ParaOnde!?, Volume 5, Número 1: p. 50-66, ago./dez. 2011 E-ISSN: 1982-0003
Instituto de Geociências, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RS, Brasil.

SEGREGAÇÃO E EXCLUSÃO SOCIAL: O CASO DOS BEIRA-TRILHOS EM ERECHIM/RS[1]

Ana Júlian Faccio[2]

"As cidades se tornaram depósitos sanitários de problemas concebidos e gerados globalmente" *(BAUMAN, p.89. 2007).*

RESUMO:
Na década de 1990 o discurso neoliberal entra no cenário dos países subdesenvolvidos. O Estado passa a colocar em prática as privatizações, no que resultou a privatização do setor ferroviário no Brasil. A Rede Ferroviária Federal foi incluída no programa de desestatização, e a malha da região sul foi leiloada para a América Latina Logística (ALL). Em 1997 a empresa concessionária dos serviços abandona trechos ferroviários alegando não ser viável economicamente como o caso do trecho (Passo Fundo/Marcelino Ramos/RS). A partir do abandono do trecho ferroviário, o local/região passam a organizar Audiências Públicas para a reativação da ferrovia e os beira-trilhos acabam por ser os principais atores envolvidos nessa reativação, por morarem nas áreas de faixa de domínio ferroviária. O objetivo desse artigo é discutir a luta dos beira-trilhos para serem reassentados, pois serão atingidos diretamente com a reativação do trecho ferroviário.
Palavras-chave: Ferrovia. Reativação. Beira-Trilhos

ABSTRACT
In the 1990s the neoliberal discourse gets in the underdeveloped countries scene. The State started to put privatization into practice, which resulted the railway sector privatization in Brazil. The Federal Railway Network was included at the program and for not being state – owned anymore, the South section was auctioned to the Latin American Logistic (ALL). In 1997 the dealer services company abandons railways stretches alleging not being economically feasible as the case of the stretch (Passo Fundo/Marcelino Ramos/RS). From the abandon of the railway stretch, the region started to organize Public Audiences in order to revive the railway and the `rail – borders' become the more important ones involved in the reviving attempting, for living in the lanes of railway domain. The aim of this work is to discuss the 'rail- borders' struggle for being resettled, for they would be directly affected with the railway stretch reactivation.
Keywords: Railway Reactivation. "Rail Borders"

1 INTRODUÇÃO

Os beira-trilhos são populações que habitam na área de faixa de domínio nas linhas férreas. Com o processo de concessões/privatizações iniciado no fim da década de 1990, muitas empresas abandonaram trechos ferroviários considerados inviáveis economicamente, com isso, há um aumento dessas populações em área de faixa de domínio, como o caso dos beira-trilhos em Erechim, no Rio Grande do Sul.

[1] Artigo desenvolvido na disciplina: "Estudo Temático: Segregações urbanas" do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).

[2] Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Orgão finaciador: CAPES. Email: anajulian@ibest.com.br

A partir do abandono do trecho ferroviário (Passo Fundo – Marcelino Ramos /RS) pela empresa concessionária dos serviços ALL, a região do Alto Uruguai do Rio Grande do Sul passa a organizar Audiências Públicas para a reativação da ferrovia. O movimento reivindicatório abrangeu uma variada gama da sociedade, movimentos sociais, sindicatos, prefeituras, Ministério Público Federal, Ministério Público Estadual e os beira-trilhos.

Os beira-trilhos acabam por ser os principais atores envolvidos nessa reativação, por morarem nas áreas de faixa de domínio ferroviária, são segregados e excluídos pela sociedade e pelo Estado.

O direito a moradia entra em discussão, pois estes atores segregados e excluídos da sociedade não têm direito de escolher onde morar, e habitam involuntariamente áreas de risco na faixa de domínio da ferrovia, cabendo ao Estado promover políticas habitacionais possibilitado uma vida digna a eles.

O objetivo desse artigo é discutir a luta dos beira-trilhos para serem reassentados, pois serão atingidos diretamente com a reativação do trecho ferroviário.

Dessa forma, far-se-á discussões, sobre a reforma do Estado brasileiro, a luta pela reativação da ferrovia (trecho Passo Fundo- Marcelino Ramos - RS), o direito a moradia, e a luta dos beira-trilhos para conquistar o direito de morar.

2 AS PRIVATIZAÇÕES DAS FERROVIAS NO BRASIL: O ABANDONO DO TRECHO FERROVIÁRIO PASSO FUNDO/MARCELINO RAMOS - RS

Na nova fase do capitalismo, a globalização se apresenta como uma globalização perversa, conforme Milton Santos é caracterizada pela ideologia do capitalismo que impõe a população o culto ao consumo, e consequentemente a ampliação das desigualdades seja elas, interpessoais, de classes, regionais, além da fluidez das fronteiras nacionais, permitindo a entrada de empresas multinacionais, e a estas, liberdade de escolha dos lugares.

Segundo SANTOS, (1994, p.18) “O neoliberalismo é o outro braço dessa globalização perversa (...)”. Sendo fundamental para o enfraquecimento do Estado e abertura das fronteiras nacionais. Percebe-se que “nem os limites dos Estados, nem os dos recursos, nem os dos direitos humanos são levados em conta. Nada é levado em conta, exceto a busca desenfreada do lucro (...)” (SANTOS, 1997, p.144).

Conforme ainda esse autor, “o neoliberalismo conduz a uma seletividade maior da distribuição geográfica dos provedores de bens e serviços, levados pelo império da competitividade a buscar, sob pena de seu próprio enfraquecimento, as localizações mais favoráveis” (SANTOS; SILVEIRA, 2008, p.302).

Com a crise do Estado desenvolvimentista na década de 1980, entra em curso a reforma do Estado brasileiro, o neoliberalismo, baseado em três pilares: austeridade fiscal, privatizações e liberalização do mercado. A adoção do projeto neoliberal pelos países subdesenvolvidos acarretou a estes alguns prejuízos sociais e econômicos, como a entrada de capital internacional, que através dos processos de privatizações acabaram por adquirir concessões de empresas públicas, gerando desemprego e deixando à margem lugares que não lhe eram de interesse.

> O discurso do Estado - mínimo, empreitado em todo o mundo, favoreceu no Brasil a implementação de um modelo de privatizações e de concessões prejudicial a esse país (...). Esse contexto foi o espaço propício para Fernando Collor de Melo e Fernando Henrique Cardoso colocarem o Brasil no rol dos paises globalizados. (SILVEIRA, 2003, p. 288).

Em 1990, o Estado passa a colocar em prática as privatizações de empresas, concedendo os serviços para o capital privado, no que resultou a privatização do setor ferroviário.

> Após a inicio das concessões, em 1995 à rede ferroviária no Brasil fragmentou-se mais do que no passado e, atualmente as empresas férreas privadas contribuem pouco para o desenvolvimento nacional. Partes das empresas, como a ALL, modernizaram-se e, por conta disso, passaram a transportar maiores quantidade de cargas e a obter lucros ainda maiores. Mesmo com resultado positivo, esta havendo desativação de trechos férreos antieconômicos, afetando o desenvolvimento de varias regiões (...) (SILVEIRA, 2003, p. 288).

A Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA) foi incluída no programa de desestatização, e a malha da região sul foi leiloada para a América Latina Logística (ALL). Em 1997 a empresa concessionária dos serviços, abandona trechos ferroviários alegando não ser viável economicamente, no caso o Trecho Passo Fundo/Marcelino Ramos/RS.

A partir da política neoliberal adotada pelo país, e consequentemente os processos de privatizações no setor de transportes tanto a União, Estados e Municípios tenderam a adaptarem-se as normas impostas pela América Latina Logística. Mas, no contrato de concessão esta empresa teria que cumprir com algumas obrigações ao mesmo tempo em que presta serviços ao Estado, e mesmo tendo uma agência que regulamenta seus serviços, Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a empresa deixa de cumprir tais obrigações. Entre as obrigações, manter em operação as linhas férreas concedidas.

> O papel de comando, todavia, é reservado as empresas dotadas de maior poder econômico e político, e os pontos do território em que elas se instalam constituem

> meras bases de operação, abandonadas logo que as condições deixam de lhes ser vantajosas. As grandes empresas, por isso mesmo, apenas mantém relações verticais com tais lugares (SANTOS; SILVEIRA, 2008, p.291).

Ao considerar desvantajoso o trecho ferroviário a ALL, afeta uma grande gama da sociedade civil, regional e local, que foram deixados à margem, no momento em que a empresa simplesmente retirou de circulação os trens no ano de 1997 sem qualquer aviso prévio à prefeituras, entidades locais, empresários, etc.

A partir do abandono do trecho ferroviário, o local/região buscam adaptar-se a uma nova realidade imposta, a das rodovias; contudo estas não comportam o fluxo constante de cargas.

Dessa forma, o local/região passam a organizar movimentos reivindicatórios para a reativação do trecho ferroviário através de Audiências Públicas, atuando nessa organização municípios, sindicatos, Ministério Público Estadual e Ministério Público Federal, bem como movimentos sociais, Movimento Atingidos por Barragens (MAB) e o Movimento Popular Urbano (MPU).

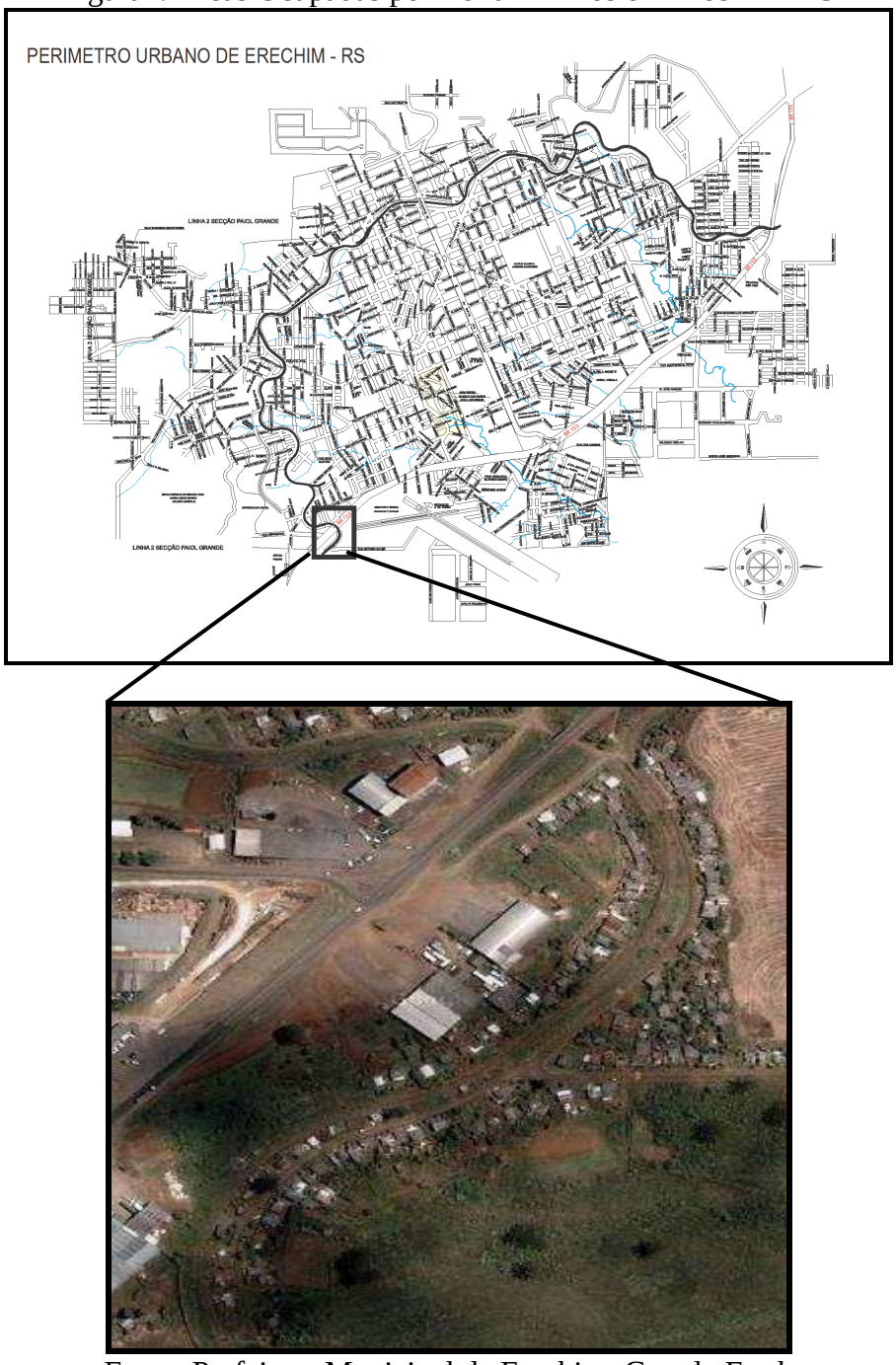
Organização esta que resultou em diversas demandas a serem cumpridas pela América Latina Logística.

> Propostas:
> - Cobrar da ALL que compareça nas audiências com seus diretores, não representantes despreparados para o debate;
> - Desenvolver uma campanha de resgate e promoção sobre a importância econômica e histórica da rede ferroviária para a região;
> - Reativar as estações ferroviárias dos municípios para recriar a cultura do local;
> - Realizar forte ação comunitária com entidades, órgãos públicos e Ministério Público Federal e Estadual para reforçar o movimento pró a reativação da rede ferroviária;
> - Além de envolver, cobrar atitudes do Ministério Público, para que a Lei se cumpra;
> - Tombar por Leis Municipais as instalações das estações ferroviárias e solicitar comodato para projetos de recuperação e utilização das mesmas;
> - A realocação das famílias deve estar como ponto primário da pauta;
> -ALL devolver aos cofres públicos todos os recursos investidos com recuperação do patrimônio e na re-locação das famílias beira-trilhos.
>
> Encaminhamentos:
> - Imediata reativação da Linha Santa Maria–Marcelino Ramos, a potencialização da Linha Roca Sales - Passo Fundo e da Malha Ferroviária da Região Sul, juntamente com a recuperação e restauração dos bens considerados patrimônio histórico (estações, pontes e viadutos) por parte da ALL
> - Imediata limpeza e conservação das áreas contíguas aos trilhos e a cedência formal das estações aos Municípios, livres de todos embargos de ocupação por terceiros, nas moradias anexas às mesmas
> - Após a reativação, a imediata permissão de uso da via, bens e obras à ela vinculados por parte dos Municípios interessados, para sua utilização em projetos ligados ao turismo, história e cultura
> -A imediata doação legal aos Municípios pelo Patrimônio da União, de áreas de preservação de nascentes e áreas ocupadas que pertenceram à antiga RFFSA;

> -A apresentação, por parte da ALL, de um projeto arquitetônico de restauro das estações e o correspondente custeio das obras, sem qualquer ônus aos Municípios (AUDIÊNCIA PÚBLICA - COMITÊ PARA ATIVAÇÃO DA REDE FERROVIÁRIA).

Com as reivindicações para a reativação do trecho ferroviário para o final do ano de 2010, determinados atores passariam a ser atingidos diretamente, os “beira-trilhos”, população esta que se instalou ao longo de trechos dos trilhos inoperantes durante década de 1990.

Figura1. Áreas Ocupadas por Beira -Trilhos em Erechim- RS



Fonte: Prefeitura Municipal de Erechim; Google Earth
Org: Faccio, A.J.

3 BREVE ANÁLISE SOBRE O DIREITO À MORADIA

As reivindicações para reativação do trecho ferroviário em prol do desenvolvimento regional acabaram atingindo os beira-trilhos, antes esquecidos pelo Estado e pela empresa concessionária dos serviços ALL.

Essas populações passaram a ocupar as áreas de faixa de domínio involuntariamente após desativação do trecho ferroviário em 1997, pois não tinham direito à escolha de onde morar. Com a previsão de retomada dos serviços no trecho, os beira-trilhos com o apoio do MPU e MAB passaram a lutar pelo direito à moradia.

A partir do processo de organização da população beira- trilhos o MAB colaborou para formação e organização de um novo movimento social para lutar pelo direito a moradia nas cidades do Alto Uruguai, surgindo em 2007 o Movimento Popular Urbano - MPU.

Na organização e efetivação do Movimento Popular Urbano muitas famílias beira-trilhos além de carentes, estavam descrentes da luta proposta pelo MPU. Mas hoje as famílias sabem que com a união terão força, para reivindicar pelos seus direitos.

Após várias audiências, e debates sobre a problemática dos beira-trilhos, o direito a moradia foi conquistado para uma pequena parcela dos beira-trilhos, através de projetos habitacionais como “Minha Casa, Minha Vida” e “PAC I” envolvendo o município de Erechim e a União, obteve-se recursos para construção de moradias.

Nos tópicos três e quatro, far-se-á discussões, sobre a o direito a moradia, e a luta dos beira-trilhos para conquistar esse direito.

Conforme a Constituição da República Federativa do Brasil de 1998, Capítulo III dos Direitos Sociais:

> Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 64, de 2010)

Conforme o Estatuto da Cidade, Capítulo I das Diretrizes Gerais:

> Art. 1º Na execução da política urbana, de que tratam os arts. 182 e 183 da Constituição Federal será aplicado o previsto nesta Lei.
>
> Parágrafo único. Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da

> propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.
>
> Art. 3 Compete à união, entre outras atribuições de interesse da política urbana:
>
> III – promover, por iniciativa própria e em conjunto com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, programas de construção de moradias e a melhoria das condições habitacionais e de saneamento básico;
> IV- instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transporte urbanos;

Sabe-se que apesar da Constituição brasileira e o Estatuto da Cidade prever que todo cidadão tem direito à moradia, a realidade é completamente diferenciada. Conforme MUÑOZ (2005, p. 20) "o Estatuto da Cidade constitui um dos maiores esforços de resgatar a idéia de cidade para todos e de construir propostas de enfrentamento de problemas sociais (...)", mas, o direito a uma vida digna, com qualidade, está longe de se tornar realidade nas cidades brasileiras. Apesar dos novos programas habitacionais como "Minha Casa, Minha Vida", proporcionarem uma melhora para uma parcela da população brasileira, ainda existem muitas famílias no Brasil sem condições financeiras, sem teto, sem perspectiva de vida.

O direito de habitar no Brasil continua sendo excludente, pois essas famílias dependem exclusivamente do poder público para a execução de projetos de habitação.

> (...) A complexidade dos problemas habitacionais vem aumentando aos olhos de toda a sociedade, sem que medidas suficientemente amplas e eficazes sejam adotadas como prioridades pelos agentes governamentais que têm a principal e intransferível obrigação de garantir o direito à moradia. A inexistência de avanços concretos para a população que mais necessita de moradia adequada resulta da baixa (quando não quase ausente) responsabilidade integrada do poder público (os três entes federados) no sentido de usar de todos os esforços necessários para respeitar, proteger, promover e realizar, adequadamente, o direito humano à moradia. (KALIL, R. M. L. et al. 2007, p.1).

As ocupações habitacionais formadas por populações de baixíssima renda nas áreas urbanas das ferrovias constituem um complexo problema social que atinge praticamente toda a malha ferroviária brasileira. No trecho inoperante Passo Fundo – Marcelino Ramos, este problema também está presente.

As ocupações em faixas de domínio tornam-se preocupantes no momento em que essa população de baixa renda instala-se em locais irregulares, de riscos para suas próprias vidas devido à passagem do trem.

Estas populações chamadas "beira-trilhos" passam a ocupar essas áreas por motivos diversos, entre o principal: não tem onde morar, o que lhes resta é ocupar áreas de risco e construir suas casas de papelão, lona preta e raramente de madeira ou tijolos.

Conforme o Ministério Público Federal, através de Audiência Pública realizada em Erechim sobre destinação de verbas federais para a construção de moradias para os beira - trilhos:

> Cerca de 284 famílias do município habitam áreas da Malha Sul,trilhos que cobrem o transporte ferroviário entre as antigas superintendências de Curitiba e Porto Alegre que pertenciam à extinta Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), atualmente de responsabilidade da ALL, que tem obrigação não apenas de fazer a manutenção e a conservação dos trilhos, mas também das áreas de entorno a eles. O abandono dessas áreas permitiu que famílias ali se instalassem, vivendo em condições precárias. Nas margens da BR-153, há cerca de 35 famílias vivendo em condições semelhantes.

A legislação determina que em torno dos trilhos deve haver uma área desocupada entre 15 e 25 metros. De acordo com a Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979:

> Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano e dá outras providências.
>
> CAPÍTULO II
> Dos Requisitos Urbanísticos para Loteamento
>
> Art. 4º. Os loteamentos deverão atender, pelo menos, aos seguintes requisitos:
>
> III - ao longo das águas correntes e dormentes e das faixas de domínio público das rodovias e ferrovias, será obrigatória a reserva de uma faixa não-edificável de 15 (quinze) metros de cada lado, salvo maiores exigências da legislação específica; (Redação dada pela Lei nº 10.932, de 2004)

No trecho inoperante (Passo Fundo – Marcelino Ramos) na área urbana de Erechim - RS uma grande parte do entorno dos trilhos está ocupada, essas ocupações se intensificaram com a desativação da linha em 1997.

A concessionária do trecho ferroviário ALL, segundo relatório da ANTT, deveria conservar essas faixas de domínio.

> A DIRETORIA DA AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES, no uso de suas atribuições, em conformidade com o disposto no art. 25, inciso V, da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e fundamentada nos termos do Relatório ____ - ____ /2006, de____ de _____ de 2006, e
>
> CONSIDERANDO que constituem a esfera de atuação da ANTT o transporte ferroviário de passageiros e cargas ao longo do Sistema Nacional de Viação - SNV;
>
> CONSIDERANDO que a faixa de domínio ferroviária encontra-se vinculada à concessão e como tal caracteriza-se como bem operacional, sendo objeto de obrigação por parte da Concessionária zelar pela sua integridade, conforme normas técnicas específicas, mantendo-a em perfeitas condições de funcionamento e conservação, até a sua transferência à Concedente ou à nova concessionária;

> CONSIDERANDO que no Contrato de Concessão e no de Arrendamento há possibilidade de a Concessionária utilizar a faixa de domínio para desenvolvimento de atividades associadas à prestação do seu objeto social ou projetos associados, sempre com autorização prévia da Concedente;

Além destas considerações, trata também que a concessionária deveria informar a ANTT com relatórios anuais sobre a situação da faixa de domínio, mas, como o trecho encontra-se inoperante, o que vem contra o contrato de concessão, a ALL não informou, ou melhor, "não sabia da existência" dos "beira-trilhos".

Com isso os "beira-trilhos" ficam desamparados tanto pelo Estado, como pela concessionária do trecho ferroviário. O Estado deixa de promover políticas habitacionais que lhe permitam viver com dignidade, o que lhes obrigou a morar na faixa de domínio, e a ALL não permitirá que estes continuem a morar nessas áreas, devido à retomada da operacionalidade do trecho ferroviário.

Dessa forma, cabe ao Estado (União, Estado e Município) reassentar estas famílias, com projetos habitacionais que possibilitem os beira-trilhos a viver com dignidade.

4 O CASO DOS BEIRA-TRILHOS EM ERECHIM - RS

As famílias beira-trilhos começaram a ocupar as áreas de faixa de domínio na cidade de Erechim a mais ou menos vinte anos atrás. Nessa época havia poucas famílias, mas, pós década de 1990 as ocupações intensificaram-se devido à desativação do trecho ferroviário.

Segundo informações da Secretaria de Habitação de Erechim encontram-se hoje na área 260 famílias, que possuem uma média de quatro pessoas por família, sendo que uma família apresenta-se com 12 integrantes.

A realidade dos beira-trilhos segundo o MAB e MPU é degradante, a maioria não possui esgoto, vivem em casas precárias e cinco famílias vivem sem luz, água, e serviços básicos.

Os beira-trilhos encontram-se, portanto, num processo de segregação residencial socioeconômica.

"Essas áreas segregadas tendem a apresentar estruturas sociais que podem ser marcadas pela uniformidade da população em termos de renda, (...)" (CORRÊA, 1997, p.131).

A maioria das famílias vivem da coleta seletiva do lixo e de trabalhos temporários, os quais possuem uma renda muitíssimo baixa e incerta, assim, vivendo próximo a linha da miséria.

> As diferenças sócias entre estas áreas uniformes devem-se ao diferencial da capacidade que cada grupo social tem em paga pela residência que ocupa. Em outros termos, as áreas uniformes refletem, de um lado, a distribuição de renda da população, e de outro, o tipo de residência e a localização da mesma em termos de acessibilidade e amenidades (CORRÊA, 1997, p. 131-132).

Estas populações apresentam renda muito baixa e não têm possibilidades de escolher onde morar.

> Conforme CORRÊA (1997, p. 132 - 133) São estes grupos, para os quais há um diferencial de renda, que vão se localizar no espaço urbano, e para isto se defrontam com o problema do como e onde morar. Tendo em vista que a habitação constitui, no sistema capitalista, uma mercadoria especial, que depende de outra mercadoria, a terra, também sujeita aos mecanismos de mercado, (...) diferentes soluções tem sido encontradas para se ter acesso a residência: cortiços, favelas, (...) são exemplos de soluções espontâneas, enquanto os conjuntos habitacionais construídos pelo governo constituem a aparente solução oficial.

A solução espontânea para as famílias beira-trilhos foi morar nas áreas de faixa de domínio, enquanto o Estado não lhes proporciona uma área legal para morar. “Puede plantearse, entonces, que la gente no necessariamente vive donde quiere, sino donde puede pagar el coste que tiene el uso del espacio con propósitos residenciales.” (VIGNOLI, 2000, p.239).

Na realidade estes moradores de área de faixa de domínio não têm condições de pagar por um terreno ou uma casa para morar, tendo em vista, que hoje, na sociedade capitalista, a terra tornou-se uma mercadoria, as melhores áreas são garantidas para quem tem condições de pagar, os ricos, e os pobres, passam a ocupar áreas de risco.

Conforme BAUMAN e SOUZA as populações excluídas da economia de mercado capitalista são forçadas involuntariamente a localizarem-se nestas áreas.

> Os moradores sem meios, e por isso vistos pelos outros como ameaças potenciais à segurança, tendem a ser forçados a se afastar das partes mais benignas e agradáveis da cidade e amontoados em distritos separados, semelhantes a guetos (BAUMAN, 2007, p. 78-79).

> Pode-se dizer que se esta diante de um processo de segregação residencial de um grupo social por outro quando uma parcela da população é forçada ou induzida em principio contra a sua vontade, a viver em um local no qual, se pudesse escolher, não viveria – ou, pelo menos, não viveria confinada àquele local, ou ainda melhor, àquele tipo de local (SOUZA, 2008, p.56).

Os beira-trilhos se pudessem escolher não estariam nestas áreas, pois não têm acesso a meios de transporte, algumas famílias não têm acesso a água e luz. Além de serem segregados são também excluídos da sociedade, na medida em que não têm acesso a informações, a um

emprego digno, bem como, possuem um baixo índice de escolaridade com grande número de analfabetos conforme informações do MPU.

Foto 1. Processo de retirada das famílias beira-trilhos

Fonte: Movimento Popular Urbano MPU

Assim estes grupos segregados e excluídos da sociedade não possuem direitos a uma vida digna e igualitária, alguns autores como Vignoli debatem sobre grupos segregados ou em situações semelhantes aos dos beira-trilhos.

> (...) para que segregación, exclusión, y desigualdad se articulen, debe ocurrir, también,que los grupos postergados: i) enfrenten situaciones de abierto desmedro o desventaja por su localización o, ii) la localización actúe como mecanismo que tiende a mantener las brechas entre los grupos dominantes y subordinados. Es decir, la segregación residencial se erige como una amenaza para el ejercicio de la ciudadanía plena, no porque erosione los derechos politicos de los ciudadanos sino porque atenta sus derechos sociales(a una vida digna) y culturales (a interactuar en condiciones de igualdad con “los otros”) (VIGNOLI, 2000, p. 242).

O direito a moradia é um direito do cidadão como foi comentado no tópico anterior, e um dever do Estado de realizar políticas habitacionais para que se torne realidade. Para uma parcela dos beira-trilhos o direito de morar irá se concretizar.

O Movimento Popular Urbano juntamente com os beira- trilhos enfrentou uma luta dupla: a ALL e a prefeitura de Erechim, para conseguir incluir as famílias na "Minha Casa, Minha Vida" e PAC I. Na gestão anterior o prefeito municipal “fechou as portas” e o governo atual disponibilizou somente 30 % das moradias nos loteamentos (Entrevista realizada com o MPU em 2011).

Com as lutas do MPU, dos moradores beira-trilhos, e também Audiências Públicas realizadas em Erechim para o destino de verbas federais para reassentamento, bem como, a participação da Prefeitura Municipal de Erechim em parceria com o governo federal, somando-se os projetos enviados pelo MPU ao Ministério das Cidades, conquistou-se o direito a moradia a uma parcela das famílias.

> A prefeitura de Erechim - RS comprometeu-se a destinar um percentual de 30% dos recursos federais destinados ao programa "Minha Casa, Minha Vida" às famílias moradoras da beira dos trilhos sob a concessão da América Latina Logística S.A. (ALL) e da beira da rodovia BR-153 no município.
>
> O compromisso foi firmado durante audiência pública no município que contou com a participação do Ministério Público Federal além da presença de mais de 200 moradores e autoridades, na Sede do Sindicato dos Trabalhadores de Alimentação em Erechim.
> A expectativa é que o município obtenha verbas para a construção de aproximadamente 500 moradias populares, o que resolveria em parte o problema habitacional dos beiras-trilhos, haja vista um déficit habitacional no município de mais de 4 mil moradias ao longo das últimas décadas. As moradias seriam pagas em prestações mensais de cinqüenta reais durante aproximadamente seis anos. As famílias moradoras da beira dos trilhos e das margens da rodovia compõem 7% das famílias do município de Erechim que precisam ser reassentadas (MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL).

Com a destinação de 30% das moradias para os beira-trilhos, através do programa “Minha Casa, Minha Vida”, e Programa de Aceleração do Crescimento (PAC I), um pequeno avanço é percebido em relação às políticas habitacionais. Mas, apenas uma parcela será reassentada em localidades longe do centro da cidade, sem infraestrutura e sem acesso às necessidades básicas; como: escola, trabalho e serviços.

Conforme em nota, a Secretaria de Habitação de Erechim – RS referindo-se ao Programa “Minha Casa, Minha Vida” e “PAC I”, para os beira-trilhos:

> De 20 de abril a 20 de maio de 2009 o Departamento de Habitação abriu as inscrições para o programa Minha Casa Minha Vida, incluindo os Beira Trilhos e Beira BR, quatro mil e quinhentas famílias se inscreveram. No dia 13 de dezembro foi realizado o primeiro sorteio, para quem optou por casa, onde 194 (cento e noventa e quatro) mutuários foram sorteados. As obras já iniciaram no Loteamento Minha Casa Minha Vida e Loteamento Carlotto. O prazo para conclusão das casas do loteamento Carlotto é para dezembro de 2010 e o Minha Casa Minha Vida (Paiol Grande e Amanhecer) é para abril de 2011. Em relação ao Loteamento Social Por Do Sol (PAC I) – ira beneficiar 110 famílias que vivem em situação de risco, beira de rio, projeção de rua, casa de passagem, indicação judicial e 39 beira trilhos (SECRETARIA DE HABITAÇÃO DE ERECHIM).

Os loteamentos do PAC I e "Minha Casa, Minha Vida", apresentam moradias de 39 m², cada casa teve o custo de 60 mil reais dos quais os moradores vão pagar apenas 6 mil reais

em 10 anos, o pagamento é fixo no programa PAC I e no programa "Minha Casa, Minha Vida" irá depender da renda da família.

> Menos da metade das famílias foram realocada (56 famílias), mas a estrutura dos loteamentos está precária, somente casa e terreno, não tem escola, as crianças deslocam - se até uma escola e a prefeitura não ajuda com ônibus, não tem mercado perto, somente o loteamento Aeroporto tem um mercado próximo, mas no loteamento Carloto não tem nem mercado (MPU). (entrevista realizada com MPU em 2011).

Foto 2. Loteamento Aeroporto

Fonte: Trabalho de Campo, julho de 2011

Conforme o MPU os loteamentos são distantes do centro da cidade, e as casas são pequenas com 2 quartos, 1 banheiro e cozinha. “o que nos preocupa agora é como as crianças vão ter aula, pois não tem creches, nem escolas próximas” (depoimento da representante do MPU).

> Puede afirmarse con propiedad que la segregación residencial socioeconómica perjudica a los grupos postergados porque en las zonas en que éstos se asientan sistemáticamente se registran mayores índices de problemas y deficiencias urbanas (VIGNOLI, 2000, p. 243).

A localização passa a ser novamente um obstáculo para estas populações que eram segregadas e que continuarão segregadas. Se por um lado o poder público resolve o problema da moradia para uma pequena parcela dos beira-trilhos, por outro, favorece novamente a segregação, ao assentá-los em locais afastados do centro, das escolas, das vias de acesso, do transporte urbano.

> O mais conhecido padrão de segregação (...) é o do centro x periferia. O primeiro, dotado da maioria dos serviços urbanos, públicos e privados, é ocupado pelas classes

> de mais alta renda. A segunda, subequipada e longínqua, é ocupada predominantemente pelos excluídos (VILLAÇA, 1998, p. 143).

O Estado participa dessa segregação na medida em que oferece áreas afastadas para programas habitacionais e pouca infraestrutura.

> Segundo MARCUSE 2004, p. 28, (...) o Estado pode, ele mesmo, atender aos desejos dos detentores de poder político e econômico, desejos que se refletem de modo semelhante nos padrões de mercado paralelo que, desse modo passam a beneficiar aqueles que não estão diretamente ligados ao aparelho do Estado. (...) está, pois, claramente, no âmbito dos poderes mais abrangentes do Estado a permissão ou a proibição da segregação. MARCUSE, op. cit., p.30. Assim, se em qualquer sociedade houver segregação ela ocorrerá com a sanção tácita, quando não explicita, por parte do Estado.

Mas, ao mesmo tempo em que o Estado pode ser gerador de segregação, pode criar políticas públicas para tentar amenizar esse problema, como aponta MARCUSE, (2004, p. 30), "algumas medidas em nível local pode ter impacto real. (...) provisão de moradia social em diversas áreas urbanas, planejadas como parte da política habitacional, promover o desenvolvimento econômico local e a criação expansão de empregos, entre outros".

Em relação às políticas públicas de habitação, o Brasil está no caminho certo, promovendo políticas que envolvem Municípios, Estados e União, como o programa "MINHA CASA, MINHA VIDA", mas, apesar disso estamos longe de conseguir que todo cidadão tenha direito a moradia, não só o direito a ela, mas também, o direito à infraestrutura necessária para que viva com dignidade, como escolas próximas das áreas dos loteamentos populares, transporte urbano adequado, vias de acesso, informação, e geração de oportunidade de emprego digno.

Segundo MPU "agora precisamos lutar para conseguir escolas, transporte urbano e reassentar o restante das famílias que ainda não conseguiram moradia".

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

No final da década de 1980, o Estado desenvolvimentista autoritário entra em crise, caracterizando esse período com "década perdida". Perante tal situação é necessário mudanças tanto políticas, como econômicas, no aparato estatal. Em 1990 o governo brasileiro adota a política neoliberal, passando a privatizar empresas públicas, entre as quais a do setor ferroviário.

Em 1997, a empresa concessionária da malha sul, ALL, desativa o trecho Passo Fundo – Marcelino Ramos/RS, com completo descaso a região e ao local, demonstrando mais uma

vez, que as forças exógenas não se importam com o local e as conseqüências sociais, históricas e econômicas que poderão gerar com tal atitude.

Lutas locais e regionais tornam-se necessárias perante tal situação, contra as forças exógenas, e contra o Estado, este último responsável pela fiscalização dos serviços prestados pela empresa concessionária ALL, através de sua Agência reguladora de serviços, a ANTT, que não esta cumprindo com sua obrigação.

As reivindicações para reativação do trecho ferroviário em prol do desenvolvimento regional atingiram diretamente os beira-trilhos, antes esquecidos pelo Estado e pela empresa concessionária dos serviços ALL, essas populações passaram a ocupar as áreas de faixa de domínio involuntariamente após desativação do trecho ferroviário em 1997, pois não tinham direito à escolha de onde morar.

Com a previsão de retomada dos serviços no trecho, os beira- trilhos com o apoio do MPU e MAB passaram a lutar pelo direito à moradia. Após várias audiências, e debates sobre a problemática dos beira-trilhos, o direito a moradia foi conquistado para uma pequena parcela dessa população.

Para o MAB e o MPU a luta remete ao direto de moradia das populações segregadas e excluídas. Ainda que, foi conquistado uma parcela das moradias para os beira-trilhos, esses movimentos sociais permanecem em constante atuação, para melhoria de vida das populações afetadas por políticas excludentes. A luta dos “ex-beira-trilhos” com apoio do MPU continua. Agora para conseguirem acesso à emprego, infraestrutura, escolas, entre outras questões que proporcionam ao cidadão melhor qualidade de vida.

Os movimentos sociais (MAB E MPU) mostraram-se favoráveis a reativação da ferrovia na região, mas reivindicam a garantia do direito a moradia das populações afetadas e também que esse transporte não se torne privilegio de algumas empresas, mas, que seja para todos.

REFERÊNCIAS

ANTT - AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES. DIRETORIA. Minuta de RESOLUÇÃO. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/acpublicas/apublica2007_67/PropostaResolucao_ap067.pdf> Acesso em: 06 de dez. 2010.

BAUMAN, Z. **Fora de alcance juntos.** In Tempos Líquidos. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2007, p. 77-98.

BRASIL. Ministério Público Federal. Procuradoria Geral da República. Notícias. Disponível em: <http://noticias.pgr.mpf.gov.br/noticias/noticias-do-site/copy_of_geral/mpf-rs-participa-de-acordo-para-financiamento-de-moradias-populares>. Acesso em: 05 de dez.2010.

CORRÊA, R. L. **Processos Espaciais e a Cidade.** Trajetórias Geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 121-143.

Erechim. Prefeitura municipal de Erechim. Notícias. Audiência pública encaminha comitê para ativação da rede ferroviária. Disponível em: <http://www.pmerechim.rs.gov.br/noticias/audiencia-publica-encaminha-comite-para-ativacao-da-rede-ferroviaria> Acesso em: 01 de dez. 2010.

ERECHIM. Prefeitura Municipal. Secretaria de Habitação. Disponível em: <http://www.pmerechim.rs.gov.br/noticias/familias-beira-trilhos-conhecem-area-para-reassentamento>. Acesso em: 05 de dez.2010.

KALIL, R. M. L. et al. CIDADE DE TODOS: DIAGNÓSTICO SOBRE SITUAÇÃO HABITACIONAL DA BEIRA TRILHO. Disponível em: <http://www.redulacav.net/material/enc2007/ponencias/06-Locatelli-Postal.pdf>. Acesso em: 04 de dez.2010.

LOPES DE SOUZA, M. J. **Cidades fragmentadas, medo generalizado: das "áreas de risco" à "ubiqüidade do risco".** In: Fobópole. O medo generalizado e a militarização da questão urbana. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2008, p. 51-91.

MARCUSE, P. **Enclaves, sim; guetos, não:** a segregação e o Estado. Espaço & Debates, v. 24, n. 25, 2004.

BRASIL. Presidência da República. Casa civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituiçao.htm> Acesso em: 04 de dez.2010.

BRASIL. Presidência da República. Casa civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. LEI Nº 6.766, DE 19 DE DEZEMBRO DE 1979. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/leis/L6766.htm> Acesso em: 06 de dez.2010.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço:** Técnica e Tempo. Razão e Emoção. 2ª ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

SANTOS, M. et al. **Território, Globalização e Fragmentação**. São Paulo: Hucitec, ANPUR, 1994.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização:** do pensamento único à consciência universal. 14ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2007.

SANTOS, M; SILVEIRA, M, L. **O BRASIL:** TERRITÓRIO E SOCIEDADE NO INICIO DO SÉCULO XXI. 12.ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SILVEIRA, M. R. **A importância Geoeconômica das Estradas de Ferro no Brasil.** 2003. 454f. Tese (Doutorado) - Presidente Prudente, São Paulo, 2003.

VIGNOLI, J. R. **Segregación Residencial:** un acercamiento sociohistórico. Anos 90 – Revista do Programa de Pós-Graduação em História. Nº 14. Porto Alegre, UFRGS, dezembro de 2000, p. 231-252.

VILLAÇA, F. **A Segregação Urbana**. In Espaço Intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel, Fapesp, Lincoln Institute, 1998, p. 141-155.

MUÑOZ, A. P. **Desafios da urbanização no Brasil.** In: ENCONTRO NACIONAL DE ECONOMIA POLÍTICA, 10, 2005. Campinas, Anais. Campinas, 25 p, 2005. Disponível em: <http://www.sep.org.br/artigo/xcongresso.83.pdf>. Acesso em: 16 de agosto de 2010.