Os esquemas políticos são tradicionais e com a política velha Geraldinho não transa. Entre os senadores da República, por exemplo, não destaca nenhum. Admira atuações de dois ou três deputados federais.

Além de querer eleições diretas no país, as quer nos DCE, nas comissões de fábrica, nos pequenos grupos:

— A interferência das bases tem que ser o tempo todo. Põe um cara, tira outro, dessa maneira é que se pode pensar numa sociedade mais justa. A população contando seu problema de transporte, habitação, creche, alimentação. Esses grupos, com organização própria é que farão a democracia. Tem nego querendo fazer democracia antes de que as massas façam. Há uma correria de democratas. Na história do Brasil foi sempre assim, desde a abolição. A Independência foi feita assim. O sindicalismo de Getúlio também. Mas de nenhum desses "democratas" que estão aí eu ouvi alguma coisa sobre direito de greve, sobre comissões de fábricas; durante as greves, eles se calaram. Nenhum deles fala como é que vai ficar o problema de transportes que está assim não por engano mas por uma política que favorece a indústria automobilística. Os empreiteiros. Favorece a construção de grandes viadutos em vez de fornecer casas populares. E os Lindenberg da vida continuam faturando o que querem com apartamentos de luxo.

Alex Solnik

ELEIÇÕES

FALTAM Cr\$ 10 MIL PRA OPERÁRIO SER DEPUTADO



Foto de Wagner Avancini

Sobe num caixote, amparado por um companheiro também magro, também beirando os quarenta anos — ele tem trinta e nove — e começa a falar para os poucos operários que já saíram. Estamos em São Paulo, na porta de uma fábrica, em Santo Amaro, a poucos quarteirões da Fábrica de Bicicletas Caloi, onde Aurélio Peres trabalha há um ano e meio. Pede silêncio e começa a falar:

“Companheiros. Estamos nos apresentando a vocês como um igual. Como um operário também, que trabalha nas máquinas como vocês, que luta pra poder sobreviver. Estamos nessa campanha para deputado federal apoiados por 62 organizações de bairros, pelas oposições sindicais à pelegada que tá aí, e pelo MDB. Estamos vivendo um período em que o povo começa a tomar conhecimento de sua miséria, da situação em que esse governo nos colocou. A gente está descobrindo também que a nossa miséria é a riqueza de um grupo pequeno, que está no poder e usa o poder pra ficar cada vez mais rico. Quanto menos a gente ganha, mais eles ganham. Quanto mais baixos são nossos salários, mais alto é o lucro deles, quanto mais a gente sofre, as famílias do trabalhadores passam necessidade, mais eles vivem no conforto, na boa vida, no sossego. Então, a gente precisa buscar formas de mudar a situação, de dividir melhor o que nós todos produzimos. Eles não podem continuar levando a parte do leão e deixando as migalhas pra que a maioria fique disputando. Nós não temos que repartir nossa miséria, mas a riqueza deles. Por isso é que a gente aceitou levar essa luta, através do MDB, que ainda não é o nosso partido verdadeiro, mas o único que a lei deles permite para a gente protestar. Enquanto nós, operários, não temos um partido nosso, autêntico, criado e dirigido pela gente, o MDB serve para protestar, para chegar à união que vai permitir a criação do nosso partido. E por isso é que nós estamos aqui, para pedir o voto dos companheiros...”

O sujeito que ajudava Aurélio já está distribuindo os panfletos de propaganda, com os seis pontos da campanha do candidato número quatrocentos:

— Pra você ver, como é difícil um operário entrar numa campanha como essa, até os panfletos foram feitos em parceria. É uma dobradinha que a gente faz com outros candidatos que tem uma posição próxima à da gente, e dois candidatos fazem parte dum só

volante. Então, nas zonas leste e sul da cidade, eu apareço junto com a Irmã Passoni, candidata a deputada estadual. Na Freguesia do Ô, com o Sérgio dos Santos e em Ribeirão Preto, com o Antonio Calixto.

Essa é apenas uma das dificuldades. Como fazer campanha, tendo que acordar às quatro e meia da manhã pra entrar às seis no serviço, trabalhar até às duas da tarde, depois sair por aí de ônibus, ou até a pé, pedindo caixote de cerveja nos bares perto das fábricas para improvisar o palanque do comício, visitar as sociedades amigos de bairro, sindicatos, reuniões da oposição, operárias?

“E agora, estou encontrando uma certa dificuldade até com o pessoal da Igreja, que não se liga muito nessas disputas partidárias. Eles preferem se distanciar dos partidos e isso complicou um pouco. E ainda tem o problema dos dez mil cruzeiros...”

Aurélio Peres não tem dez mil cruzeiros exigidos para se inscrever como candidato no Tribunal Regional Eleitoral de São Paulo. O prazo está se encerrando e, caso não consiga o dinheiro, ficará fora da disputa de 15 de novembro:

“Mas eu tô me virando. Vamos ver se dá pra arranjar, nem que seja emprestado com o pessoal do partido.”

Aurélio foi boia-fria, plantador de feijão desde moleque, ligado aos companheiros de roça pela vontade de sair da miséria do campo. Começou cedo no batente, ainda não tinha nem dez anos e já sabia da enxada e da colheita, para ajudar a casa de muito irmão e pouco dinheiro.

Eu sou mesmo é operário, operário ferramenteiro. Mas participo desde a roça nos movimentos de oposição. Quando eu morava em Santa Fé do Sul, onde fui criado — Aurélio nasceu em Bilac, cidadezinha do interior de São Paulo perdida no mapa — nós organizamos uma luta contra um despejo que pretendiam fazer na Fazenda Reserva. Aí eu já pertencia à Juventude Agrária Católica. O negócio deu certo, a gente ganhou a briga contra os que queriam tomar a terra do povo, isso deu mais força, mais fê no trabalho que a gente desenvolvia. Então, fui aprendendo o justo e o injusto na luta mesmo, com a prática da luta pela terra, contra a exploração dos que acham que são donos de tudo, até das pessoas.”

A batalha pela posse da Fazenda Reserva permitiu ainda a criação de uma cooperativa para a região de Jales, com dinheiro do Governo. Mas



Aurélio é um dos organizadores do “Movimento Custo de Vida”, lançado dia 15 de março deste ano no Colégio Arquidiocesano, São Paulo (foto acima)

Foto de Cristina Villares

as vitórias podem ser passageiras, quando o povo não está sempre mobilizado para defender o que conquistou, como explica Aurélio:

“Foi só a coisa amolecer um pouco, e eles já meteram a mão no que tinham ajudado a construir. Como era do povo, administrada por gente nossa, o Governo não demorou para acabar com a cooperativa dos trabalhadores, inundando as terras com a represa de Ilha Solteira. Ficou tudo como estava, até pior.”

Em 1968, ano do AI-5 e das passeatas, Aurélio chegou em São Paulo. Vinha aprender uma profissão, casar, continuar a luta. Entrou no SENAI, virou ferramenteiro. Encontrou Maria Conceição, e já têm dois filhos. Até comprou casa, num fim-de-mundo da zona sul da cidade, bairro chamado Figueira Grande, onde as casas de tijolo se ligam por barracos, o esgoto e água encanada nunca chegaram, nem iluminação pública, nem asfalto, nem transporte decente. Só há muita vontade.

“E precisa muita mesmo. Quando cheguei, já fui juntando o pessoal, discutindo a vidinha de cada um, os problemas que a gente enfrentava. Fundamos uma associação dos moradores do bairro, encaramos a briga pela escola pros moleques, cascalho pra tapar um pouco a lama das ruas, condução que nem passava por lá. Era um desses loteamentos que eles fazem pra depois pensar em quem vai morar.

Quer dizer, eles mesmos nunca pensam. Criam, vendem e vão embora, arrancar mais dinheiro dos coitados. E largam o problema. Então, aos pouquinhos, com muita luta, a gente foi se virando.

Aurélio virou presidente da Associação dos Amigos do Bairro de Figueira Grande. Comandou a luta pela criação de outras associações em loteamentos próximos que acabaram virando bairros. Filiou-se aos movimentos católicos e à oposição metalúrgica. Integrou um dos primeiros grupos organizados para combater o pelego Joaquim dos Santos no Sindicato dos Metalúrgicos de São Paulo, um dos maiores da América.

“Passei esse tempo todo tentando mobilizar o pessoal, levar uma palavra de animo. Mas sempre na oposição. Isso é uma coisa que eu sempre falo e sempre deixo bem claro: esse governo que aí está, faz tanto tempo, é uma governo dos ricos, dos que já têm tudo. Então, há três anos, quando achei de escolher um partido, é claro que só podia escolher o MDB. Não porque seja realmente o partido certo, onde tudo corra bem. Claro que não. O MDB é cheio de limitações, eu sei disso. Mas como é que uma pessoa que sempre lutou na oposição, que é operário, pode entrar para o partido dos patrões, dos ricos, que é a Arena? Não dá.”

O programa do candidato-operário está sendo decidido em suas reuniões com donas-de-casa, operários, gente da roça como ele:

“Eu vou e discuto. Tudo mundo fala, dá palpite, apresenta sugestões e então todos votam. Quer dizer, tem alguns pontos que já estão certos, como os direitos dos trabalhadores, das lutas sindicais, da anistia e da Constituinte.

Também estes foram tirados nas reuniões de Aurélio Peres com o povo da periferia de São Paulo. Numa reunião sua com donas-de-casa, esposas de operários, elas não entendiam o que era essa tal de Constituinte:

“Então eu expliquei. Do meu jeito, com as minhas palavras, igual eu falo com a minha mulher. Então, uma delas levantou a mão e falou:

Se é isso, eu acho que a nossa luta principal é pela constituinte. É pra fazer um Estatuto do Brasil. Daí eu percebi que ela tinha entendido o que eu queria dizer.”

Luis Fernando Rodrigues



O torturador de pernas cruzadas aperta as teclas do *pianinho*, o choque elétrico mais moderno. Cada tecla corresponde a um aumento de voltagem. Tem na mão uma garrafa de pinga, bebe durante a sessão. Em cima da mesa, uma metralhadora. A máquina do outro torturador é mais antiga, a *maquininha*. O balde de água serve para molhar a vítima. Assim sentirá mais os choques. Serve também para por em baixo do preso, que geralmente defeca e urina durante a tortura.

Por trás da vítima, um torturador dá choque no ânus, com um cabo de vassoura enrolado de fios elétricos. O guarda, de metralhadora, não fica o tempo todo parado. Pode, por exemplo (como foi com o artista), enfiar o cano da arma nas narinas do preso. O artista Bruno Barbosa da Silva conhece prisões e torturas desde pequeno, ladrão por necessidade. Esculpe há 20 anos mas só em 69, ao conhecer presos políticos na cadeia, pensou em reproduzir cenas de violência policial. Este ano fez o "pau-de-arara" que há 10 anos queria fazer

Tortura do artista é sua obra - prima



Levou dez anos pra fazer um pau-de-arara



Bruno Barbosa da Silva, autor do "pau-de-arara"

—Tira a roupa. Tem que tirar mesmo. Se não tirar, os caras rasgam. Ai o cara fala: dá o braço. Você tem que dar o braço, amarra, né, senta, você tem que sentar, amarra as pernas, amarra mesmo, com qualquer coisa. Quando você sai de lá... bom, quando você sai não consegue nem andar, nem mexer o braço, mão, nada... o braço fica todo preto. Se não sentar, senta na porrada, de qualquer jeito você vai ter que sentar. Amarra o pé, põe o braço pra baixo, enfia o cano, um de cada lado, suspendem, bota lá, você fica balançando, aí pegam outro fio e amarram as pernas no pé da mesa, fica bem esticado.

Aí outro já pega logo, vai esticando os fios. Primeira coisa assim é amarrar no pênis do cara. Amarra bem o fio no pênis. Quando é uma maquininha só, o cara fica com um fio solto na mão, amarra um no pênis e um fica solto, aí um cara fica girando a maquininha — quando era a maquininha, agora tão usando só o pianinho — aí o outro fica correndo com o fio pelo corpo todo. Enfia na boca. Quando dá na boca,

você dá mais de 500 milhões de piscadas por segundo. Dá um troço esquisito. Os caras me quebraram os dentes da frente com choques.

Outras vezes, eles pegam um cabo de vassoura ou mesmo um cacete, enrolam fios elétricos em torno, aí enfiam na bunda do cara. Em mulher também. Mulher é até pior. Deve ser mais sensível. Eles realmente esculhambam o cara. Choque na boca é horrível. Os caras falam "vou te capar" e dão porrada. Não capam não sei por que. Às vezes, até capam mesmo. Transação do fio que o cara amarra, eu até hoje tenho que ir de vez em quando no médico, passar pomada e tal... quase me cortaram o pau fora! Você vai fazer o que? Você vai gritar? Não dá nem pra chamar a mãe.

Tem cara que fica 20 horas no pau-de-arara, tem cara que morre, tá cheio de cara aí, todo dia. Tem cara que sai de lá e vai pro Juqueri, Manicômio Judiciário. Você vê esses caras na rua falando sozinhos, bobos, você fala: é bêbado. É nada, é cara que foi pendurado.

Bruno Barbosa da Silva



Bruno Barbosa da Silva já perdeu a conta de quantas vezes essa cena se deu com ele.

Trombadinha aos 12 anos, terror de seu bairro, delinquente juvenil, passou boa parte da vida na cadeia. Durante a infância, foi pedinte, um dos doze filhos da família que morava num quarto 4x4, com primos, tios e o avô. No total, 20 pessoas. Ele saía com a irmã. No Menino Primor, lhes davam fubá. Numa padaria, pão velho. Pediam nas barracas da feira, onde desse.

O avô não comia miolo de pão. Jogado sobre a mesa, Bruno pegava os pedaços, brincava com eles na mão. Antes de comer, fazia com o miolo de pão bonecos desengonçados. Também curti fazer, com a irmã, bonecos preparados com a mistura de arroz e jornal.

Na escola repetia todo ano. Era aluno da Caixa, sustentado pelo governo.

— Eles davam sapatos, mas quando pisava na água a primeira vez, o sapato derretia. Não dava pra durar o ano todo.

Se ia descalço na escola, não podia: direto pra diretoria. Tinha a manha de arranjar um chinelo e amarrar com panos o outro pé, como se estivesse machucado.

Aluno da Caixa, naquele tempo (há 20 anos), não podia fazer o que os outros faziam: era o último da fila a entrar na classe e também

não tinha direito de sair no recreio. Bruno passava os recreios na sala de aula. Começou a curtir em naços de giz as pessoas desengonçadas que modelava com miolo de pão. Acabava com o giz, ir pra diretoria.

Com 10 anos já tinha sapato:

— Tanta loja em Pinheiros, eu não ia andar descalço...

Aí começou a roda-viva de seus anos seguintes, com idas e vindas de reformatórios para menores, cadeias, delegacias, salas de tortura, celas. Hoje, mora num barraco que construiu sozinho, um quartinho do tamanho do de sua infância, onde mora sozinho, com dois cachorros. O quarto de madeira tem poucos móveis. Uma mesa tosca, um fogão e a cama nos altos, sobre o mezanino. Nem luz elétrica, nem água encanada. O chuveiro fica numa pequena cachoeira, perto da casa. A casa é cercada de floresta cerrada de pinheiros, quase sem vizinhança, numa rua de terra. No quintal, Bruno fez um forno de tijolos para seus trabalhos de barro.

Estão junto às paredes do quarto alguns trabalhos e dentro de um caixote de papelão, outros. São figuras sofridas, quase sempre em choque com a polícia. Cenas que Bruno viu na rua ou viveu. Cenas da infância. Um pedinte. As mãos de suas figuras são sempre enormes, os pés também. — As pessoas que faço são mais ligadas à terra, por isso os pés

são grandes. As mãos são mãos de quem trabalha, têm que ser grandes.

Um lixeiro. Uma fábrica de dinheiro, onde o operário é triturado numa máquina que transforma seu corpo em moedas. Um caminhão de bóias-frias. Estudantes espancados pela polícia, durante as passeatas. Prisões. No tempo todo que faz escultura, desenha também, já pintou muitas paisagens em bares. Nunca teve professor, mas aprendeu mais, por mais absurdo que seja, na cadeia. Em 1968, 69, conheceu os primeiros presos políticos, com quem conversava e lia os livros:

— Pra gente, eles eram ricos pra xuxu, tinham livros pra burro. Visita deles era banquete.

Bruno não os entendia no começo.

— O cara chegava e dizia que assaltava o banco mas não ficava com o dinheiro. Eu não entendia essa transação. Pô, como são bobos, eu pensava.

Foi lendo e diz que foi tomando consciência:

— Comecei a ver que não adiantava arrumar as coisas só pra mim. Roubar do outro e ficar com a grana não resolvia nada.

Saiu livre em 1972, disposto a não roubar mais. E começou a fazer trabalhos diferentes. Antes, fazia coisas que os outros achavam "bonito"; desta vez queria fazer trabalhos com conteúdo. A dificuldade foi vender o

trabalho. Eram cenas muito duras.

— Quem vai querer na sala uma cena de polícia batendo?

Quem gostava das peças não tinha dinheiro pra comprar. Ou levava, prometia pagar e não pagava. Recusado nos salões, Bruno arrumou trabalhos extras para garantir suas pequenas despesas, só comida, praticamente, e condução, fora o lazer. Faz trabalhos em portas para "os bacanas".

Ele é baixo e forte, braços grossos. Já fez muitas coisas em 31 anos de vida. Já foi baterista, aqui e no Paraguai e também trabalhou na roça, onde trabalhou muito com escultura, conheceu gente legal, aprendeu muito. Foi bóia-fria mesmo, contratado por um "gato" pra cortar pés de café. — A gente fazia no pau, eu e o meu colega que a gente anda junto desde pequeno, sempre foi preso junto e tudo. Fazia no pau e cansava logo, por que não dá mesmo. Ganhava por pé cortado, 20 centavos por pé. O caipira fazia devagar mas fazia o dia todo.

Desde 1968 tinha na cabeça a idéia de mostrar num trabalho como é a tortura que sofreu tantas vezes. Só este ano conseguiu fazer e expôs a peça na Universidade de São Paulo. Achava que os estudantes sabiam como era tortura, mas não sabiam: uma estudante lhe perguntou porque o torturado estava com o pênis duro. Todos os dias de exposição Bruno

estava lá. De vez em quando, recebia bilhetes ameaçadores: "tira isso daí, senão eu quebro".

— A arte tem que marcar uma época. Não faz muito tempo eu penso assim. Se o artista não marcar o que ele vê, daqui a um determinado tempo ninguém vai saber mais nada. Vai pegar uma natureza morta que tá cheio por aí, que os caras pintam toda hora, de que época é? Ninguém vai entender mais nada. Você mostrando determinadas coisas, o cara vai ver: pô, naquele tempo também era fogo. Quer dizer, continua ainda, desde uma porrada de tempo até agora.

Essas marcas nos braços são de tortura?

— São pontos que levei. Foi o seguinte: quando te penduram, você faz tudo pra não ser pendurado. Não dá pra levar os caras no papo. Porque eles querem alguma coisa. "Me dá 40 carangas", o cara grita. Ele sabe que você não tem 40 carangas, mas exige. Ou então quer o "intrujão", ele que sustenta a polícia. É o receptador. A polícia quer saber quem é, pra ir lá e arrancar uma grana dele, ou ficar com o produto. Nem querem saber de devolver pra vítima. Então, essa marca nos braços foi quando me tiraram do pau-de-arara e eu bolei: me cortei todo com uma garrafa pra ser internado no hospital, pra descansar das torturas...

Alex Solnik



LEITE É PISCINA DE MICRÓBIO

AARGH!

CONTEÚDO IMPREVISÍVEL

CONSERVAR NA LIXEIRA

VÁLIDO ATÉ SEGUNDA (DE QUALQUER SEMANA)

CCPL

UNIFCCO

Água no leite. Cocô de vaca no leite. Bactérias outras. Várias análises já foram feitas no Rio de Janeiro e São Paulo, devidamente publicadas na imprensa e em todas a terrível descoberta: o leite que o brasileiro toma é da pior qualidade e pode, inclusive, provocar doenças. Mas o Ministério da Agricultura não fiscaliza? Fiscaliza, sim senhor. E então?

Então que nessa transa toda, os fiscais do DIPOA (Departamento de Inspeção de Produtos de Origem Animal), órgão do Ministério da Agricultura, estão dormindo no ponto nos seus confortáveis postos instalados dentro do departamento de produção das fábricas de leite. Dormindo no ponto, ou, o que é pior, numa descarada cumplicidade com as fábricas, que, como não poderia deixar de ser, só querem ver o dinheirinho no final do mês. E segue o brasileiro tomando água e comendo cocô de vaca.

Existem atualmente no mercado, dois tipos de leite: B e C. Deveria, ainda, existir o A, que seria o melhor deles, mas que, devido ao seu alto custo, não está em circulação.

Para consumo, o B ainda vai, pois é feito do chamado leite *in natura*. No C, meus amigos, entra tudo, menos leite, por mais incrível que isso possa aparecer. Para que possa ser vendido por um preço que eles consideram baixo, é fabricado de acordo com uma estranha fórmula, sem contar o problema da falta de higiene e do cocô de vaca.

Para a fabricação do leite tipo C, as fábricas importam leite em pó desnatado do Norte da Europa, mais especificamente da França, Irlanda e Polônia, países que têm disponibilidade de leite em pó. Essa prática é permitida por lei e foi concedida a partir do momento em que produtores e Ministério da Agricultura chegaram à conclusão de que os meses de maio a outubro eram críticos para o abastecimento, em razão de pastagens ruins. Então foi permitida a importação do leite em pó para ser hidratado no Brasil. Pelo menos foi essa a solução que as pessoas interessadas no assunto encontraram para não deixar que o leite faltasse ao consumidor.

Mas aí os empresários do setor descobriram que nessa reidratação estava a mina de ouro. Para começar, conseguiram a hidratação do leite durante o ano inteiro. Depois, pediram ao governo que a taxa de gordura do leite C dimi-

nuisse de 3% para 2,5%. Por fim, de acordo com a informação de um funcionário da CCPL, passaram a trambicar na fórmula. Segundo o Ministério da Agricultura, para cada 90 sacos de 25 quilos de leite em pó desnatado, devem ser adicionados 25 mil litros de água. Só que, em vez de 90, são colocados 80 sacos.

E como é que se consegue o padrão de gordura exigido pelo governo? Simples. Além do leite em pó, importa-se, também, manteiga e creme de leite, que, invariavelmente, chegam no Brasil impróprios para o consumo. Pega-se essa manteiga rançosa, o creme de leite mais prá lá do que pra cá e adiciona-se ao leite. Uma fórmula mágica, mas que de nutritiva não tem nada. Além disso, ainda de acordo com o mesmo funcionário, nem sempre é atingido o padrão de gordura.

E para onde é que vai o leite *in natura* que chega de Minas Gerais, Espírito Santo e interior do Rio de Janeiro? Empresário não é bobo e usa o leite-leite nos produtos mais economicamente rentáveis, como leite B (Cr\$ 10,00 o litro), queijos, manteiga, iogurte, creme de leite, doce de leite, leite longa vida, requeijão, produtos que estão longe do poder de aquisição do povo. O detalhe é que todos eles, com exceção do leite B, são considerados supérfluos na alimentação popular.

Além de bebermos um leite que é água pura, ingerimos algumas bactérias de praxe. O coli fecal, por exemplo. Quando o leite sai da vaca, sai com o coli fecal, que é produzido ao mesmo tempo pela vaca. Para eliminá-lo, só com boas fervuras e/ou a pasteurização. Só que a pasteurização deve ser feita a 80 graus, nem mais, nem menos. Se a temperatura for maior, o leite sai queimado. Se for menor, sai cru. E em ambos os casos o coli fecal continua firme. E pelas análises feitas e publicadas há algum tempo na Grande Imprensa, nota-se que não se respeita muito o sistema.

Outro foco de bactéria é o plástico do qual se faz os saquinhos. Evidentemente ele sai da fábrica cheio de bactérias, que são mortas através de uma lâmpada especial, pela qual passa o plástico. Só que, inúmeras vezes, essa lâmpada está queimada, deixando os germes passarem tranquilos, até chegar, são e salvos, no nosso organismo. E o DIPOA ali, em cima, fiscalizando.

Chico Júnior



Fotos de Custódio Coimbra

ENLATADOS VIVOS

Três horas para ir. Três horas para voltar. Às vezes, muito mais, dependendo do engarrafamento, do descarrilamento ou do atraso normal. Oito horas de trabalho diário, às vezes mais, dependendo da hora extra. Dez horas para viver e dormir. Às vezes menos, dependendo de tudo isso aí em cima, fora a doença da criança e a briga com a mulher.

O centro da cidade ficou caro, as favelas estão sendo destruídas e a solução imposta foi a saída para a periferia, para os bairros distantes. Antes, o trabalhador ainda poderia se dar ao luxo de morar perto do emprego. Uma compensação, considerando as péssimas condições de habitação. Mas foram mandados embora — e ainda estão sendo — e con-

tinuam morando da pior maneira possível. As favelas apenas se transformaram. Se as casas eram de madeira, agora são de alvenaria. Mas a bosta continua.

E isso é válido também para a classe média baixa, que não tem condições de pagar os aluguéis absurdos que a cidade pede. E a solução imposta, mais uma vez, é se afastar para os bairros distantes. E se afastar da cidade significa se afastar do local de trabalho. Significa gastar mais tempo e dinheiro em transporte. Significa ter que aturar um dos sistemas de transportes mais irracionais do mundo.

No final da década de 50, segundo o DIEESE, o operário paulista gastava 64,3% do que ganhava em alimentação e 14,3% em vestuário. Depois vinha a

saúde, limpeza doméstica, equipamento doméstico e transporte, com 2,9%. Mas no início da década de 70, o transporte passou a ocupar o segundo lugar nos gastos do operário, jogando o vestuário para terceiro. A alimentação entrava com 51% e a contribuição do transporte era de 11,5% contra 10,6% do vestuário. E em 1977 o índice do transporte subiu para 22,6%.

O pior de tudo é que se o preço do ônibus tivesse acompanhado o aumento do salário mínimo, a passagem, no final de 1977, deveria estar custando apenas 65 centavos.

O aumento gradativo do gasto em transporte é consequência direta do aumento do próprio transporte em si e do distanciamento entre o trabalho e a

residência, que tem aumentado sempre e cada vez mais. Segundo o trabalho de Ana Valdez Amorim Batista ("Nordeste, capital São Paulo"), publicado na revista **Contraponto**, do Centro de Estudos Noel Nutels, nos últimos seis anos elevou-se em 30% o tempo médio de deslocamento. As filas, a superlotação, os atrasos e perdas do dia do trabalho, o que motiva as depredações, não são apenas consequência do trânsito difícil, como, muitas vezes, insiste o governo. A perda de seis horas diárias dentro dos transportes coletivos faz com que exista um prolongamento da jornada de trabalho, reduzindo o tempo livre do trabalhador e aumentando o seu desgaste físico e mental.





Fotos de Custódio

Se o guarda vê, baixa o pau

Lauro Joaquim da Silva, logo depois de ter pulado a janela.

Nunca te pegaram pulando a janela?

— Às vezes os guardas vêm e baixam o pau. Se a gente não pega esse, tem que pegar o que vem de Campo Grande. Mas esse é caro, custa Cr\$ 7,50. Ou então pegar o circular até Bangu e vir de trem. Mas aí, tu já sabe que vai chegar atrasado. Aquele fiscal lá (aponta para a cabine), já foi corrido para o posto duas vezes. Pediu socorro. Os caras fazem a bagunça e ele é quem paga o pato. É uma bagunça mesmo.

Será que isso melhora?

— Tem muitas linhas, como a 399, que querem fazer uma seção para concorrer com a Oriental. Aí melhora. Mas eles não deixam, querem ficar efetivos. Quando falta carro, dessa linha, eles empurram para as outras. Mas tem

muitos que só têm o dinheiro da passagem, saem daqui com Cr\$ 11,00. Aí nego fica esperando. Tem muito marido aí que leva até pau da mulher. Ela pensa que o cara tá com outra.

Quem é o dono da empresa?

— É o tal do Ivo da Silva, vereador. Época de eleição, ele promete melhorar a linha, arruma emprego para uma caçambada de empregados. Aí nego vota e depois ele manda tudo embora e fica tudo a mesma porcaria.

Quando tem tumulto, alguém sai machucado?

Há uns dois meses o ônibus atrasou, teve tumulto, nego começou a quebrar o ônibus, tacar pedra. Um cara se agarrou na porta da frente, tentando abrir. Aí o motorista arrancou e imprensou o cara no poste. Parece que ele quebrou a clavícula, se ferrou todo.



Tomaram o ônibus no peito

Domingos Pobel, trabalha de 7 às 21 horas, no centro

— Isso aqui é uma loucura. Já viraram até aquela casinha do despachante duas vezes. A última vez foi há 15 dias. Já teve atropelamento, o diabo. O pessoal não é culpado. Culpada é a empresa, que não põe o carro adequado. A CTC disse que ia obrigar a ter carro de 10 em 10 minutos, senão tomava a linha. Eles botaram uma semana, mas agora já são quase 5 horas e o ônibus de 4,30 ainda não saiu.

No ano passado, nós tomamos um ônibus de assalto e

fomos lá dentro da garagem reclamar. Depois mandaram o motorista e o cobrador embora.

— Pra entrar, nego pula a roleta, entra pela janela, é o jeito. Tem motorista que cisma que não vai levar, mas o despachante, às vezes, chega e diz: "Deixa o pessoal invadir. A empresa não tá botando carro no horário. Deixa o pessoal viajar". Outro, dia saiu um carro daqui atrasado e quando chegou no outro ponto um rapaz caiu e se machucou. Tava pendurado na porta.

Fotos de Custódio Coimbra
Depoimentos a Eduardo Serra

A partir das quatro horas da manhã começa o sufoco no ponto final do ônibus 394, em Vila Kennedy. De 15 em 15 minutos deveria sair um veículo para o Largo de São Francisco, mas nas duas horas em que estivemos lá, em nenhum momento o horário foi respeitado. Para pegar o ônibus de quatro da manhã e ir sentado, o passageiro tem que chegar por volta de 3h15 min na fila. Com o tumulto que vai se formando, quem chegar, por exemplo, às 4h30 min só vai conseguir embarcar às 5h30 min, uma hora depois. Lá dentro, sufoco maior: são, em média, 120 passageiros.

As reclamações são muitas. Desde as várias filas que se formam para os poucos ônibus, até o extorsivo preço que a Viação Oriental cobra: Cr\$5,50. Realmente um absurdo, considerando que a Vila Kennedy foi formada por ex-favelados e de poder aquisitivo baixíssimo.

Em vez de resolver o problema do transporte dessa massa de trabalhadores, o governo do Estado coloca, a partir das quatro horas, vários soldados da Polícia Militar, a fim de "acalmar o pessoal". É gente entrando pelas janelas, se empurrando, brigando, discutindo. Vale tudo para conseguir um lugar. E a PM ali, para proteger os ônibus. Quando a polícia não vai, tem quebra-quebra ou pelo menos, ameaça de. Arranca-se portas, janelas, derruba-se a guarita do despachante. O culpado? Sempre o povo, é claro.

O percurso da linha 394 é de pouco mais de 40 quilômetros, sendo a maior parte pela Avenida Brasil. Normalmente, a viagem deveria durar uma hora. Mas com o engarrafamento e os atrasos normais, leva duas nas horas do rush. Com a palavra, os passageiros.

PRA PEGAR O ÔNIBUS TEM QUE DAR MUITA PORRADA



Pra poder ir sentado, tem que levantar às 3 da manhã

Jair Ferreira, motorista de entregas.

Quanto tempo o senhor leva para chegar ao trabalho?

— Eu trabalho no Catete e levo, mais ou menos, uma hora e 50, se o ônibus não atrasar. Mas eu levanto às três horas da manhã para pegar o carro de quatro e meia e poder ir sentado. Sempre fiz esse horário.

A que horas o senhor está de volta?

— Oito e meia, nove horas. É chegar em casa, tomar banho, jantar e dormir. Não dá nem para ver televisão.

Todo dia de manhã é a mesma confusão?

— Ah, não, tem dia que é pior. Quando os ônibus atrasam muito. Aí chega a ponto de virar bagunça, começa a virar tumulto. O pior dia é segunda-feira porque no meio da semana o pessoal dorme no trabalho. No fim de semana, todo mundo desce. Aí já viu como é que vai o ônibus na segunda-feira.

A Oriental é exploradora do povo da Zona Rural.

Se alguém reclama, ainda entra no pau.

Cada motorista ou cobrador

numa viagem

tem que faturar

1.500 cruzeiros

para um bife

de 40 ganhar.

E com isso

vai sofrendo o

passageiro,

que viaja

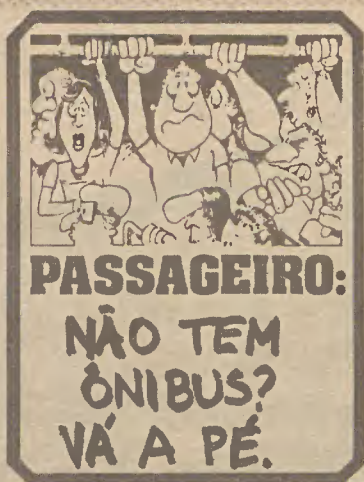
imprensado sem

poder reclamar.

Valter Pery, passageiro

**"O importante é
ir sentada
porque em pé
tem o problema
dos sujeitos que
se encostam
na gente".**

(Berta Nogueira)



Fotos de Custódio Coimbra



Foto de Chiquito Chaves

**"Se o carro atrasa,
ai todo mundo
reclama e vem em
cima da gente. Mas
aí, se a coisa tá feia,
a gente cai fora, fica
na cabine e diz para
o pessoal: pode
botar fogo, virar
o ônibus, mas
não mexe com
a gente não".**

(Claudionor Pires da Silva,
guarda de segurança da
Oriental.)

Antônio só dormia uma hora por noite

Antônio Francisco de Paula é funcionário do Ministério da Aeronáutica. Morava na Penha, mas teve que se mudar para Senador Camará, subúrbio carioca, e enfrentou uma das barras mais pesadas de sua vida. Trabalhava em três empregos e conseguia dormir apenas uma hora por noite, dando cochilos constantes nas conduções. Mas, é claro, não agüentou por muito tempo.

— Agora tá tranquilo. Eu levo só umas duas horas e meia de ônibus para chegar no emprego. De trem, demora mais, umas três horas. Saindo às cinco horas, eu chego aqui às 7,30min, bem em cima da hora.

E como é aquela história de dormir só uma hora por noite?

— Saindo às 5 horas da manhã eu chego às 7:30, em cima da hora. O trem vem cheio, nego não entra de jeito nenhum. No ônibus a mesma coisa. É gente se agarrando na porta, na janela, colada nas paredes, mas dá pra chegar lá.

Você só trabalha aqui?

— Até março eu trabalhava em três lugares. Era o maior sacrifício. Primeiro, eu morava na Penha e tinha um horário tranquilo. Saía de casa às 6 horas e ia para o primeiro emprego, largava às 11:30 e pegava aqui ao meio-dia. Depois eu saía daqui às 18,30 pegava na UERJ às 19 horas, saía de lá meia noite e chegava em casa uma e meia da manhã. Aí dava para descansar bem, umas 4 horas e meia por noite. Mas quando eu mudei para Senador Camará, aí já não dava condição. Acordava às 4 horas, para sair às 4,30 de casa. Saía meia-noite e meia do último emprego e quando perdia o ônibus de uma hora chegava em casa às três, quatro horas da matina. Mas aí eu já estava trabalhando no Jóquei, de 19 às 24, em vez da UERJ. Quando eu perdia esse ônibus de uma hora, no Largo de São Francisco, eu pegava outro para Bangu e depois ia pra casa á



Foto de Leonardo Neri

pé mesmo, porque não tinha mais ônibus.

Quanto tempo você andava a pé?

— Uns 45 minutos. A barra era pesada, eu arrisquei muito, mas nunca tive problemas de assalto. Às vezes, tinha pessoas suspeitas mas eu falava "como é quê, rapaziada", dava um cigarrinho e saía fora.

Quanto tempo você ficou nessa batida?

— Uns três meses. Dormindo uma hora por noite, viajando 7 horas por dia. Não deu para agüentar mais tempo.

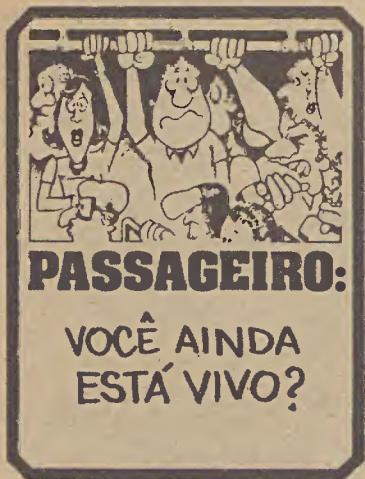
Dá para dormir no ônibus?

— Vontade, bem que dá, mas a gente tem que ficar de olho aberto por causa do assalto. Não tem segurança nenhuma.

Por mês, dá uma média de 5,6 assaltos nessa linha (Largo de São Francisco-Senador Camará).

A que horas você comia, nessa época?

— Eu perdia o horário de almoço e jantar porque nessas horas eu estava indo de um emprego para o outro. Fazia um lanche, comia um sanduíche. Agora, quando eu chegava em casa, duas, três horas da manhã, aí eu sentava, botava o prato, comia com calma, fazia a digestão e ia dormir.



ÔNIBUS MATA MUITO MAIS DO QUE TIRO



O maior responsável pelos acidentes de trânsito no Rio de Janeiro é o ônibus, seguido do carro particular. E não era para menos, considerando que o percentual maior de participação no tráfego da cidade é dele, com 68,9% (dado de 1975). E depois vem o carro particular, com 16,5%.

O número de acidentes com os ônibus deveria assustar a qualquer secretário de Transporte ou diretor de Detran: em abril deste ano, por exemplo, aconteceu uma média de 3,9 acidentes por dia. Em janeiro, 3,8. E a média no primeiro semestre de 1978 foi, de 94,1 acidentes por mês, que dá a média diária de 3,1. Juntando-se os acidentes de carros particulares e taxis, vamos ter um total de 786 casos no primeiro semestre. São 131 por mês; 4,3 por dia.

Não é à toa que os acidentes de trânsito são responsáveis pelo maior número de mortos na cidade, entrando com aproximadamente 20 por cento do total e disputando com os "A esclarecer," onde possivelmente, entram os crimes do Esquadrão e os do tipo Cláudia Lessin Rodrigues. Em junho, o trânsito matou 149 pessoas, contra 114 "A esclarecer" e 70 mortes à bala.

Falando de ônibus não é muito difícil descobrir a causa de tantos acidentes. Basta olhar a vida de cada motorista, o seu meio de trabalho, as suas condições para exercê-lo, o baixo salário, a hora extra, o cansaço, o congestionamento, o ter que chegar na hora, a barra pesada.

Depois de 16 horas no rojão, carregando um veículo pesado com motor na dianteira, onde a temperatura às vezes supera os 60 graus, num trânsito como o do Rio de Janeiro, o motorista de ônibus não pode mais responder pela própria vida ou pelos milhares de homens que transporta no dia a dia.

A resposta para a causa de tantos acidentes não está na irresponsabilidade ou nos sinais avançados pelos motoristas. Mas no excesso de trabalho, na gratificação que o patrão oferece aos que conseguem uma férias maior que a normal ou transportarem mais passageiros do que o estipulado. Quanto mais o empregado correr para completar suas quatro ou cinco viagens (ida e volta), mais vidas ele arriscará em função de mais um trocado. E assim os acidentes na cidade têm se tornado uma constante.

Além disso há também a parte do leão — a ganância da empresa que, por medida de economia, não tem se preocupado muito com a condição dos veículos: dos 6.300 ônibus existentes na cidade, 1500 circulam sem condições para isso, já que têm mais de 7 anos de uso, mil ficam parados na garagem, por falta de motoristas (a baixa remuneração não os convida) e se revisões são feitas num período espaçado de 45 em 45 dias.

No último grande acidente no Rio (pelo menos até a hora em que fechávamos a edição), quando dois ônibus se chocaram em São Cristóvão, matando e ferindo gente, um

dos motoristas declarou que trafegava em excesso de velocidade porque estava atrasado e tinha que chegar no horário no ponto final.

O que fazer para diminuir os acidentes e melhorar as condições de tráfego ninguém sabe. E quando sabe, parece que só sabe na teoria, pois medidas práticas quase nunca são utilizadas.

A preocupação da Secretaria de Transportes, atualmente, é a de diversificar os meios de transporte, diminuindo a taxa de participação do ônibus e acreditando que o metrô será a solução. No momento em que o metrô não está pronto e o verdadeiro transporte de massa, que é o trem, não é utilizado como tal, estamos num beco sem

saída. Por mais incrível que possa parecer, o trem entra com pouco mais de seis por cento no tráfego total, enquanto o ônibus contribui com quase 70%.

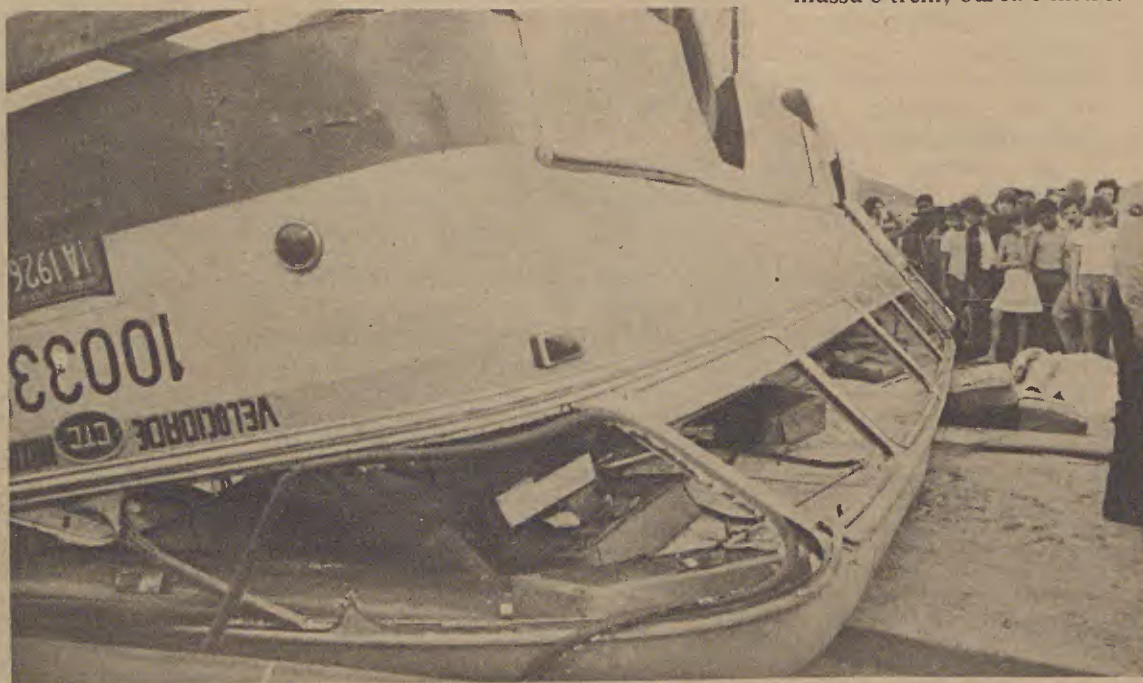
O problema é que o número de passageiros vem aumentando cada vez mais. E aumentar a frota de ônibus não é uma solução, pois não adianta nada aumentar a frota, e termos uma diminuição na velocidade do tráfego. No momento, o município do Rio de Janeiro tem uma frota de 6300 ônibus e entre 200 e 300 novos emplacamentos por ano. Quer dizer, está aumentando, dentro da política lenta e gradual.

Mesmo assim, com todos esses problemas, Sérgio Ancora, diretor de Planeja-

mento do Departamento Geral de Transporte Coletivo, declarou ao repórter Mauro Ferreira que o transporte feito pelos ônibus não é deficiente no Rio de Janeiro.

— Eu diria que é um transporte que opera muito bem e em termos de operação o transporte coletivo desempenha um papel importantíssimo no nosso sistema. Mas o ideal seria que o transporte de massa tivesse um peso maior que o transporte coletivo. Dando-se uma participação maior ao transporte de massa a participação dos transportes coletivos será menor.

O fato é que, no momento, não existem opções de transporte e todo mundo corre para o ônibus e o ônibus, convenhamos, não deve ser transporte de massa. Transporte de massa é trem, barca e metrô.



Confissão em coma pode levar inocente à prisão

No dia 28 de julho, dois ônibus se chocaram na rua São Luís Gonzaga, em São Cristóvão, Rio de Janeiro. No acidente, quatro pessoas morreram e 32 ficaram feridas, entre elas o motorista Antônio José de Souza, do ônibus 474 (Jacaré — Jardim de Alah), que foi socorrido no Hospital Souza Aguiar e depois transferido para a Clínica Dr. Aluan, com a perna esquerda quebrada. Mas Antônio não quis falar nada sobre o acidente e justificou sua atitude:

— Olha moça, a senhora não leva a mal, mas é que já falei tanta coisa que eu não disse, já deu tanta confusão, que eu não quero falar nada. Só falo na presença do meu advogado.

Os jornais noticiaram que você tinha fraturado as duas pernas, mas você só está com uma enfiada...

— É só a esquerda que tá quebrada, a outra só machucou um pouco.

Os amigos do motorista, cerca de 20 pessoas e, na maioria, colegas de trabalho, que chegam para visitá-lo, se revoltam quando tomam conhecimento de que "a moça é repórter". Dizem que aquela é a hora de visita e que não é momento de «estar fazendo reportagem».

De mais a mais, já chega o que os jornais já mentiram — diz um deles.

— É já chega mesmo — desabafa outro. Disseram até que o Antônio é casado. E ele é noivo. Botaram a culpa toda nele, dizendo que ele tinha confessado. Como é que ele podia confessar alguma coisa,

se ele entrou em coma no Souza Aguiar? Olha moça, só tem uma hora de visita, deixa ele ficar com os amigos.

Outros companheiros chegam à enfermaria. Um deles pergunta:

— Antônio, comê você foi admitir uma culpa daquela?

— Mas eu nem sei o que eu disse lá no hospital...

Outro começa a contar a história. Diz que Antônio foi desviar de um pedestre e que, por isso teve que ultrapassar o outro ônibus. Afirma que ele não vinha em alta velocidade e que ônibus que vinha em sentido contrário ultrapassou o sinal. Nesse instante é interrompido por outro companheiro.

— Num fala nada cara! Nós tamo aqui de visita. Tu num pode falá nada porque num tava lá. Só ele e os passageiros é que pode contá a história. Foi acidente de trabalho. fim de papo. Como aconteceu com ele, moça, podia tê acontecido com a senhora.

— Pera aí, a moça tá querendo ajudar. Ela disse que vai contar que o Antônio num confessou nada. Ela vai defender ele.

— Vai nada. Eles sempre falam a mesma coisa. Depois a corda rói pro mais fraco.

Um enfermeiro se aproxima e pergunta:

— A senhora é o quê?

— Reporter do jornal Reporter.

— Tenha paciência, mas ele não pode ficar nervoso.

Tumulto geral. Um outro colega de trabalho do motorista se aproxima e diz:

— Olha moça não leva a



Fotos de Custódio Coimbra

mal o pessoal aí, viu, ninguém aqui tá contra a senhora, eu sei que a senhora tá no seu trabalho. Mas a gente fica revoltado com que os jornais fizeram. Teve jornal que disse até que ele tinha morrido. A senhora sabe como é, a gente é amigo dele, sente essas coisas. Depois, o Antônio é o tipo do cara deitão. A senhora num conhece a profissão, num sabe o que é isso. Deitão é o cara que anda devagar até demais. E ele é assim. Até os passageiros brigam com ele por causa disso. Aí, vem os jornais e diz que ele tava em alta velocidade. A gente tem que ficar chateado, num tem? Eu reconheço que fui grosso com a senhora, mas sabe como é, depois de ver isso tudo, a gente chega aqui e encontra a senhora, ninguém acredita em mais nada. Todo mundo acha que é pra ferrar o Antônio.

Quanto ganha um motorista dessa linha?

— Ganha Cr\$ 122 por dia; dá 3 mil e pouco por mês, sem os extras. Agora, a senhora vê, um motorista ganha Cr\$ 122 por dia e se ele faz uma infração, a multa dá mais que isso. Se ele pára fora do ponto, por exemplo, tem que pagar Cr\$ 175 de multa. O moça, a senhora me desculpa tá, agora que a senhora puder fazer pra ajudar ele, eu lhe agradeço muito, viu.

Na cama, Antônio sorri para os amigos. À sua cabeceira a mãe e a noiva conversam um pouco. À sua esquerda um amigo assina o nome no gesso e diz que vai escrever o nome de todos que foram lhe visitar. São 15h 50 min e a visita está no fim. Antônio volta a cabeça e diz:

— Moça, não me leva a mal, tá.

Vera Lúcia Dias

CALENDÁRIO DOS ACIDENTES DE ÔNIBUS NO RIO (1978)

Do começo do ano até agora, estes foram os acidentes de ônibus mais graves:

1º de janeiro — Ônibus da linha 472 (Triagem-Leme) perde a direção na Praia do Flamengo, sobe a calçada, mata um casal e destrói três carros estacionados.

3 de janeiro — Três ônibus (Campo Grande-Largo de São Francisco; Piabetá-Praça Mauá e Jardim Metrópole-Praça Mauá) chocam-se na avenida Brasil, ferindo cinco pessoas. Causa: defeitos no freio e pneus gastos.

7 de janeiro — Ônibus da linha Méier-Copacabana derruba trecho das arquibancadas do carnaval na Marquês de Sapucaí. Uma passageira ferida.

10 de janeiro — Apostando corrida com outro, um ônibus da linha 119 (Praça 15-Copacabana) derrapou e bateu em nove carros, na avenida Rui Barbosa.

25 de janeiro — Um ônibus da linha 393 (Bangu-Largo São Francisco) chocou-se com outro da linha 498 (Penha-Cosme Velho) na avenida Brasil, perto do Caju. Nove pessoas feridas. Ônibus Saracuruna-Praça Mauá bate num poste da avenida Brasil e o motorista garante que o carro estava sem freios. 12 pessoas feridas.

26 de janeiro — Ônibus da linha Tiradentes-Vaz Lobo incendeia-se na avenida Brasil. Causa: superaquecimento do motor.

31 de janeiro — Ônibus da linha 816 (Campo Grande-Guadalupe) trafegando com a porta aberta, projeta passageiro no asfalto.

2 de fevereiro — Ônibus da linha 154 (Praça 15-Ipanema) tomba na rua Real Grandeza, deixando sete passageiros feridos. Ônibus da linha 592 (Gávea-Leme) invade um prédio no Leblon: três pessoas feridas.

3 de fevereiro — Ônibus Freguesia-Caxias cai na linha férrea, perto da Estação de Cordovil, matando um passageiro, ferindo 57 e provocando a interrupção do tráfego de trens.

4 de fevereiro — Ônibus da linha Praça Mauá-Jardim de Alah, disputa corrida com outro no Aterro e acaba capotando.

10 de fevereiro — Ônibus da Viação Amigos Leopoldinenses bate num táxi e mata o motorista.

12 de fevereiro — Ônibus da Viação Cogel cai no Canal da Alameda, em Niterói.

18 de fevereiro — Ônibus da linha 913 (Portuguesa-Bonsucesso) invade uma padaria em Ramos. 10 pessoas feridas.

19 de fevereiro — Curto circuito fere motorista e destrói inteira-

mente um ônibus na avenida Brasil.

25 de fevereiro — 2 pessoas morrem e duas ficam feridas. Um fusca bate em dois ônibus em Bangu.

3 de março — Ônibus da linha 396 (Largo de São Francisco-Jabom) cai no viaduto de Bangu, de uma altura de 20 metros. Uma mulher morreu e 29 pessoas ficaram feridas.

10 de março — Ônibus da linha 413 (Muda-Copacabana) choca-se com outro da linha 474 (Jacaré-Jardim de Alah) deixando os dois motoristas feridos. Causa: os freios falharam. Ônibus Aeroporto-Santa Cruz bate em caminhão, matando uma pessoa e ferindo 12.

27 de março — Na Abolição, uma freada de ônibus lança um passageiro para fora, pela porta dianteira.

12 de abril — Dois ônibus se chocam em Rocha Miranda: Nova Iguaçu-Penha e Praça 15-Rocha Miranda. Duas pessoas feridas.

28 de maio — Ônibus da linha Cascadura-Vilar dos Teles choca-se com um Volks, matando uma pessoa e ferindo quatro, na avenida Automóvel Clube em Acari. Um operário morre num choque do ônibus Cascadura-Jar-

dim Botânico contra pilastras de um abrigo, em Acari.

3 de junho — Ônibus Caxias-Praça Mauá tomba sobre uma das agulhas de trânsito na avenida Brasil, junto ao viaduto da Ilha do Governador. Doze passageiros feridos, sendo seis crianças.

7 de junho — Passageiros incendiaram um ônibus da linha Guaxindiba-Forum, dando uma surra no motorista. Causa: irritam-se com a precariedade da linha, única opção para chegar ao centro de São Gonçalo.

24 de junho — Motorista do ônibus Pavuna-Penha morre atropelado pelo seu próprio ônibus, quando este, ao ser atingido por outro, Bangu-Méier, o projeta pelo pára-brisa, passando-lhe por cima com as rodas dianteiras. O acidente foi provocado por um buraco na pista, em Acari. Duas pessoas morreram e várias ficaram feridas.

5 de julho — Quinze pessoas feridas foi o saldo do acidente ocorrido em Duas Pontes. O ônibus da Viação Satur que fazia a linha Nova Iguaçu-Campos, saiu da pista e caiu na ribanceira. Ônibus da Viação Oaçu atropela estudante em São Gonçalo.

6 de julho — Numa passagem de nível em São Gonçalo, ônibus da

linha Engenho Pequeno-Niterói é colhido pelo trem de prefixo UDI-3. O motorista morreu e treze pessoas ficaram feridas. Ônibus da Viação Magelli é atingido na passagem de nível em São João de Meriti, ferindo motorista, que declara "ser uma aventura atravessar as várias passagens de nível".

18 de julho — Ônibus da linha 574 (São Salvador-Leblon) choca-se com um Maverick, na rua Prudente de Moraes, em Ipanema, e, desgovernado, arranca uma árvore na esquina e destrói parte de toldo do Bar Garota de Ipanema. O motorista do Maverick sofre traumatismo craniano, duas pessoas são atropeladas e dois passageiros do ônibus ficam feridos.

22 de julho — Depois de avançar vários sinais luminosos em alta velocidade, o ônibus da linha 685 (Méier-Irajá) bate em outro ônibus em Cascadura, arrancando uma árvore e um poste. Uma pessoa morre e 12 pessoas ficam feridas. Os bombeiros do Posto de Campinho tiveram de amputar no local mesmo a perna esquerda de um passageiro preso entre as ferragens.

Levantamento feito por Maria Emilia Alencar



Foto Amancio Chiodi



Réginaldo, motorista de taxi, mandou perguntar pro prefeito porque o preço do ônibus aumenta tanto

Revolução? Que revolução? Não deram nem um tiro

Num táxi, no centro de São Paulo, tarde, dia de semana. É um fusquinha. Para levar três pessoas, o motorista exigiu 30% a mais porque não lhe dão a bandeira 3, apesar de o carro ter o banco da frente.

O transporte coletivo é bom?

— Depende do bairro. Jardim América tem um transporte excelente, Jardim América tem. Jardim Paulistano tem. Mas o senhor vai pra Zona Norte, Zona Leste, não tem.

Por que?

— Porque o Jardim América é rico. Tá certo? Você vê: onde é que tem os troleibus (ônibus elétricos)? No Jardim América, Jardim Paulistano.

O senhor andou de ônibus antes de ter o táxi? Como era naquela época?

— Era na época da famigerada CMTC.

Famigerada por que?

— O Ademar de Barros fez tudo na vida, tudo, pra acabar com a CMTC e não conseguiu. Por isso chamo ela de famigerada. Parece que eu tô falando com a imprensa.

E está mesmo. Bom, então deixa prá lá... vamos deixar o transporte de lado, não vou mais nem cobrar os 30% de vocês, não vou mesmo. Vamos falar agora do Laudo. O Laudo tá brocha, viu moco? Não vou cobrar porque é a imprensa, não é, moco? Vamos dizer, se eu cobrasse os 30% estaria cobrando o justo, certo? O Laudo tá brocha, moco, o Laudo brochou na vida. O Laudo não quis disputar um cargo eletivo na vida. Ele queria tudo indicado, tudo de mão beijada. A primeira vez foi indicado pra completar o mandato de Adhemar de Barros. O segundo mandato dele também foi indicado. E agora ele queria a terceira vez.

Tudo é demais, moco. Então o Laudo brochou na vida...

E o Senhor é laudista ou malufista?

— Eu sou dono do meu trabalho. O Laudo moco, queria tudo de mão beijada, veio o Maluf e passou a mão.

E o Maluf? O senhor acha que ele comprou votos?

— Pode ter comprado, mas ele usou a cabeça e trabalhou. E o Laudo queria o terceiro governo indicado. Daqui pra frente ele pode pendurar as chuteiras... E vou falar mais: eu posso estar me condenando, mas pra Revolução não tá sobrando mais nada, viu moco?

O senhor está bem lembrado da Revolução?

— Revolução, não, que não houve revolução; onde já se viu uma revolução sem um tiro? Só no Brasil.

Só deram tiro em preso...

— O último preso foi o Herzog, não foi? Mataram ele na... vão me prender, viu?... mataram ele no banheiro da Polícia Federal...

Por que o transporte está caro?

— Por causa dos árabes.

E quando sobe aqui sem os árabes aumentarem o preço?

— Aí é outro problema, né moco? O senhor perguntou por que o transporte tá caro e eu joguei a culpa nos árabes, né...

O ônibus era Cr\$1,80 ano passado; agora é Cr\$ 2,80...

— Bom, isso aí você tem que perguntar lá pro Setúbal (o prefeito). De fato, faz um ano que a gasolina não sobe e o ônibus sobe. Aí tem a comilança... O João Batista Figueiredo já vai assumir o governo derrotado... se assumir, hein! Que eu não sei se até a posse do Maluf a Revolução não vira a mesa.. dissolver o Congresso, a Câmara, não dando posse ao Maluf.

Você acha que o trânsito deixa o motorista louco?

— Não. Eu sou tranqüilo, alegre... que idade o senhor me dá? Chuta.

Quarenta e dois.

(Ele mostra os documentos: Reginaldo Toscano de Brito, brasileiro, nascido em Pilar, Paraíba, 9 de agosto de 1925: 53 anos).

— Sou motorista há 20 anos.

Você votaria no Maluf?

— Votaria.

Ele não é ladrão?

— Bom, o senhor sabe que político é sinônimo de sem-vergonha, né moco? O Laudo e o Maluf, sendo muito honestos, sabe quanto cada um irá ganhar por mês? Um bi.

Em quê?

— Ah, em que! Numa estrada... quanto é que o Paulo Egydio tá ganhando na Via Norte? Quanto é que o Maluf ganhou na Imigrantes? Sendo muito honesto, é um bi por mês.

Você acha que isso tá certo?

— Certo não está, mas... qualquer um rouba. Se eu entrar no supermercado e roubar um queijo, eu sou preso, vou apanhar na polícia. Mas se eu for numa joalheria, limpar tudo, a polícia não me prende... o senhor sabe o que é um investigador de polícia? E mais marginal que o ladrão. O senhor sabe o que é um fiscal de rendas? É um ladrão. O senhor sabe o que é um delegado de polícia? É um advogado frustrado. O senhor sabe o que um motorista de viatura policial? O senhor sabe o que é um lançador da prefeitura? O senhor sabe o que é um oficial de Justiça? Um fiscal de rendas entra nessa drogaria aí, levanta 500 mil cruzeiros fácil.

Alex Solnik, João de Barros e Amancio Chiodi

TRANSPORTE NÃO É PRA DAR LUCRO; É DEVER DO ESTADO

Quem esclarece alguns dados nesse sentido é Sebastião Ataíde, Presidente do Sindicato dos Condutores de Transportes Coletivos do Rio de Janeiro, que vem lutando por duas coisas básicas: redução da jornada de trabalho (de 8 para 6 horas) e melhores condições de trabalho para o motorista.

— O transporte sempre é (segundo me dizem, em muitos lugares é assim, embora eu nunca tivera o prazer de sair do Brasil) obrigação do Estado, não pode haver visto de lucro. O monopólio estatal seria a única solução para acabar com as irregularidades existentes.

Tais irregularidades são sintetizadas por Sebastião em dois pontos:

1º) Pagar pouco ao funcionário.

2º) Não preverem a mão de obra necessária. Há um aumento da frota e não há um aumento de motoristas porque não há estímulo.

— O déficit de mais de cinco mil motoristas, por causa dos salários baixos, fazem com que o empregado não recuse a oportunidade de ganhar mais uns trocados e dobrar a jornada, para defender o leite das crianças. Além disso, há o chamado bife definido por Sebastião Ataíde como uma "prática criminosa". O bife é usado por alguns empresários, para que o motorista ganhe mais, de acordo com o número de passageiros levados, acima de uma quantidade estipulada.

Sebastião explica que os acidentes são conseqüências de um acúmulo de trabalho do dia a dia "mesmo que o companheiro so tenha trabalhado uma hora naquele dia".

— Não se tem como fazer pericia dos acidentes. Às vezes, o carro está com defeito, mas até que o Estado se interesse por isso a empresa já desmontou. Outra coisa: tem empresa aí que não muda os carros há anos, como a Viação Meier. Eu não acredito em empresa deficitária, existe é o trambique.

Dos 25 mil motoristas de ônibus no Rio, apenas 30% são sindicalizados. Sebastião Ataíde atribui a isto o fato do movimento ser descentralizado pela própria prática de trabalho, pois cada um tem um horário diferente, o que enfraquece o sindicato.

— Onde poderia haver concentração era em dia de Assembléia, mas depois de 64 não pode acontecer. Como antes havia muita demagogia, o sindicato perdeu a credibilidade. Mas está havendo uma necessidade, por circunstância da profissão, do motorista entrar para sócio. Na indústria é muito mais fácil a concentração, todo mundo entra e sai na mesma hora.

E o princípio de greve dos motoristas, no ano passado?

— Houve uma paralização de pequeno número de pessoas, em decorrência de atraso de pagamento. Mas foi um negócio desordenado, espontâneo. Infelizmente o motorista só pensa numa coisa, comprar um carro e ficar dono de empresa e isso é regra geral. Não há conscientização de classe.



Foto de Chiquito Chaves



TORTURARAM O MOTORISTA ACUSADO DE SER DO PC

Alcídio Boano foi eleito duas vezes presidente do Sindicato dos Motoristas e Cobradores de São Paulo (em 1965, só assumindo em 68 porque queriam impugná-lo; e em 1971). Em 1974 o derrubaram, acusado de corrupção, 250 motoristas foram presos. Alcídio foi preso também, agora acusado de ser do PC. Depois de torturado e encarcerado seis meses, o libertaram por falta de provas.

Ainda hoje Alcídio Boano é a mesma figura com bigodão parecendo aqueles velhos condutores de bonde. Tem o mesmo vigor de quando era presidente do Sindicato dos Motoristas e Cobradores de São Paulo, hoje sob intervenção federal. Trabalha como mecânico numa empresa paulista e procura unir o velho hábito de acordar cedo para levar o pessoal das empresas de transporte a se filiar no sindicato da classe, mais as lições que recebeu de brilhantes presos políticos nas celas do Doi-Codi. Cursa o supletivo, após enfrentar 10 horas de trabalho diário.

Mora no bairro de Itaberaba, zona norte de São Paulo, onde começou a militância política como líder da comunidade de bairro. Normalmente, Alcídio Boano está estudando em sua biblioteca. Pretende formar-se em Direito, quando retornar à liderança do sindicato, se apresentar como advogado e conhecedor das leis do país.

Em 1974, Boano foi destituído do cargo de presidente do sindicato e em seu lugar botaram os suplentes. Posteriormente, interventores federais que estão lá até hoje. Nunca lhe deram

direito de se defender, nem a ele nem aos outros quatro companheiros que encabeçavam a diretoria.

Boano ficou preso nos cárceres do Doi-Codi por seis meses, sob acusações de ter ligações com o Partido Comunista. O atual interventor Afonso Teixeira Filho, também presidente da Federação dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários do Estado de São Paulo, o acusou de desvio de verba do sindicato, que resultou na prisão de 250 trabalhadores.

A acusação contra Boano foi parar no SNI e o diretor do órgão, na época, telefonou para o diretor do DRT em São Paulo que desmentiu as acusações formuladas contra Boano. O processo foi arquivado, até que houve troca de comando no SNI. O general que assumiu desarquivou a denúncia e nem checou nada, foi direto mandando o pessoal descer de Brasília e ir prendendo todo mundo em São Paulo.

Muitas das 250 pessoas não resistiram às torturas no Doi-Codi e acabaram confessando supostas li-

gações de Boano com o PC. Depois, perante os juizes do Supremo Tribunal Militar elas desmentiram tudo, e ainda contaram que foram colocadas no paude-arara, e que tinham sido torturadas muito para mentir. Todo mundo foi absolvido. Menos a diretoria, que ficou presa seis meses.

Passados seis meses de prisão Boano e a diretoria toda foram parar nos porões do Dops paulistas por 45 dias. Durante todo esse tempo ele ocupou suas horas com leitura e muitas teorias dadas por quem entendia mais do assunto. Só que sua família vivia apertada nesse tempo, com Cr\$865,00 por mês, correspondente a 50 por cento da contribuição ao INPS, o chamado auxílio-reclusão. Seus dois filhos, que antes só estudavam, passaram também a trabalhar para ajudar a manutenção da casa.

No tempo do Boano o sindicato tinha cerca de 30 mil associados. Hoje, é possível que não tenha nem cinco mil.

Na verdade a destituição de Boano

não foi a primeira jogada do pelego Afonso Teixeira Filho, que em 1964, aproveitando-se do golpe militar no País, destituiu o então presidente Quineu Dantas, que acabou tendo um enfarte e ficou paralisado.

Mas a situação dos motoristas de ônibus, se naquela época já era terrível, piorou ainda mais hoje, reconhece Boano:

— Os motoristas estão jogados às traças. Teve até greve em algumas empresas paulistas, recentemente, porque elas atrasaram os pagamentos. Houve casos em que o povo depredou os ônibus, como ocorreu na Zona Leste também. O motorista ganha, em média, Cr\$14,00 a hora, e quem paga mais hoje é a CMTC, uma autarquia, a Cr\$ 18,00 a hora. Veja se isso é possível. Teve esses casos de acidentes na Rio-Bahia, que provam que o motorista é um grande injustiçado porque acaba dormindo no volante, depois de enfrentar 14 horas de trabalho como uma rotina em sua vida.

Rivaldo Chinem

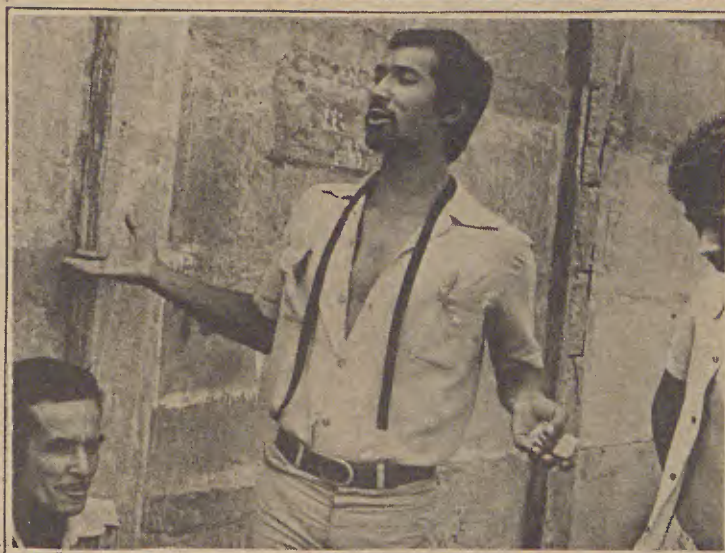
Numa roda de motoristas e trocadores da Autoviação Novacap e da empresa Bangu, o papo corre solto. Chegamos e vamos conversar. De transporte e de união da classe, que, segundo eles, não existe. No ar, um certo clima de tristeza, de insatisfação. Falar? E adianta falar? — perguntam. De qualquer maneira, alguns falaram alguma coisa. Fomos embora e continuamos discutindo sobre a classe, coisa que não faziam há muito tempo.

— A empresa não é má, paga certo, paga o adicional, não tem muita bronca. Deveria é dar mais conforto, mais condições para agradar, tanto os passageiros quanto a quem trabalha. Mas pela responsabilidade, o salário é pouco. Tem a responsabilidade do veículo, dos passageiros, dos outros carros. Sindicato? Sindicato é dos

patrões. Sindicato dos motoristas é o pior que existe. Negócio de greve, acho que resolve, mas se o cara tenta fazer greve, a polícia chega, nos ameaça e nos põe para trabalhar. Já aconteceu isso na Novacap e na São Silvestre. Agora, é bom saber que encarar o volante nas condições que encaramos é dose pra leão. Conheço muitos motoristas que até hoje estão no manicômio. Tem uma porção deles. E trocadores também. (Carlos Antônio dos Santos, 25 anos, motorista da Novacap)

— A classe não tem união porque tem muitos indivíduos sem ideia predestinada. Tem muitos indivíduos mau caráter, que vivem exclusivamente a fim de prejudicar o próximo. A massa em peso é assim. O próprio companheiro é assim. Se houvesse união, a classe iria pra frente. A tendência é

Encarar o volante é dose pra leão



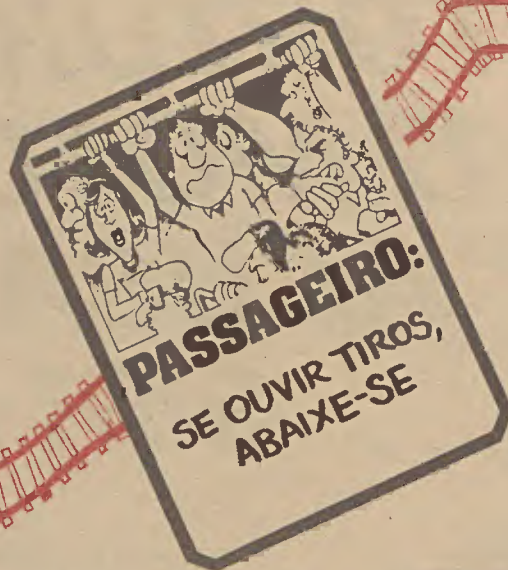
Zé Raimundo: a classe não tem união.

piorar. A nossa classe não presta, tem muito muquirana em cima disso. O próprio colega tá querendo engolir o outro. Na classe só tem medroso. E esses caras que trabalham de secreta é tudo polícia.

(José Raimundo Barbosa, cobrador da Autoviação Bangu)

— Todas elas exploram, né. É muita responsabilidade pra gente só ganhar Cr\$ 126 por dia. Os patrões alegam que eles não ganham pra pagar a gente. Mas só no meu horário, levo Cr\$ 2.700 por dia. Fora os outros horários. Fora os impostos que eles não pagam. Eles sonégam muito ao governo. Ganho Cr\$ 3 mil e pouco por mês e o normal é eu trabalhar oito horas, mas geralmente trabalho 10, 11. (Vicente Fiore de Castro, 43 anos, motorista da Autoviação Bangu)

Clarice Niskier



REPRESSÃO NO TREM ALEIJA E MATA

ACIDENTE DE TRABALHO

Operário morre de tiro nas costas

Depois de dez dias na geladeira do Instituto Médico Legal, sem que ninguém reclamasse, nem mesmo a firma em que trabalhava, o corpo do operário Raimundo de Jesus Ferreira, 33 anos, natural de Jequiê, na Bahia, foi sepultado por conta do Estado no cemitério de Santa Cruz. No livro de ocorrência do Instituto Médico Legal (IML), com registro n.º 133322, do dia 13 de julho, consta que Raimundo morreu vítima de acidente de trabalho no canteiro de obras do Metrô, na Avenida Presidente Vargas.

A verdade é outra: Raimundo, com sua carteira de trabalho n.º 86.752, série 523, assinada como servente pela firma Empretec, localizada na Rua Petrocochino, n.º 45, em Vila Isabel trabalhava na construção do Village São Conrado, na Estrada da Gávea 655, em São Conrado. Ele foi assassinado com um tiro nas costas na madrugada do dia 13, nas proximidades da Central do Brasil, por guardas da Rede Ferroviária Federal.

Segundo o depoimento de João Pedro Delfino (companheiro de trabalho de Raimundo e testemunha do crime) no inquérito n.º 618 instaurado pela 4.ª Delegacia Policial, ele e Raimundo foram interceptados pelos guardas Carlos Henrique Peixoto Lima, n.º 629, e Elias Cezario de Lima, n.º 202, quando se aproximavam da estação de D. Pedro II. Ao ser revistado, Raimundo, que estava há seis meses no Rio, criticou os guardas, sendo agredido. Reagiu, mas vendo que estava em desvantagem correu, sendo atingido por um tiro nas costas. A principal suspeita recai sobre o guarda ferroviário Carlos Henrique Peixoto de Lima que saiu em perseguição da vítima. Raimundo foi encontrado pelo guarda, segundos depois, empalado num vergalhão de ferro dentro do canteiro de obras do Metrô, de respon-

sabilidade da Ecicel, na passagem que existe entre a Avenida Presidente Vargas e o prédio novo da Rede Ferroviária Federal.

Raimundo foi resgatado do buraco do Metrô, ainda com vida. Chegou no Hospital Souza Aguiar à 1h15 min e morreu às 2h50min. Registro n.º 1555/78; guia de remoção 12/556. No livro de ocorrência do Hospital Souza Aguiar, consta que a vítima sofrera uma queda, mas a equipe chefiada pelo médico Hugo Batista verificou que o operário tinha levado um tiro nas costas.

Os dois guardas foram ouvidos pela 4.ª Delegacia Policial e os revólveres Taurus calibre 38 intactos arrecadados no posto policial da Central, foram mandados para exames de balística. João Pedro Delfino, a testemunha que ouviu o tiro desferido pelo guarda, no dia seguinte não quis nem receber o pagamento. Pediu as contas na firma Empretec e se mandou para Minas Gerais.

— Raimundo morreu? Tá brincando. Há quinze dias? Então, a família dele, lá em Jequiê, nem sabe. Pobre, veio

arrisçar a vida aqui no Rio e se deu mal.

Na Estrada do Iguaçu, 530, em Miguel Couto, distrito de Nova Iguaçu, Basílio, um mecânico, foi o primeiro amigo que Raimundo arranjou no Rio de Janeiro. Triste com a notícia que acaba de receber, ele falou um pouco do baiano que chegou junto com outros cinco homens, para trabalhar numa obra ali no bairro.

— Eles trabalhavam e moravam aí. Antes da obra ficar pronta os donos dispensaram os serviços deles. Fui eu mesmo que abri o Dia e indiquei o emprego lá na Barra da Tijuca. Fazia tempo que ele não aparecia por aqui. Ele sempre falava dos quatro filhos que tinha deixado em Jequiê. Era sujeito bom, do tipo que não fazia mal a ninguém. Estragou o meu dia.

O assessor de imprensa da Divisão Especial dos Subúrbios do Grande Rio da Rede Ferroviária Federal, Fernando Abelha, disse que, caso fique comprovada a culpabilidade do guarda, a empresa tomará medidas cabíveis, punindo-o com demissão e entregando-os a polícia e à Justiça.

Tim Lopes



Raimundo, o morto, tinha carteira assinada como servente da firma Empretec. Basílio soube do assassinato pelo reporter.



A equipe de Jamelão: pra eles, passageiro é "suino"



Louco, eu? João, pai de Jocy, revoltado: não inventei nada



Jamelão: esquece, meu chapa, é tudo invenção da imprensa

pois a composição em que viajava tinha enguiçado Jocy disse ter sido agredida pelos guardas, ficando com o braço e perna esquerda paralisados. Seu casamento, que estava marcado para semana seguinte até hoje não foi realizado. Ela mal pode andar e freqüentemente sofre de ataques de nervos.

Segundo os policiais, o senhor e sua filha sofrem de problemas mentais?

— Isso é uma calúnia. Manda ver a minha ficha na própria Rede onde trabalhei, até me aposentar, se tive algum problema nervoso. A minha filha é que ficou assim agora por causa deles. Está sem poder andar direito e completamente traumatizada.

Jamelão, apesar de o coronel Hélio Vasconcelos ter dito que iria afastar ele e Pelé dos serviços até o término das sindicâncias, continua trabalhando normalmente. Apenas foi transferido da estação de Nova Iguaçu, para a do Engenho de Dentro.

Conta o que aconteceu no "Consolo da Irene", aquele cubículo da estação de Nova Iguaçu onde você prendeu os passageiros?

— Não ocorreu nada. Tudo foi inventado. A imprensa é que aumenta, escancara. Não gosto nem de falar nesse



Carlos Alberto tem bronca dos guardas que levam suas balas

caso. Tenho doze anos de serviço e sempre fui limpo. Esquece.

Ilton Cruz, 44 anos, 113 quilos, supervisor da guarda, ex-lutador de luta livre na televisão, época em que ficou conhecido como Diabo Branco, sai em defesa de Jamelão.

— Existe a Lei que diz que é proibido atravessar a linha férrea. O artigo n.º 182 do Regimento Geral de Transporte não foi feito só para coibir os recalcitrantes do sexo masculino, mas também feminino. Essa semana eu mesmo já deti três moças.

Os 630 mil passageiros diários formam uma multidão apressada que atravessa em segundos o espaço saguão e deixa prá trás as roletas que rangem com incrível rapidez. É o medo de chegar atrasado no serviço e perder o emprego. Os passageiros chamam a Polícia Ferroviária (PF) de Porco Ferroviário ou Prato Feito, vingança da repressão que sofrem, além dos atrasos dos trens ultrapassados e quase sempre enguiçados. Ainda estão em circulação trens de 1937, hoje conhecidos como Cacareco,

de 1954 (o Marta Rocha) e o recente Vanderlei Cardoso, de 1965.

Como reflexo da repressão, no primeiro semestre deste ano dois guardas da Rede foram mortos: Odir Barcelos Macedo e Cláudio Ribeiro.

— Tenho bronca deles. Já tive prejuízo três vezes com eles. A gente tem que ficar se escondendo.

Quem diz isso é o menino Carlos Alberto, de 12 anos, vendedor de balas nos trens que servem ao ramal de Japeri.

— Três vezes eu tive que entregar a mercadoria pra eles.

A Rede Ferroviária Federal pretende contratar mais 100 homens, além do seu efetivo de 300 que o guarda Josias acha bom apesar dos problemas que enfrenta.

— Rapaz, bandido só anda de trem. A gente trabalha mais que a Polícia Militar. Eles tem até uma "diferença": a gente ganha aqui mais de Cr\$ 4 mil, somos tropa de elite. Aqui, prá entrar, precisa ter o ginásio. O maior inimigo da Polícia Ferroviária é o soldado do Exército. Anda de gandola aberta nas portas dos trens. Você chega prá dar um toque e logo xingado. Se você dá



Diabo Branco: não aconteceu nada, a menina só se assustou

Corrupção na Rede facilita desastres

Os trens batem, descarrilham, viram, matam. E como explicar tanto acidente? Ouvindo as pessoas que trabalham na Rede Ferroviária Federal, a causa maior é o erro humano. Pelo menos, é a explicação mais fácil, mais simples, a menos contestada. Joga-se um problema social em cima, o excesso de trabalho, a insatisfação e está tudo resolvido.

Mas existem explicações mais razoáveis, além do erro humano que, não resta dúvida, existe. A RFFSA é composta por uma miscelânea de equipamentos, em se tratando de trilhos, sinalização, vagões e locomotivas. Temos material do Japão, Inglaterra, Estados Unidos, Itália, Hungria e Alemanha Oriental. Alguma coisa do Brasil. Além do mais, o material é quase sempre de segunda mão e vive quebrando, como foi o caso dos famosos trens húngaros e os não menos famosos trens japoneses. Simples falta de planejamento ou um simples processo de corrupção?

Com essa miscelânea toda na mão, fica difícil uma padronização, manutenção e treinamento do pessoal. E, aí, surgem os acidentes, que é o mínimo que pode acontecer dentro deste quadro. Mas no final, arranja-se uma falha humana, um ônibus que atravessou a linha, e o maquinista sai como o triunfal culpado.



Trem encontra ônibus e provoca um dos maiores desastres da história da Central do Brasil: 19 pessoas morrem queimadas.



ACIDENTES DE TREM NO RIO EM 1978

26 fevereiro — Engavetamento de trens provoca ferimentos em 11 pessoas. O trem prefixo LL-82 estava parado, quando o UL-86, aparentemente sem freios, chocou-se contra o outro. Os passageiros tentaram agredir o maquinista na Estação de Cordovil, por causa do acidente.

2 março — O choque entre o ônibus Duque de Caxias-Guapimirim e o trem prefixo UGH-13 causa uma morte e 17 passageiros feridos, na estação de Bangaba, na passagem de nível.

17 março — Choque de trem em Anchieta destrói dois vagões no transpasse da Linha 2, que estava interditada para obras. 17 feridos.

18 abril — Primeiro acidente com o trem japonês. Parada num sinal da estação Lauro Muller, a composição UD-90 foi atingida por um velho trem, fabricado em 45. A linha 2 é exclusiva para o trem japonês e o trem DS-60 procedente de Santa Cruz pegou esta linha em São Cristóvão. 70 feridos.

9 maio — Dois acidentes com trens suburbanos: um trem, com o truque quebrado, descarrilha ao passar por Engenheiro Leal; outra composição descarrilha perto da estação de Parada de Lucas.

12 maio — Três vagões tombam no pátio de manobras da estação D. Pedro II. É o quarto acidente no mesmo local.

17 maio — Composição que vinha de Japeri para estação D. Pedro II pegou fogo na estação de Olinda. Causa: sobrecarga na rede elétrica.

Ex-diretor mostra o caminho do trambique

Para se executar serviços ou adquirir material nas empresas estatais, faz-se uma concorrência. Só que é sabido que, dentro do sistema corrupto que impera neste país, as concorrências, muitas vezes, são feitas apenas com um concorrente, ou seja, uma determinada firma solta uma grana e está tudo resolvido.

A Rede Ferroviária Federal não poderia escapar à regra, considerando a carta que o ex-diretor de Administração e Finanças da empresa, Alvaro Gomes Barbosa, escreveu ao presidente da Rede, Stanley Fortes Batista, em 1976.

"Havia um hábito — diz — de resultados por vezes desastrosos, de autoridades da RFFSA, de adjudicarem encomendas, contrariando os relatórios das comissões de julgamento, sem as providências que deveriam preceder a essas decisões".

Diante de uma série de irregularidades, o diretor começou a investigar e descobrir coisas, como a compra de 28 metros de passarela, ao preço médio unitário de Cr\$ 204,30. Foi feita uma coleta de preços no mercado e o mais caro foi de Cr\$ 78,00. Inferior em mais de 60% ao preço pago pela RFFSA.

Embora sem poder caracterizar, através do exame dos processos, responsabilidades de funcionários, o conhecimento desse fato permitiu que se impedisse a realização de uma série de outras negociatas, como a contratação do revestimento, em mármore, dos halls do edifício sede. O preço oficial era de Cr\$ 211 mil, mas uma nova coleta de preços mostrou que o serviço poderia ser executado com uma diferença de Cr\$ 52 mil.

O setor gráfico ia comprando a máquina "Multilith offset 1850" por Cr\$ 420 mil. Depois da sindicância, a mesma máquina foi comprada com uma diferença de Cr\$ 42 mil.

Dentro do mesmo espírito de "contensão", deixou-se de contratar a reforma do telhado sobre a cobertura do auditório da agência por Cr\$ 30 mil, executando o serviço por Cr\$ 7 mil.

A compra de aparelhos de ar condicionados e a execução de serviços complementares das instalações das oficinas gráficas, de acordo com a proposta vencedora, iria custar Cr\$ 552 mil. Na carta, porém, o diretor diz o seguinte:

"O custo estimado obtido para os mesmos serviços devem atingir a Cr\$ 200 mil, com uma economia superior a 60% do preço total proposto"

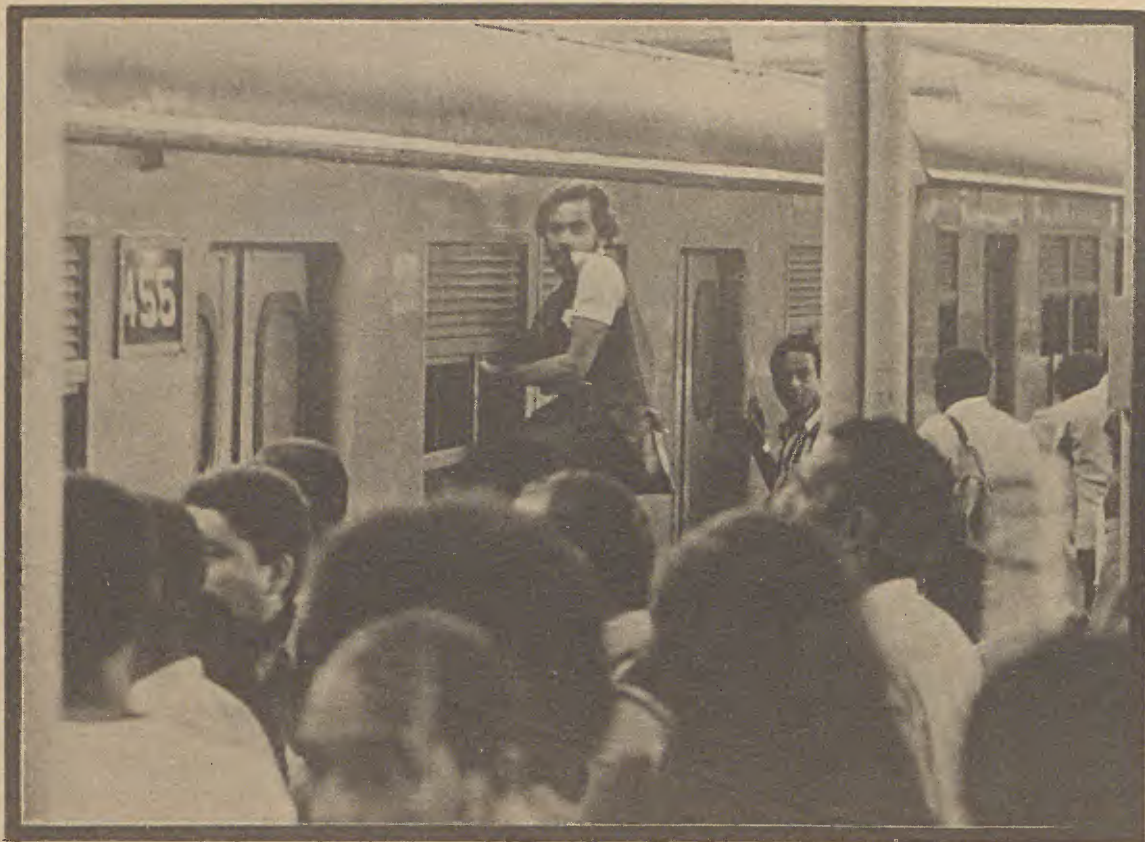
E vai por aí.

A compra de rolamentos e retentores destinados aos ventiladores das torres de refrigeração da agência tinha um preço original de Cr\$ 1.331,00. Depois de nova coleta de preços, baixou para Cr\$ 683,00.

A aquisição e instalação de uma tela cinematográfica no auditório da agência deveria custar Cr\$ 41.198,00. Depois de nova coleta, o mesmo material foi comprado com uma diferença de Cr\$ 13.248,00.

Provas? É claro que ninguém tem. A coisa mais difícil é encontrar provas de que alguém corrompeu alguém. É tudo feito por baixo dos panos. É claro que se o governo quiser, acaba descobrindo, checando Imposto de Renda de funcionários envolvidos, fazendo auditorias sérias.

Que existe corrupção, está na cara. Graças a ela, compra-se uma máquina aqui, outra ali. Enquanto isso, todas as fábricas brasileiras de vagões estão com capacidade ociosa, como a Fábrica Nacional de Vagões, que tem uma capacidade ociosa de 75%. Enquanto isso, vamos continuar importando cerca de três mil vagões por ano, ao preço de duas vezes mais, como há um século. E diante desse quadro fica difícil a formação de uma indústria nacional do setor.



— Ô rapaz, você costuma entrar no trem assim, pela janela? — Ô cara, é o seguinte.

Se me pegarem, eu entro no flagrante porque é ilegal. E vou ter que passar uma noite preso. Mas é que estou tão cansado, que não dá paradisputar uma vaga na porta. É o arriscar. maior tumulto. Então, vale a pena. Só que, nesse tumulto, é muito difícil eles me pegarem



Brasileiro, 65 anos bota os podres pra fora: povo é bicho

“Sou brasileiro, tenho 65 anos e não tenho medo de falar. Falo mesmo. Vou botar os podres pra fora e todo mundo aqui nesse vagão sabe que é verdade. Só não fala porque não quer. Eu li no jornal que o presidente que vai entrar quer que o povo fale. Isso aqui é uma miséria, fazem o povo de bicho.

Rapaz, não fica só tirando fotografia, não. Você tem é que ver o que a gente passa aqui, é uma vergonha. Você é do **REPORTER**? Conheço esse jornal cem por cento. Diz o que nenhum jornal grande diz. Tem que escrever o que o pessoal faz com a gente. Depois que tiraram o quatro e dez de Nilópolis e passaram pra quatro e 45, é só atrasar 10 minutos que metade fica na plataforma, esperando o outro. E aí gente já chega atrasado no serviço.

Eu sou contra o quebra-quebra, mas só foi depois de um deles que a Central botou os trens japoneses. E tem mais: em Nilópolis, a roleta só abre quando o trem tá pra chegar. Fica todo mundo na ponte e tem que acordar os homens pra abrir. E ainda querem briga. Mandam a gente ir dormir em casa.

Na Central (Estação D. Pedro II) é aquele luxo e em Nilópolis nem a iluminação funciona. (Augusto Miranda Santos, motorista)



Depoimentos a Chico Júnior e Custódio Coimbra
Fotos de Custódio Coimbra

A Central é uma grande fábrica de pingentes

Bianor morava em Santa Teresa, um dos bairros mais sofisticados do Rio de Janeiro. Casou e, para não pagar aluguel, foi morar numa casinha em Campo Grande, na zona rural do Rio de Janeiro. Continua, porém, trabalhando no centro da cidade e todo dia, com exceção do domingo, leva, pelo menos, uma hora e 20 minutos para chegar ao emprego.

— Isso, quando eu venho de trem e não pinto nenhum problema. Mas não pintar problema na linha é o mais difícil na Central. Tem dia que dá vontade de sair quebrando tudo. O trem para e fica horas ali. Você bota a cabeça do lado de fora e vê aquela fila de trem, tudo parado.

Acorda às 6 horas da manhã, para chegar, quando dá sorte, entre 8,30 e 9 horas.

— Mas tem dia que só dá para chegar mesmo por volta das 10 horas. Noutro dia, o trem parou em Piedade e ficou. Isso, depois de vir parando por aí. Às 9 e meia, o trem parado em Piedade. Ah, malandro, me deu uma agonia, fiquei pra morrer. Pô, eu entro às 9 horas, né. Aí, um camarada que tava do meu lado falou: “é, maninho, eu estou nesse trem há quatro horas: entrei nele era 5 e meia da manhã”. Me deu vontade de chorar, mas tive que rir. Pulei do trem, atravessei a linha e peguei um ônibus para a cidade. Cheguei às 10.

Hoje, já tem o macete de fazer o tempo passar mais rápido.

— Ah, malandro, tou o operário perfeito. Marmita debaixo do braço e jogando

sueca o tempo todo com um pessoal que eu conheci no trem. O maior barato, trunfo, essas coisas. Com a sueca, parece que a viagem dura uma seis horas. Sem sueca, o dia todo.

De vez em quando, usa o ônibus, que, dentro do sistema de transportes do Rio de Janeiro, consegue, muitas vezes, ser mais rápido do que o trem.

Quando tá tudo normal, o que é difícil, o trem 42 faz o trajeto. Santa Cruz — D. Pedro II e o 41, Campo Grande — D. Pedro. Geralmente, cada um tem nove carros. Mas o que acontece realmente é o 42 vir com seis carros, fazendo todas as paradas do 41, que deixa de circular muitas vezes. Quer dizer, o pessoal fica esperando dois trens, mas acaba vendo um só. E esses seis carros não têm condições de transportar todos os passageiros.

— Então, é o maior sufoco e dessa maneira eles nunca vão acabar com os pingentes porque os pingentes são feitos pela própria Central. Quando o trem chega em Campo Grande, entre seis e sete horas da manhã, é a maior guerra para conseguir entrar. O trem já está superlotado. Mas o pior vem depois porque o trem vai parando em Vasconcelos, Santíssimo, Senador Camará, Bangu, Guilherme da Silveira, Padre Miguel, Realengo, Magalhães Bastos, Vila Militar, Deodoro, Madureira, Cascadura, Engenho de Dentro e São Francisco Xavier. Então, você imagina como é que esse trem chega em D. Pedro.



“Meu filho, isso é uma miséria. Precisa ver os percevejos. Deixam a gente louca. Entram em nuvens pela janela e deixam o maior mau cheiro. Deus nos acuda!”. (Dona Joana, mora em Nilópolis e é funcionária da RFFSA)

Maluf foge pra não falar do passado

Dr. Paulo, não como candidato a governador, mas como ex-secretário de Transportes, será que o senhor poderia dizer...

— 16 de novembro eu falo.

O senhor não pode dizer que dificuldades teve...

— Até 15 de março de 1979 o secretário dos Transportes é Tomás Magalhães

A minha pergunta é diferente: na sua época de secretário qual foi o principal problema que o senhor enfrentou?

— Faia com o Tomás Magalhães... sobre transportes é Tomás Magalhães... eu não falo.

Mas eu quero falar do seu período, Dr. Paulo...

— Pertence à História!

Então, é por isso!

— Pertence à História...

Paulo Salim Maluf sai andando, aperta a mão de todo mundo, abraça com força e sorriso forçado. O

repórter espera uma nova oportunidade e insiste:

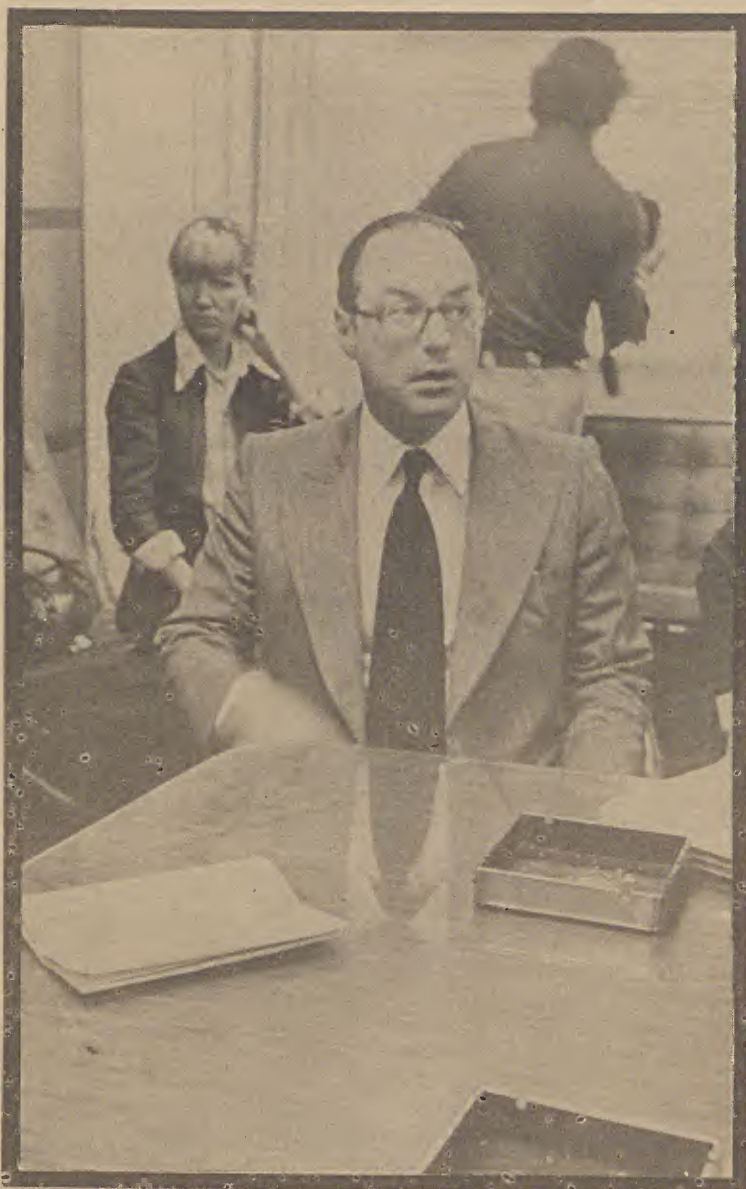
Dr. Paulo, só uma confirmação: comenta-se que o senhor teria comprado trens franceses para correr nos subúrbios...

— Pergunta pro Tomás Magalhães! Ele te responde.

Por que o senhor não responde nada sobre transportes?

— Não respondo sobre administração do governo do Estado, nada, só depois de 16 de novembro. Nada. A administração está bem entregue ao governador Paulo Egydio.

A história dos trens franceses é de 1974. O contrato de compra, 360 milhões de dólares, foi assinado em dezembro, finzinho de gestão. Contratos assinados assim na última hora dão do que desconfiar, pois é nessa hora que aparece a "comissão". E o problema passa para o governo seguinte. Comentou-se



Maluf não confirma nem desmente se levou "comissão"

Foto de Amancio Chiodi

que o governo seguinte, de Paulo Egydio, tentou se livrar desses trens, não conseguindo, justamente porque a "comissão" já tinha sido embolsada. Mas por quem?

Hoje, na Fepasa (Ferrovias Paulistas S.A.) não se sabe a história secreta desse negócio. Sabe-se, porém, que os trens foram renegociados durante o governo Paulo Egydio, por serem sofisticados demais. Tinham até banheiros, o que é inconcebível no percurso que faz, parando de cinco em cinco minutos.

A "comissão" existe normalmente em qualquer negócio grande. As empresas do exterior tem seus representantes no Brasil, que tratam da papelada das concorrências. Esses representantes ganham a "comissão" sobre o negócio, de 6% a 8%. Agora, se esse representante divide o bolão com alguém depois, já é outra história porque ninguém vai contar nem assinar papéis.

A Fepasa espera que os novos trens — 90 em vez de 40 sofisticados — resolvam o problema dos subúrbios, chegando a transportar um milhão e 200 mil passageiros por dia. Mesmo assim o serviço para a companhia continuará deficitário.

João de Barros

Escândalo na CMTC: prejuízo deu lucro

No mês passado, o Tribunal de Contas rejeitou balanço da Companhia Municipal de Transportes Coletivos — CMTC — que acusou o lucro de Cr\$65 milhões. Samir Achoa, vereador mais votado de São Paulo, advogado das companhias particulares achou esse balanço um absurdo:

— A CMTC dá Cr\$500 milhões de prejuízo por ano e diz que deu lucro. Aconteceu que ela recebeu Cr\$200 milhões de subvenção e mais Cr\$100 milhões como aumento de capital. No cômputo, teria sobrado um dinheiro, que ela teve a falta de cuidado de oferecer como subvenção a empresários. Isso é um erro que comporta uma ação popular.

Podemos chamar isso de corrupção?

— Corrupção não; incapacidade. E eu não sei se seria melhor os ineptos que lesassem o patrimônio público por incapacidade ou os corruptos que dessem o que o povo deseja.

A CMTC tem casos de corrupção?

— Muitos. Não estou falando da administração de agora,

que eu considero incapaz. Sei que hoje existem perseguições a funcionários da CMTC existem contratações que não satisfazem. A CMTC foi cabide de emprego durante muito tempo, agora não sei se é. Mas até hoje tem muita gente ganhando mais de Cr\$100 mil por mês. Eu sou muito odiado pela turma da CMTC — pelos diretores, graças a Deus, não pelos empregados. A mão-de-obra do transporte coletivo recebe, em geral, uma miséria. Com 12 horas de trabalho, o motorista ou o cobrador não consegue o necessário para a sobrevivência. Então, tem que trabalhar 14. A lei permite? Não. Mas ele, para sobreviver, só trabalha se lhe derem oportunidade de trabalhar 14 horas.

Os passageiros são bem servidos de transporte?

— O transporte é horrível. A passagem de ônibus Cr\$2,80, mas para o povo ela está custando uns Cr\$6,00 porque todo o dinheiro que subvenciona a CMTC também sai do bolso do povo. E esse dinheiro poderia ter sido usado para escolas, saneamento. A mortalidade infantil



Samir alerta o povão: "não peçam; exijam"

Foto de Eliana Pastore

1. Crime no metrô para livrar a cara do governo

2. Motoristas trabalham fora da lei para sobreviver

3. Salários de Cr\$100 mil na empresa que dá prejuízo

4. Povo paga Cr\$6,00 a passagem que custa Cr\$2,80

aumenta cada ano. Não é demagogia. O dinheiro que a CMTC emprega mal poderia servir para salvar vidas. Estamos matando gente. A CMTC mantém 8,5 funcionários por ônibus e gasta 98% de seu dinheiro com folha de pagamento. Um dos maiores erros é que o presidente da CMTC, Olavo Cupertino, é também Secretário de Transportes do município. Ele é o juiz, o réu, o julgador de si mesmo. Um dos diretores da CMTC anda até armado perante os funcionários.

O metrô vai resolver o problema?

— O metrô é ridículo. Quando estudaram essa linha que está em funcionamento, os técnicos afirmaram que haveria um milhão de passa-



geiros. Mas a verdade é que não chega a 200 mil. Em vez de aceitar o erro, os técnicos passaram a forçar a situação, integrando o metrô com ônibus, trens e carros. Alguns bairros só têm ônibus que levam ao metrô, obrigam o sujeito a viajar de metrô. Além de custar mais caro, Cr\$3,80, essa "integração" é criminosa: você é obrigado a andar de metrô porque o governo quer por um número maior, porque senão o governo está falido moralmente, já que havia prometido transportar um milhão de pessoas. O que é correto é que nenhum governo faz favor ao povo. Ou estabelece prioridades válidas ou erradas. Ele acerta ou erra. Quando acerta, faz sua obrigação; quando erra, comete um crime. Infelizmente, o governo, na grande maioria das vezes, erra. E infelizmente o povo brasileiro ainda pede, não exige.

Alex Solnik

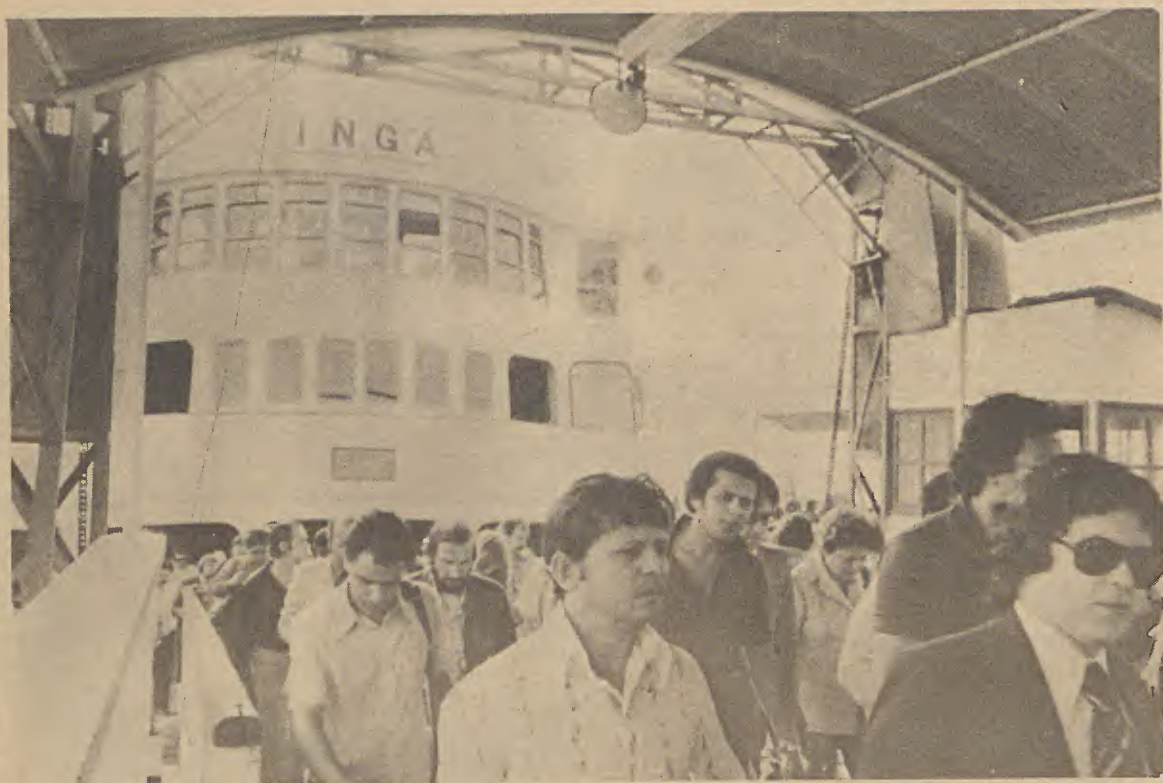




Foto de João Bittar

É A VINGANÇA DOS PATRÕES

Mandaram o Alcides embora quatro dias depois da greve. Era uma sexta-feira, final de expediente, seis da tarde. Ele chegou no departamento de pessoal, entregaram a carta de demissão, ninguém falou mais nada. Só na segunda-feira, quando voltou na oficina pra receber a indenização, é que ele leu no Atestado de Afastamento e Salários do INPS que tinha sido mandado embora "por motivo de doença", conforme estava escrito. Mas o Alcides foi mandado embora, mesmo, por causa da greve.

Foi a menor greve que São Paulo viu. Era uma segunda-feira, dia de pagamento, hora do almoço, o pessoal conversando num boteco perto do trabalho, todo mundo reclamando do salário, que cada vez vale menos, que assim não dá, que não tá compensando as oito horas de serviço puxado. Já tinha trabalhador parado por todo o canto do ABC e de São Paulo. Aí resolveram parar também. Combinaram a greve pra depois do almoço.

A Samambaia Veículos é uma revendedora de automóveis usados que tem na rua da Consolação, quase centro de São Paulo. São quarenta empregados na produção, uma média de idade de 25 a 30 anos. Esse o pessoal que parou depois do almoço, lá pela uma hora da tarde. Não pararam os chefes de setor, mas o resto entrou em greve. O dono da Samambaia Veículos apareceu logo em seguida. Não ouviu o barulho das latas e desceu do escritório pra ver o que estava acontecendo. Disse que não dava pra conversar com todo mundo e pediu que os empregados escolhessem um representante de cada seção. Foi formada uma comissão. O Alcides ficou como representante do setor de funilaria e pintura. Subiu todo mundo e o pessoal se trancou com o patrão no escritório.

Alcides Domingues, 27 anos, o único metalúrgico sindicalizado naquela greve da Samambaia, mora ainda com a família. O pai, um marceneiro da Rede Ferroviária Federal, se mudou para São Paulo há sete anos, trazendo a família de Araçatuba. Atualmente, a família tem uma renda de 16 mil

cruzeiros por mês. O pessoal da casa conversa pouco sobre política de sindicato. Alcides começou a conversar sobre o assunto com um ex-cunhado, um operário também, que vivia falando da necessidade do trabalhador se organizar, essas coisas. Daí, Alcides começou a frequentar o Sindicato dos Metalúrgicos. Lá toda semana tomar uma cerveja em algum boteco, por perto, se reunia pra conversar. Há um ano e pouco, ele se sindicalizou.

Tinha entrado em fevereiro na Samambaia. Quando o pessoal da oficina decidiu que ia parar o serviço, procurou o Alcides. Ele topou. Na hora em que foram escolher os representantes das seções, chamaram o Alcides. Decidiram pedir 20 por cento de aumento.

Lá dentro do escritório, o cara começou com um papo que achava justa "a reivindicação de vocês, mas não é possível aumentar o salário apesar disso, o país tá em crise, a situação é difícil." Cozinhou a conversa uns 20 minutos, a comissão desceu,

ia avisar que não ia ter aumento (como é que fica agora?). Quando chegou na oficina não tinha mais greve nenhuma. Eram quase duas horas. O pessoal tinha todo voltado para o serviço.

Os quatro trabalhadores da comissão resolveram continuar paralisados. Mais três outros empregados apoiaram, e ficaram os sete até o final da tarde de segunda-feira em greve. Na terça, voltaram ao trabalho. Alcides durou só até o final da semana. Os outros seis grevistas começaram a ser chamados nas semanas que se seguiram. O patrão é assim: primeiro ele espera a greve se apagar um pouco da memória; depois que o poeirão se assenta, ele dá um pé na bunda.

Na Toshiba, por exemplo, onde houve a primeira greve metalúrgica de São Paulo, no final de maio, só no fim do mês passado é que o pessoal começou a ser mandado embora. Foram demitidos 21 trabalhadores, gente que tinha participado da greve, mas a maior parte dos dispensados era da comissão de fábrica que foi negociar o

aumento com o patrão. Lá, onde a coisa é mais organizada, os próprios trabalhadores já estão se articulando para reintegrar os companheiros no trabalho.

Anísio Batista, 36 anos, presidente da chapa da oposição que concorreu às eleições para renovação da diretoria do Sindicato dos Metalúrgicos, em junho, é torneiro vertical da Toshiba. Ele lembra que lá, empresa grande, até policial os patrões contratam para descobrir nomes de gente que demonstrava descontentamento com o serviço.

— Nessas fábricas grandes, nas multinacionais principalmente, existem trabalhadores com cursos em deduração, gente especializada nisso, fala Anísio.

Ele mesmo, nas duas greves organizadas em que tomou parte, acabou demitido. A primeira vez, quando trabalhava na Villares, em 73, perdeu o emprego 15 dias depois de uma greve que durou quatro dias. Depois foi na Ford, mas aí só foi demitido alguns meses mais tarde.

Por isso é que não dá para dizer quantas demissões existem até agora. Algumas entidades operárias estão fazendo levantamentos que indicam que mais de 150 trabalhadores já foram mandados embora. São levantamentos parciais, no entanto. Só os casos onde o patrão não gostou e botou na rua.

Alcides está procurando emprego desde aquela segunda-feira que esteve na Samambaia recebendo a indenização, não apareceu mais na oficina.

O problema mesmo é que Alcides não consegue arrumar serviço novo. Já esteve em sete firmas. O pessoal pede a carteira de trabalho, dá uma olhada na data de entrada e saída, exige estabilidade de seis meses a um ano no emprego anterior. Pergunta por que você entra e sai? O ambiente não era bom, o salário não tava dando, um cara lá encencou comigo, o Alcides responde.

— Aí eu tenho que viver desbaratinando, né?

Bernardo Pelegrini

INPS		ATESTADO DE AFASTAMENTO E SALÁRIOS (AAS)		VER INSTRUÇÕES NO VERSO	
RELACÃO DOS 24 ÚLTIMOS SALÁRIOS DE CONTRIBUIÇÃO ANTERIORES AO AFASTAMENTO		Samambaia Veículos S/A (NOME DA EMPRESA)		matrícula nº 21.001.000.000.000	
Mês/Ano	VALOR	Data do Recolh. da Contr.	Mês/Ano	VALOR	Data do Recolh. da Contr.
02/78	1147,00	27/3/78			
03/78	1421,40	26/4/78			
04/78	4154,31	26/5/78			
05/78	4659,20	-			
06/78	1664,00	-			

PARA FINS DE AUXÍLIO-NATALIDADE		1.º DAS 12 CONTRIBUIÇÕES ANTERIORES AO NASCIMENTO		MÊS ANO	
Última das 12 Contribuições Anteriores AO NASCIMENTO		MÊS ANO			

IMPORTANTE: A INEXATIDÃO DAS DECLARAÇÕES DESTES DOCUMENTOS CONSTITUI CRIME PREVISTO NOS ARTIGOS 171 e 299 DO CÓDIGO PENAL.

EX-EMPREGADO
ACUSA:

Presidente da IBM é corrupto e rouba o Brasil



Cristian Hansen, o acusador



Frank Cary, o homem que Hansen quer na cadeia

MONOPOLIO DO MERCADO

1 Para reduzir os preços de serviço prestado a clientes importantes no mercado, a IBM usou as chamadas notas de crédito. Por esse expediente a IBM compra de um cliente que usa o seu computador algumas horas do seu trabalho supostamente para com ele realizar um trabalho para outro cliente e paga, pelo aluguel do equipamento durante algumas horas, com as notas de crédito. Depois, com essas notas, o cliente abate do preço que tem que pagar à IBM o crédito que a própria IBM lhe concedeu.

Cristian Hansen explica:

"Na realidade, trata-se de um desconto além do permitido, a um cliente favorecido. Esse comportamento viola a Lei Anti-Trust (que impede que uma empresa detenha o monopólio de vendas no seu setor) à qual a IBM, como empresa norte-americana, está submetida mesmo que opere fora dos Estados Unidos."

"Um caso típico de favorecimento ilegal de clientes aconteceu com a Universidade Federal do Rio de Janeiro cujas notas de crédito tinham a aprovação até de Ralph Pfeiffer, presidente da IBM das Américas e do Extremo Oriente e subordinado direto de Frank Cary, presidente do Conselho da IBM mundial."

"O mercado universitário é avidamente disputado pelas companhias de computador pois acredita-se que os alunos que lá se encontram formam suas preferências futuras por computadores a partir do equipamento que usam na sua época de estudos."

"Os descontos também são feitos para clientes privilegiados: em 1976, a Esso Brasileira (do grupo Rockefeller) recebia uma nota de crédito mensal por "faturamento excessivo" sendo este desconto aprovado em nível de gerente-geral da IBM do Brasil, J.A. Guerra."

"Outra forma de tratamento preferencial a clientes é manter seus equipamentos em instalações da IBM. Alguns exemplos: Mecânica Pesada (São José dos Campos) e Montepar (Curitiba)."

SONEGAÇÃO DO IMPOSTO DE RENDA

2 A IBM ofereceu, como prêmio de trabalho, viagens de passeio ao exterior a funcionários e suas esposas (ou esposos) com todas as despesas pagas mas não contabilizou tais gastos como salário pago aos seus empregados e, portanto, não recolheu todos os tributos que sobre eles incidem. A empresa considerou o dinheiro das passagens e o adiantamento que deu para viagem como despesa operacional — que pode ser descontada do imposto de renda — embora os funcionários não estivessem viajando a serviço.

Ao perceber a manobra, Hansen procurou o advogado Domingos Simplicio Maltez de Barros para saber se havia realmente crime no que a IBM estava fazendo para reduzir o pagamento de impostos. Eis um trecho da conclusão do advogado: "Para a empresa é indiferente que o prêmio seja pago em dinheiro ou sob a forma de custear viagens de

Cristian Hansen, 33 anos, brasileiro, hoje professor de inglês, trabalhou na IBM do Brasil entre 1973 e 1976 e nesse curto tempo descobriu alguns dos truques que a empresa usava para sonegar impostos e remeter mais dólares para sua matriz. O culpado de tudo, diz ele, é Frank Cary, presidente da IBM mundial. A empresa é a 8ª do mundo em vendas e a 3ª em lucratividade.

lazer. Essas despesas poderiam ser lançadas como operacionais. O que torna o incentivo desaconselhável é no tocante ao mascaramento do caráter de pagamento, fazendo crer tratar-se de despesas realizadas em viagens de serviço, apenas com a finalidade de subtrair essas parcelas da tributação pelas pessoas físicas dos empregados com o agravante de sujeitar-se a empresa, ela própria, a sanções fiscais derivadas da legislação de imposto de renda, previdência (INPS) e trabalhista (FGTS)."

Hansen começou então sua luta para mostrar o que estava acontecendo à direção da filial do Rio de Janeiro e, depois, à própria direção internacional da IBM em Nova Iorque. Ele, de início, supunha que os mais altos funcionários da empresa não sabiam das ilegalidades que estavam sendo praticadas:

"No início de 76 decidiu-se não mais permitir viagens à Argentina por causa da situação política de lá, admitindo-se porém que as viagens de prêmio fossem feitas pelo Brasil, podendo os funcionários gastar o correspondente ao que gastariam se fossem à Argentina. Quando voltassem eles deveriam apresentar todos os comprovantes de suas despesas. Quando alguns desses comprovantes chegaram às minhas mãos, eu que, como gerente de serviços financeiros, deveria aprovar as contas, desconfieei que muitos deles eram recibos falsificados de despesas. Pedi então uma investigação interna para apurar a irregularidade. A

partir desse momento desencadeei uma campanha contra mim dentro da empresa: a investigação foi constantemente adiada, o gerente imediatamente superior a mim tentou intimidar-me e diversas tentativas foram feitas para obter os comprovantes em meu poder."

"A essas alturas, o que eu julgava ser uma irregularidade cometida por funcionários de menor expressão, já envolvia toda a direção da filial do Rio de Janeiro e membros da direção nacional da empresa. De uma forma ou de outra tentaram evitar que eu prosseguisse nas minhas investigações os senhores Frank Brascombe, gerente da auditoria interna, Nelson Paraguassu, gerente administrativo da filial Rio e meu supervisor imediato, Elias Kallas, diretor-administrativo e superior de Paraguassu e Sami Goldstein, diretor-financeiro da IBM do Brasil. Tive então uma reunião com o gerente-geral da empresa no país, J.A. Guerra, que me intimou a entregar-lhe os comprovantes que possuía. Como eu neguei, insistindo em saber porque a investigação que eu pedira não havia sido feita (segundo a regulamentação interna da IBM qualquer gerente financeiro tem o direito de solicitar uma auditoria em caso de suspeita de fraude), ele teve um ataque de cólera e me demitiu. No mesmo dia deixei os comprovantes com José Bonifácio Amorim, presidente da IBM do Brasil, e peguei, com o meu dinheiro, um avião para Nova Iorque onde fui expor o ocorrido ao senhor Frank Cary, presidente do Conselho da IBM mundial."

"Em julho de 76 Cary recomendou que eu fosse

readmitido na empresa mas omitiu qualquer referência às minhas acusações de sonegação. O pedido de investigação também continuou a ser negado. Soube então através de um funcionário da área financeira, Frank Mih, que depois de minha conversa com Frank Cary, a IBM havia pago os impostos e multas referentes aos prêmios de viagem concedidos em 1975: haviam feito uma lavagem das irregularidades para que o fato específico que eu denunciara não pudesse ser descoberto.

"Em 26 de julho, por uma questão de princípios, solicitei, e recebi, rescisão do meu contrato de trabalho com a IBM."

IMPORTAÇÕES FRAUDULENTAS

3 A IBM importou computadores sem pagar os impostos devidos para clientes que só vão usá-los por 1 ou 2 anos quando, pela lei brasileira, só poderia importá-los com isenção das taxas caso o cliente fosse ficar com o equipamento por um prazo mínimo de 5 anos.

Para evitar importações desnecessárias que prejudicariam a indústria nacional, o governo cobra um alto imposto sobre a importação de computador — ele chega a quase 85% do preço de compra. Como algumas indústrias "de interesse nacional" precisam de computadores e teriam que pagar muito caro por eles, criou-se lei de importação consignada pela qual o equipamento pode ser comprado no exterior e

entrar no país sem pagar as taxas.

Segundo esta lei, o cliente importa o computador livre de impostos mas tem que se comprometer a ficar com ele por um prazo mínimo de 5 anos. E se ficar por menos tempo tem que pagar todos impostos de importação dos quais ficara livre na época da compra. Nas importações consignadas, a IBM do Brasil atua como intermediária entre o cliente que quer comprar, ou alugar, o computador e a IBM mundial que o exporta.

Como a IBM mundial realiza um alto lucro com a exportação de computadores, muitas vezes é interessante para a empresa vendê-lo à IBM do Brasil, faturando em dólares, mesmo sabendo que o cliente que o encomendou não quer por 5 anos. Para evitar pagar os impostos, a IBM do Brasil deixa o aparelho instalado depois do tempo em que o cliente o estava usando e não mais o inclui no faturamento. Do ponto de vista contábil, o computador desaparece porque, se o retirasse do lugar onde estava instalado, a IBM teria que pagar ao governo brasileiro o imposto correspondente.

Ao realizar a importação fraudulenta, no entanto, a IBM do Brasil está favorecendo ilegalmente os interesses da IBM mundial — que fatura imediatamente a exportação — e sonegando o pagamento de impostos de importação ao Brasil.

O caso das importações fraudulentas teve, segundo Cristian Hansen, desfecho semelhante ao da sonegação de imposto de renda: tão logo o crime foi descoberto, a IBM tratou de encobri-lo e afastar o funcionário que levantara o problema. Este é o relato de Hansen:

"Em 1974, a IBM do Brasil foi auditada por sua matriz (auditar significa examinar a exatidão das contas e balanços de uma empresa) segundo critérios muito rígidos. Constatou-se então, durante a auditoria, que um computador de grande porte importado para a Petrobrás, sob o regime da consignação, não estava mais sendo usado pelo cliente e não era faturado pela IBM. Nessa situação, o regimento interno da IBM exigia que o aparelho fosse retirado e desmontado caso não houvesse um outro cliente interessado. Tal regulamento refletia determinações do governo dos Estados Unidos para proteger os acionistas das empresas contra prática corruptas de suas gerências."

"As recomendações da auditoria foram devolvidas à matriz da IBM nos Estados Unidos seguindo-se à do caso Petrobrás — eram ao todo quase 300 — a palavra cumprida e a assinatura de J.A. Guerra gerente-geral da

IBM do Brasil e da IBM América Latina."

"No começo de 1976 o senhor Norris Araújo é transferido para a IBM do Brasil com a missão de acompanhar a cumprimento das recomendações feitas pela auditoria da IBM mundial. Seu antecessor no cargo recebe-o com a declaração: "ninguém jamais conseguiu executar este trabalho". Araújo é aconselhado a concentrar sua atenção no caso do computador da Petrobrás mas seu superior, o gerente local, Márcio Kaiser, comunica-lhe que o assunto já foi "resolvido" e que ele não precisa se preocupar mais. Por conta própria Norris Araújo continua a investigação e descobre dois fatos importantes:

1 — Ao contrário do que Guerra declarara na resposta às recomendações da matriz, o computador da Petrobrás continuava desligado e sem ser faturado;

2 — Além deste computador, existiam cerca de mais 80 aparelhos nas mesmas condições: foram importados com isenção de impostos, usados por 1 ou 2 anos e, se fossem apresentados, a IBM teria que pagar todos os impostos.

Araújo avalia então em aproximadamente 10 milhões de dólares o valor dos tributos que a IBM devia ao governo brasileiro pelas importações fraudulentas e em 5 milhões de dólares o prejuízo anual de faturamento da IBM do Brasil por fazer "desaparecer" os equipamentos. Por considerar tais fatos gravíssimos tenta levá-los aos funcionários superiores (Kaiser e o diretor-financeiro da IBM do Brasil, Sami Goldstein) mas é sabotado: suspeita que o telefone de sua casa está censurado — ele fora instalado por um setor chefiado por Goldstein —, sua correspondência é aberta sem o seu consentimento e ele, um funcionário enviado pela matriz, encontra dificuldade até para conseguir uma secretária.

Depois de uma reunião em que procurou mostrar ao gerente-geral da IBM no Brasil, A.J. Guerra, o que estava acontecendo (durante a qual Guerra alegou desconhecer os fatos), Araújo é convocado pelo gerente da IBM para as Américas e Extremo Oriente; senhor Langton, para expor o caso. Sua permanência no Brasil, que deveria durar 2 anos, é interrompida sob o pretexto de ele ter-se "incompatibilizado" com a gerência da IBM do Brasil e ele é transferido para o serviço de auditoria da IBM dos Estados Unidos.

Numa carta final a Langton, Araújo diz que a situação dos computadores desligados poderia ser interpretada como sonegação de impostos.

O que a IBM diz que faz

1. Respeito pelo indivíduo
2. Serviço ao cliente
3. A excelência tem que ser uma forma de vida
4. O gerente tem que liderar eficazmente
5. Obrigações ao acionista
6. Negócio justo com o fornecedor
7. O funcionário da IBM deve ser um bom cidadão corporativo

O que a IBM faz

1. Pressão psicológica e ideológica sobre os funcionários
2. Exploração dos clientes
3. Corrupção de homens do governo e da imprensa
4. Atuação monopolística
5. Fraude nos acionistas
6. Estímulo da inflação brasileira
7. Importações fraudulentas

Hansen: a IBM não passa de uma fraude gigantesca

Qual é o ponto essencial das fraudes e sonegações de impostos que a IBM vem praticando no Brasil e em alguns países do mundo?

Hansen — O ponto essencial é comparar a imagem que a IBM projeta de si mesmo e a realidade de sua atuação. A imagem é benéfica em todos os sentidos — no trato com os funcionários, relacionamento com o governo, qualidade dos produtos — enquanto a realidade é um caso gigantesco de fraude através do qual a empresa engana funcionários, acionistas, clientes, corrompe governos e sonega impostos.

Qual é a vantagem para a IBM do Brasil de deixar computadores desligados em clientes que não mais os usam?

— Você tem que entender que a IBM como um todo, os interesses dela não se limitam à sua subsidiária no Brasil. Quando a IBM apresenta suas contas a seus acionistas, ela leva em consideração o resultado final de suas operações em todo o mundo, a soma de matriz e filiais. No caso dos computadores desligados, a IBM do Brasil deixou de faturar alguma coisa mas, em compensação, a matriz dos Estados Unidos conseguiu exportar muitos aparelhos e realizou um bom lucro sobre cada unidade produzida. Agora, para a subsidiária brasileira o prejuízo é evidente: ela tem o maior percentual de aparelhos parados em estoque entre todas as subsidiárias IBM do mundo.

Para efeitos contábeis, o equipamento, quando o cliente não o quer mais, desaparece?

— Já é que esta um outro negócio que se chama bagunça do inventário: na época em que estive na IBM fizeram três inventários do estoque de computadores e um não concordava com o outro. É como não se tivesse muito interesse em registrar a existência daqueles computadores.

Se a Petrobrás sabe que só se pode importar computadores sem pagar impostos se o cliente — ela própria no caso — ficar com o equipamento durante 5 anos e ela não pagou impostos e ficou com ele apenas 1 ano, ela não é conivente com a sonegação de taxas feita pela IBM?

— Eu não tenho provas de que ela seja conivente mas, nas circunstâncias, acho legítimo supor que ela seja.

O caso dos prêmios de viagem é o único meio usado pela IBM para lesar o Imposto de Renda ou ela tem outros expedientes?

— Eu diria que esse foi o único meio que eu tive conhecimento; há também um outro caso em que a empresa estendeu a máquinas de escrever e cartões de programação direito à isenção do Imposto sobre Serviços (ISS) que lhe havia sido concedido pelo antigo Estado da Guanabara para incentivar importações de computadores através do porto do Rio de Janeiro. Acontece que o incentivo era apenas para importação de computadores e a IBM o aplicou indevidamente a outros produtos. Quando percebi o caso, no segundo semestre de 1975, eu trabalhava na filial do Rio de Janeiro e uma das minhas tarefas era a contabilização do ISS realmente pago. Diante da visita de um fiscal do Estado, e com a ajuda de um funcionário, senhor Dermival Reis, eu estimei em cerca de Cr\$ 5 milhões o valor que a IBM deveria pagar.

• Uma idéia do que é a IBM: em 1976, ela era, segundo a revista norte-americana, *Fortune*, a 8.^a empresa do mundo em vendas (mais de 16 bilhões de dólares) e a 3.^a em lucratividade (renda líquida de 2.5 bilhões de dólares).

Há ainda o caso do senhor Alberto Lyrio do Valle que, em meados de 1974, foi contratado como conselheiro de assuntos fiscais do tesoureiro da IBM do Brasil, Ladislao Dzieciolowski e, com um ano de casa, tornou-se gerente do departamento legal. Pouco meses mais tarde ele deixou a IBM em circunstâncias misteriosas. Na época comentou-se na IBM que ele fizera chantagem contra a empresa e por isso havia sido recebendo, entretanto, uma função de consultoria pela qual recebia muito mais que o seu salário. Comentou-se também que ele já havia feito pressões semelhantes contra uma outra multinacional.

Você seria capaz de dizer quanto a IBM deixou de pagar de impostos durante o período que você trabalhou lá?

— Não, realmente essa ordem de grandeza eu não poderia dar porque nunca tive muito acesso à parte fiscal da empresa, nunca tive os números na mão. O que me foi possível observar foi a maneira pela qual alguns tipos de sonegação eram praticados e como isso envolvia até o escalão máximo da empresa.

Foi essa a parte do véu que você conseguiu levantar?

— Foi, mas eu acho isso um fato importantíssimo: descobrir que as irregularidades são cometidas, não por funcionariinhos de uma filial, mas constituem uma política que tem a clara participação do senhor Frank Cary, presidente do conselho da IBM mundial. Isso, a minha experiência pessoal demonstra o que me leva a crer que as fraudes não se limitam apenas aos casos que estou apresentando.

Que provas você tem para afirmar isso?

— A principal prova é o fato de que minhas denúncias foram totalmente ignoradas. Agora você nunca vai encontrar — se é isso que você quer saber se eu tenho — nenhum papel que prove que o senhor Cary mandou



A esquerda, Hansen, de bigode, quando ainda era funcionário da IBM. A seu lado, Sami Goldstein, o diretor que ele hoje acusa de acobertar fraudes. Na primeira foto à direita, Patricia Harris, que hoje é ministro do presidente Carter, com colegas de diretoria da IBM; na segunda foto, o primeiro a esquerda é Cyrus Vance, agora Secretário de Estado dos EUA, também quando era diretor da IBM; na terceira foto, o último à direita é Harold Brown, ex-diretor da empresa e atual Secretário de Defesa dos Estados Unidos. As fotos dos três foram publicadas no Relatório Anual da IBM em 1972.



sonegar impostos. Esse tipo de prova não existe numa companhia desse porte. O que você deve investigar para comprovar o que eu digo é o modo de operar da empresa. Toda companhia visa o lucro; se não consegue lucro, ela não funciona, não paga os funcionários, os fornecedores, os bancos. A pessoa ou o grupo de pessoas que dirigem uma empresa são então, responsáveis pela maneira como é formado o lucro da empresa. A Máfia também é uma organização que, através de muitas atividades como prostituição, tráfico de drogas etc., procura o lucro; só que o procura por métodos violentos. As grandes empresas, ao contrário, promovem uma imagem de respeitabilidade, de inocência, de negócios limpos que ao meu ver não corresponde à verdade. Não só no caso da IBM mas também em relação à grande parte das companhias multinacionais.

A IBM corrompe para garantir seu lucro? Você tem alguma indicação de como ela faz isso no Brasil?

— A meu ver existem dois tipos de corrupção: a corrupção evidente, que deixa provas óbvias e que se pode levar a um tribunal, pela qual se suborna alguém com o intuito de facilitar alguma coisa e a corrupção que não é evidente. Como a primeira envolve um risco muito grande, as empresas procuram evitá-la. A corrupção mais usada hoje em dia não visa um fim específico — tipo toma lá, dá cá — mas criar um clima psicologicamente favorável a que os interesses

de uma empresa sejam bem recebidos. Faz-se isso garantindo emprego ou remuneração permanente às pessoas que podem facilitar certas coisas, como abrir portas dentro do governo para que as necessidades de uma empresa possam ser encaras com simpatia. Algo que elimina o caráter de igualdade e indiferença que deveria orientar as relações de qualquer governo com qualquer empresa. Corrupção não evidente é, ao meu ver, o caso do senhor Henry Kissinger que antes de entrar no governo de Richard Nixon, nos Estados Unidos, era empregado remunerado do grupo Rockefeller — e foi lá que realmente começou a carreira dele. Como secretário de Estado de Nixon, teve responsabilidades pelas atividades da Central de Inteligência dos Estados Unidos, a CIA, serviço secreto de lá e, durante essa época, a CIA comprovadamente adotou políticas para desestabilizar o governo de Allende que resultaram na subida ao poder do general Pinochet. Pois bem, no governo Pinochet, as minas de cobre do Chile que haviam sido nacionalizadas pelo presidente Allende — elas, antes, eram propriedade da empresa norte-americana Anaconda e de outras mais —, foram compradas pelo grupo Rockefeller. Outro fato é que atualmente Kissinger é membro do Conselho do banco Chase Manhattan que faz grandes empréstimos para o governo de Pinochet. Agora mesmo no ministério do

presidente Carter existem três membros do conselho da IBM: Cyrus Vance, secretário de Estado, Harold Brown, secretário de Defesa, e Patricia Harris, secretaria de Habitação e Desenvolvimento urbano.

A IBM do Brasil vende equipamentos para os órgãos de repressão política do governo brasileiro?

— Vamos examinar bem essa questão porque eu não tenho dados concretos sobre ela. É fato que o computador simplifica tremendamente todo o processo criminal e por isso tem uma vantagem muito grande para a polícia — um guarda prende um suspeito, telefona, para a delegacia e recebe toda a ficha da pessoa na hora. Isso, entretanto, é motivo de discussão nos Estados Unidos porque se tem medo que a manipulação de informações sobre as pessoas resulte numa forma qualquer de limitação da liberdade dos indivíduos. É extremamente difícil saber até onde se usa o computador apenas para efeitos de cadastros e a partir de onde ele está sendo utilizado para controlar populações. A IBM procura evitar uma discussão desse tipo declarando sempre que os efeitos da utilização policial

do computador não afetam as liberdades civis. Na IBM do Brasil, quando eu era encarregado da cobrança de pagamentos atrasados, descobri um acordo da empresa com o Instituto Félix Pacheco e procurei o contrato para saber os termos do pagamento. Normalmente os contratos estavam no arquivo, era fácil achá-los. Esse porém estava guardado confidencialmente e, depois de muito esforço, eu consegui apenas a xerox da parte do acordo que definia a questão do pagamento. Esse acordo nunca foi parcial ou totalmente divulgado embora representasse a maior fonte de renda da divisão de serviços a clientes da IBM — são cerca de 5 milhões de dólares por ano.

Na conversa que teve conosco, você fez menção ao fato de a IBM ter ocultado a morte de um funcionário, ocorrida nas instalações da filial Rio. Em que circunstâncias ele morreu e por que a IBM ocultou sua morte?

— Porque a IBM ocultou a sua morte eu também gostaria de saber. O que eu sei é o seguinte: pelo relatório da polícia, este funcionário — que se chamava Paulo Pereira e era encarregado de acompanhar auditorias para ver se suas recomendações tinham sido cumpridas — se suicidou saltando de uma das escadas internas do prédio da IBM: supunha-se na época que ele era uma pessoa que tinha problemas psicológicos e matrimoniais. Por recomendação do departamento de pessoal da IBM, ele chegou a fazer um tratamento psico-

lógico na base de choques elétricos. Depois de sua morte, comentou-se que a IBM procurou sua família para oferecer um acordo financeiro. Ora, se a morte tivesse ocorrido de forma natural, para que oferecer um acordo financeiro? Tudo isso, que são apenas dúvidas que eu levanto, não pôde ser investigado porque a IBM fechou suas portas e tapou o assunto completamente. Comenta-se, por exemplo, que um dia antes de morrer, Paulo havia tido uma discussão com o seu gerente, o Nelson Paraguassu, que o teria abalado muito.

Qual é a sua opinião sobre a morte dele que você levanta como suspeita?

— A minha teoria particular é que se trata de um caso de assassinato psicológico: as pressões que ele recebeu na empresa, o modo como foi tratado por seus superiores nas discussões sobre o seu trabalho, foram insuportáveis. Quando eu estive em

Nova Iorque para me encontrar com o senhor Cary, eu também tentei fazer lá uma série de denúncias sobre o procedimento das gerências da filial do Rio em relação aos funcionários mais baixos: arbitrariedades nas promoções, salários atrasados, educação inadequada etc. Eu soube, depois que saí da IBM, em julho de 76, que as condições dos funcionários haviam melhorado e que Nelson Paraguassu tinha sido afastado da gerência administrativa porque havia um grande descontentamento contra ele.

L.A.B

**“Minha meta final (me ajudem, pelo amor de Deus) :
que Frank Cary presidente da IBM, venha a cumprir pena de prisão no Brasil
por todas as sacanagens que tem feito ao nosso país para que na
história da humanidade jamais volte a ser dito, como foi na ocasião que Nixon abriu a
sua mansão aos visitantes: o crime compensa”**

Cristian Hansen

PRA QUEM GOSTA DE REPRESSÃO ERASMO É A SOLUÇÃO



- Pela liberdade de prender e bater doa a quem doer

- Pelo direito de abrir o bico no pau de arara

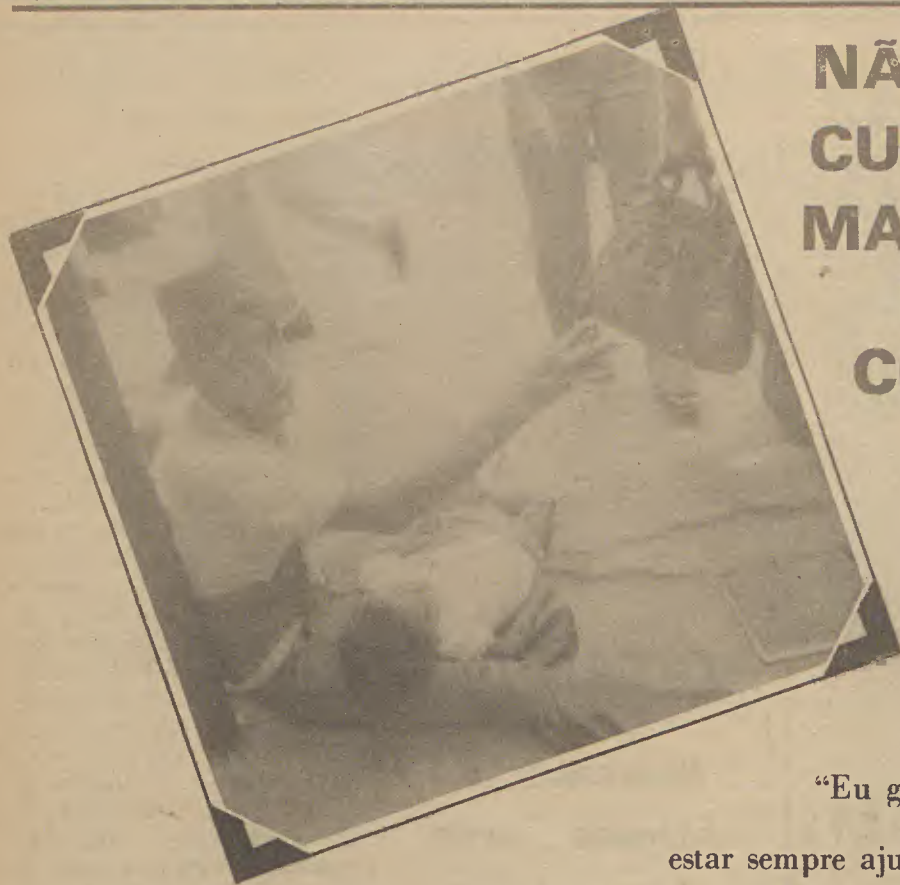
- Pela livre arbitrariedade

- Pela tortura ampla, geral e irrestrita

- Basta de demagogia e utopia. Abaixo a democracia

- Chega de abertura. Queremos a ditadura

Fleury e o Esquadrão. Toda a gang no Arenão
Erasmio Dias - ARENA SP



NÃO TEM CULTURA, MAS SABE DAS COISAS



“Eu gostaria muito de
estar sempre ajudando também mais o meu
problema e eu tenho meu marido e minha filha por
isto eu não que dançar minto de pesar eu tenho 24 anos
e minha filha tem 5 aninhos e também não tenho muita cuturar
eu nasci no interior da Paraíba do Norte uma cidadezinha chamada
(Areia) já moro aqui no Rio a 11 anos e desde da minha cidade sempre lutei
pelo os nossos direitos eu não tenho nem o primário todo mais a minha cabeça já tem
muita cutura bastante para eu saber que o nosso país é uma merda...”

(Fátima Maria Dantas, Rio de Janeiro, RJ)
As fotos lá de cima são da Fátima e foram tiradas no Rio

Ave rara não tem medo e sai dizendo

“Estou cansado de ouvir a pergunta: Você não tem medo de falar o que está falando?”

Respondo invariavelmente: A História não é feita por homens medrosos e covardes, pois esta gente só entra na História pelas portas dos fundos!

Minha intenção não é construir mais uma frase de efeito. O que acontece é que, desde os idos de 1969, tenho sido uma *ave rara* no meu meio, o comércio, o turismo, etc., ou seja, um dos meios sociais mais alienados do país, por força do relacionamento contínuo do proletariado “aventureiro” e sedento de ascensão, com a pequena, média e alta burguesia, devidamente “intoxicadas” pela patologia fascista do sistema.

Tenho dúvidas, senhor Editor, de até quanto o senhor conseguiria dimensionar o meu desespero (sim, desespero) na convivência diária com este meio hipócrita e extremamente alienado! Nem o conhecimento profundo que tenho das razões desta alienação, é bastante para amenizar a minha tormenta.

Não quero que seja a base desta narrativa, mas gostaria de informar que sou o último Secretário Geral e Presidente, por circunstância (prisão de outros companheiros), da Confederação Goiana dos Estudantes (secundaristas). Como é de se esperar, foram também as “circunstâncias” que me expulsaram de lá, atirando-me para estas bandas, à procura de “um lugar ao sol”. Isto, depois que a polícia, com a autorização do fiel jagunço da ditadura militar, ex-governador Otávio Lage Siqueira, invadiu nossa CGE, expulsando todos nós, estudantes pobres que lá residíamos. A ironia da História fez com que a nossa sede, outrora palco de discussões dos mais altos problemas nacionais, seja hoje, a sede de repressão, da mesma polícia que no passado nos expulsou.

Durante todos estes sombrios nove anos, tenho acompanhado minuciosamente os quase sempre estarrecedores fatos históricos deste país. E qual não tem sido o meu pesadelo! A partir do Ato fascista de dezembro de 1968, tenho visto o medo estampado na face de cada brasileiro;

o desrespeito mais vil à Nação, pela suspensão “ad infinitum” dos poucos homens públicos que ainda não perderam a dignidade, suspensão esta que pode ser dos direitos políticos, cidadania, habeas-corpus, etc. Ora, sr. Editor, já houve e ainda há pessoas que se calam diante de tais catástrofes! Veja, por exemplo, como se calou a Grande Imprensa durante todos estes anos! Houve a censura, tudo bem; mas a censura não pode ser o limite da informação! O limite da informação começa onde termina o limite da dignidade. Porque o profissional da informação que aceita o papel de desinformar é, no mínimo, indigno de exercer a profissão.

Foram vocês, “nanicos”, que deram alento à grande massa de leitores, enquanto a Grande Imprensa engordava suas contas bancárias durante os períodos áureos do “milagre” e outras mumunhas de triste lembrança. Vocês, nanicos, foram muitas vezes atirados nos porões da “besta fera” (DOI-CODI, OBAN, etc) pelo simples fato de exercerem com decência a vossa missão: informar. Não quero fazer um histórico dos

“nanicos”, porém, dentre todos, (alguns muito bons), gostaria de eleger vocês como sendo os melhores e, acima de tudo, diferentes, para melhor. **REPORTER** prova que não é preciso ser velho para ser consciente, culto, inteligente e, acima de tudo, honesto. Tenho todos os números do **REPORTER**, inclusive o 5, comprado na banca, antes que a Ditadura deles lançasse mãos (mãos?). Evidentemente, não diria que **REPORTER** era o jornal que estava faltando. Já tivemos **Opinião**, temos **Movimento**, **Pasquim**, **Em Tempo**, etc., mas o que faz vocês serem os melhores é o fato de serem atrevidos demais, muito diretos-no-assunto, sem aquelas longas e enfadonhas análises editoriais, que só servem para discussões masturbativas entre intelectuais de elite. Suas reportagens, mesmo as mais longas, proporcionam muito prazer a nós, leitores, pois são bastante variadas e bem esquematizadas. Por exemplo, a série “Já que ninguém agüenta mais, ABAIXO A DITADURA” está muito boa. (João Felício de Oliveira Filho, Rio de Janeiro, RJ)

"Vai aí o nosso n.º 7, produto de muito sangue e suor. Vocês sabem como é. O n.º 8 está na Censura, em Brasília, há uns 20 dias (duas cópias xerox de cada matéria). Recebemos hoje um comunicado, pedindo novas cópias. Haja estrutura.

Enfim, a gente vai resistindo e cada número que sai é uma glória, uma festa, um carnaval. (Anna Lúcia Baptista, Editora de Inéditos, Belo Horizonte, MG)

● Neste número, Inéditos publica "Cordel em Desafio", ensaio de Eneida Maria de Souza, da FAL-LE/UFMG, onde a professora propõe uma nova abordagem para a Literatura de Cordel. Publica, também, três importantes entrevistas: "Oswaldo França Jr., um brasileiro", "A Renovação do Poder Criador", com Alceu Amoroso Lima; "Da Lógica do Futebol à Lógica do Mundo Contemporâneo" com Renato Pompeu.

inéditos

CORDEL EM DESAFIO



**OSWALDO FRANÇA JR.,
UM BRASILEIRO**

7

O MELHOR POEMA

Verte

di

Verte

sub

Verte

●

DITADURA

*Democracia, mas
liberdade, porém
abertura, todavia
aumento, contudo
anistia, entretanto
basta, senão*

●

GREVE

*opera
espera
separa
repara
apara
para
para*

●

TERFOME

*— to qun fómi
— ta qun fómi?
tamen to*

Herculano Villas-Boas

Dentista romeno não sabe nada do seu país

"As reportagens e depoimentos do povão, políticos e outros torna o jornal mais atrativo e faz com que seja mais nosso. Mas é lamentável depoimentos como o do dentista Dr. Arnaldo, onde ele afirma que já está no Brasil há 50 anos e ter vivido na Romênia sob regime comunista e que seu salário lá, como médico chefe, era ridículo. Até o ano de 1938 a Romênia era governada por Carol II, ditadura fascista. De 1940 a 1945, o rei Carol é derrubado por um grupo militarista fascista, que foi derrubado pós-guerra. Então, entrou um governo de orientação comunista.

Nós (alguns), estudantes de odontologia, achamos que o senhor deveria estudar primeiro a História de sua pátria. Aí, então, dar opiniões do tipo "por favor, não me comprometa" sobre o Brasil. Sempre tem alguém envergonhando a classe odontológica". (José André da Silva, Presidente Prudente, SP)

Aborto é precaução elementar contra a miséria e poluição

"Sinceras felicitações pela reportagem publicada sobre o problema do aborto. É realmente esquisito que ainda se debata, em fins do século 20, medida tão simples e efetiva, precaução elementar contra a miséria, o desequilíbrio dentro da família e até mesmo contra o excesso populacional, a poluição, etc.

Os que combatem o aborto não oferecem, e nunca ofereceram, qualquer solução objetiva ou prática para o problema angustiante e vergonhoso da infância abandonada. Preferem, talvez sadicamente, um mundo superpovoado, faminto, neurótico e agressivo, no qual a antropofagia pode, inclusive surgir como consequência. O movimento contra o aborto é, essencialmente, hipócrita. Os que estão engajados nele "não movem uma palha para que se construam reformatórios para menores abandonados, escolas técnicas-profissionais para crianças e adolescentes favelados, ou mesmo penitenciárias agrícolas. Nada de efetivo ou construtivo. Apenas um blá-blá-blá de sentenças untuosas e pretensamente cristãs não levam a nada. O aborto é mil vezes preferível, ao abandono de uma pobre criança na soleira de uma porta, fome e fraqueza, enquanto, indiferentes e apressados, os carolas passam, procurando não ver." (Roberto Porto, Rio de Janeiro, RJ)

"E m primeiro lugar, uma sugestão. Eu, que abandonei os bancos de escola por haver me cansado de ouvir mentiras e coisas que não levavam a nada, gostaria de ver uma reportagem sobre o ensino brasileiro. Sei que já se fizeram reportagens sobre isso, mas creio que só vocês poderão fazê-lo com impar-

cialidade e sem compromisso. E, aproveitando a ocasião, abordar também a questão da educação sexual nas escolas. Vale, ainda, ouvir o nosso novo ministro da Educação, que, aliás, ao assumir o cargo, disse não ter interesse em dialogar com os estudantes.

Em segundo lugar, quero

colaborar com vocês porque vejo na imprensa o mais forte meio de participação indireta, quando as diretas nos são tolhidas. Sou cartunista, ilustrador, artefinalista, etc. (José Barbosa de Aragão, Rio de Janeiro, RJ)

* Mande o material e a gente analisa. Ou, então, traz aqui.

Coojornal Passa o País a Limpo.



Edição especial. O melhor do Coojornal.

São 52 páginas com os principais depoimentos, entrevistas, reportagens e cartuns publicados no Coojornal.

Jango, Getúlio Vargas, Brizola, Mourão Filho, Ferreira Gullar, Caso Para-Sar, Darcy Ribeiro, Carlos Chagas, Os Cassados e outras matérias quentíssimas. Está na mesa verdadeiro prato com os acontecimentos que marcaram o País nos últimos anos para você debater, analisar, criticar.

Uma edição histórica que deve ser guardada com muito carinho.

cooJORNAL

Cooperativa dos Jornalistas de Porto Alegre Ltda.
Rua Comendador Coruja, 372
Fones 21-8984 e 24-0951 — Telex (051)1605
Porto Alegre — RS

Está faltando o pai do aborto

Senhores Homens,

Assim que abri o último número deste jornal, fui direto procurar a matéria sobre aborto porque tais assuntos me interessam particularmente. E tão logo a vi me enfureci.

Por isto, decidi discutir a matéria com outras mulheres, com um grupo que vem se reunindo pra pensar em conjunto nas coisas que dizem respeito às mulheres. Lancei a idéia, todo mundo gostou e o que se segue é o resultado de duas horas de conversa.

Em primeiro lugar, prá que servia a matéria nas intenções de vocês? Prá vender mais jornal? Prá deixar as pessoas com medo de abortar? Prá reforçar a culpabilidade das mulheres que já fizeram abortos? Se era, vocês decididamente conseguiram, com tanto feto morto, com a crueza "perversa" de alguns depoimentos (Laura, principalmente); com a hemorragia que suja a maior parte dos discursos, dos médicos inclusive; com a predominân-

cia das colocações femininas 'culpabilizadas'.

A veemência desta 'opção jornalística' é tão forte, que as posições mais lúcidas acabam soterradas por um desabamento de sangue e consciência culpada. No cômputo geral, pouco valem as palavras proferidas pelos editores na abertura (Aborto existe e é praticado... o Estado já deveria ter legalizado), por Cleide (sua legalização iria diminuir a pressão que a mulher sofre) e pelo próprio Dr. Mário Vitor, embora discordemos de algumas coisas que ele diz.

Sabemos muito bem que a escolha do **Reporter** é de se tornar um canal da expressão para o discurso das pessoas e principalmente do povo e que, com tal contexto, a matéria sobre o aborto tem o seguinte sentido "As mulheres do povo fazem aborto só por necessidade financeira e ainda se sentem culpadas, tá a realidade". Tudo bem, entretanto não é preciso repetir que o povo incorpora e veicula constantemente posições e

idéias que têm origem em outras classes sociais, o que deve ser decifrado. E mais: tal "fenômeno" sociológico é muito freqüente entre as mulheres, exatamente porque, num quadro de marginalidade generalizada, elas são ainda mais marginais, sexual, social e politicamente. É muito difícil uma mulher expressar sua própria opinião, já que é mais fácil e menos perigoso reproduzir as posições de seus pais, maridos, companheiros, tutores, os quais são suas referências de identidade. Diante disto, como é que as mulheres poderiam não se sentir culpadas de abortar quando a lei é contra, a Igreja é contra, os pais são contras e, muitas vezes, também os maridos.

Não queremos, com isso, dizer que a matéria não veiculasse tais posições, nem, tampouco, que não denunciasses os riscos do aborto mal feito, ou mesmo a existência psicológica difícil na hora de abortar. Sabemos que tudo isso existe, mas esperávamos que vocês tivessem o discer-

nimento de contrapor ao sangue e à culpabilidade uma outra coisa que não só o discurso técnico "economicista" dos médicos. Esperávamos que tivesse reforçado posições como a de Cleide (de longe, o mais lúcido dos depoimentos). Uma abordagem assim, evitaria que a matéria confirmasse o estereótipo corrente de que "o aborto é um assassinato e a mulher que o faz é uma assassina".

Achamos que vocês perderam uma boa oportunidade de colocar o aborto no seu devido lugar: ele pode até ser, em determinadas circunstâncias, uma questão para o Estado, mas ele é, antes e principalmente, uma problema das mulheres. Atribuindo a responsabilidade aos médicos e aos governantes, vocês conseguiram reforçar a culpa da mulher e escamotear um personagem da maior importância, o pai da criança. A única vez que este "agente fantasma" do aborto aparece é no depoimento de Dona Rosa e, assim, marginalmente. Isto quer dizer que feto não tem pai?

Haveriam muitas outras coisas a dizer, mas para economizar o espaço precioso de vocês, só queremos lembrar que é muito perigoso discriminar abortos, como faz o Dr. Edmundo ("só para as pobres e as menores") "ou por razões sanitárias", como sugerem os editores na abertura. Isto porque, se hoje o aborto é proibido (e por isto mesmo perigoso) em função da "cultura" e também da Economia, talvez um dia ele seja liberado por razões políticas (tá ficando perigoso este monte de gente passando fome). E em qualquer uma das situações, a mulher tem pouquíssimas possibilidades de interferir na decisão.

Liberar o aborto por razões econômicas, sem participação efetiva da metade feminina da sociedade, é a mesma coisa que construir um paraíso para o povo, sem perguntar a ele como é que gostaria que fosse esse paraíso". (Aida, Ângela, Antonieta, Helena, Janete, Maria Aurea, Vileni e Sônia; Recife, PE)

ASSINE

12 Edições

Cr\$ 100,00 Ali.

Direto.

Em cima.

REPORTER

UM JORNAL DE CAPA E ESPADA

CUPOM DE ASSINATURA

—Assinatura por 12 edições: 100,00

—Envie cheque nominal ou vale postal para:

Rua Miguel Couto, 134 - salas 1101 a 1104 - RJ - CEP 20.000

Você pode assinar o **REPORTER**, a partir do nº 0

Indique a partir de que número você quer sua assinatura

Nome:

Profissão:

Endereço:

CEP: Cidade: Estado:

Prá Lúcia McCartney não tem culpa

A CODECRI lança este livro já em 5ª edição,

de Rubem Fonseca

Em todas as livrarias

Cr\$ 50,00



LUCIA MC CARTNEY

5ª EDIÇÃO

EDITORA CODECRI

Rubem Fonseca

REPORTER

UM JORNAL QUE VIVE PENDURADO

POLICIAL PREMIADO CONFESSA QUE TORTURA

Troféu veio do DOPS

O troféu "Stella Borges Morato" foi instituído primeiramente no DOPS paulista, quando o delegado Sérgio Fleury dirigia um setor daquele departamento de polícia política. Foi criado por ele para homenagear uma investigadora do misterioso encontro entre o DOPS X Carlos Marighella, no ano de 1969, no aristocrático bairro do Jardim Paulista.

Quem era Stela Borges Morato? Pouco se sabe dessa moça de 23 anos, casada, que levou um tiro na cabeça e que estava num carro com o delegado Rubens Cardoso de Melo Tucunduva, simulando namoro na chamada "Operação Marighella". Fleury estava um Aero-Willys com outra investigadora, também fingindo namoro quando começou o tiroteio. Resultado: a investigadora Stela Borges Morato foi morta com um tiro na cabeça e o delegado Tucunduva (hoje diretor do Departamento de Polícia da Grande São Paulo — Detran) levou um tiro na virilha.

Stella, Carlos Marighella e um médico morto por desobedecer as instruções da polícia, de acordo com a versão oficial, foram autopsiados pelo médico Harry Shibata, encarregado de necropsiar os principais líderes políticos de oposição ao regime e que, hoje, ocupa o cargo de diretor do Instituto Médico Legal de São Paulo, órgão policial.

Comunista é que gosta de denunciar tortura. Mas deixa estar, eu ainda pego eles.

O investigador Oscar Matsuo que foi condecorado por Fleury com o troféu "Stella Borges Morato" no dia 14 de julho, pelos "bons serviços prestados à polícia", depois de torturar mães e parentes de presos, foi quem declarou isso. Mesmo proibido pelos seus superiores de dar entrevista ele nos concedeu alguns minutos na ante-sala da Delegacia de Roubos e Extorsões, no 3º andar do Departamento Estadual de Investigações Criminais, em São Paulo.

Me apresentei como pastor da Seicho-No-Iê, seita japonesa muito seguida em São Paulo, que tem inúmeras sedes em diversos bairros. O porteiro da grade que dá entrada para o departamento onde Matsuo trabalha falou que ele não estava.

— Mas chega logo, o senhor pode aguardar-disse.

Duas da tarde, Matsuo sai de um dos elevadores do DEIC e o porteiro berra "o moço ali, um religioso, quer falar com você". Me aproximo dele:

— Pois não, o que você quer?

— Sou pastor da Seicho-No-Iê e gostaria de conversar com o senhor.

— E o que é que tem? Meus pais freqüentam a religião de vocês.

— Sim, nós estivemos reunidos e oramos por você, um torturador. Vimos as notícias nos jornais e nos preocupamos com o seu destino. Vamos sentar ali? — propus, indicando o banco de espera no corredor, para ganhar mais tempo. Ele concordou.

— Como você soube que eu trabalho nesse andar?

Oscar Matsuo tem aparência jovem, perto de 30 anos. É magro, um pouco mais alto que a maioria dos nisseis: 1m75cm. Cabelos pretos, lisos, com ligeira entrada na testa. Seu aperto de mão é muito forte. Fala rápido num português fluente, sem nenhum

sotaque de japonês. Gesticula pouco.

Quase não olhou nos olhos do "pastor" durante a entrevista. Olhava para baixo ou para frente, como se estivesse mesmo se confessando. Vestia roupa esporte, de cores claras e segurava um sueter nas mãos. Solteiro. Mora com os pais.

— É que têm muitos policiais aqui do DEIC que são da nossa seita. Tem delegados também...

Citei o nome de um delegado que tinha entrevistado há poucos dias para um jornal. Na hora só me ocorreu aquele nome e Oscar Matsuo disse um "hã". Não me interrogou mais.

— Pois é, seu investigador, nós achamos que os jornais deram você como um cara terrível, torturador, como se fosse só você o torturador na polícia.

— Isso é coisa de comunista. Comunista é que gosta de denunciar tortura. Mas deixa estar, eu ainda pego eles.

— Eles quem, os comunistas?

— Sim, esses padres da Comissão de Justiça e Paz.

Todos comunistas. Contrataram um advogado para defender bandido, assaltante, famílias de bandidos, que esconderam dinheiro no quintal da casa deles.

— Pelo que lemos nos jornais o advogado (Luis Eduardo Greehalg) foi contratado para defender famílias de suspeitos que foram torturadas por você, sem terem nada a ver com nada, não para defender esses presos.

— Ah, foi prá defender bandido sim.

— Diz agora uma coisa, Matsuo: você torturou essas pessoas mesmo?

— Claro que sim. Você acha que eu não ia bater neles, autores de quatro latrocínios, que até atiraram, arriscando minha pele?

— Mas, Matsuo, você acha que violência se responde com violência?

— Claro. Se você me der um soco eu te dou outro soco. Dou o troco com a mesma moeda.

— Eu pergunto, como religioso que sou: você está arrependido de ter torturado mães, irmãos e parentes de presos?

— Não estou não. E vou dizer mais, os inquéritos contra mim caíram no vazio. Estão parados.

— Você não acha que seus irmãos, seus pais e amigos o olharão agora com desprezo, o verão como torturador?

— Deixa eles pensarem assim, ora. Cada um pensa o que quer. Só que não estão achando isso que você falou não.

— Você foi premiado agora com esse troféu. Vai continuar se empenhando assim para merecer troféus?

— Vou dizer uma coisa muito particular: eu já estou me acomodando. Se eu trabalhar na polícia eu ganho, e se não trabalhar também ganho, meu salário vem do mesmo jeito. Daqui a pouco vou deixar a carreira de investigador. Só dá dor de cabeça.

— Você sabe por que tortura?

— É um problema da política do País, sabe? Quando mudar isso tudo, não vamos ter mais tortura.

— Não entendi. Você poderia explicar isso direitinho?

— Vamos deixar pra lá.

Rivaldo Chinen