



Na cidade sem meu carro

INDICE

EDITORIAL	3
MATÉRIA DE CAPA	3
<i>Efeitos sociais do automóvel</i>	3
<i>Por uma cidade sem carros</i>	4
Entrevista com J. H. Crawford	4
<i>"O automóvel, no Brasil, tem sido uma arma de violência"</i>	7
Entrevista com Roberto DaMatta	7
<i>"A consciência da mudança já está acontecendo em grandes conglomerados empresariais dos EUA"</i>	9
Entrevista com René Capriles	9
<i>Porto Alegre sem carro pela quarta vez</i>	13
Entrevista com Ana Cristina Wachter	13
<i>Motoristas maduros são os maiores responsáveis pelos acidentes com mortes</i>	14
Entrevista com Carlos Ubiratan dos Santos	14
<i>Unisinos prioriza pedestre</i>	16
Entrevista com João Hermes Nogueira Junqueira	16
<i>"A falta de punição imediata reforça o desrespeito pela vida"</i>	18
Entrevista com Carlos Alexandre Bettes	18
DESTAQUES DA SEMANA	20
TEOLOGIA PÚBLICA	20
A missão numa Igreja mundial	20
Por Rosino Gibellini	20
LIVRO DA SEMANA	22

<i>Alberto da Costa e Silva, Francisco Felix de Souza. Mercador de escravos, Rio de Janeiro: Nova Fronteira – Ed Uerj. 2004. 208 p.</i>	22
ENTREVISTA DA SEMANA	24
Nem bandido, nem mocinho.....	24
Entrevista com Frederico Pernambuco.....	24
ANÁLISE DE CONJUNTURA	27
A retomada não é de longo prazo	27
DEU NOS JORNAIS	31
FRASES DA SEMANA	34
EVENTOS IHU	37
IHU IDÉIAS	37
O século XIX no RS: olhares da história econômica	37
Mídia e Terror.....	38
A cidade e a cultura digital	40
SALA DE LEITURA	40
Sala de Leitura - próximas edições.....	41
CICLO DE ESTUDOS SOBRE <i>O MÉTODO</i>, DE EDGAR MORIN	41
ABRINDO O LIVRO	42
Vida Maravilhosa	42
ENCONTROS DE ÉTICA PARA ALUNOS	42
Futuro da espécie humana	43
EVENTO CELEBRA 3 ANOS DO IHU	43
BIOÉTICA, SOLIDARIEDADE E VOLUNTARIADO	43
VII COLÓQUIO DE FILOSOFIA	44
COLÓQUIO INTERNACIONAL FILOSOFIA E CIÊNCIA: REDESENHANDO HORIZONTES	44
Filosofia e Ciência Hoje	44
IHU REPÓRTER	47
FERNANDO SOARES MASCARELLO	47
CARTAS DO LEITOR	50
Enquete no sítio do IHU	50
Acompanhe o resultado da enquete da última semana	50

EDITORIAL

*O automóvel. Senhor das estradas. Sedução, mobilidade e individualismo foi o tema de capa do **IHU On-Line**, n.º 106, de 21 de junho de 2004. Hoje voltamos ao tema, inspirados pela Jornada Mundial na Cidade sem Meu Carro, a ser realizada no dia 22 de setembro. Já em 1973, André Gorz¹, inspirado por Ivan Illich escrevia: “A propagação do carro particular deslocou o transporte de massa e alterou o planejamento da cidade e da habitação de tal maneira que transfere ao carro o exercício de funções que sua própria propagação tornou necessárias. Uma revolução ideológica (“cultural”) seria necessária para quebrar este círculo”.*

*As entrevistas com J.H. Crawford, americano radicado na Holanda, autor do famoso livro **Carfree Cities**, com Roberto DaMatta, antropólogo brasileiro, lecionando nos EUA, com o ecojornalista René Capriles, boliviano radicado no Brasil, com Ana Cristina Wachter, coordenadora da Assessoria de Educação para o Trânsito e Comunicação da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), de Porto Alegre, com Carlos Ubiratan dos Santos, diretor-presidente do Departamento Estadual de Trânsito (Detran-RS) e com o professor João Hermes Nogueira Junqueira, coordenador do Curso de Engenharia Civil da Unisinos, permitem que a reflexão sobre o transporte nunca possa ser analisado como um assunto em si mesmo. Ele precisa ser conectado com o problema da cidade e a divisão social do trabalho. A leitura deste boletim, complementado com o anterior, acima citado, constituem um bom material de pesquisa e debate sobre o tema.*

Desta maneira, a Unisinos se associa, de alguma maneira, com a Jornada Mundial que, a cada ano, cresce em impacto e importância no mundo todo.

Nesta semana, realiza-se, aqui na Unisinos, o Colóquio Internacional Filosofia e Ciência: Redesenhando Horizontes. O evento é uma promoção do PPG em Filosofia. Um artigo da professora Dr.^a Anna Carolina Krebs Pereira Regner, coordenadora do evento, explica os objetivos e o significado do colóquio e apresenta os convidados internacionais que aqui estarão.

Uma ótima leitura e uma excelente semana a todos e todas!

[\(Voltar ao índice\)](#)

MATÉRIA DE CAPA

EFEITOS SOCIAIS DO AUTOMÓVEL

Existe uma política nacional de trânsito e transporte, que tem como foco o automóvel e despreza o pedestre. Essa política é excludente, porque se apropria do espaço público de forma desigual. Apesar de os pedestres representarem 44% dos deslocamentos, eles não têm um tratamento digno. O mesmo vale para o transporte público. Em São Paulo, por exemplo,

¹ André Gorz, no ensaio “Le Sauvage” considerado como o “Manifesto contra o carro”.

apenas 10% do sistema viário são utilizados pelos ônibus. Em Belo Horizonte, 30% são usados pelos coletivos, em Brasília, menos de 10% e, em Porto Alegre, 20%. O resto é ocupado por carros. Além da distribuição desigual do espaço público, a principal fonte de poluição atmosférica nas concentrações urbanas de maior densidade é proveniente da intensa circulação de veículos, do crescimento da frota e da sua crescente predominância como meio de transporte. O transporte tem uma importância tão grande que aproximadamente metade do petróleo consumido no mundo destina-se a este setor. Só com acidentes nas cidades, o País consome R\$ 5,3 bilhões por ano e incluindo as estradas, esse número alcança até R\$ 10 bilhões, além do custo das vidas humanas que não se mede em valores monetários. Nesse contexto, no dia 22 de setembro será celebrada *A Jornada na Cidade sem Meu Carro*, que surge da preocupação relacionada com a qualidade do ar das nossas cidades. Tendo em vista os crescentes problemas relacionados com o uso do automóvel, vários países da União Européia lançaram esta iniciativa pela primeira vez em 22 de Setembro de 2000. A Jornada, no Brasil, consiste no engajamento institucional de cada prefeitura, que delimita um perímetro, para a não-circulação dos automóveis, geralmente, na área central, ou em outra de importância de tráfego. Nesse perímetro, durante o dia 22 de setembro, só circularão veículos dos serviços essenciais, além de ônibus, bicicletas, táxis e pedestres. Esse evento inspirou a atual edição do **IHU On-Line**, em que discutimos alternativas aos efeitos nocivos do automóvel e a possibilidade de cidades sem carro.

[\(Voltar ao índice\)](#)

POR UMA CIDADE SEM CARROS

Entrevista com J. H. Crawford

*“Quero argumentar em meu próximo livro, *Carfree Design Manual [Manual de planejamento livre de carros]*, que o desenho de cidades, como Veneza e Fes-Al-Bali (no Marrocos), confere, atualmente, maior qualidade de vida do que redes de ruas e avenidas retílineas às quais estamos acostumados”. Essa opinião é do holandês J. H. Crawford, que concedeu entrevista por e-mail ao **IHU On-Line**, defendendo a construção de cidades livres de carros. Ele é graduado e mestre em Serviço Social, pela Boston University School, bacharel em Artes Livres com concentração em Sociologia, pela Johns Hopkins University. Também estudou, ciência, arquitetura e engenharia. Atualmente residindo em Amsterdã, na Holanda, J.H. Crawford é escritor e editor do site www.carfree.com. A página, existente desde 1999, traz os detalhes dos projetos desenvolvidos por J.H. Crawford para cidades livres de carros. Ele é autor do famoso livro **Carfree Cities**. Utrecht (Holanda): International Books, 2000. J.H. Crawford nasceu e cresceu na América do Norte. Em sua juventude, viajou de trem e de bicicleta por uma Europa ainda relativamente livre dos carros. Mais tarde, fez uma extensa viagem pela América do Norte, Ásia e Europa. Por três anos, no final dos anos 1970, prestou serviços de bem-estar às crianças e suas famílias. Durante aqueles anos, aprendeu muito sobre a vida dos pobres e excluídos. Em 1979, como ombudsman do transporte público para o departamento de transporte de Nova Jersey, aprendeu sobre a maioria dos aspectos da operação de transporte público durante a investigação de queixas do cliente. A seguir, a entrevista que nos concedeu, por e-mail, na última semana.*

IHU On-Line- É possível uma cidade sem carros?

J.H. Crawford- É possível fazer uma cidade sem carros da mesma forma como qualquer outra cidade. Isso pode ser feito em qualquer cidade existente, simplesmente melhorando o transporte público e a entrega de fretes, removendo, então, os carros e caminhões das ruas. A cidade vai continuar funcionando tão bem como antes, e as ruas existentes terão uma aparência bem melhor, porque não estarão abarrotadas de carros. Além do mais, isso libera

muitos benefícios para as cidades livres de carros. Tão logo os carros sejam removidos das ruas, uma enorme quantidade de espaço torna-se disponível para outros usos. (Em algumas cidades, vai haver maior área de solo disponível do que aquela atualmente ocupada por construções.) Este solo pode ser destinado a bom uso e é uma considerável fonte prospectiva de renda para a cidade. Melhor ainda, uma vez que o desenho da cidade não é mais constrangido pelas necessidades de carros e caminhões, teremos muito mais flexibilidade no seu planejamento. Quero argumentar em meu próximo livro, *Carfree Design Manual* [Manual de planejamento livre de carros], que o desenho de cidades, como Veneza e Fes-Al-Bali (no Marrocos), confere, atualmente, maior qualidade de vida do que redes de ruas e avenidas retilíneas às quais estamos acostumados. Em suma, uma cidade livre de carros pode estar de acordo com o formato que o povo quer, incluindo muitas formas que são impossíveis, enquanto a metade do solo disponível deve ser destinado ao estacionamento e à locomoção de carros.

IHU On-Line- Quais são os principais problemas sociais, econômicos, ecológicos e de saúde que o uso corrente dos carros traz para a cidade e sua população na Europa e na América?

J.H. Crawford- Os carros causam alguns problemas muito sérios para os moradores das cidades em todo o mundo. O automóvel reduz enormemente a vida das ruas; danifica a estrutura social das comunidades; isola a população; fomenta a expansão suburbana; prejudica outros usuários das ruas; ofusca a beleza da cidade; perturba o povo com seu ruído; causa poluição atmosférica; elimina milhares de indivíduos todos os anos; exacerba o aquecimento global; desperdiça energia e recursos naturais; empobrece as nações. Nenhum desses problemas é necessário. Se nós estruturarmos uma cidade de modo que todo o transporte de passageiros seja por metrô e a entrega de frete pesado seja realizada, usando sistemas ferroviários para conduzir contêineres marítimos padronizados, de modo que cheguem bem perto do ponto das necessidades, podemos, basicamente, eliminar inteiramente todos esses problemas. Os custos de capital são de leves a moderados, em comparação com o custo da infra-estrutura automobilística. Os custos operacionais são muito mais baixos. Podemos ganhar uma considerável melhora na qualidade de vida, melhorando, também, enormemente, a sustentabilidade da cidade, colocando-a numa vantajosa posição econômica, comparada com o resto do mundo.

IHU On-Line- Como isso seria possível nos países em que a população trabalha numa cidade, vive em outra e estuda em mais outra, como aqui no Brasil?

J.H. Crawford- Bons sistemas ferroviários com trens correndo de 200 a 300 km por hora podem prover melhor e, em última análise, de maneira mais barata, o acesso entre cidades, do que os carros. Embora seja verdade que, num mundo baseado no acesso por carro, o uso de sistemas de transporte público, mesmo de alta velocidade, seja, com freqüência, mais lento e menos conveniente do que o ato de dirigir um automóvel. Uma vez que as cidades sejam arranjadas para prover um transporte público rápido, freqüente, direto e confortável, esses longos trajetos poderiam ser mais rápidos do que atualmente, e trazer consigo muito menos custos para o viajante e para a sociedade em sentido mais amplo, aproveitando-se a tecnologia disponível hoje.

IHU On-Line- De que maneira suas idéias sobre a eliminação dos automóveis das cidades estão sendo consideradas? Quais são as principais críticas?

J.H. Crawford- O conceito de uma cidade livre de carros é agora amplamente conhecido. Assim, a Europa construiu um bom número de projetos habitacionais livres de carros, que

tiveram boa aceitação. O problema mais difícil é que o povo se acostumou a dirigir, de modo que as pessoas não conseguem imaginar outra alternativa que não seja utilizar o automóvel. Durante a transição para cidades livres de carros, muitas pessoas não querem aceitar, mas, uma vez que o projeto esteja concluído, todos poderão beneficiar-se, mesmo os que preferem ir dirigindo para a cidade. Eles estacionarão na periferia e tomarão metrô rápido para chegar ao destino final, livres do terrível incômodo do intenso congestionamento de tráfego que aflige quase todas as grandes cidades do mundo. A viabilidade técnica está, creio eu, demonstrada com rigor quase matemático em meu primeiro livro, *Carfree Cities*. Cada um pode examinar as suposições que fiz e contestar a praticabilidade dessas propostas. Nos quatro anos desde que o livro foi publicado, ninguém encontrou quaisquer erros que afetassem as conclusões. O contínuo funcionamento satisfatório de Veneza na idade do automóvel demonstra que os carros não são necessários para o funcionamento mesmo de cidades abastadas. Eu creio que, como os problemas de escassez de energia e de aquecimento global se tornam questões que afetam a vida cotidiana das pessoas, elas não vão querer voltar-se para a cidade livre de carros como uma saída para este problema realmente complexo. O encanto disso é que, enquanto resolvemos um bom número de problemas terríveis, nós também melhoramos a qualidade de nossas vidas. Essa espécie de duplo benefício parece-me fazer a cidade livre de carros quase irresistível a longo prazo. Evidentemente, vai levar muito tempo antes que nós comecemos a ver mudanças de ampla escala para cidades livres de carros, mas atualmente há mais de 200 zonas livres de carros no mundo, e poucas cidades européias de alguma importância carecem de zonas livres de carros. Essas zonas estão quase sempre em partes da cidade mais populares e intensamente usadas.

***IHU On-Line-* Que cidades no mundo foram construídas de forma semelhante à que o senhor está propondo?**

J.H. Crawford- O Brasil demonstrou, com Brasília, que a construção de cidades inteiramente novas, em curtos períodos de tempo, é possível. Essas cidades podem ser localizadas em qualquer lugar em que um adequado suprimento de água esteja disponível. Até agora, nenhuma nova cidade livre de carros foi construída; todas as áreas livres de carros existentes foram desenvolvidas em áreas urbanas existentes. Nós gostaríamos de fazer um projeto demonstrativo de uma cidade com, pelo menos, 100.000 pessoas para mostrar que esta idéia atua bem e goza do apoio do povo que vive nela. Eu creio que a primeira nação a embarcar neste rumo guiará o mundo para um futuro mais feliz e mais sustentável.

***IHU On-Line-* Poderia descrever um pouco mais como seriam essas cidades, qual seria o segredo que faria com que o máximo de deslocamentos de um lugar a outro não levaria mais que 30 minutos?**

J. H. Crawford- Metrô padronizados provêm um serviço rápido e freqüente e podem transportar grande número de passageiros. Quando o sistema viário é calculado, como se propõe em *Carfree Cities*, leva menos que 25 minutos (na média) para viajar entre as duas estações mais distantes do metrô. Sempre haverá uma transferência. Uma vez que nenhum distrito dista mais do que uma caminhada de cinco minutos da sua estação central de transporte, o tempo máximo de viagem previsto é de 35 minutos. Na prática, nas maiores cidades, esse máximo de 35 minutos não será atingido, mas nós poderíamos batalhar para chegar perto desta meta. Na maioria dos casos, poderíamos atingir um tempo médio de transporte bem abaixo, de 30 minutos, e organizar a cidade de modo que menos tempo fosse gasto no transporte do que em cidades baseadas no transporte por carro.

[\(Voltar ao índice\)](#)

"O AUTOMÓVEL, NO BRASIL, TEM SIDO UMA ARMA DE VIOLÊNCIA"

Entrevista com Roberto DaMatta

*Um dia sem carro é avaliado pelo antropólogo Roberto DaMatta como uma experiência socialmente significativa. "Acho que vai ser extremamente positiva essa experiência, porque vai transformar a rua novamente em um lugar civilizado, um lugar que as pessoas podem ocupar de maneira mais humana e não de maneira apressada, medrosa, como em geral acontece. O automóvel, no Brasil, tem sido um instrumento e até uma arma de violência, de agressão", afirmou o pesquisador. Roberto DaMatta foi professor do Museu Nacional da UFRJ, onde dirigiu o Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social e foi chefe do Departamento de Antropologia. Atualmente é professor de Antropologia da Universidade de Notre Dame (EUA). Doutor em Antropologia pela universidade de Harvard, EUA, é graduado em História pela Universidade Fluminense. É autor de diversos livros entre os quais citamos **Carnavais, Malandros e Heróis: Para uma Sociologia do Dilema Brasileiro**. Rio de Janeiro: Zahar, 1979; **O que faz o Brasil, Brasil?** Rio de Janeiro: Editora Sala, 1984; **A Casa & a Rua: Espaço, Cidadania, Mulher e Morte no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1985; **Conta de Mentiroso: Sete Ensaios de Antropologia Brasileira**. Rio de Janeiro: Rocco, 1993; e **Torre de Babel: Ensaios, Crônicas, Críticas, Interpretações e Fantasias**. Rio de Janeiro: Rocco, 1996. O pesquisador conversou com o **IHU On-Line** por telefone de sua residência em Indiana, EUA.*

IHU On-Line- Quais as relações que se estabelecem entre a rua como categoria de análise da cultura brasileira, usada pelo senhor, e a rua concreta com seu tráfego, seus engarrafamentos, seus acidentes?

Roberto DaMatta- A modernização no Brasil e em alguns países da América Latina separou mais a casa da rua. A casa tem mudado também, mas menos do que a rua, que ficou mais perigosa, e um de seus grandes perigos é, justamente, o trânsito, de modo particular os automóveis. As pessoas têm muita pressa, elas não obedecem aos sinais, e a prioridade tem sido sempre os automóveis, e não as pessoas. Quando se faz uma experiência de ter uma rua sem automóveis, que é o que acontecerá no dia 22 de setembro, a diferença vai ser muito grande. Acho que vai ser extremamente positiva essa experiência, porque a rua estará novamente com um caráter bucólico, pacífico... Ela se transformará novamente num lugar civilizado, num lugar que as pessoas podem ocupar de maneira mais humana, e não de forma apressada, medrosa, como em geral acontece.

IHU On-Line- À **Jornada Cidade sem Meu Carro**, este ano, pela primeira vez, aderiram cidades, como São Paulo e outras capitais. A idéia é propor transportes alternativos ao carro...

Roberto DaMatta- Vai ser uma maravilha. Uma experiência extremamente interessante que vai fazer com que as pessoas "vivam" de maneira diferente uma rua que é muito perigosa. O automóvel, no Brasil, tem sido um instrumento, podemos até dizer uma arma de violência, de agressão. Então, se tiramos da rua, pelo menos por algumas horas, o automóvel e de dentro dele os motoristas, que, em geral, somos muitos de nós, a nossa personalidade muda. Será uma experiência social muito interessante voltar a ver a bicicleta, as pessoas andando a pé e até usando outros meios de transporte, como carroça, seja lá o que for. É uma bela idéia.

IHU On-Line- Como aparece a hierarquia no trânsito, no Brasil?

Roberto DaMatta- Nos setores públicos, na América Latina inteira, mas falo do Brasil, porque conheço melhor, constatamos que as pessoas que são conhecidas ou mais bem vestidas têm

preferência. Pessoas que usam carros de marca e prestígio acham que têm mais direito que as outras de ultrapassar os sinais e os outros automóveis. Uma falta de paciência e de cordialidade, uma agressividade totalmente desmesurada é o que caracteriza o trânsito nas grandes cidades latino-americanas e, sobretudo, nas grandes cidades brasileiras. Tirando o automóvel, esse ator, desse cenário, vai fazer uma diferença muito grande. A hierarquia se dá, porque as pessoas consideradas importantes supostamente não têm tempo a perder. São pessoas que se julgam no direito de não obedecer às regras, que são, teoricamente, para todos.

IHU On-Line- Essa seria a malandragem, o “jeitinho brasileiro”, aplicada ao trânsito?

Roberto DaMatta- Somos uma sociedade onde o olhar para cima e para baixo é muito mais constante que o olhar para o lado. A sociedade brasileira não é horizontal, você não imita seu vizinho, você quer imitar o seu patrão. Se o patrão, o presidente, a pessoa importante anda de carro e passa por cima de um grupo de motociclistas, ou atropela um senhor de idade e o mata, como tem acontecido, é um exemplo que todo o mundo quer seguir. O carro da pessoa importante não pára em sinal nenhum, por que eu vou parar? Os carros de polícia não param em sinais. Nós paramos, mas a polícia que representa a lei não precisa obedecer à lei. Quem não tem um carro bom, não tem nenhuma importância. As pessoas vão “furando”, “cortando” os outros automóveis para chegar à frente e mostrar para todo o mundo que não é otário, que o otário, no Brasil, é aquele que espera, que paga imposto e obedece à lei.

IHU On-Line- Nesse imaginário hierárquico, houve alguma mudança a partir do fato de o presidente ser um operário com sobrenome Silva?

Roberto DaMatta- Eu tinha esperança que assim fosse. Acho que o presidente não tem nem consciência disto que estamos conversando. Não sabe do que estamos falando e não sei se isso é considerado um problema para quem é militante do PT e tem poder no governo. Não sei se isso não seria considerado um caso de um antropólogo maluco que conversa com uma repórter. Parecem coisas que não têm a menor importância. Estamos fazendo uma leitura da democracia na prática, que é a prática da igualdade. Como é que o espaço público pode ser ocupado igualmente? Eu não sei se isso está nas cogitações dos próceres do PT e do atual presidente, não sei nem se ele pensa nisso como um problema. Realmente, não tenho como lhe responder a essa pergunta. Eu esperava que imediatamente após a posse, nós fôssemos fazer, no Brasil, uma campanha de transformação do espaço público que é extremamente violento e agressivo, em um espaço público um pouco mais cordial, humano, saudável, brasileiro, mas até agora eu não vi isso acontecer.

IHU On-Line- Como é o trânsito em sociedades menos hierárquicas?

Roberto DaMatta- Em cidades, como Nova Iorque ou Paris, o pedestre pisou na rua, mesmo que o sinal esteja fechado, os automóveis param. A cidade pertence às pessoas, e não aos veículos. Quem tem uma carteira de motorista é um privilegiado. Isso é uma exceção. A cidade é do pedestre. No Brasil, as cidades pertencem aos que têm automóveis. É muito comum que os prefeitos construam rodovias, melhorem as ruas, coloquem asfalto, mas não façam calçadas. Em Niterói, as avenidas estão sendo melhoradas, e não temos calçadas. O pedestre não tem onde andar, ele é obrigado a andar no meio da rua. Não vamos falar em ciclovias, porque vão dizer que é frescura. Parece que estou pensando que aqui é a Holanda, no entanto a ciclovia seria fundamental em um país como o Brasil. Não só porque a bicicleta é barata, extremamente interessante para cidades planas (que são a maioria das cidades brasileiras) e ela é, além de tudo, um veículo de exercício físico. Lembro-me que, quando eu era garoto, em

Niterói, ia e voltava para a aula de bicicleta. Acabou isso, não existe nem memória dessa fase. Isso poderia ser retomado, pois economiza energia, mas precisaria haver espaço para a ciclovia, como existe na Europa, nos EUA, e quem usa a bicicleta ser respeitado e ele também respeitar os automóveis, porque o comportamento de desrespeito é generalizado. O pedestre também não obedece ao sinal. É necessária uma grande campanha para usar o espaço de maneira democrática, o que conduz, necessariamente, a um espaço mais fraterno, harmonioso, igualitário, onde a paciência é a moeda corrente, e não a violência.

IHU On-Line- Haveria uma relação direta entre a concepção que um país tem do público e o privado e o comportamento no trânsito?

Roberto DaMatta- Sem a menor dúvida. Tanto é que quase todo o latino-americano que viaja para a Europa, leva um choque, quando atravessa a rua sem risco. No Brasil, olhando para os pedestres, vemos a expressão de medo e de insegurança muito forte em seus rostos. Mesmo porque os sinais não são nem programados para que uma pessoa idosa tenha tempo de atravessar uma avenida como a Paulista, por exemplo.

IHU On-Line- Como pode acontecer uma formação para o espaço público?

Roberto DaMatta- Isto que estamos fazendo, discutir, falar, escrever, para passar a outras pessoas que temos obrigações como cidadãos de obedecer às regras e de tentar nos comportar de maneira igualitária. Existe a hierarquia, mas o espaço público é projetado pela arquitetura de engenharia de forma igualitária. Por que não demarcar locais para uma Mercedes Benz, um caminhão ou uma bicicleta? Há um elemento de igualdade que é muito difícil de o motorista suportar numa sociedade cujo imaginário é fortemente desigual. É uma contradição e é por isso que o trânsito, no Brasil, acaba matando 40, 50 mil pessoas por ano. As pessoas abusam, não foram treinadas para ter paciência. Por um lado, está a conscientização e, por outro, está a necessidade de o governo colocar isso como um problema importante, de política pública. É necessário fazer com que as pessoas sejam obrigadas a cumprir a lei e sejam multados os maus motoristas, independentemente de quem sejam eles. Se contemplarmos essas coisas, melhoraremos a qualidade de vida.

IHU On-Line- Qual é o tema que mais está pesquisando atualmente?

Roberto DaMatta- Eu estou interessado exatamente nisto que estamos falando. Vou voltar em outubro para o Brasil para uma pesquisa nacional sobre o comportamento do brasileiro dentro dos automóveis, no trânsito. Estou correndo atrás de financiamento. Vou fazê-lo pela PUCRJ, mas quem estiver interessado em discutir isso comigo, é bem-vindo, porque precisamos de financiadores para uma pesquisa em nível nacional. É importante que discutamos isso, porque dentro dessa caixa preta do trânsito brasileiro e da maneira de o brasileiro dirigir, existem questões fundamentais para a consolidação da democracia no País.

[\(Voltar ao índice\)](#)

"A CONSCIÊNCIA DA MUDANÇA JÁ ESTÁ ACONTECENDO EM GRANDES CONGLOMERADOS EMPRESARIAIS DOS EUA"

Entrevista com René Capriles

O jornalista René Capriles realizou a cobertura da convenção democrata que lançou, em Boston, a candidatura John Kerry a presidente dos Estados Unidos. Trabalhando de longe, sem sair de sua redação no

Leme, Zona Sul do Rio de Janeiro, Capriles viu detalhes que, mesmo de perto, nos Estados Unidos, muito repórter credenciado não enxergou. Entre outras descrições, Capriles testemunhou a primeira amostra do programa ambientalmente correto que o candidato promete aplicar em seu país e receitar ao mundo. “Para a eletricidade, contrataram-se os serviços da Constellation New Energy. A empresa, que só trabalha com fontes renováveis, iluminou o Fleet-Center de Boston e até as salas de imprensa com um coquetel de quilowatts produzidos por turbinas eólicas, biomassa e energia solar. O fornecimento foi pago com Créditos de Energia Renovável, repassados para o Centro para Soluções de Recursos, uma ONG americana que trabalha contra os geradores sujos, parceiros do chamado Efeito Estufa. Tratou-se, portanto, de uma convenção política movida a vento, sol, chuva e lixo orgânico. Lá dentro, instalaram-se as superpilhas de 250 quilowatts da Fuel-Cell Energy, do Connecticut, que ‘converte gás natural, sem combustão, mediante um processo eletroquímico, pelo qual o hidrogênio gera energia elétrica ultralimpa’, acima dos padrões recomendados pela Agência Ambiental do governo americano. Ou seja, com um abatimento de 99,9% em poluição do ar e 59% em dióxido de carbono, comparada com uma termoelétrica convencional. Não escapou um detalhe. Os sucos não levavam açúcar refinado nem adoçante artificial. As sobras de comida foram doadas a instituições de caridade, que alimentam os 26 milhões de moradores de rua cadastrados nos Estados Unidos. Os balões eram de material biodegradável. Os confetes, de papel reciclado. Tudo para mostrar que, nesta eleição americana, o burro, símbolo do Partido Democrata, está ‘definitivamente verde’”, diz Capriles. Sobre essas e outras questões o jornalista concedeu uma entrevista ao **IHU On-Line**, por e-mail. René Capriles é natural de La Paz, Bolívia. Editor da revista **ECO 21** desde a sua fundação em 1990, é autor do livro: **Anton Makarenko - O Nascimento da Pedagogia Socialista**. São Paulo: Scipione, 1989. Realizador dos filmes documentários: *As Pedras do Sol*, sobre cultura Inca e Tiwanacota e *As Palavras Armadas*, sobre a vida e obra do poeta peruano César Vallejo, entre outros, foi tradutor de mais de 500 filmes brasileiros de longa e curta metragem. Tradutor de mais de 20 livros, principalmente para a Fundação Nacional de Arte do Ministério da Cultura (FUNARTE), foi correspondente de vários jornais da América Latina, diretor da sucursal do Rio da Agência de Notícias Novosti, da então União Soviética, na época do Gorbatchov e presidente da Associação dos Correspondentes de Imprensa Estrangeira no Brasil (ACIE).

IHU On-Line- O que mais o impressionou na cobertura da convenção democrata que lançou em Boston a candidatura de John Kerry a presidente dos Estados Unidos?

René Capriles- Acredito que o fato mais importante da Convenção do Partido Democrata foi a decisão de fazer uma “Convenção Verde”, seguindo determinados parâmetros já adotados em eventos internacionais, como, por exemplo, as Olimpíadas. Este fato deveu-se, principalmente, ao empenho de três pessoas da cúpula do Partido Democrata: o próprio John Kerry, que é um ecologista de longa data; a sua esposa, Tereza Heinz Kerry, também uma liderança ambiental; e Barack Obama, o jovem deputado pelo Estado de Illinois, que centralizou a estratégia da Convenção. Obama é um defensor das energias renováveis e da reciclagem em todos os seus estágios. Tanto Kerry quanto Obama são partidários de uma grande mudança na matriz energética nacional e fazem deste tema uma plataforma eleitoral para a conquista de votos. A “Convenção Verde” tornou-se um exemplo a ser seguido por outros acontecimentos deste porte, independente de serem políticos ou não. Eu acredito que deverá inspirar futuros eventos a serem realizados, principalmente, nos “centros de convenções” existentes em quase todas as grandes cidades, inclusive do Brasil.

IHU On-Line- Até que ponto pode ter uma continuidade esse “estilo ecológico” que permeou a convenção em uma plataforma política do candidato? Há um real interesse nas questões ecológicas? A que custo?

René Capriles- Conforme temos assistido, a Convenção do Partido Republicano, que relançou Bush para um novo período presidencial, não teve nenhuma preocupação com o “estilo

ecológico” que você fala; muito pelo contrário. Mas, nos Estados Unidos, existe um significativo percentual de votantes que se preocupam com as plataformas ambientais. Diversas ONGs, como o centenário Sierra Club por exemplo, que congrega mais de 20 milhões de associados, acompanham de perto a atuação ambiental dos seus candidatos. Estas instituições indicam nomes e aconselham em quem votar. Basta mencionar o nome de Ralph Nader, que fora candidato do Partido Verde dos EUA na eleição anterior e teve o significativo número de quase 3 milhões de votos. Estes votos seriam, certamente, de Al Gore, que perdeu para Bush por algumas poucas centenas de votos. Nader hoje é candidato independente em razão de que o PV-USA está a favor de Kerry com o argumento do “voto útil”. O custo? Definir em termos de custo seria assunto para uma análise de centenas de páginas. O que resulta como benefício final é que começa a se impor no seio dos partidos a idéia de que eles - os políticos como indivíduos -, não somente sejam co-responsáveis dos problemas ambientais, mas também devem dar o exemplo para os cidadãos que pretendem conquistar com as suas idéias. Acredito que o saldo foi amplamente positivo.

IHU On-Line- Na convenção, a frota foi padronizada, com ônibus e camionetes da GM movidos pela nova geração de motores híbridos que, combinando gasolina com eletricidade, poupam até 60% de combustível e 90% de poluição". Há possibilidades de uma real consciência na mudança da cultura do automóvel num país que é o responsável mais direto pelo efeito estufa?

René Capriles- A sociedade estadunidense está configurada com base na idéia do consumo e do comodismo. Mudar esses conceitos é tarefa de mais de uma geração. É possível que os fatos atuais provocados pela alta do preço na gasolina, as dramáticas alterações climáticas e o inevitável racionamento energético que acontecerá nos próximos anos na Costa Oeste, fora da perda de espaços nobres como são os quase sagrados parques nacionais, motivará uma forte reação na classe média. A consciência da mudança já está acontecendo em grandes conglomerados empresariais. A Ford e a GM, por exemplo, estão investindo na pesquisa de novos tipos de motores híbridos. A solução do hidrogênio, que é a panacéia vendida atualmente a essas empresas, não é menos poluente que o petróleo, mas é uma mudança de cultura. Acredito que os Estados Unidos mudarão de rota no momento em que eles percebam que a Europa está se beneficiando significativamente pelas políticas comunitárias de renovação energética. Hoje Alemanha, Espanha, Holanda, Portugal, França, etc. estão financiando as novas fontes sejam elas energias eólicas, solares ou de biomassa, com resultados surpreendentes e com uma ampla aceitação de parte dos cidadãos. A questão ambiental, na Europa, é um fato de primeira ordem. A França está mudando a sua Constituição para incorporar o Princípio da Precaução entre os elementos que regem a sua cidadania. O famoso preâmbulo deverá ficar alterado para esta forma: *Liberté, égalité, fraternité et biodiversité*, considerando o Princípio da Precaução no conjunto maior que é a biodiversidade. Isso influenciará não somente os EUA, mas o planeta todo.

IHU On-Line- Como pode se conjugar uma festa como a da Convenção Democrata com uma frase do próprio Kerry, quando disse: “Que não haja dúvida: nunca hesitarei em usar a força, quando necessário. Nunca darei a nenhuma nação ou instituição internacional o poder de veto sobre a nossa segurança nacional. E construirei uma América mais forte militarmente.”?

René Capriles- Penso que Kerry não é um político essencialmente pacifista. Para conquistar votos, ele apelou ao seu passado na guerra do Vietnã, mas ele sabe que o futuro do planeta depende do equilíbrio ambiental. Trata-se de lutar em duas frentes completamente diferentes:

uma, é a luta contra a insânia do terrorismo e dos fundamentalismos religiosos, outra é a luta dos recursos naturais. A questão da água prevalecerá nas próximas décadas sobre a questão do petróleo. O caso do Iraque é um exemplo muito claro, mais do que controlar o petróleo o que a visão estratégica da ocupação militar estadunidense pretende é controlar todo o sistema hídrico do Oriente Médio.

IHU On-Line- Que alternativas ao uso do automóvel do jeito que ele é atualmente estão surgindo e poderiam ser promovidas tanto nos EUA quanto no resto do mundo?

René Capriles- A única alternativa é um eficaz sistema de transporte coletivo. Ou implementar ciclovias. Os chineses, no seu afã industrializador, estão deixando as famosas bicicletas de lado para comprarem carros. Dentro de dez anos, viveremos um caos atmosférico. Milhões e milhões de chineses em carros? Já imaginou? Mas, no Brasil, e na América Latina por extensão, temos a grande oportunidade de mudar o sistema de transporte para um mais racional e menos poluente. A introdução do gás é um paliativo. O que deve ser incentivado é o álcool e o combustível de biomassa². Temos matéria-prima em abundância para isso.

IHU On-Line- No dia 22/09, vários municípios, no Brasil, aderirão à jornada “Na Cidade sem Meu Carro”, o que acha dessas campanhas, surgidas na Europa? É possível pensar uma outra construção das cidades? Elas seriam semelhantes à “sociedade” mostrada na Convenção Democrata?

René Capriles- Esse tipo de campanha para reduzir a poluição e o uso do automóvel não me parece muito efetiva. O que faria diminuir o uso do carro seria aumentar os impostos num nível que ele vire um verdadeiro luxo, mas esta solução também é irreal. Somente com muita educação é que poderemos viver um dia numa cidade onde exista harmonia entre o motorista e pedestre. Quanto a experiências de outro tipo de cidades, penso que a única solução é racionalizar nas cidades a movimentação das pessoas. Planejar as áreas urbanas de forma a diminuir o fluxo do trânsito. Nisso Jaime Lerner é um verdadeiro mestre. Seu livro *Acupuntura Urbana*³ é uma fonte extraordinária de idéias e soluções para a convivência cordial entre o cidadão e seu ambiente urbano. Na Europa, um grupo ligado ao WWF⁴ está patrocinando uma iniciativa extraordinária denominada *One Planet Living*, que consiste em construir vilas para, aproximadamente, cinco mil pessoas com o critério de “energia zero e poluição zero”. A primeira delas já está funcionando desde 2002 em Beddington, perto de Londres, e outra acabou de ser inaugurada em Sesimbra, perto de Lisboa. Existem projetos em andamento na China, África do Sul, Austrália e nos EUA. É um novo tipo de sociedade que está surgindo. As alternativas são inúmeras e as mais diversas.

IHU On-Line- Algum outro aspecto que considere importante e queira acrescentar?

René Capriles- No campo ambiental, existem espaços para centenas e centenas de respostas. Cabe a nós, jornalistas ambientais, divulgar todas essas iniciativas. O trabalho da Universidade do Vale do Rio dos Sinos – Unisinos e o de vocês, no *Boletim do Instituto Humanitas Unisinos*, já é um grande passo nessa direção. Penso que abrimos um espaço e ele ficará aberto. Nós, na *Revista ECO 21*, e vocês no *IHU On-Line*, no deslumbrante e bucólico Vale do Rio dos

² Cf. o livro VASCONCELLOS, Gilberto Felisberto, **Biomassa. A eterna energia do futuro**. São Paulo: Editora Senac. 2002. O autor esteve participando, na Unisinos, do Seminário Nacional A Era Vargas em questão, onde abordou esta questão. Conferir também os livros de J. W. Bautista Vidal. (Nota do *IHU On-Line*)

³ Rio de Janeiro: Record, 2004. Jaime Lerner, engenheiro, foi prefeito de Curitiba em vários mandatos e tornou Curitiba uma referência mundial, apesar de muitas críticas, em termos de planejamento urbano. (Nota do *IHU On-Line*)

⁴ World Wildlife Fund. www.wwf.org (Nota do *IHU On-Line*)

Sinos, em São Leopoldo, no Rio Grande do Sul, onde ainda se respira ar fresco. Espero que os mercadores da soja transgênica não destruam os biomas que rodeiam o câmpus dessa Universidade.

[\(Voltar ao índice\)](#)

PORTO ALEGRE SEM CARRO PELA QUARTA VEZ

Entrevista com Ana Cristina Wachter

No dia 22 de setembro, Porto Alegre estará participando, pela quarta vez, da **Jornada Mundial na Cidade sem Meu Carro**. Será um dia de reflexão sobre a utilização mais racional do automóvel. Segundo a jornalista Ana Cristina Wachter, coordenadora da Assessoria de Educação para o Trânsito e Comunicação da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), de Porto Alegre, em entrevista concedida ao **IHU On-Line**, por telefone, mais de 40 municípios aderiram a essa Jornada Mundial, no Estado, promovendo uma reflexão sobre o uso do automóvel, sob uma visão de utilização maior do transporte coletivo e de meios alternativos de transporte, como a bicicleta, o trem, ou outras formas de se deslocar na cidade, como andar a pé, preservando a qualidade do ar e a mobilidade dos nossos centros urbanos.

IHU On-Line- O que acontecerá no próximo dia 22 de setembro em Porto Alegre?

Ana Cristina Wachter- No dia 22 de setembro, Porto Alegre estará participando, pela quarta vez, da **Jornada Mundial na Cidade sem Meu Carro**. Será um dia de reflexão sobre a utilização mais racional do automóvel. Será promovida uma reflexão sobre o uso do automóvel, sob uma visão de utilização maior do transporte coletivo e meios alternativos, como a bicicleta, o trem, ou outras formas de se deslocar em nossa cidade, como andar a pé, preservando a qualidade do ar e a mobilidade dos nossos centros urbanos. Temos verificado que o automóvel, apesar de ser usado apenas por cerca de 20% da população, ocupa 80% do espaço das nossas cidades. Do total do espaço público, 80% é destinado ao uso do automóvel, enquanto os 80% da população que utilizam o transporte coletivo têm para si apenas 20% do espaço urbano. Temos uma lógica invertida de prioridade de utilização do nosso espaço sobre a qual também devemos refletir nesse dia 22. Estamos convidando a sociedade a deixar o carro em casa para experimentar formas alternativas de transporte e, assim, poder promover essa reflexão.

IHU On-Line- Quais serão as atividades do dia?

Ana Cristina Wachter- Vamos fechar a Avenida Ipiranga, do Viaduto Leopoldina até a Venâncio Aires, para o trânsito de veículos particulares. Poderão acessar a Avenida João Pessoa, nesse trecho, apenas veículos de transporte coletivo. Durante esse dia "sem meu carro", convidamos os alunos das escolas públicas e privadas da capital para que possam aproveitar a Avenida João Pessoa de uma forma diferente. A Avenida estará aberta apenas ao lazer, à educação ambiental e ao trânsito, que essas crianças estarão vivenciando.

IHU On-Line - Quais são os municípios do Rio Grande do Sul que aderiram à Jornada na Cidade sem Meu Carro?

Ana Cristina Wachter- Além de Porto Alegre, os municípios de Caxias do Sul, Carazinho, Marques de Souza, Nova Bréscia, Muitos Capões, São Francisco de Assis, Coronel Pilar, Garibaldi, Canela, Feliz, Capela de Santana, Estância Velha, Sapiranga, Dois Irmãos, Ivoti, Novo Hamburgo, Santa Cruz do Sul, Venâncio Aires, Passo Fundo, Viamão, Alvorada, Cachoeirinha, Gravataí, Esteio, Dr. Maurício Cardoso, Capão da Canoa, Santo Antônio das

Missões, Triunfo, Três Passos, Tiradentes do Sul, Pelotas, Rio Grande, Santa Rosa, Sobradinho e Portão.

IHU On-Line- Estamos na 4ª Jornada. Qual a avaliação e o resultado das jornadas anteriores?

Ana Cristina Wachter- Além de Porto Alegre, participaram os municípios de Carazinho, Marques de Souza, Nova Bréscia, Muitos Capões, São Francisco de Assis, Coronel Pilar, Garibáldi, Canela, Feliz, Capela de Santana, Estância Velha, Sapiranga, Dois Irmãos, Ivoti, Novo Hamburgo, Santa Cruz do Sul, Venâncio Aires, Passo Fundo, Viamão, Alvorada, Cachoeirinha, Gravataí, Esteio, Dr. Maurício Cardoso, Capão da Canoa, Santo Antônio das Missões, Triunfo, Três Passos, Tiradentes do Sul, Pelotas, Rio Grande, Sobradinho e Portão. Nossa avaliação é bastante positiva. Estamos tentando, a cada nova Jornada, a adesão de novos municípios e implementação de ações continuadas no sentido da reflexão quanto ao uso do automóvel. Estamos promovendo, junto aos funcionários da EPTC, a realização do "dia sem carro" uma vez por mês. Todos os dias 22 de cada mês, os funcionários da EPTC estão sendo convidados a participar desse dia, deixando seu carro em casa. Os estacionamentos da empresa para os funcionários estão fechados. Isso tem o objetivo de estimulá-los para que utilizem mais o transporte coletivo. Pretendemos estender essa iniciativa para as demais secretarias da Prefeitura de Porto Alegre, para iniciar, pela própria Prefeitura e seus funcionários, essa reflexão e essa mudança de comportamento.

IHU On-Line- Quais as conseqüências mais nocivas que até o momento foram constatadas em relação ao uso dos carros na cidade de Porto Alegre?

Ana Cristina Wachter- Temos visto grande quantidade de veículos nas ruas. Mais de 50% da poluição do ar das nossas cidades é causada por eles. Além dessa questão da qualidade do ar, que já foi apontada várias vezes como não-saudável para as pessoas, principalmente no período do inverno, temos a questão do patrimônio histórico das cidades que a poluição corrói, a questão da utilização do espaço público, os engarrafamentos, uma priorização do automóvel, e não da pessoa, do pedestre. Essa campanha pretende modificar os valores que temos no trânsito. Essa é nossa grande meta.

[\(Voltar ao índice\)](#)

MOTORISTAS MADUROS SÃO OS MAIORES RESPONSÁVEIS PELOS ACIDENTES COM MORTES **Entrevista com Carlos Ubiratan dos Santos**

Para Carlos Ubiratan dos Santos, diretor-presidente do Departamento Estadual de Trânsito (Detran-RS), os motoristas – ou condutores, como os nomina a legislação – maduros precisam ser submetidos a uma reciclagem, freqüentando cursos obrigatórios, pagos por eles mesmos, em que receberiam aulas de direção defensiva. Eles, na sua opinião, são os principais responsáveis pelos acidentes no trânsito com vítimas fatais. Carlos Ubiratan, que é advogado e preside a Associação Nacional dos Órgãos Executivos de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal (AND), classifica como “maduros” os condutores com idades entre 28 e 50 anos e manifesta-se com base nos registros semanais dos acidentes. Destaca, por exemplo, que no último feriadão, ocorrido entre os dias quatro e sete deste mês, só um dos 33 condutores envolvidos em acidentes com mortes tinha idade inferior a 28 anos. Trata-se de pessoas, conforme ressalta, que se habilitaram como condutores anteriormente à vigência do atual Código Nacional de Trânsito e, por isso, estariam menos preparados para dirigir veículos com segurança. Além disso, apresentam-se exageradamente

autoconfiantes, carregando vícios que os torna praticamente imunes às campanhas educacionais. Para reduzir o número de acidentes fatais, paralelamente à reciclagem dos referidos condutores, Carlos Ubiratan, que foi entrevistado por telefone pelo **IHU On-Line**, defende um grande aumento da fiscalização, começando pela ampliação massiva dos aparatos eletrônicos, e a promoção de ações que possibilitem um trânsito seguro. (www.detran.rs.gov.br)

IHU On-Line– Recentemente, comentando as contínuas mortes em acidentes de trânsito, o senhor declarou-se “frustrado”, considerando que as campanhas educativas são ineficazes. O Detran pretende tomar alguma medida especial para enfrentar esse problema?

Carlos Ubiratan– Na verdade, digo que o difícil não é educar as pessoas, mas mudar o comportamento de pessoas maduras. O nosso trabalho e o dos outros órgãos, empresas e ONGs envolvidas na questão do trânsito surtirá efeito, a longo prazo. Vem sendo feito um trabalho excelente com as crianças e com os adolescentes. Mas não podemos esquecer que temos, no Rio Grande do Sul, cerca de três milhões de condutores habilitados e que a maior parte deles é constituída por pessoas maduras, cheias de vícios. Elas não são receptivas à educação, pois acham que não precisam disso. Essa é a maior dificuldade que encontramos, é o principal problema. E em geral essas pessoas não sabem dirigir defensivamente. No último feriadão [04 a 07/09/2004], por exemplo aconteceram várias colisões frontais.

IHU On-Line – O Detran possui dados sobre isso? Quais as providências que pretende tomar? Noticiou-se que seriam proporcionados cursos de reciclagem obrigatórios para os motoristas mais antigos...

Carlos Ubiratan - Os nossos dados mostram que a maior parte das pessoas que se envolvem em acidentes com vítimas fatais são pessoas maduras. Não estou falando das pessoas velhas. Essas, quando dirigem, têm muito cuidado, sabem das suas limitações. E, ao contrário do que muita gente pensa, as mortes não são causadas pelos jovens. Os jovens dirigem bem, muito melhor do que as pessoas de faixa etária que vai dos 27 anos até os 50 anos. Nós gostaríamos que essas pessoas fizessem um curso de atualização, pois elas adquiriram a habilitação pelo sistema antigo, anterior ao atual Código de Trânsito.

IHU On-Line – Quando o senhor afirma que são os motoristas maduros que estão envolvidos nos acidentes com mortes, o senhor fala com base em algum levantamento atualizado?

Carlos Ubiratan – Dos 33 acidentes com mortes que aconteceram no feriadão, só um dos condutores tinha idade inferior a 28 anos.

IHU On-Line – De maneira geral, os especialistas em transporte afirmam que o Estado sempre investiu pouco no transporte público, acentuando o uso do automóvel, disso decorrendo o grande número de acidentes. O senhor concorda com essa afirmação?

Carlos Ubiratan – Muitas coisas que se falam não têm base na realidade. Veja o caso de Porto Alegre, que talvez tenha um dos melhores transportes públicos do Brasil: ônibus novos, confortáveis, muitas linhas, algumas com ônibus com ar condicionado, os horários são respeitados, uma frota grande. E o que está acontecendo em Porto Alegre? Está diminuindo o número de pessoas que utiliza o transporte coletivo, porque o homem adora o automóvel, e as pessoas cada vez têm mais facilidades para adquiri-lo, querem andar no seu próprio carro. Então, não se trata de priorizar uma coisa ou outra, as pessoas preferem ir para o trabalho

sozinhas, nos seus carros. Mas talvez o Estado tivesse mesmo que fazer uma campanha, incentivando o uso do transporte coletivo.

IHU On-Line – A Jornada Mundial na Cidade sem Meu Carro é um exemplo a ser seguido?

Carlos Ubiratan – Nesta data, se tenta fazer com que as pessoas priorizem o transporte coletivo, mas não é uma tarefa fácil. E o brasileiro sonha sempre em adquirir um automóvel, antes mesmo da casa própria. Então, temos que investir numa mudança de comportamento, que começa pelas pessoas mais maduras.

IHU On-Line – O Detran possui algum levantamento sobre a eficácia das campanhas educativas?

Carlos Ubiratan – Nós não podemos parar de fazer campanhas, mesmo que achemos que os resultados sejam mínimos, embora o saldo positivo seja difícil de contabilizar. Não sabemos quantas pessoas salvamos, só ficamos sabendo quantas pessoas não se salvaram. Como os números negativos vêm crescendo, temos a tendência de acreditar que as campanhas são pouco eficientes. De qualquer modo, não podemos abandoná-las.

IHU On-Line – Que medidas o senhor gostaria de poder tomar para vencer a sua frustração como dirigente do Detran?

Carlos Ubiratan – Eu gostaria de fazer duas coisas. Primeiro: se tivéssemos condições, de investir fortemente na fiscalização, colocando, nas ruas e estradas, um grande aparato de fiscalização eletrônica. Nos países mais desenvolvidos, se cometem menos infrações no trânsito, não porque as pessoas sejam mais educadas, mas porque a fiscalização é rigorosa. Segundo: convocar os condutores maduros para um curso de atualização.

[\(Voltar ao índice\)](#)

UNISINOS PRIORIZA PEDESTRE

Entrevista com João Hermes Nogueira Junqueira

*Segundo informações oferecidas pela empresa de estacionamentos SafePark, uma média de 2500 a 3000 veículos ingressam por dia na Unisinos. Desse total de veículos, apenas 133 são de transporte coletivo. Nesses dados, estão contados só os veículos que ocupam estacionamentos internos. Conforme Daniele Griebeler, dos Serviços de Proteção e Riscos da Unisinos, durante o mês de agosto ingressaram no Câmpus por dia uma média de 13.552 alunos, 2400 funcionários e professores e mil visitantes (terceiros/fornecedores/visitantes). Ao todo, seria um fluxo de 16.952 pessoas. A média diária de veículos que utilizaram o estacionamento interno do câmpus no mesmo mês foi de 4.200. Para conhecer um pouco mais a forma como a Universidade se posiciona e administra as suas ruas, **IHU On-Line** entrevistou uma das pessoas responsáveis pelo planejamento das vias de circulação e acesso ao câmpus, o professor João Hermes Nogueira Junqueira, coordenador do Curso de Engenharia Civil da Unisinos, Junqueira é Engenheiro Militar, pela Academia Militar das Agulhas Negras e Engenheiro de Fortificação e Construção, pelo Instituto Militar de Engenharia e mestre em Engenharia de Transportes, pelo mesmo Instituto.*

IHU On-Line- O que provocou a necessidade de reestruturar as vias de acesso e circulação na Universidade?

João Hermes Junqueira – Há sete anos, a partir de 1997, a Unisinos, com um volume de alunos muito grande, enfrentou alguns gargalos consideráveis para o acesso ao câmpus. Havia transporte universitário, mas a infra-estrutura de acesso era muito precária. A Avenida Unisinos

tinha pista dupla só na frente da Universidade, mas, nos dois acessos, a pista era única. Os ônibus estacionavam em frente à Unisinos, gerando um fluxo muito grande de pedestres, que atravessavam a pista, na chegada e na saída. Era um problema considerável. Na hora da saída, do turno da noite, principalmente, os congestionamentos na avenida eram muito grandes. Isso gerava um impacto muito forte no ambiente: poluições sonora e ambiental, acidentes, desgaste, estresse. Todos os problemas gerados por um trânsito desordenado. Nessa época, a grande preocupação da Universidade foi a de procurar sistematizar melhor o planejamento, para que se pudesse disciplinar o trânsito, respeitando o pedestre.

Naquela época, em conjunto com a Prefeitura Municipal de São Leopoldo e com a empresa Trensurb, cuja linha estava chegando até a Unisinos, pensamos em criar uma ligação da estação do metrô com a Universidade, para possibilitar acessibilidade total e gratuita aos alunos. A Universidade entendeu que essas ações eram prioritárias. Posteriormente, foram feitas melhorias, começando nos acessos para a Universidade; a Avenida Unisinos passou a ter mão dupla, com três faixas de tráfego nos dois sentidos. Foi praticamente refeita a rodovia que liga São Leopoldo a Sapucaia do Sul, e a Unisinos abriu outro portão de acesso, para quem vem de Sapucaia. Foi um investimento conjunto da Universidade com a Prefeitura de Sapucaia.

IHU On-Line- No câmpus, o pedestre e o transporte coletivo têm preferência ao automóvel?

João Hermes Junqueira- Essa é exatamente a prioridade a que nos propomos. Foi permitido que todos os ônibus acessassem o câmpus universitário. Também foram melhoradas as paradas de ônibus. Antes, elas não tinham cobertura. Não havia uma preocupação com o usuário do transporte coletivo, que é a maioria. Os usuários ficavam na chuva. Então a Universidade investiu nisso, construiu paradas com boas condições, com assentos. O ônibus circular passa, no máximo, de 15 em 15 minutos. No “horário de pico”, passa a todo instante. Esses são benefícios que a Universidade proporcionou à sua comunidade. Temos um ambiente de tranquilidade, de respeito aos animais que circulam no câmpus. Aqui é o habitat deles como é o nosso. Essa é uma oportunidade interessante, para que as pessoas possam levar esse aprendizado para as suas cidades, suas comunidades. Também existe o projeto de construir passarelas cobertas, ligando os pontos dos ônibus às áreas cobertas da Universidades, prevendo os dias de chuva, mas por enquanto isso está só em projeto. Por outro lado, a avenida Unisinos foi totalmente recuperada. Nos pontos de parada de ônibus, nós temos placas de concreto, é esse material que realmente agüenta o peso, a aceleração e a desaceleração dos veículos. Juntamente com essas mudanças, a Universidade preocupou-se em fazer uma sinalização educativa, de acomodação do tráfego, embora muita gente não obedeça as sinalizações das placas. E seria muito importante que isso não ocorresse, que as pessoas aqui dentro se comportassem como cidadãos, servindo de exemplo para a comunidade externa. Nas nossas cidades, as vias têm uma gradação. Vias locais são as das áreas residenciais, onde se quer mais segurança, acessibilidade. Nessas regiões, a velocidade máxima é de 30 quilômetros por hora. Já nas vias coletoras, normalmente destinadas ao transporte coletivo, a velocidade limite é de 40 quilômetros por hora. Já nas vias arteriais, de maior capacidade, onde o que se privilegia não é a acessibilidade, mas a fluidez, a velocidade é de 60 quilômetros por hora. E somente nas rodovias de ligação dos municípios, a velocidade seria de 80 quilômetros por hora. Por isso a Avenida Unisinos é muito perigosa, pela sua geometria. Ela é uma via arterial, com a velocidade máxima de 60 quilômetros horários. Entretanto esses conceitos são gerais, pois em frente às escolas, a velocidade permitida é reduzida para 40 quilômetros. Mas os veículos não respeitam, passando pela frente da Universidade a 100 quilômetros por hora. Isso acontece a toda hora.

IHU On-Line – Qual é a frequência de acidentes na Avenida Unisinos?

João Hermes Junqueira- Os acidentes na Avenida Unisinos não são em grande quantidade, porque, quando a via fica movimentada, os carros reduzem a velocidade. Além disso, as pistas são demarcadas e separadas, e isso favorece a segurança. Como essas velocidades altas ocorrem nos horários que são fora do “pico”, os acidentes não acontecem. Para prevenir os acidentes, a Universidade retirou o estacionamento de ônibus que havia no outro lado da Avenida e o colocou dentro do câmpus. Ela se preocupou em priorizar o pedestre. Foi construído um túnel, para que houvesse acesso total dos pedestres ao estacionamento. Mas esse cruzamento em níveis diferentes também permite que os ônibus tenham condições de saírem sem problemas. Toda a vez que temos condições de separar os fluxos, isso é o ideal. Quando não temos essas condições, precisamos do comportamento, da educação, da cidadania, das pessoas que estão naquele ambiente. Os motoristas deveriam ter a consciência de que a prioridade é para o pedestre. A seguir, vem o transporte coletivo e somente depois, o transporte individual. As coisas deveriam funcionar assim.

[\(Voltar ao índice\)](#)

"A FALTA DE PUNIÇÃO IMEDIATA REFORÇA O DESRESPEITO PELA VIDA"**Entrevista com Carlos Alexandre Bettés**

IHU On-Line entrevistou por e-mail o diretor de Trânsito da Urbs - Urbanização de Curitiba S/A, Carlos Alexandre Negrini Bettés. Urbs é a empresa responsável pelo transporte público em Curitiba, vinculada à Prefeitura Municipal. Bettés é advogado e especialista em trânsito pela PUCPR.

IHU On-Line- Quais são os prejuízos que o uso de carros traz em termos de poluição, doenças, acidentes, etc.?

Carlos Alexandre Bettés - Os poluentes do ar apresentam-se sob a forma de gases ou partículas. As principais fontes emissoras são: 46,2% - veículos, 27,3% - queima de combustíveis (exceto por veículos), 15,0% - resíduos industriais, 9,0% - outros, 2,5% - resíduos sólidos não-industriais. O combustível consumido pelos motores dos veículos é transformado em gases que são lançados no ar. Desses, 99% são inofensivos, mas a parcela de 1% restante é altamente perigosa ao homem e ao meio ambiente. Se for considerada a frota de veículos automotores existente no País e a quantidade de combustível queimado por ano, essa parcela de 1% passa a ser bastante significativa. A capacidade poluente dos automóveis é a maior se comparada a quaisquer outras formas de poluição advindas de atividades desenvolvidas pelo homem. Nas grandes cidades, onde, além de combustão, correspondem a quase 90% do total de gases tóxicos lançados na atmosfera, provocando um grande risco para a vida humana, para a vida animal e para o meio ambiente. O homem, apesar de todo o estudo desenvolvido, ainda não conseguiu construir um veículo automotor que não polua o meio ambiente. Na verdade, o que varia é o grau ou a intensidade de poluição que um determinado veículo provoca, dependendo da qualidade do combustível ou do motor. O monóxido de carbono, expelido durante a combustão da gasolina, é considerado o poluente mais perigoso à saúde humana, pois liga-se à hemoglobina, neutralizando-a e impedindo o trânsito do oxigênio. Com isso, a oxigenação do sangue diminui, causando vertigens, alterações no sistema nervoso central, cardiovascular e pulmonar. A fumaça, a poeira e a fuligem, provenientes não apenas dos veículos movidos a diesel, mas também do desgaste de pneus e dos freios dos veículos em geral, provocam o agravamento de quadros alérgicos e do aparelho respiratório, causando,

ainda, irritação nos olhos e na garganta, reduzindo a resistência das pessoas às infecções. A emissão de gases poluentes pelos veículos movidos a álcool, ao contrário da crença que existe, é bastante semelhante à dos veículos movidos a gasolina; a diferença reside na tecnologia empregada nos veículos mais novos que, certamente, e independentemente do tipo de combustível que utilizam, poluem menos que os veículos mais antigos por possuírem mecanismos, como catalisadores, canister e injeção eletrônica. Porém, não podemos esquecer de um fator muito importante: a regulagem do motor, pois um veículo novo, mas mal regulado, certamente responderá por um maior percentual de gases tóxicos lançados na atmosfera. Tratando-se de Curitiba, desde 1986, com a implantação do Programa Controle de Emissão de Gases ao Transporte Coletivo, se consegue verificar o índice de 2,8 de opacidade, conforme normas da CONAMA frota abaixo do ano de fabricação 1995 e 2,1 de opacidade da frota acima de 1995. Com este programa, prevê-se um índice de redução de 1,7 de opacidade. A Prefeitura busca, ainda, conscientizar as pessoas sobre a necessidade da recuperação da qualidade ambiental da cidade. A poluição do ar e os problemas relacionados diretamente ligados à mobilidade urbana, ou seja, aos automóveis, o "trânsito", o "ruído" e a "qualidade do ar", se agravaram na última década. Em 2003, Curitiba participou da Jornada *Na cidade sem Meu Carro - 22/09*, coordenado pelos Ministérios das Cidades e do Meio Ambiente. A iniciativa não se limita à questão de restringir o tráfego em algumas ruas, mas sim proporcionar às pessoas uma oportunidade de descobrir outras formas de transporte e de viver a sua cidade neste dia, sem restrições na sua mobilidade. O resultado obtido foi de 42% do volume de circulação de veículos; a poluição sonora teve redução de 77 para 70 decibéis, o que corresponde a 75% de redução de intensidade do som; a poluição atmosférica na área livre de veículos apresentou os seguintes índices de redução: monóxido de carbono - de 3,6 PPM (pontos por milhões) para 0,9PPM, ozônio - 90 PPM (ponto por milhão) para 52 PPM, dióxido de nitrogênio - de 36 PPB para 20 PPB. O transporte coletivo registrou um aumento de fluxo de 84 mil passageiros em relação à média registrada em uma segunda-feira.

IHU On-Line- Quantos carros há no Brasil atualmente? Quais são os rumos do trânsito no Brasil que mais necessitam ser revertidos?

Carlos Alexandre Bettes - No Brasil, segundo os dados oficiais do DENATRAN, a frota de 2002 - 34.384.967 de veículos. Em Curitiba, em 2003, a frota de veículos fechou em 791.286. A utilização dos modos de transporte nas regiões metropolitanas brasileiras, segundo dados da ANTP, relativos ao ano 2000, assim se distribui: a pé 44%; por transporte público 29%; por automóvel 19%; por bicicletas 7%; e por motocicletas 1%. Constata-se que uma grande parcela da população, 44%, desloca-se caminhando, o que explica - agregado ao visível aumento na utilização dos meios individuais.

IHU On-Line- Quais poderiam ser as vantagens e as desvantagens de uma radical diminuição do número de automóveis no Brasil? Isso seria possível?

Carlos Alexandre Bettes - As condições do trânsito estão progressivamente se agravando, pari passu, com o vertiginoso aumento da quantidade de automóveis e motocicletas em circulação. O estudo *Redução das Deseconomias Urbanas com a Melhoria do Transporte Público* efetuado pelo IPEA/ANTP - 1998, estima os gastos em congestionamentos em 10 capitais pesquisadas em 5 bilhões de reais a cada ano. Segundo aquele estudo, as condições desfavoráveis do trânsito nas cidades pesquisadas conduzem a quatro espécies de deseconomias: 1) aumento no tempo de percurso, correspondendo a uma perda anual de 250 milhões de reais, com 80% dessas perdas contabilizadas na cidade de São Paulo, onde 120 milhões de horas são perdidas pelos usuários de transporte coletivo; 2) consumo excedente de

combustível, estimado em 200 milhões de litros de gasolina e 4 milhões de litros de óleo diesel; 3) emissão excedente de CO da ordem de 122 mil toneladas anuais, com os automóveis, respondendo por cerca de 80% deste total; 4) excedente de frota no transporte coletivo urbano para o mesmo padrão de serviços. A face mais perversa do trânsito se apresenta nos acidentes que assombram, sobretudo, pela dimensão humana. São produzidos anualmente 1 milhão de acidentes, com 30 mil mortos e 350 mil feridos, sendo 120 mil com seqüelas permanentes. Dos mortos, 50% são pedestres, ciclistas ou motociclistas, a parcela mais vulnerável nas vias urbanas. À falta de punição imediata reforça o desrespeito pela vida. São 9 mortos para cada 10 mil veículos, ou 16 mortos para cada 100 mil habitantes. Um outro ângulo da tragédia: o Brasil urbano com 3,3% da frota contribui com 5,5% dos acidentes fatais no mundo. A incompatibilidade entre o ambiente construído, o comportamento dos motoristas, a fiscalização deficiente e o grande movimento de pedestres sob condições inseguras produzem estes números. Quantitativamente, os acidentes de trânsito representam o segundo maior problema de saúde pública no Brasil, só perdendo para a desnutrição. A OMS alerta e prevê que, nos próximos 20 anos, os acidentes de trânsito representarão a terceira maior causa mundial de mortes, perdendo para as doenças do aparelho circulatório e neoplasias.

As perdas com acidentes de trânsito no Brasil urbano, segundo pesquisa produzida pelo IPEA/ANTP em 2002, atingem a cifra de 5,3 bilhões de reais ano, considerando as despesas materiais, médico-hospitalar, perda de dias de trabalho, aposentadorias precoces, custos policiais e judiciários.

[\(Voltar ao índice\)](#)

DESTAQUES DA SEMANA

Teologia Pública

A MISSÃO NUMA IGREJA MUNDIAL

Por Rosino Gibellini

O teólogo italiano Rosino Gibellini escreve o artigo a seguir sobre o Congresso Internacional de Missiologia, realizado em Kinshasa, República Democrática do Congo, de 11 a 17 de julho de 2004. O texto foi publicado no sítio da Editora Queriniana, Teologi@Internet, no espaço Fórum Teológico, em 27 de julho de 2004. Rosino Gibellini é doutor em teologia e filosofia. Dirige as coleções "Giornale di Teologia" e "Biblioteca de teologia contemporânea" da Editora Queriniana de Brescia, Itália. Gibellini é autor, entre outros livros, de **A teologia do século XX**, São Paulo: Edições Loyola, 1998. Na editoria Teologia Pública, da 60.ª edição do **IHU On-Line**, de 19 de maio de 2003, publicamos a apresentação do livro organizado por Rosino Gibellini **Prospettive Teologiche per il XXI Secolo** (Prospetivas teológicas para o século XXI). Coleção Biblioteca di Teologia Contemporanea n.º 123. Brescia: Queriniana, 2003. Desse livro, publicamos, na 85.ª edição, de 24 de novembro de 2003, um resumo do artigo do teólogo Dietmar Mieth, *Imagem do homem e dignidade humana: A prospetiva cristã da Bioética*, p. 213-26; e o artigo *O caráter hermenêutico da Teologia*, do teólogo e professor Dr. Werner Jeanrond, da University of Lund, Suécia, p. 49-72, na 87.ª edição, de 9 de dezembro de 2003. Na edição n.º 90, de 1.º de março de 2004, traduzimos e reproduzimos um artigo de autoria de Rosino Gibellini, sob o título *A Teologia de Karl Rahner. Ele foi entrevistado pelo IHU On-Line* na 102.ª edição, de 24 de maio de 2004. O texto intitula-se *Uma teologia que ajuda a entender o envolvimento de Deus na história do mundo*. A tradução e os subtítulos são nossos.

Por ocasião do 40.º aniversário da promulgação do decreto conciliar *Ad Gentes* (1964), sobre a missão da Igreja, e do 10.º aniversário do Sínodo sobre a África (1994), realizou-se, de 11 a 17 de julho próximo passado, em Kinshasa (República Democrática do Congo), um congresso internacional de missiologia, sob o patrocínio da Congregação para a Evangelização dos Povos, com a presença de boa parte do episcopado congolês, do presidente do Simpósio das Conferências Episcopais da África e de Madagascar (SCEAM), de teólogos africanos da área francófona, de operadores missionários, de estudantes das Faculdades católicas de Kinshasa e de representantes da igreja mundial nos vários continentes. Presidiu e dirigiu os trabalhos, com sua conhecida competência, Mons. Tharcisse Tshibangu, um dos mais conhecidos teólogos africanos, atualmente bispo de Mbuji Mayi e presidente do conselho de administração das Faculdades católicas de Kinshasa.

Uma Igreja cada vez mais do terceiro mundo

Segundo a relação muito detalhista do professor Cavallotto, reitor da Universidade Urbaniana de Roma, a presença católica, na África, está em plena expansão. Para oferecer apenas alguns dados significativos, se em 1900 os católicos representavam 1,8% da população continental africana, em 2000 eles representavam 15,3%; em relação à totalidade dos cristãos da população continental africana, o percentual dos cristãos na África do século XX passou de 9,2% para 45,9%: “Na África, a atividade missionária obteve a mais alta resposta em percentual”. Estas cifras, confrontadas com outras cifras continentais da Europa e da América do Norte, em que, ao invés, se verifica uma contração, em percentual, dos católicos em particular e dos cristãos em geral, fazem constatar que, atualmente, o baricentro católico e cristão se desloca do Norte para o Sul do mundo. Em outros termos, “A Igreja vive em estado de terço-mundialidade, como se exprime o missiólogo italo-germânico da Universidade de Münster, Giancarlo Collet, em sua recente obra de missiologia. ***Fino agli estremi confini della terra***. Até os extremos confins da terra] (2002). Os desafios, na África, são múltiplos: o drama da pobreza e da miséria, a fragmentação do mundo cristão, com a presença também de “igrejas independentes” sempre mais numerosas, e o diálogo com o Islã e com as outras religiões: temas que emergiram em múltiplas relações.

Igreja como “família de Deus”

Sob o perfil eclesiológico, é importante a relação de Mons. Monsengwo, presidente da conferência episcopal do Congo, sobre a Igreja como “família de Deus”, categoria que se encontra em diversas retomadas na tradição teológica litúrgica e nos documentos conciliares, embora o Concílio Vaticano II tenha privilegiado a idéia-força de Igreja como “povo de Deus”. Mas, a partir dos anos 1970, a visão da Igreja – família de Deus-, que, no Concílio, fazia timidamente a sua entrada no vocabulário teológico, foi se impondo até entrar com evidência na exortação pós-sinodal *Ecclesia in África*. É uma visão congenial à igreja africana, pela importância que a categoria de família tem na cultura africana, sobretudo se for explorada nas línguas originais faladas na África. As relações africanas do Congresso de Kinshasa fizeram vasto e impressionante uso desta categoria eclesiológica: ela dá um sentido de pertença, não facilmente perceptível, à primeira vista, para o não-africano e para quem fala as línguas européias. O Congresso de Kinshasa, mesmo em sua abertura internacional, registrou as intervenções de teólogos africanos, como Ngindu e Bimvenji, conhecidos na Europa por suas contribuições à teologia, e dos teólogos da nova geração, como Santedi, que estudou a relação entre dogma e inculturação na África; Malu, que tem o curso de teologia africana na faculdade teológica de Kinshasa, Soédé (Abijdjan, Costa do Marfim), que insiste na dimensão ética da

evangelização; Quenum (Abidjan, Costa do Marfim), autor de uma importante obra histórico-teológica sobre a relação entre Igrejas cristãs e o tráfico atlântico dos escravos do século XV ao século XIX⁵. Sobre este último tema, o teólogo Adoukonou (Abidjan, Costa do Marfim), ilustrou a purificação da memória africana, ocorrida na ilha de Gorée (Senegal), em 2003, onde, no sulco aberto por João Paulo II em 1992, a Igreja-Família, na África, pediu perdão pelas culpas próprias dos africanos pela “venda dos negros por parte dos negros”, como se expressou Mons. Sarr, arcebispo de Dakar.

Século XXI. O século da Igreja mundial, onde se aprende reciprocamente

Na minha intervenção, propus algumas reflexões sobre a missão numa Igreja mundial: “Quando se olha para a recente história da Igreja e de sua teologia, poder-se-ia definir o século XIX como o século missionário, o século XX como o século ecumênico e já se pode entrever o século XXI como o século da *Weltkirche* (Rahner⁶), de uma igreja mundial que se realiza nas diversas culturas e nos diversos contextos sociais, praticando uma inculturação que apela, na reciprocidade, à prática da inculturação: a Igreja mundial é uma comunidade de aprendizagem, uma comunidade onde se aprende reciprocamente”.

Entre as propostas concretas, saídas do Congresso de Kinshasa, importante é a que foi avançada pelo Mons. Tshibangu em favor da criação de “um Centro comum e interafricano de estudos e de preparação missionária”. A África é uma fronteira da missão cristã: é uma fronteira para a consistência, também numérica, de suas comunidades; é uma fronteira na vizinhança, no encontro e no diálogo com o Islã; é uma fronteira para a Europa, pelas diversas conexões históricas. É o tempo, neste novo século, de ativar uma intensa solidariedade e uma renovada e dilatada compreensão da catolicidade da Igreja.

[\(Voltar ao índice\)](#)

Livro da Semana

Alberto da Costa e Silva, Francisco Felix de Souza. Mercador de escravos, Rio de Janeiro: Nova Fronteira – Ed Uerj. 2004. 208 p.

*Em "Francisco Felix de Souza", o africanista Alberto da Costa e Silva traça a biografia do mercador baiano que desafiou a marinha britânica e a ordem internacional para dar continuidade ao tráfico negreiro no século 19. Este livro fascinante foi resenhado por Luiz Felipe de Alencastro, professor na Universidade de Paris/Sorbonne e bolsista da John Carter Brown Library, da Universidade Brown (EUA). A resenha foi publicada no jornal **Folha de S. Paulo**, 22-8-04.*

Um empresário do submundo

A biografia do baiano Francisco Felix de Souza (1760?-1849), o Chachá, escrita por Alberto da Costa e Silva, suscita de imediato uma pergunta: por que só agora apareceu este livro? Chachá

⁵ Sobre este tema conferir os importantes livros de Alberto da Costa e Silva, **Um rio chamado Atlântico. A África no Brasil e o Brasil na África**, Rio de Janeiro: Nova Fronteira e Ed. da UFRJ. 2003 e **Francisco Félix de Souza. Mercador de Escravos**. Rio de Janeiro: Ed.UERJ. 2004. (**Nota do IHU On-Line**)

⁶ Sobre Karl Rahner, teólogo jesuíta, cujo centenário de nascimento se celebra neste ano, conferir **IHU On-Line** n.º 102, de 24 de maio de 2004, que teve como título da matéria de capa "Deus e a humanidade: algo a ver? Karl Rahner 100 anos. (Nota do **IHU On-Line**)

teve um papel de destaque na África, na economia brasileira e no comércio internacional. Sua vida atraiu a atenção de historiadores, romancistas e cineastas estrangeiros⁷. O grande antropólogo e historiador Karl Polanyi (1886-1964) considerava Chachá uma personalidade de primeiro plano.

Todo esse interesse vem do fato de que Chachá, conselheiro de Gezo, o rei do Daomé, e homem de influência na Costa dos Escravos (cobrindo parte dos atuais territórios do Togo, Benin e Nigéria), desafiou a marinha de guerra britânica e a ordem internacional de sua época para dar continuidade ao tráfico negreiro.

A Bahia -onde ele nasceu, se criou e mantinha filhos, sócios, bens e capitais- era a sua base no lado americano. Ajudá, no atual Benin (que se chamava Daomé), era o centro de suas atividades na África.

Agindo na zona de articulação do comércio internacional com a economia tradicional africana, Chachá tinha perfeita noção do lado brutal e dinâmico do capitalismo contemporâneo. Os nomes de dois de seus navios negreiros não nos deixam mentir: um deles se chamava O Empreendedor, outro Mete Mão. Metendo a mão nos povos africanos, Chachá se tornou um empreendedor capitalista de porte. Um grande empresário, que atuava no lado oculto da economia brasileira. Alguém - como já se escreveu- que devia ser comparado ao barão de Mauá, o grande empresário do lado respeitável da economia brasileira.

Apesar disso, excetuando-se certos capítulos de livros e artigos de revista, geralmente traduzidos, nenhuma biografia de Chachá havia ainda sido publicada no Brasil⁸. Parte do desinteresse se deve à desinformação sobre os capítulos da história brasileira que se desenrolaram no continente africano. Situação propriamente absurda, dado que a história da África é um dos raros campos internacionais, cobertos por uma documentação redigida em português, em que os historiadores brasileiros podem dar uma contribuição original à sua disciplina. Alberto da Costa e Silva, que tanto tem feito para promover a história da África no nosso país, narra a saga desse baiano que atravessou o oceano para tentar a sorte no golfo de Guiné. Desde meados do século 17 houve colonos da América portuguesa que souberam se dar bem na África -em Luanda, Benguela ou num porto qualquer da Costa da Mina-, em vez de ir para outra região brasileira ou para Portugal. Como lembra Costa e Silva, no começo do século 18, um ex-escravo vindo do Brasil, João de Oliveira, fundou dois novos portos na região -Porto Novo e Lagos. O primeiro é hoje a capital do Togo, e, o segundo, ex-capital da Nigéria, se transformou na maior cidade africana. Chachá chegou à África nos anos 1780. Foi para a fortaleza portuguesa de São João Batista de Ajudá. Construída em 1721 com fundos provenientes da Bahia, a fortaleza ainda em 1824 continuava a ser mantida com verbas do orçamento provincial baiano. A soberania portuguesa só foi restabelecida em 1844, quando uma guarnição de soldados portugueses desembarcados da ilha de São Tomé assumiu o controle da fortaleza. Até então o enclave estava sob a soberania formal ou informal brasileira. Muitas vezes a bandeira do império do Brasil tremulou sobre o forte de Ajudá.

⁷ Werner Herzog fez o filme "Cobra Verde" (1988, baseado no romance de Bruce Chatwin sobre Chachá, traduzido no Brasil como "O Vice-Rei de Uidá", Companhia das Letras, 1989).

⁸ Pierre Verger, em seu "Fluxo e Refluxo do Tráfico de Escravos entre o Golfo do Benin e a Bahia de Todos os Santos" (ed. Corrupio, SP, 1987), abordou a história de Chachá, que foi recentemente atualizada num artigo do grande especialista do Daomé, Robin Law, "A Carreira de Francisco Félix de Souza na África Ocidental 1800-1849", revista "Topoi", nº 2, 2001, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Costa e Silva, que cita escrupulosamente suas fontes, dedica em parte seu livro a esses dois autores.

"Já, já!"

Conforme as conveniências, o estatuto de seus interlocutores e a conjuntura da política internacional, Chachá assumia a nacionalidade brasileira ou portuguesa. Se não fosse mulato e quase branco, pelos critérios locais e baianos, diria que era dali mesmo, da Costa dos Escravos, como o faziam, quando lhes convinha, os negros brasileiros morando na região. Como observa Costa e Silva, uma versão sobre a origem do apelido "Chachá", que depois virou título da função de conselheiro real exercida por Francisco Félix de Souza, é a de que o nome seria tirado de uma expressão habitual dele: "Já, já!". É possível, pois há algo similar na vizinhança. Nos anos 1830, uma comunidade de afro-brasileiros estabelecidos em Accra (atual capital de Gana) era chamada de "tabong", corruptela da expressão que eles usavam o tempo todo: "Tá bom!". Chachá e seus sucessores africanos sumiram do capitalismo e da historiografia brasileira. Mas alguns de seus sócios baianos tiveram mais sorte. O comendador Joaquim Pereira Marinho -que lavou o dinheiro do tráfico negreiro no Banco da Bahia (incorporado pelo Bradesco em 1973), do qual é um dos fundadores, e na Santa Casa de Misericórdia- tem até hoje, plantada na frente do hospital Santa Isabel, a estátua que encomendou a um escultor italiano para posar de benemérito baiano e pai da pátria.

"Global player"

Costa e Silva conhece bem diversos países africanos, onde passou anos como diplomata e como pesquisador apaixonado pelo "continente negro". Seu livro sobre Chachá é uma referência e um caminho para novos estudos. Seria interessante saber mais sobre o lado brasileiro dos negócios de Chachá. Muita informação deve estar enfiada nos arquivos da Bahia e de Portugal.

Mas seria fundamental seguir de perto o "global player" que Chachá desafiava, a Inglaterra. Os ingleses instauraram no Parlamento, tanto na Câmara dos Comuns quanto na Câmara dos Lordes, várias CPIs sobre o tráfico negreiro. Dezenas de implicados no negócio, grandes negociantes, diplomatas, oficiais navais tinham opinião formada sobre o tráfico negreiro brasileiro e Chachá. Seus depoimentos foram registrados nas atas parlamentares reeditadas, em 1968, pela Irish University Press e logo estarão on-line. Quando esse material for analisado ficará mais evidente a herança de Chachá e da via brasileira para o atraso que o país trilhou no século 19.

[\(Voltar ao índice\)](#)

Entrevista da Semana

NEM BANDIDO, NEM MOCINHO

Entrevista com Frederico Pernambuco

Há mais de 30 anos pesquisando o cangaço, o historiador Frederico Pernambucano de Mello acaba de lançar "Guerreiros do sol" em Paris, o que motivou a produção de um documentário por um canal franco-alemão sobre a vida de Lampião. Publicado pela primeira vez há duas décadas, o livro ganhou edição revista, ampliada e cheia de novidades, graças a um esforço conjunto das editoras Massangana e A Girafa. "Guerreiros do sol" foge da cômoda e clássica explicação pela ótica marxista, segundo a qual o cangaço seria apenas uma reação ao coronelismo vigente no sertão nordestino e à concentração de terras. Em entrevista

ao jornal **O Globo**, 4-9-04, o autor revê seu antigo conceito sobre Lampião, a quem não considera mais um "rebelde sem causa".

Lampião, o rei do cangaço, suscita sempre discussões maniqueístas e apaixonadas. Para uns é um herói, para outros um bandido. O senhor ainda o define como um rebelde sem causa como fazia há 20 anos?

Frederico Pernambucano- Eu estava errado. Sou um cientista social que foi salvo no momento em que foi assaltado pela arte. Foi a estética do cangaço que me revelou que eu não poderia trabalhar um tema a partir somente de um conceito jurídico ou sociológico. Mas sim a partir de alguma coisa muito mais profunda que sintonizava com a alma do brasileiro, com sua formação colonial. Posso dizer que como cientista social fui assaltado pela estética. Não diria mais que Lampião foi um rebelde sem causa. Nesse momento isso fica resolvido dentro do conceito de irredentismo.

Por que irredentismo?

Frederico Pernambucano- Porque eram grupos que pretendiam manter a todo custo, até pelas armas, seus padrões de existência e não queriam trocá-los pelos do invasor ou pelos do colonizador. O cangaço é apenas uma das muitas rebeldias brasileiras, e é importante que não seja mostrado simplesmente como uma monstruosidade, uma teratologia, porque não foi. O cangaço é um fenômeno tão digno de estudo na História do Brasil quanto o levante indígena, o quilombo negro, a revolução social profana ou religiosa, como a Pedra do Reino, Caldeirão, Serra do Rodeador, Canudos e outras.

Então, nem herói, nem bandido, mas um resistente?

Frederico Pernambucano - Era um resistente a favor dos valores arcaicos da sociedade sertaneja, a exemplo dos que agiram no litoral em defesa dos valores tradicionais da sociedade brasileira, que é extremamente violenta na sua formação por todos os lados que você possa se valer para defini-la.

Como a estética do cangaço mudou seu conceito sobre Lampião?

Frederico Pernambucano- O que caracteriza alguma nobreza por parte do cangaceiro é que enquanto o criminoso comum tende à ocultação, o cangaceiro é fascinantemente o oposto disso. O cangaceiro tinha indumentária tão especial que compara-se em elaboração apenas à usada por algumas tribos indígenas em dia de festa. Não conheço outro grupo social no Brasil cujos trajes se comparem à imponência do cangaceiro Corisco, de Lampião. O traje era ostensivo, imponente, declarador da condição de cangaceiro. Por essa estética chega-se à conclusão de que eles não eram simplesmente criminosos que tendem à ocultação. Os cangaceiros estavam imbuídos de valores maiores do que a simples idéia da prática do crime.

Por que os cangaceiros evitavam a ocultação?

Frederico Pernambucano- Eles se sentiam investidos de um mandato mais antigo e mais profundo do que a lei litorânea queria brandir contra eles no sertão. Esse mandato vai sintonizar com a idéia do mito primordial do brasileiro de que aqui era possível viver sem lei nem rei e ser feliz.

Enxergar o cangaço pelo ângulo do materialismo histórico é um equívoco?

Frederico Pernambucano- É. Quando escrevi o livro estava entre o referencial teórico acadêmico no curso de direito e a minha convivência de afilhado com o ex-cangaceiro Medalha,

amigo de infância de Lampião. No sertão, havia uma realidade. No litoral onde eu me encontrava, o marxismo *prêt-à-porter* dominava o meio acadêmico. Para os marxistas, a montagem do fenômeno era simples: precisamos de um opressor, é o coronel; precisamos de um oprimido, é o cangaceiro. Já estava tudo metodologicamente resolvido. Medalha me fez ver que interpretar o cangaço pela metodologia do materialismo histórico não me conduziria a explicar o fenômeno em sua completude. Como toda concepção estrutural em História, a do cangaço sob a ótica marxista pode parecer empobrecedora.

Como é que Medalha, um ex-cangaceiro sertanejo, pode mudar um conceito filosófico?

Frederico Pernambucano- Quando eu conversava com Medalha, ele me dizia que Lampião era louco por coronéis sertanejos, que os coronéis também eram loucos por ele e que muitas vezes agiam de conluio. Lampião tinha um trato urbano agradabilíssimo, era um sedutor de coronéis e seu braço era longo para muitas missões. O pólo de conflito era entre os litorâneos e os sertanejos, mas não entre coronéis e cangaceiros sertanejos.

Então, apesar de ser cangaceiro, Lampião sonhava mesmo era em ser um coronel?

Frederico Pernambucano- Ele quis e chegou a ser um cangaceiro dos mais bem-sucedidos, um coronel da caatinga. Não tendo na terra a sua fonte de poder, substituiu a terra pelo fuzil, e o fuzil é inexoravelmente uma fonte de poder em qualquer lugar. Os cangaceiros foram coronéis sem terra e se relacionavam com eles de igual para igual. Havendo motivo pessoal, eles rompiam e aí se travava uma espécie de guerra entre coronéis.

Se o cangaço não foi uma reação ao coronelismo, teria sido uma forma de suprir a ausência do Estado?

Frederico Pernambucano- Essa travessia das formas de criminalidade grupal acontece realmente no momento em que não há presença do Estado no sertão. De certa forma, esses grupos armados protagonizavam um tipo de ordem. Nessa época os coronéis eram a lei onde não havia lei nenhuma. Quando o Estado aparecia, o grupo se tornava intolerável e passava a ser a expressão da criminalidade. Convém assinalar também que o cangaço aflorava nos momentos de maior desorganização social, como nas secas. Nos momentos de conflito político também aflorava.

Como no caso da passagem da Coluna Prestes pelo sertão?

Frederico Pernambucano- Lampião recebeu um dramático chamado do Padre Cícero, porque o “revoltoso” (Prestes) estava seguindo para o Ceará, onde poderia “arrancar a batina do padre velho e desmoralizá-lo”. Lampião compareceu a Juazeiro do Norte, mas o alter ego do padre, o deputado Floro Bartolomeu da Costa, adoeceu e viajou para o Rio de Janeiro. O funcionário mais graduado da cidade era um inspetor do Ministério da Agricultura, que dialogou com Lampião, que receberia a patente de capitão honorário das forças legais contra os revoltosos. A patente é assinada pela única autoridade federal presente à cidade, Pedro Albuquerque Uchoa, que estava em Juazeiro combatendo a praga da lagarta rosada. Lampião, portanto, passa a ser um legalista por alguns momentos. Chega a trocar o chapéu de cangaceiro — símbolo máximo do irredentismo — pelo chapéu de feltro dos batalhões patrióticos, e se investe na condição de representante do governo federal, já que Bartolomeu era amigo íntimo do então presidente Artur Bernardes.

É incrível como Lampião valorizava a aparência. Ele era bom marqueteiro?

Frederico Pernambucano- Com certeza. Ele tinha muita consciência da importância da imagem. Era um homem inteligente. Defini-lo como vulgar é um erro clamoroso. Ele tinha consciência da importância da imagem e por isso nunca desdenhou de fotógrafos e cinegrafistas. O ciclo do cangaço é um dos mais bem documentados fotograficamente. Lampião produzia sua própria imagem não só do ponto de vista estético, mas também a partir do imaginário que se difundia sobre ele.

Além de Lampião e seu bando, quantos outros grupos de cangaço atuaram no Nordeste?
Frederico Pernambucano- Descrevo 44 grupos de cangaceiros nessa edição, mas a próxima já sai com 54, todos devidamente documentados.

O cangaço pode ressurgir no Brasil? A guerrilha urbana seria o cangaço do asfalto?

Frederico Pernambucano- Quando a lei oblitera, quando não há eficácia na ação do Estado, volta-se à idéia de que é rentável viver sem lei nem rei. Se o cangaço pode ter sido endêmico, a criminalidade hoje é epidêmica. O escudo ético utilizado pelos cangaceiros era a vingança, muitos alegavam ter sido essa a primeira motivação para ingressar nos bandos. Hoje também se vê o escudo ético, do tipo “estou nessa vida porque sofri aquilo”.

[\(Voltar ao índice\)](#)

Análise de Conjuntura

A RETOMADA NÃO É DE LONGO PRAZO

Entrevista com Dercio Munhoz

*Reproduzimos, a seguir, a entrevista com Dercio Garcia Munhoz, professor da Universidade de Brasília (UnB), concedida ao jornal **Brasil de Fato**, em sua 77ª edição, de 26 de agosto a 1º de setembro de 2004. A entrevista foi publicada sob o título "Rumos da Economia". Dercio Munhoz foi entrevistado na edição n.º 86 do **IHU On-Line**, de 1º de dezembro de 2003, sob o título "O Brasil só cresceu quando teve coragem para marchar sem o FMI".*

A economia brasileira pode estar atravessando, hoje, um ciclo de crescimento de fôlego curto, puxado pelo aumento da produção da indústria de automóveis, afirma, em entrevista ao **Brasil de Fato**, o economista Dercio Garcia Munhoz, professor da Universidade de Brasília (UnB). O atual governo, diz, manteve o mesmo modelo econômico adotado na gestão Fernando Henrique Cardoso e, portanto, não há fatos novos que justifiquem as previsões de uma retomada sustentada (ou seja, de longo prazo) da atividade econômica. “A matriz que continua funcionando é a matriz do enfraquecimento do mercado, de empobrecimento da população que vive do trabalho – autônomos, pequenos empresários, assalariados em geral”, critica.

Quem é

Dercio Garcia Munhoz é economista, professor do Departamento de Economia da Universidade de Brasília (UnB) e conselheiro do Conselho Regional de Economia do Distrito Federal (Corecon-DF). Foi presidente do Conselho Federal de Economia (Confecon). Especialista em finanças públicas e Previdência, Munhoz é autor, entre outros, dos livros Economia Aplicada e Dívida Externa.

Brasil de Fato – Os salários não registram qualquer reação mais expressiva, enquanto o desemprego, embora em recuo, permaneça elevado. O que explica a tendência recente de recuperação da economia?

Dercio Garcia Munhoz – Temos que separar o que é “efeito Duda Mendonça”, ou seja, o que é a tentativa de criar argumentos para levar ao palanque eleitoral, do que é efeito real. Feito isso, temos que discutir: a economia tem possibilidade de reação e como se daria essa reação? Ora, fundamentalmente, a matriz da economia brasileira é a mesma do Plano Real. Houve aumento da carga tributária, da receita fiscal do governo para pagar juros. Na medida em que se aumenta a carga fiscal e aumenta, em termos reais, os preços públicos, você está transferindo continuamente renda, no mesmo modelo do Plano Real, para o governo e para os setores que têm preços administrados. A contrapartida disso é uma redução da renda do trabalho, o que significa que a matriz que continua funcionando é a matriz do enfraquecimento do mercado, de empobrecimento da população que vive do trabalho – autônomos, pequenos empresários, assalariados em geral. O que pode surgir de novo para se contrapor a isso? Uma política de crescimento, de investimentos públicos e de criação de empregos que não existe, não está na mente do governo, e que contraria qualquer prática do PT atual. Se a saída não é por aí, a possibilidade seria o setor exportador puxar a economia, o que explicaria o atual boom da economia.

BF – Haveria outros fatores?

Munhoz – O que nós temos, até agora, é uma melhoria da venda de produtos agrícolas, sobretudo em função da alta de preços para culturas extensivas. Essas atividades são benéficas para o país, mas seu impacto direto sobre o emprego e a renda do trabalho é pequeno – nesse último caso, porque a renda gerada na produção e na exportação agrícola é privatizada e concentrada. Assim, uma das possíveis explicações para a retomada seria o grande aumento da exportação automobilística. Até março, o crescimento da economia em 12 meses era zero. Até dezembro era zero. Ou seja, a economia continuava parada lá embaixo. Em três meses, não pode ter acontecido um milagre. Pode ter havido um aumento de exportação da indústria automobilística, que tem um efeito para trás muito grande, puxa outros setores e contribui para alguma melhora no índice de emprego. Há uma certa perplexidade, não com o crescimento, mas em como a economia poderia ter crescido tanto, como diz o governo, sem terem surgido fatos novos considerados no período. Só quando saírem os dados das contas nacionais do segundo trimestre, e informações mais recentes das exportações da indústria automobilística é que a gente poderá dizer se há uma manipulação estatística, pura e simplesmente, ou se temos uma recuperação episódica, puxada pela indústria automobilística, repetindo, mais ou menos, o que aconteceu em 2000.

BF – E o que houve naquele período?

Munhoz – Em 1999, houve uma baixa produção automobilística e, em 2000, ela se recuperou e puxou a economia, episodicamente apenas. É possível que estejamos, agora, repetindo o ciclo de 1999/2000. Se a matriz é a mesma, o que significa concentrar mais renda como receita tributária do governo, ou como receita do setor privatizado e no setor de petróleo, significa que o modelo que continua funcionando é o de redução da renda do trabalho – seja via aumento dos preços administrados ou elevação brutal da carga tributária. A arrecadação da Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (Cofins) cresceu em torno de 40%, reais. No caso do petróleo, pode continuar a política de atrelar os preços internos dos combustíveis aos preços internacionais, para estimular o ingresso e a permanência de empresas estrangeiras no setor.

Então, o que se coloca é: como não se mudou, na essência, a política econômica, é possível que esteja ocorrendo – não se tem certeza, ainda – um movimento de recuperação de um setor (automobilístico) que puxa outros setores. Agora, dizer que é desenvolvimento sustentável, isso é impossível. Por quê? Porque, sem renda e sem emprego, não há a possibilidade de recuperar a economia em bases duradouras.

BF – Há sustentação possível desse crescimento?

Munhoz – Não. A lógica do sistema capitalista é a manutenção da renda real das famílias, o que corresponde à manutenção da renda do trabalho. Para isso, têm-se políticas de salário, como tivemos durante 50 anos, ou políticas sociais, como outros países adotam. Nenhum país, por maior que seja o desemprego, permite que caia a renda das famílias. Isso é que dá sustentabilidade ao nível da demanda, da produção e do emprego. A partir de transferências de ganhos de produtividade do trabalho, o mercado se amplia. O crescimento da população, por menor que seja, e a transferência de ganhos de produtividade garantem um ganho real ao fator trabalho e às famílias. Com isso, a economia cresce, os investimentos são feitos. Se não vigorar a lógica de funcionamento do sistema capitalista, de manter as famílias com poder de compra crescente, não há como o setor produtivo obter ganhos de produtividade que possam ser transferidos para as famílias. Essa é a força motora de uma economia capitalista. Como ela foi brutalmente interrompida com o Plano Real, a lógica foi invertida.

BF – Como ocorre essa inversão?

Munhoz – O neoliberalismo foi introduzido no país, com o discurso da necessidade de redução do Estado. Porém, o tamanho do Estado está sendo quase dobrado, com a cumplicidade, o silêncio total de toda a sociedade que tem alguma influência. Por quê? Porque a grande estatização, hoje, é a estatização por meio dos impostos para pagar juros, com transferência de renda para o setor financeiro às custas da mutilação da economia. E ninguém diz que isso se dá pela maximização do tamanho do Estado. Então, está se fazendo a política econômica mais absurda, mais estúpida, mais anticapitalista, que inviabiliza o país, inclusive como uma economia exportadora de produtos industrializados.

BF – Como vê as previsões de “apagão logístico”, provocado pelas deficiências de infraestrutura de transportes, armazenagem, distribuição e dos portos?

Munhoz – Desde que o país firmou, em 1983, acordo com o Fundo Monetário Internacional (FMI), que considerou investimentos estatais como déficit público, o Estado foi imobilizado como investidor. Como quem investe em infra-estrutura é o Estado, porque não são investimentos induzidos pelo mercado, não têm taxa de retorno competitiva, vamos ter estrangulamentos.

BF – Neste caso, eventuais problemas não serão uma decorrência do crescimento da economia?

Munhoz – Não por problemas de demanda, mas porque a oferta foi imobilizada por muito tempo. Num primeiro momento, o governo fez a privatização com ativos subavaliados para garantir a taxa de retorno. Num segundo momento, teriam que ocorrer investimentos, o que não aconteceu porque eles só são induzidos pelo crescimento e pela lógica privada. E infra-estrutura é um setor que exige investimentos antecedentes, ou seja, investimentos têm que ser feitos antecipadamente para gerar uma oferta no longo prazo, sem retorno nenhum, para atender a uma demanda futura. Então, é incompatível imaginar que o setor privado invista em infra-estrutura, com uma perspectiva de rentabilidade mínima. Então, vai haver estrangulamento.

Aí, o governo vem com a Parceria Público-Privada (PPP), que é o pior exemplo em termos de privatização. Você não só transfere ativos ao setor privado, mas também futuros investimentos, dando a garantia de retorno capitalista a investimentos em setores que não têm rentabilidade garantida, tentando evitar esse apagão logístico. Essa política é própria do modelo neoliberal, e isso inviabiliza investimentos. Mesmo porque a PPP é a lógica do investimento sem risco, garantindo a rentabilidade, independentemente do nível de produção do insumo, do transporte, da demanda e da taxa de retorno do investimento.

BF – O país reedita o capitalismo sem riscos...

Munhoz – É. O impasse nasceu a partir do acordo com o FMI que, numa aberração total e ilógica, considera que qualquer investimento de empresa pública financiada por terceiros é déficit público, quando não tem nenhuma relação. Mas eles fizeram isso exatamente para estrangular o setor público, e forçar a privatização. Deu no que deu.

BF – A despeito dos avanços na balança comercial, a economia ainda é dependente de recursos externos. A vulnerabilidade externa pode influir na recente tendência de recuperação da economia e, num prazo mais longo, como ela se refletiria nas estratégias de crescimento do País?

Munhoz – Hoje, o país tem um equilíbrio externo, o que significa que não precisa de recursos externos novos. Mas os recursos velhos estão representados em parte por capitais de curto prazo, em parte por bônus ou títulos públicos e privados de prazos médios e, em parte, por investimentos privados, que são capitais financeiros registrados como se fossem investimentos. Portanto, são também voláteis. Então, o Brasil está montado numa soma de recursos voláteis, que têm que ser repactuados continuamente. Isso significa que, apesar do equilíbrio, o país continua vulnerável externamente. Garantindo o fluxo de capitais voláteis, que vêm como empréstimo e como investimento, o País contratou um empréstimo “guarda-chuva” ou de “prateleira” com o FMI, que não pode ser usado, tem que deixar na prateleira para o capital especulativo se sentir garantido de que terá como sair e de que receberá seus dólares de volta. O país paga juros pelo empréstimo, que só pode ser usado para pagar o próprio Fundo. Assim, vulnerabilidade com relação a capitais privados e perante o FMI. Na medida em que o país usa os recursos do Fundo exclusivamente para pagá-lo, o saldo das reservas cai e, quando isso acontece, o capital especulativo sente-se inseguro e o país tem que recorrer ao Fundo para restabelecer o empréstimo “prateleira”.

BF – Por que considera que investimentos externos deveriam ser considerados também como capitais voláteis, que podem sair a qualquer momento, gerando crises?

Munhoz – Grande parte dos investimentos estrangeiros foi capital financeiro que passou a ser registrado como investimento para fugir ao risco de moratória (ou seja, para fugir do risco de um calote). O investimento, tradicionalmente, não sofre restrições nem na remessa de lucros, nem na remessa de capitais. Então esses capitais passaram a vir, desde meados dos anos 70, quando foi alterada a Lei das Sociedades Anônimas, que criou a possibilidade de remunerar os acionistas das empresas por meio do recebimento de juros sobre o capital próprio. Assim, foi permitida dupla remuneração ao capital estrangeiro: remeter para fora do país os juros sobre o capital próprio e os dividendos sobre os lucros. A partir daí, diminuiu o fluxo de recursos de capitais de curto prazo e maximizou-se o volume de recursos registrados como investimentos.

BF – O equilíbrio nas contas externas, assegurado pela diferença entre exportações e importações, pode ser mantido numa fase de crescimento mais intenso?

Munhoz – Há, neste momento, uma terceira vulnerabilidade interna que é terrível. O equilíbrio nas contas correntes, que permite ao país não contratar dívidas novas, existe porque a economia está parada. Ou seja, o nível de importação está muito baixo. Se a economia estivesse crescendo, a produção e as importações também estariam crescendo e não haveria equilíbrio externo. Isso significa que o setor externo, aparentemente solucionado, está em situação realmente muito preocupante – a menos que se julgue que um modelo assim possa ser sustentável a longo prazo. Esse não pode ser um modelo de nenhum governo sério.

[\(Voltar ao índice\)](#)

Deu nos jornais

A taxa de juros: Lula e Palocci de um lado, o Copom de outro

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o ministro da Fazenda, Antonio Palocci, trabalharam ao longo da semana para garantir que o aumento da taxa de juros fosse o menor possível. Em gestões junto ao presidente do Banco Central (BC), Henrique Meirelles, Lula e Palocci teriam decidido intervir pessoalmente após serem informados que parte dos diretores do Comitê de Política Monetária (Copom), especialmente os mais ligados ao mercado financeiro, defendiam uma alta imediata de 1,5 ponto percentual na Taxa Selic. A notícia está publicada, em primeira página no jornal **O Globo**, 17-9-04. Segundo uma fonte do Palácio do Planalto, os dois tomaram conhecimento dessa intenção durante as reuniões prévias do Copom, em que foram apresentadas simulações, incluindo o choque de juros - o que fez acender a luz amarela no Palácio do Planalto. Segundo o jornal, a hipótese de aumento de 1,5 ponto na Selic estaria sendo justificada por parte de integrantes do Copom como a melhor forma de garantir o cumprimento da meta ampliada de inflação no ano que vem. Mas a discreta operação montada por Lula e Palocci para evitar a alta maior do juro foi atropelada pelas declarações do ministro da Casa Civil, José Dirceu. No início da semana, Dirceu disse que não era um robô e considerava desnecessário um aumento da Selic. Por isso Palocci e Lula tiveram reação tão irritada diante da incontinência verbal de Dirceu. Os dois temiam, sempre segundo **O Globo**, que as declarações dele atrapalhassem a articulação política em andamento, levando o Copom a uma alta maior para mostrar que não está sujeito a pressão do Palácio do Planalto. Tanto que o ministro da Fazenda teria ficado no escuro na quarta-feira, sem saber se o Copom iria manter a Selic, subir em 0,25 ou 0,5 ponto percentual. O alívio só veio no fim da reunião, quando foi anunciada a elevação da taxa para 16,25% (0,25 ponto).

Paul Singer contesta a alta dos juros e defende o entendimento nacional

“Mesmo que as causas das modestas pressões inflacionárias que hoje se verificam nada tenham a ver com o aquecimento da economia, um esfriamento da mesma, como se fez no ano passado, acaba reprimindo os reajustes de preços e o aumento do desemprego desencoraja eventuais pressões sindicais por aumentos reais de salário. Portanto, se entrarmos pela via de conter a inflação (por menor que seja) através da queda do ritmo de crescimento econômico, o país se condenará a permanecer enclacrado em semi-estagnação e alto desemprego”, escreve Paul Singer, professor titular da Faculdade de Economia e Administração da USP, pesquisador do Cebrap e secretário nacional de Economia Solidária do Ministério do Trabalho, em artigo publicado em 17-9-04, no jornal **Folha de S. Paulo**. Para Paul Singer, “o Brasil precisa de no mínimo alguns anos de crescimento ininterrupto para dar início ao resgate de sua

dívida social. Ele permitirá atingir ganhos crescentes de produtividade, aumento da receita e, conseqüentemente, da inversão e do gasto social do governo. Para sustentar o crescimento, é necessário que políticas de fomento, aplicadas às cadeias produtivas, permitam moderar e/ou adiar reajustamentos de preços e salários até que nova capacidade de produção permita o completo atendimento da demanda efetiva". E, defendendo a proposta de entendimento entre governo, empresários e trabalhadores, apresentada por Luiz Marinho, presidente da CUT como "extraordinariamente oportuna", ele afirma: "O governo tem autoridade para reunir os atores das principais cadeias produtivas e negociar contratos de contenção de preços (inclusive do trabalho) em troca de reduções temporárias de impostos indiretos. As eventuais renúncias fiscais seriam inversões no futuro aumento da produção, que acabaria proporcionando receitas fiscais maiores, pois, como todos sabem, uma alíquota reduzida, aplicada a quantidades maiores de mercadorias, pode gerar receita bem maior do que sem a renúncia fiscal." E continua: "No começo dos 1990, acordos dessa espécie foram fechados em diversas cadeias produtivas, com resultados bastante positivos. Agora podemos usar essas experiências para sustentar o crescimento da economia, dos rendimentos dos trabalhadores, do consumo, da produção e do emprego. Seria uma pena se, em vez disso, optássemos por estrangular o crescimento recém-iniciado, num momento em que ele desperta a esperança popular de que finalmente o país tenha encontrado a saída".

Política monetária de Lula: 'Salazarismo tropical'

Rubens Ricupero que deixou a secretaria-geral da Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento (Unctad) depois de nove anos concedeu uma longa entrevista ao **Valor Econômico**, 16-9-04. Na entrevista ele elogia a política externa do governo Lula, mas afirma não ver "perspectivas favoráveis para acelerar o crescimento econômico, porque a política econômica brasileira enfrenta por dentro vários dilemas. De um lado, o governo tem o objetivo de reduzir o índice de endividamento/PIB. Mas esse objetivo é anulado com o viés conservador de altas taxas de juros. Há uma corrente dentro e fora do governo que é de um perigo terrível, ao sustentar que a taxa de equilíbrio para o Brasil não voltar a ter inflação é de juro real de 10%. Se isso ocorrer, o Brasil está condenado a não crescer nunca". E contundente, continua: "Alguns membros da equipe econômica dizem no exterior algumas coisas de uma temeridade extraordinária. Por exemplo, de que o objetivo brasileiro é reduzir a 30% a relação endividamento/PIB. Para fazer isso, teria que fazer uma política parecida aquela do ditador Ceaucescu da Romênia, que resolveu pagar integralmente a dívida externa do país, condenando-o a uma estagnação total. É o que eu chamo de salazarismo tropical, porque lembra Salazar em Portugal nos tempos da ditadura que se resumia à austeridade orçamentária que atrasou Portugal por 50 anos. A diferença é que ele fazia equilíbrio, não superávit como o Brasil agora".

Aumento dos juros castiga os pobres, segundo Ricupero

"Aumentar os juros vai apenas castigar mais os pobres num país de crediário como o Brasil", afirma Rubens Ricupero, na entrevista publicada pelo jornal **Valor Econômico**, 16-9-04. Segundo ele, "o que está provocando a inflação brasileira não são fatores de demanda, mas de oferta. De que adianta aumentar as taxas de juros se ao mesmo tempo se continua a dar reajuste a telefones, eletricidade, todos os preços públicos? É de fazer rir esses cálculos atribuídos ao Banco Central de que um aumento de juros de até 1,5% não entravaria o crescimento. Então qual é o objetivo do aumento dos juros? Será que é como disse o Niemeyer? Quando perguntaram a ele por que num país de tanto sol ele enterrou os prédios, Niemeyer respondeu: "foi por pura sacanagem". Se o aumento de juros não é para travar o

crescimento, então só pode ser por pura sacanagem”, afirma o circunspecto ex-secretário da Unctad, embaixador Rubens Ricupero. Dizendo que tem “a mais alta opinião sobre Palocci”, ele diz que não tem sobre os outros e constata: “Esse viés de juros altos torna a macroeconomia brasileira inviável. Não é fácil visualizar uma saída. Não é fácil aumentar os investimentos, hoje de só 18% do PIB”. E, finalmente, perguntado “por que o sr. acha que Lula, com sua história, mantenha essa política?”, ele responde, concluindo a entrevista: “Não tenho a menor idéia. Só vamos saber o que está no foro íntimo das pessoas no dia do julgamento final”.

Apoteose dos rentistas. A festa dos credores da dívida pública

“A decisão do Copom de aumentar em 0,25% a taxa de juro reforça a apoteose do rentista que celebramos há décadas no país. Todo um conjunto de interesses poderosos prospera com a prática continuada de juros extraordinariamente altos para papéis de elevada liquidez. O Copom (Comitê de Política Monetária do Banco Central) aumentou a taxa de juro em 0,25% nesta semana. Má notícia. Pior: três dos oito integrantes do Copom queriam um aumento maior, de 0,5%. E pior ainda: por meio de nota, o BC anunciou que está dando ‘início a um processo de ajuste moderado da taxa básica de juro’”. A opinião é do economista Paulo Nogueira Batista Jr, no artigo publicado pela **Agência Carta Maior**, 16-9-04. Segundo ele, quem ganha com a alta taxa básica de juros é “todo um conjunto de interesses poderosos prospera com a prática continuada de juros extraordinariamente altos para papéis de elevada liquidez. De quem estamos falando? Basicamente dos credores da dívida pública. Dos bancos carregados de títulos públicos líquidos e generosamente remunerados. Das empresas que acumulam sobras de caixa e não investem. Dos investidores financeiros e da minoria de brasileiros ricos que possuem aplicações no sistema bancário. E quem fica com a conta dessa apoteose? Os brasileiros mais pobres, que pagam juros pornográficos para poder ter acesso a bens duráveis de consumo. As empresas nacionais, quando têm a infelicidade de tomar empréstimos em bancos a taxas de mercado. O Estado brasileiro, que arca com pesada despesa de juros. Para sustentar esses juros, o Estado é obrigado a gerar elevados superávits primários. E como vêm sendo produzidos esses superávits? Aumentando impostos, que incidem freqüentemente sobre os setores de renda mais baixa. Deixando à míngua programas de distribuição da renda ou de combate à pobreza. Cortando ou adiando investimentos públicos prioritários em transporte, energia e saneamento básico. Em síntese, a apoteose do rentista obstrui o desenvolvimento e concentra a renda nacional. Até quando?”.

A alta dos juros básicos é detonada pelos mais abastados e prejudica o consumo do pobre

O neoconservadorismo do Banco Central (BC) ao reiniciar a trajetória de alta dos juros básicos tende a prejudicar mais os que têm menos. Enquanto o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), referência do sistema de metas, apresentou variação de 5,14% nos oito primeiros meses de 2004, o Índice Nacional de Preços ao Consumidor (INPC), tido como a inflação dos pobres, subiu 4,41%. É o sinal de que está na cesta de consumo das famílias mais abastadas a pressão inflacionária que detonou a primeira elevação da Selic em 18 meses. A notícia está publicada no jornal **O Globo**, 17-9-04. O economista Marcelo Neri, chefe do Centro de Políticas Sociais da Fundação Getúlio Vargas (CPS-FGV), já assinou estudos que mostram que a elevação dos juros tem impacto altamente nocivo na renda dos mais pobres. Por outro lado, diz, até agora foram eles que menos sofreram com a alta da inflação: “A política de juros altos é socialmente mais custosa. Mas não podemos perder de vista uma boa notícia: os dados mostram que este ano, felizmente, os pobres estão sendo menos prejudicados pela inflação”. Mas, segundo depoimento de pessoas ouvidas pelo jornal, os próprios pobres têm dúvidas. A acompanhante Geni Ferreira de Abreu gasta no supermercado metade dos R\$ 300 que ganha

por mês. Já se habituou a tirar do carrinho os alimentos mais caros, como carne e frango, e os supérfluos, caso dos biscoitos recheados. “Quando alguém fica doente, tenho que cortar gastos no mercado, para comprar remédios. No mês passado gastei mais de cem reais com antibióticos”, diz Geni, viúva e mãe de dois filhos, que estudam em escola pública. Já a digitadora Ana Lúcia da Conceição substituiu marcas de alguns produtos de limpeza e passou a comprar, em vez do frango inteiro, apenas coxas e partes avulsas, por causa do preço alto. Na renda mensal de R\$ 800, R\$ 350 ficam no supermercado. Casada e com uma filha, ela vendeu o carro na semana passada para adquirir um computador: “Nunca fui de gastar com supérfluos, como iogurtes, queijo e presunto. Agora, isso está ficando cada vez mais raro”.

[\(Voltar ao índice\)](#)

Frases da semana

A tensão pós-Copom

“(A alta da taxa de juros) Foi uma senha negativa para os investidores produtivos e um grande presente para os especuladores. Com isso, o Banco Central deu o seguinte recado: “Prezados participantes da ciranda financeira, preparem-se para ganhar muito dinheiro, porque a ciranda vai rodar - e muito”. - Antônio Ermírio de Moraes, empresário – Folha de S. Paulo, 19-9-04.

“Os gurus que hoje festejam a decisão do Copom falam bem do Brasil e de sua política econômica, anunciando para o mundo que o país fez o que deveria ser feito. Gostaria de saber quantos deles recomendam aos seus clientes que venham produzir no país. Os investimentos estrangeiros diretos neste ano ficarão em torno de US\$ 10 bilhões, enquanto o total para os países emergentes de todo o mundo chegará a US\$ 230 bilhões. Se estamos fazendo tudo certo, por que eles não vêm investir em nossa produção? Por que eles se negam a nos ajudar a criar empregos para os brasileiros? Qual é o significado do seu aplauso?”. – Antônio Ermírio de Moraes, empresário – Folha de S. Paulo, 19-9-04.

“Ocorre-me uma imagem futebolística: o Copom manda a bola alta dos juros e o Tesouro a segura no peito. O jogo tem dois pontas-direitas recuados que, de vez em quando, embaralham as pernas e fazem gol contra. A galera que assiste ao jogo pode vaiar à vontade. A turma do desenvolvimento que estava no aquecimento é barrada. Como não são robôs, têm o direito de espernear, mas o capitão da “equipe de reservas” leva cartão amarelo do árbitro e notinhas desabonadoras da grande imprensa”. – Maria da Conceição Tavares, economista – Folha de S. Paulo, 19-9-04.

“O aumento de juros da semana passada, ainda que irrelevante, um quarto de 1%, custou R\$ 300 milhões por ano”. - João Sayad, economista, ex-ministro do planejamento e ex-secretário municipal do governo Marta Suplicy – Folha de S. Paulo, 20-9-04.

Afinal, o Banco Central é autônomo ou não?

“Ninguém tem dúvidas de que o BC já é autônomo e, agora, com o foro privilegiado para o seu presidente, essa autonomia é real, embora não institucional”. - José Dirceu, ministro da Casa Civil - Folha de S. Paulo, 14-9-04.

“Apesar de (a autonomia) já existir na prática, seria uma evolução institucional importante para

o Brasil". - **Antônio Palocci Filho**, ministro da Fazenda defendendo a formalização da independência do Banco Central - **O Globo**, 14-9-04.

A prioridade é a inflação

"A política monetária tem de responder ao comportamento da inflação. Combater a inflação tem sempre que ser uma prioridade para nós". - **Antônio Palocci Filho**, ministro da Fazenda - **O Globo**, 14-9-04.

"Se houver um erro na calibragem da política de juros e não houver aceitação por parte dos poupadores e do mercado, as conseqüências podem ser mais desastrosas do que um viés de alta ou um aumento pequeno". - **José Dirceu**, ministro da Casa Civil - **O Globo**, 14-9-04.

"O Banco Central deveria perseguir também metas de emprego e crescimento". - **José Dirceu**, ministro da Casa Civil - **Folha de S. Paulo**, 14-9-04.

"Como nós olhamos as pressões inflacionárias e vimos que elas são de preços administrados e de preços de alimentos, que têm oscilações, não vejo onde está a pressão inflacionária que pode colocar em risco o controle da inflação no país. O senhor desta decisão, de certa forma, é o Copom. Falar sobre isso vira problema. Mas não falar é algo inacreditável. Porque sai a ata do Copom e ninguém pode comentar a ata? Estamos numa democracia ou não?". - **José Dirceu**, ministro da Casa Civil - **O Globo**, 14-9-04.

Quem pôs Lula na cadeira presidencial?

"Este governo é fruto da mobilização da sociedade civil. Lula só está sentado naquela cadeira, porque houve 40 anos de comunidades de base, de CUT, de movimentos de minorias. Porque não foi a elite brasileira que elegeu o Lula, ela veio na última hora, a reboque dos movimentos sociais". - **Frei Betto**, assessor especial do presidente da República - Coluna Merval Pereira, **O Globo**, 14-9-04.

"O problema é que, ao contrário do que diz Frei Betto, há quem pense, dentro do governo, que Lula só chegou lá graças aos acordos políticos que fez - e continua fazendo - com políticos conservadores como Antonio Carlos Magalhães ou José Sarney". - **Merval Pereira**, jornalista - **O Globo**, 14-9-04.

Lula voltará a ser petista?

"O maior risco que o Brasil corre é o de Lula voltar a ser petista". - **Mailson da Nóbrega**, ex-ministro da Fazenda - **Zero Hora**, 18-9-04.

"O Lula deu um golpe no PT radical, que até hoje não crê no que está vendo. Mas, como ninguém reenlouquece, dificilmente o Lula voltará ao passado". - **Mailson da Nóbrega**, ex-ministro da Fazenda - **Zero Hora**, 18-9-04.

"Aquele medo do PT que todo mundo tinha já passou. Ninguém mais tem medo do PT". - **Antônio Ermírio de Moraes**, empresário - **Folha de S. Paulo**, 19-9-04.

"Para mim, o governo tem sido até uma grata surpresa. De uma maneira geral, não se pode reclamar do governo. O que falta apenas é uma coordenação maior no setor de produção. Há um divórcio entre o governo e a área produtiva". - **Antônio Ermírio de Moraes**, empresário - **Folha de S. Paulo**, 19-9-04.

*“O Lula acertou no momento em que não sentou na cadeira e baixou o juro para 6 por cento e pediu moratória, como fez o Itamar no governo de Minas. O Lula agiu bem, foi correto. Não precisava trazer o presidente do banco lá de Boston, isso eu achei um exagero. O Fernando Henrique que é o Fernando Henrique, trouxe um empregado do Soros, o maior investidor lá de Nova York. Esse não, era diretor mundial do Banco de Boston, banco estrangeiro”. – Pedro Simon, senador (PMDB-RS) – **Caros Amigos**, setembro de 2004.*

Lula e a dívida

*“O Lula tem condições de dizer: “Fiz o que eu tinha que fazer. Fui eleito pela esquerda, pelos trabalhadores, sou presidente num país que tem 40 milhões passando fome, estão na miséria, eu estou pagando, estou dialogando, estou negociando, mas, pelo amor de Deus, ano que vem – vocês podem até designar um auditor da ONU -, em vez de 150 milhões, eu vou pagar 100 milhões, e 50 milhões vão pra fome, pra miséria, pra educação, pra saúde”. Essa é uma bandeira que ele tem condições de levantar. A ONU aceita, a Europa aceita. É uma bandeira, pô, a nação inteira iria estar com ele”. – Pedro Simon, senador (PMDB-RS) – **Caros Amigos**, setembro de 2004.*

Lula e JK

*“O governo precisa, agora, fazer um plano de metas como fez o governo Juscelino Kubitschek. O governo Juscelino definiu a meta de fazer 50 anos em 5 e fez. Partiu para o desenvolvimento”. – Antônio Ermirio de Moraes, empresário – **Folha de S. Paulo**, 19-9-04.*

E se Lula não der certo...

*“Estão enganados os caras que acham que se o Lula der errado, vem o Fernando Henrique Cardoso. Não vem o Fernando Henrique. Na minha opinião vem um lunático, alguém lidado a misticismo ou coisa que o valha”. – Pedro Simon, senador (PMDB-RS) – **Caros Amigos**, setembro de 2004.*

Lula e FHC

*“Todo mundo sabe que o PT está descobrindo muita coisa (do governo FHC), mas está na gaveta. Ou você acha que eles não estão vendo as coisas, já não souberam como foi feita a privatização da Vale do Rio Doce, quem é que ganhou, quem é que não ganhou. Tem um bonde de troços. Está na gaveta”. – Pedro Simon, senador (PMDB-RS) – **Caros Amigos**, setembro de 2004.*

O acordo nacional

*“O que é um acordo nacional? Nada mais do que um esforço da sociedade para encontrar um caminho de desenvolvimento nacional e solucionar os conflitos”. - José Dirceu, ministro da Casa Civil, se posicionando a favor do acordo nacional proposto pela CUT e pela FIESP - **O Globo**, 14-9-04.*

*“Sindicalistas e empresários querem o jogo cooperativo das “políticas de rendas”. Propõem metas pactadas de produção e preços para desfazer os pontos de estrangulamento e impedir que a inflação pontual ou setorial se espalhe com o crescimento da demanda. Logo são acusados de demagogos e populistas pelos colonistas de plantão ou desqualificados por obsoletos”. – Maria da Conceição Tavares, economista – **Folha de S. Paulo**, 19-9-04.*

“Eu não acredito nesse negócio de pacto”. – Antônio Ermírio de Moraes, empresário – *Folha de S. Paulo*, 19-9-04.

Lula e Kirchner segundo o WSJ

“Lula sabe que uma economia em ordem será muito positiva para a sua sorte política. Kirchner não percebeu que o populismo traz vantagem de prazo muito curto”. - comentário do *The Wall Street Journal - Folha de S. Paulo*, 15-9-04.

“O Brasil amadurece no palco global”. - título da reportagem do *Financial Times - Folha de S. Paulo*, 15-9-04.

“Parecemos um grande país”. – Mailson da Nóbrega, ex-ministro da Fazenda – *Zero Hora*, 18-9-04.

O marxismo-darwinismo de Bush

“Acho que o governo Bush pratica algo que poderíamos chamar de um marxismo-darwinismo. Marxismo no sentido em que ele acredita que a história é decidida pelos interesses econômicos, e darwinismo porque acredita na vitória do mais forte. E isso foi implantado agitando a bandeira do patriotismo. Dizia Samuel Johnson, no século 18, que o patriotismo é o último refúgio dos infames. O mais surpreendente é que um homem que fugiu do serviço militar se apresente como defensor da segurança militar dos EUA”. - Carlos Fuentes, escritor mexicano, em entrevista concedida ao jornal espanhol *El País - Folha de S. Paulo*, 15-9-04.

Bush: “Deus já me abençoou!”

“Outro dia, em um comício, alguém falou a Bush: ‘Que Deus o abençoe’, e Bush respondeu: ‘Ele já me abençoou’. Bush pratica a religião própria do pecador convertido. Alguns de nós bem que gostaríamos que voltasse a beber”. - Carlos Fuentes, escritor mexicano, em entrevista concedida ao jornal espanhol *El País - Folha de S. Paulo*, 15-9-04.

Obs. As editorias *Deu nos Jornais e Frases da Semana* sintetizam a atualização diária da página www.ihu.unisinos.br. Esta atualização é feita diariamente em parceria com o Centro de Pesquisa e Apoio aos Trabalhadores – CEPAT.

[\(Voltar ao índice\)](#)

EVENTOS IHU

Participe das atividades do Instituto Humanitas Unisinos

IHU Idéias

O SÉCULO XIX NO RS: OLHARES DA HISTÓRIA ECONÔMICA

O último encontro do evento IHU Idéias, realizado dia 16 de setembro de 2004, teve como tema O século XIX no RS: olhares da história econômica. Os responsáveis pela abordagem foram os professores Dr. Leonardo Monteiro Monastério, da UFPEL, e Dr.^a Berenice Corsetti, da Unisinos. Ambos abordaram o quanto a sociedade escravocrata marcou o período histórico

analisado sob a ótica da economia. A apresentação dos professores contou com a argumentação da obra **Capitalismo e escravidão no Brasil meridional: o negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul**, de Fernando Henrique Cardoso. São Paulo: Difusão. 1977. O livro auxiliou no sentido de esclarecer que a escravidão, no Rio Grande do Sul, foi muito expressiva no século XIX, ao contrário do que muitos autores defendem.

A obra de Gonçalves Chaves

No evento ambos professores citaram várias vezes o **livro Memórias econômico-políticas sobre a administração pública do Brasil**, de Antônio José Gonçalves Chaves. Trata-se de um livro escrito por um português, residente no Rio Grande de São Pedro do Sul escrito a partir de 1817 e publicado no Rio de Janeiro em 1822 e 1823. A segunda edição da obra foi publicada, em 1928, pela Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, com introdução do Pe. J. M. Hafkemeyer, SJ. No evento da última quinta-feira foi citada e apresentada a terceira edição do livro, de 1978, editada pela Companhia União de Seguros Gerais. Precisamente, na semana passada, foi publicada a 4ª. edição dessa obra histórica pela Editora Unisinos em parceria com a Copesul. Trata-se de uma edição primorosa e indispensável para quem quiser entender melhor o Brasil do século XIX.

Ecos do evento

"Achei interessante o estudo apresentado sobre a escravidão e sobre o decréscimo das charqueadas no Rio Grande do Sul. A teoria de FHC é importante para analisar o período".
Isabela Cristina Gressler, aluna do curso de Letras Português-Alemão na Unisinos.

"Achei a palestra excelente por abordar um tema pouco versado na história do Rio Grande do Sul. Fiquei sabedor de muitos novos fatos, inclusive sobre a importância da economia do charque para o Estado, de que eu não tinha me dado conta. Os tópicos foram bem explorados".
Prof. José Jacinto da Fonseca Lara, professor na Unidade de Ciências Humanas da Unisinos e colaborador da área de concentração Teologia Pública do IHU.

MÍDIA E TERROR

*As relações entre o terrorismo e a mídia irão pautar a discussão do evento **IHU Idéias** da próxima quinta-feira, dia 23 de setembro de 2004. Tendo como título **Mídia e Terror**, a palestra será proferida pelo Prof. Dr. Jacques Alkalai Wainberg, professor na Unidade de Ciências da Comunicação da Unisinos e professor na graduação e pós-graduação da PUCRS.*

*Jacques Wainberg doutorou-se em Ciências da Comunicação, pela USP, em 1996. Jornalista, trabalhou em muitos veículos gaúchos, estudou também nos Estados Unidos, onde obteve o título de mestre em Jornalismo pela Universidade da Carolina do Sul, em 1990. Pesquisador ativo, com diversas publicações, é um homem de contatos internacionais. Em 2000, trouxe ao Brasil Elihu Katz, uma das maiores referências no campo da pesquisa em Comunicação no mundo. Império de papel, sua tese de doutoramento, publicada pela Edipucrs, em 1997, com o título **O Império das palavras**, é um exemplo da pesquisa de qualidade, aliando História e Comunicação. Presença constante em congressos internacionais, Jacques Wainberg integra uma comissão do MEC na área da Comunicação e participou da equipe responsável pelo Provão de Jornalismo. O professor recebeu o Prêmio Luiz Beltrão de Ciências da Comunicação, em junho deste ano, na categoria "lideranças emergentes". Escreveu, ainda, o livro **Casa Grande e Senzala com Antena Parabólica**. Porto Alegre: Edipucrs, 2001. O professor disponibiliza um site pessoal na Internet, cujo endereço é www.geocities.com/jacqueswainberg*

Confira, a seguir, a entrevista que Jacques Wainberg concedeu ao IHU On-Line, por telefone, na última semana. Nela, ele comenta aspectos do tema que será apresentado na quinta-feira.

IHU On-Line - O que motivou o senhor a fazer uma pesquisa sobre a relação entre mídia e terror? No que consiste essa pesquisa?

Jacques Wainberg - Em primeiro lugar, o tema é um dos mais populares hoje no mundo. O fato de brasileiros não estarem com a sensibilidade à flor da pele para esse tema, reflete simplesmente a distância que nós estamos de uma realidade que é de outros países, mas uma realidade que é bastante presente e que deixam tensas as relações internacionais, em geral, no mundo. O segundo fato é que esse tópico diz respeito a um tema bastante freqüente, que é o da comunicação política, especialmente da comunicação e violência política. Temos, no Brasil, fenômenos de violência política. O que varia é o grau. O terrorismo é simplesmente o grau extremo, mas temos outras realidades, no passado e no presente, em que a violência política tomou conta. Evidentemente, isso diz respeito a um laço existente entre esse fato e a mídia em geral, porque comunicação política se faz pela da mídia. Esse é um tema bastante tradicional na área da comunicação política. Minha motivação é de alguém que está atento para os fatos do mundo e que tem interesse teórico em examinar esse assunto da comunicação política, da violência política e do tratamento que a mídia dá ao assunto.

IHU On-Line - Essa pesquisa resultou num livro, que terá como título, a princípio, *Mídia e Terror*. Qual a previsão de lançamento e por qual editora será publicado?

Jacques Wainberg - O livro não tem editora ainda. Estou em processo de redação e em contato com algumas editoras. Provavelmente será publicado no ano que vem, pois preciso de tempo para terminar um capítulo que vai envolver dados empíricos, originais, da realidade brasileira, especialmente no que diz respeito à recepção do jornalismo internacional pelos brasileiros. Estou aplicando um questionário e coletando dados empíricos; com os quais poderemos chegar a algumas afirmações mais categóricas sobre o tema.

IHU On-Line- Considerando que as tragédias são pauta certa na agenda jornalística e quase sempre ganham prioridade, o senhor disse, certa vez, que não existiria terrorismo, se não existisse mídia para cobri-lo. Pode desenvolver essa afirmação?

Jacques Wainberg- Essa é uma das afirmações mais clássicas dos autores que trabalham com o tema. A acusação freqüente e constante dessa literatura é refletir sobre essa aliança, hoje nada sutil, entre o ato de terror e a mídia. Nós podemos ampliar esse raciocínio e dizer que há, na verdade, uma aliança nada sutil entre a violência política e a mídia. Isso porque a mídia depende exatamente de fatos que sejam capazes de provocar a curiosidade do público, que tem especial interesse por atos que rompam com aquilo que é cotidiano e freqüente no seu dia-a-dia. O que é freqüente não enxergamos. Só vemos aquilo que é excepcional, imprevisível. Evidentemente, um ato de terror com características de maldade máxima, que reflita até mesmo o ponto de vista de uma certa mentalidade genocida, como foi o caso desses dois últimos incidentes, o ataque a dois ônibus em Israel, e a escola russa, reflete uma visão genocida da política. Isso acorda as pessoas, e a mídia não pode se furtar a um noticiário com essas características. Como não se furta no Brasil, por exemplo, quando as favelas entram em conflito armado, aberto, que é a faceta mais dramática do terrorismo criminal que temos no Brasil, porque, nas favelas brasileiras, a organização criminal raciocina já em termos até mesmo midiáticos. Ela sabe perfeitamente o que precisa fazer para conquistar a pauta das redações. Isso é uma prática usual entre os atores políticos.

IHU On-Line- Qual seria, então, o papel da mídia e a melhor postura dos profissionais de comunicação frente ao terrorismo?

Jacques Wainberg- Isso é uma polêmica. Teoricamente poderíamos levantar a hipótese de que a mídia não deveria cobrir atos com essas características. Mas, na verdade, a mídia não consegue não cobrir atos com essas características. Provavelmente, a mídia será sempre acusada de ser uma aliada indireta dos terroristas. Essa acusação é bastante freqüente na literatura.

IHU On-Line- Existe a tese de que os detalhes do atentado de 11 de setembro foram premeditados, tendo em vista a cobertura televisiva, como o cálculo entre o tempo de explosão entre um avião e outro. O que o senhor tem a dizer sobre isso?

Jacques Wainberg- Essa também é uma afirmação bastante presente entre os estudiosos do tema. Não sei se foi casualidade ou premeditado, mas a verdade é que, quando o segundo avião bateu na segunda torre, a mídia já estava no local e pôde gravar ao vivo os últimos instantes do homicídio, do ato terrorista. Praticamente entrou em cadeia mundial o ato, que conseguiu uma força, uma expressividade que talvez nenhum ato terrorista no mundo tenha conseguido até hoje, porque a mídia internacional toda estava, naquele momento, concentrada no fato. Realmente, se foi premeditado, teve uma certa genialidade maldita por trás.

A CIDADE E A CULTURA DIGITAL

O último **IHU Idéias** do mês de setembro, no dia 30, terá como tema *A cidade afetada pela cultura digital*. O Prof. Dr. Paulo Edison Reyes, da Unidade de Ciências Exatas e Tecnológicas da Unisinos é o responsável pela explanação. O evento acontecerá na sala 1G119 do IHU, das 17h30min às 19h.

Acompanhe, a seguir, a programação do IHU Idéias no mês de outubro:

07/10/04 – *Corpo-Verão: agenda do corpo na revista feminina*- Adriana Braga - Doutoranda em Comunicação na Unisinos

14/10/04 – *Para onde vai a arquitetura hoje?* - Prof. MS Ronaldo de Azambuja Ströher – Professor na Unisinos

21/10/04 - *O vampirismo no mundo contemporâneo* - Prof. MS Marcelo Noronha – Professor na UFRGS

28/10/04 – *Bioinformática: uma nova perspectiva para compreender a vida* - Prof. Dr. Ney Lemke – Professor na Unisinos

Sala de Leitura

A última edição do evento **Sala de Leitura** aconteceu dia 14 de setembro e contou com a apresentação do livro **Os labirintos do poder: o poder (do) simbólico e os modos de subjetivação**, de autoria do Prof. Dr. Castor Bartolomé Ruiz, professor no PPG em Filosofia da Unisinos, responsável pela explanação. Esse é o segundo livro de sua autoria que o professor Castor apresentou no evento. Reproduzimos, na última edição, de número 115, um artigo escrito pelo professor, no qual comenta aspectos do livro por ele apresentado.

Ecos do evento

"Foi muito interessante a apresentação do livro pelo seu tema, que é de extrema importância e urgência na sociedade de hoje, em função de como se dão nossas relações na sociedade. Achei importante que o professor Castor conseguiu juntar e trabalhar o tema do seu primeiro livro, sobre o imaginário humano, com a relação de poder, essa vontade humana da potência. Gostei que ele falou que o poder em si não é mau; ele tem o lado construtivo mas tem o outro lado também, e aí entra toda a questão da subjetividade humana. O professor também explicou como o poder pode potencializar as relações humanas. A apresentação foi boa, pois ele conseguiu abrir o livro para o público, que é a intenção do evento. Parabéns ao Instituto Humanitas pela promoção e à Editoria Escritos pelo livro, que está bem feito e bonito esteticamente".

Sílvia Leindecker, aluna da graduação em Filosofia na Unisinos.

"O tema discutido é de fundamental importância no momento em que vivemos nessa sociedade de controle, como o professor Castor colocou. Essa questão da produção de desejo e da massificação de desejos na produção de subjetividade está muito em voga, e o Castor conseguiu abordar isso perfeitamente, fazendo uma crítica e propondo uma solução, apesar da dificuldade, com novos elementos".

Adelaide Bersch Boff, aluna da graduação em Filosofia na Unisinos.

SALA DE LEITURA - PRÓXIMAS EDIÇÕES

Três novas obras escritas por professores da Unisinos serão apresentadas nas próximas edições do evento **Sala de Leitura**, promovido pelo IHU.

No próximo dia 28 de setembro, o professor Arthur Blásio Rambo apresentará o livro **Pe. João Evangelista Rick, SJ. Cientista, colonizador, apóstolo social, professor** (São Leopoldo: Unisinos, 2004), escrito por ele e pelo padre Arthur Rabuske, SJ. Já no dia 19 de outubro, é a vez de o professor Luiz Inácio Gaiger apresentar o livro por ele organizado, intitulado **Sentidos e Experiências da Economia Solidária no Brasil** (Porto Alegre: UFRGS, 2004). Também no mês de outubro, no dia 26, o professor José Nedel apresentará seu livro **Ética aplicada. Pontos e contrapontos** (São Leopoldo: Unisinos, 2004). Sala de Leitura é um evento gratuito, que acontece na sala 1G119 do IHU, das 17h30min às 19h.

Ciclo de Estudos sobre *O Método*, de Edgar Morin

O **Ciclo de estudos sobre "O método", de Edgar Morin** teve mais uma edição concluída no último dia 16 de setembro, com a apresentação do Seminário *O direito no paradigma da complexidade*, pelo Prof. Dr. Leonel Severo Rocha, professor e coordenador do PPG em Direito da Unisinos. Ele conversou com o **IHU On-Line** em entrevista concedida e publicada na edição 115, de 13 de setembro de 2004.

Ecoss do evento

"Achei a palestra interessante, porque o tema apresentado lida com a questão da complexidade e com a necessidade que temos hoje da visão interdisciplinar. Destaco que foi levantada pelo professor a tentativa de construção de novas teorias para explicar a complexidade do momento atual".

Fernando Nonnenmacher, aluno da graduação em Direito na Unisinos.

"Apesar de não me situar totalmente no tema apresentado, achei a palestra muito boa por falar dos limites e possibilidades do direito atualmente. Temos uma visão do Direito como algo parado, estático, e o professor nos mostrou que ele pode ser mais flexível e seguro, acompanhando as novas situações que surgem".

Marilene Bobsin, vice-diretora de escola em São Leopoldo e professora da Educação de Jovens e Adultos (EJA).

Abrindo o Livro

No último dia 15 de setembro, o Prof. Dr. Paulo Henrique Dionísio, da Unidade de Ciências Exatas e Tecnológicas da Unisinos, apresentou o livro **O ano miraculoso de Einstein: Cinco artigos que mudaram a face da física**, de John Stachel (organização e introdução). Rio de Janeiro: UFRJ, 2001, durante mais uma edição do evento **Abrindo o livro**, promovido pelo IHU. Sobre o tema, o professor concedeu uma entrevista ao **IHU On-Line**, publicada no número 115, de 13 de setembro de 2004.

Ecos do Evento

"A palestra foi muito boa. Pretendo comprar o livro, pois fiquei interessado, já que estudo Física. Pena que foi pouco tempo, e não foi possível o professor expor tudo o que queria. Poderíamos ficar a noite toda conversando sobre o tema. Espero que a Física tenha mais destaque na Unisinos, pois ela está meio apagada na Universidade. Fiquei contente em saber que, no ano que vem, vai ocorrer um seminário⁹ sobre Física, inclusive com a participação desse livro e desse tema apresentado pelo professor Dionísio".

Adriel Pereira da Silva, aluno do curso de Física e funcionário da Unisinos.

VIDA MARAVILHOSA

A próxima edição do evento **Abrindo o livro** será dia 5 de outubro, na sala 1G119 do IHU, das 19h45min às 22h. Na ocasião, a professora Dr.^a Tânia Lindner Dutra, do PPG em Geologia da Unisinos, apresentará o livro **Vida maravilhosa**, de Stephen Gould. O evento é gratuito e aberto à comunidade acadêmica da Unisinos.

Encontros de Ética para alunos

Ética e política foi o tema abordado pelo Prof. Dr. José Nedel, da Unidade de Ciências Humanas da Unisinos, no último evento **Encontros de Ética para alunos**, realizado no dia 13 de setembro. Confira, logo abaixo, a opinião de quem prestigiou esse evento, que é gratuito e aberto à comunidade universitária, sendo realizado a cada 15 dias.

Ecos do evento

"Considerarei o encontro de extrema importância informativa e elucidativa, pois abordou o tema de uma forma clara, pondo em discussão a posição e a consequência da ética no contexto político. Isso se torna mais relevante ainda considerando que estamos em ano eleitoral".

Hélio Roberto Franz, aluno do curso de Arquitetura e Urbanismo da Unisinos.

⁹ Trata-se, na verdade, do Simpósio Internacional Terra Habitável: um desafio para a humanidade, a ser realizado de 16 a 19 de maio de 2004, celebrando o centenário do nascimento de Balduino Rambo, o cinquentenário da morte de Teilhard de Chardin e o centenário do *annus mirabilis* de Einstein. (Nota do **IHU On-Line**)

FUTURO DA ESPÉCIE HUMANA

A próxima edição está agendada para o dia 27 de setembro, das 17h30min às 19h, na sala 1G119 do IHU. O tema *Futuro da espécie humana* será abordado pelo Prof. MS Erno Wallauer, da Unidade de Ciências Humanas da Unisinos.

Evento celebra 3 anos do IHU

Com o objetivo de festejar os três anos do Instituto Humanitas Unisinos, dar visibilidade ao IHU e valorizar as diversas iniciativas do Instituto Humanitas Unisinos que identificam sua missão na Universidade, será realizada uma extensa programação, de 27 de setembro a 7 de outubro próximos.

O evento inicia com a Exposição Comemorativa IHU 3 ANOS, no Espaço Cultural do IHU, das 9h às 21h, nos dias 27 e 28 de setembro. Estarão expostos à visitação pública material institucional do IHU (fôlderes, publicações, **IHU On-Line** para distribuição); boletins já editados; três microcomputadores para acessar o sítio do IHU; painel com fotos da equipe do IHU e de eventos diversos; painel ilustrado dos eventos com repercussões na mídia; e um painel para os visitantes deixarem sua opinião, tudo em um espaço de convivência com sofás e almofadas.

A abertura da exposição será às 18h30min do dia 27 de setembro, data oficial dos três anos do IHU. Na ocasião, o diretor do IHU, Prof. Dr. Inácio Neutzling, destacará a evolução do Instituto Humanitas Unisinos no contexto da Universidade. Logo em seguida, será feito o lançamento da nova publicação do IHU, os **Cadernos Teologia Pública**. Haverá seção de autógrafos e venda da publicação. Também será distribuído aos visitantes o material promocional do sítio do IHU (www.ihu.unisinos.br).

A exposição se tornará itinerante a partir do dia 29 de setembro, percorrendo as diversas Unidades Acadêmicas da Universidade.

No dia 29 de setembro, a exposição estará na Unidade de Ciências Humanas;

no dia 30, na Unidade de Ciências Econômicas,

no dia 1º de outubro, na Unidade de Ciências Jurídicas,

no dia 4 de outubro, na Unidade de Ciências Biológicas,

no dia 5, na Unidade de Ciências da Comunicação,

no dia 6 de outubro, na Unidade de Ciências Exatas

e no dia 7, na Unidade de Ciências Tecnológicas.

Bioética, solidariedade e voluntariado

Saiu o n.º 21 dos **Cadernos IHU Idéias**, sob o título *Construindo novos caminhos para a intervenção societária*, de autoria da Prof.ª Dr.ª Lucilda Selli. O artigo sintetiza a tese de doutorado da autora, cujo título é *Bioética, Solidariedade Crítica e Voluntariado Orgânico*. O texto aborda a questão da solidariedade e do voluntariado, conceitua a “bioética” e conclui descrevendo a solidariedade como categoria bioética. A professora é graduada em Enfermagem e Obstetrícia, com habilitação em Licenciatura em Enfermagem, pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos – UNISINOS, especialista em Metodologia do Ensino Superior pela mesma universidade, mestre em Enfermagem pela Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC e doutora em Ciências da Saúde Bioética pela Universidade de Brasília – UnB. Atualmente, ela é professora e pesquisadora no PPG de Saúde Coletiva da Unisinos. A Prof.ª Dr.ª Lucilda Selli foi a convidada que participou da primeira edição do evento IHU Idéias,

em 11 de abril de 2002. Os Cadernos IHU Idéias podem ser adquiridos na Livraria Cultural ou pelo endereço eletrônico humanitas@poa.unisinos.br

VII Colóquio de Filosofia

Colóquio Internacional Filosofia e Ciência: Redesenhando Horizontes

A sétima edição do **Colóquio de Filosofia**, a ser realizado entre os dias 21 e 24 de setembro, reunirá diversos especialistas, nacionais e internacionais, para redesenhar os horizontes da Ciência e da Filosofia. O evento acontecerá no Auditório do Curso de Direito da Unisinos e é coordenado pelos professores Dra. Anna Carolina Krebs Pereira Regner e Dr. Luiz Rohden. A promoção é da Unisinos, através da Unidade Acadêmica de Pesquisa e Pós-graduação, do PPG em Filosofia e do curso de Filosofia da Universidade. O Instituto Humanitas Unisinos e a Capes apóiam o evento. As inscrições no VII Colóquio de Filosofia podem ser realizadas até hoje, 21 de setembro. Alunos da Unisinos pagam a taxa de R\$ 30,00, alunos de outras instituições e professores da Unisinos pagam R\$ 50,00, e demais profissionais pagam a taxa de R\$ 80,00. Será fornecido certificado de participação. Maiores informações podem ser obtidas no site do evento www.unisinos.br/coloquio/filosofia/. O Boletim **IHU On-Line** dedicará a matéria de capa de sua próxima edição, a ser veiculada dia 27 de setembro, ao VII Colóquio de Filosofia.

Publicamos, a seguir, um artigo da professora Anna Carolina Regner, uma das coordenadoras do evento e professora no PPG em Filosofia da Unisinos. Graduada e mestre em Filosofia, obteve o título de doutora em Educação pela UFRGS e o de pós-doutora pela Stanford University, dos Estados Unidos.

FILOSOFIA E CIÊNCIA HOJE

A ciência é um dos marcos mais distintivos que a cultura ocidental produziu ao longo de sua história. Impulsionando e recebendo o fluxo dessa cultura, assumiu características e estabeleceu uma agenda de questões que demarcaram essa trajetória. A reflexão filosófica não lhe pode ser indiferente. Originada e depois independente do saber filosófico, ambas, filosofia e ciência, cresceram de seu mútuo diálogo.

As grandes transformações sofridas pelo conceito de ciência e direcionamentos que impôs à investigação em diferentes áreas do saber igualmente sinalizaram profundas mudanças no âmbito do pensamento filosófico, das técnicas, das instituições sociais, políticas e econômicas e da cultura em geral. Embora nem sempre ressaltadas, as transformações no modo de ver a ciência também foram, não raramente, acompanhadas por significativas mudanças também nas artes.

Estamos no início de um novo milênio, em que a velocidade das mudanças – vale repetir o lugar comum – não encontra parâmetros nas etapas que nos antecederam e, abrindo um espaço no tempo, somos convidados a uma reflexão. Como entender os questionamentos gerados pela ciência hoje? Como entender as novas demarcações de um saber e fazer “científico” comprometido com o nosso tempo e que se projeta no nosso futuro? Pode esse entendimento e as expectativas que gera encontrar espaço na pauta das questões que constituíram a agenda das demarcações anteriores? Qual a dimensão e impacto da nova revolução conceitual e prática a serem trazidos por uma reflexão filosófica sobre a ciência cuja produção não se ajusta mais aos moldes e agendas anteriores? Essas são questões que se impõem ao saber científico e filosófico contemporâneo e sua discussão delinea-se em um quadro marcado por diversificadas tendências.

A discussão de tal temática congrega, num diálogo vivo, as mais recentes reflexões filosóficas sobre a ciência com a pesquisa científica que está sendo feita, nas suas relações com diversos segmentos das instituições sociais e de seus segmentos produtivos com a realidade cultural em suas diversas manifestações. Ensejar tal discussão, em torno de alguns de seus eixos principais no novo horizonte de compreensões e desafios que se desenha, é a proposta do VII Colóquio de Filosofia - Colóquio Internacional Filosofia e Ciência: Redesenhando Horizontes. (<http://www.unisinos.br/coloquio/filosofia/>).

O Colóquio oferece oportunidade de diálogo com marcos das principais tendências em torno das quais movem-se as discussões contemporâneas sobre a natureza e fins do saber e fazer científico e tecnológico e sua inserção sociocultural. Como conferencista convidado, Marcelo Dascal, brasileiro da Universidade de Tel-Aviv e professor em diversas instituições internacionais, comprometido com a visão de uma nova racionalidade e do papel essencial do espaço dialógico e das controvérsias científicas na produção do saber científico (e das decisões políticas), abrirá o Colóquio., expondo uma nova visão de racionalidade, que tem sido a marca distintiva da ciência. Rodolfo Gaeta, da Universidade Nacional de Buenos Aires, com sólida reflexão sobre a filosofia da ciência hoje, será o próximo conferencista, apresentando os filões mais tradicionais da visão contemporânea. Contrapondo-se a essa perspectiva, teremos a conferência de Timothy Lenoir, coordenador do Programa de História e Filosofia da Ciência da Universidade de Stanford, *Requiem para o Cyborg*, em que critica certas orientações recentes nos *science studies* e debate a necessidade de discutirmos novas estratégias para as Humanidades para preservar-lhes um lugar em nosso século, à luz dos desenvolvimentos em nanotecnologia, biotecnologia e biologia computacional, propondo o que chama de “tecnoumanismo”. Em mesas de debates – com convidados nacionais de amplo reconhecimento filosófico, como Nelson Gomes, Alberto Cupani, Gustavo Caponi, Luiz Henrique de Araújo Dutra e Antônio Augusto Videira, e internacionais, como Ana Luisa Janeira (Universidade de Lisboa), em uma efetiva integração com professores e pesquisadores da UNISINOS – serão discutidos temas que gravitam em torno daquelas demarcações, como ciência e linguagem, ciência e valores, ciência e ação, ciência e poder, ciência e ceticismo e, por fim, filosofia e ciências na sua especificidade, representadas, respectivamente, por questionamentos da área de Física e da Biologia.

Além de promover, em âmbito nacional e internacional, um espaço privilegiado para a promoção do pensamento filosófico, científico e tecnológico, o Colóquio coloca em discussão as relações ciência e indústria, de modo a refletir sobre as relações entre Universidade e indústria. Onde termina a pesquisa acadêmica e onde começam os interesses empresariais? Face à ciência hoje, sob o impacto da tecnologia, e o comprometimento social da universidade que passa pelos desenvolvimentos regionais, onde estão as fronteiras? Em sua inserção cultural, tais questionamentos passam a fazer parte das discussões sobre a natureza e fins da ciência, cuja problemática virá contemplada no presente Colóquio com a conferência do professor Timothy Lenoir¹⁰, *Inventando a Universidade Empresarial: Stanford e a Co-Evolução do Vale do Silício*.

Em meio ao diversificado panorama das reflexões atuais sobre a ciência, cabe tematizar o exame de questões fundamentais à nova compreensão da ciência que se impõe neste início de milênio e de sua presença na reflexão filosófica, reavaliando as questões tradicionais dessa reflexão e dirigindo-a a novos modos de análise.

¹⁰ Acaba de ser lançado o livro LENOIR, Timothy, **Instituindo a Ciência. A produção cultural das disciplinas científicas**. São Leopoldo: Editora Unisinos. 2004.

Confira, a seguir, a programação do evento:

21 de setembro

das 20h às 22h

Conferência: *Dialética da construção coletiva do saber científico*

Conferencista: Marcelo Dascal (Universidade de Tel-Aviv)

22 de setembro

das 10h30min às 12h

Debate: *O discurso da ciência*

Tema "A superação do ideal de unificação da linguagem científica", com Sofia Albornoz Stein (Universidade Federal de Pelotas);

Tema "Os impasses da crítica heideggeriana da ciência moderna e da técnica", com Mario Fleig (Unisinos).

das 14h às 16h

Debate: *Há uma ciência da ação?*

Tema "Prescrição e descrição: o diálogo oblíquo entre ciência e moral", com Adriano Naves de Britto (Unisinos);

Tema "Lógica dialógica e comunicação ideal", com Nelson Gomes (UnB).

das 16h30min às 18h

Conferência: *Filosofia da ciência hoje: a crítica da crítica e o retorno ao realismo*

Conferencista: Rodolfo Gaeta (Universidad Nacional de Buenos Aires)

19h30min

Lançamento do livro *Instituindo a Ciência: a produção cultural das disciplinas científicas*, de Timothy Lenoir, pela Editora Unisinos

Local: Livraria Cultura - Shopping Bourbon Country, em Porto Alegre

23 de setembro

das 14h às 16h

Debate: *Ciência e Valores*

Tema "Cadáver e máquina: representações do corpo entre a 'ciência e a arte'", com Márcia Angelita Tiburi (Unisinos);

Tema "A ciência é também feita de leis 'humanas'", com Ana Luísa Janeira (Cictsul, Universidade de Lisboa).

das 16h30 às 18h30

Debate: *Ciência e Poder*

Tema "A tecnologia: o poder da ciência", com Alberto Oscar Cupani (Universidade Federal de Santa Catarina);

Tema "A incidência da verdade (científica) nos dispositivos de poder e nos modos de subjetivação", com Castor Bartolomé Ruiz (Unisinos).

das 19h30 às 21h30

Conferência: *Réquiem para o Cyborg* - com tradução simultânea

Conferencista: Timothy Lenoir (Coordenador do Programa de História e Filosofia da Ciência da Universidade de Stanford)

24 de setembro

das 14h às 16h

Debate: *Ciência e Ceticismo*

Tema "O que é uma atitude? O empirismo em face do pirronismo", com Luiz Henrique Dutra (Universidade Federal de Santa Catarina);

Tema "A condição intelectual do cientista", com João Batista Sieckowski (Unisinos).

das 16h30 às 18h30

Debate: Filosofia das Ciências

Tema "O Principio de Hardy-Weimberg como *Ideal da Ordem Natural* da Biologia Evolutiva", com Gustavo Caponi (Universidade Federal de Santa Catarina);

Tema "Cosmologia e Filosofia da Ciência", com Antônio Augusto Passos Videira (Universidade Estadual do Rio de Janeiro).

19h30

Conferência: *Inventando a Universidade empreendedora: Stanford e a co-evolução do Vale do Silício* - com tradução simultânea

Conferencista: Timothy Lenoir (Coordenador do Programa de História e Filosofia da Ciência da Universidade de Stanford)

[\(Voltar ao índice\)](#)

IHU REPÓRTER



Fernando Soares Mascarello

Ele é um apaixonado por cinema. O entrevistado de IHU Repórter nesta semana é o professor Fernando Mascarello, professor e coordenador do curso de Realização Audiovisual da Unisinos. Na conversa que teve com o IHU On-Line, ele conta como o cinema faz parte de sua vida desde a infância, além de relatar histórias e momentos que marcaram sua trajetória pessoal e profissional. Conheça um pouco mais sobre

os gostos, preferências e detalhes da personalidade de mais um colega de nossa comunidade universitária:

Origens - Nasci em Porto Alegre, em maio de 1964, filho do Golpe Militar. Nossa família morava no Bairro Teresópolis. Tive uma infância suburbana. Na época, não tinha o volume de trânsito que tem hoje. Teresópolis era um bairro bem tranquilo. Vivi minha infância brincando na rua, nos campinhos de futebol. Tenho dois irmãos mais novos, e nossa família é composta praticamente por arquitetos. Meu pai, Elyseu Mascarello é o arquiteto que projetou o Câmpus da Unisinos e quem implantou o curso de Arquitetura na Universidade. Minha mãe foi professora do curso desde 1975 durante 25 anos. Meus dois irmãos são arquitetos.

Paixão pelo cinema - No bairro Teresópolis, havia um cinema com o mesmo nome do bairro, e um dos sócios era meu avô. Por esse motivo, eu entrava de graça em todos os matinês. Foi aí que comecei minha experiência com cinema. Vale lembrar que o porto-alegrense é o espectador de cinema que mais frequenta as salas no País. Tenho um trabalho como crítico de cinema. Sou um dos cinco editores da **Revista Teorema**, de Porto Alegre, uma das poucas revistas de crítica do cinema no Brasil.

Formação - Estudei três anos em um grupo escolar de bairro e depois fui para o Colégio Anchieta, em Porto Alegre, de onde saí ao final do segundo grau. Lá, o que eu recorro com mais gosto é a formação que ensina a pensar, ao invés de apenas transmitir conteúdos. Fiz vestibular e ingressei na Faculdade de Agronomia da UFRGS. Concluí o curso. Depois estudei Jornalismo, mas não cheguei a me formar. Ingressei no mestrado em Comunicação na PUCRS, em 1996, já estudando teoria do cinema, que é minha especialidade. Terminei em 1999. Em 2000, parti para o doutorado na Escola de Comunicação e Artes da USP.

Viajem de mochila - No meio da graduação em Agronomia, eu e dois colegas de curso fizemos uma viagem, dessas de "mochila". Fomos para a Ásia e para Europa, durante um ano, entre 1983 e 1984. Essa experiência mudou minha forma de ver o mundo e determinou a minha direção para a área das artes. Na época, não tinha Internet. Cheguei a ficar quatro meses na Ásia sem me comunicar com a família. Assisti ao jogo do Grêmio, em Tóquio, em 1983, quando ele ganhou o Mundial Interclubes. Na Europa, nós trabalhávamos colhendo maçãs e pêras, para ganhar um dinheiro extra. Nosso orçamento era modesto. Gastávamos cinco dólares por dia. Fiquei dois meses num kibutz¹¹, em Israel, e depois voltei para a Europa. Esse tipo de viagem faz a cabeça da gente girar. Eu tinha 19, 20 anos.

Profissão - Meu primeiro emprego foi como professor de inglês, durante quatro anos, no Yázigi, em Porto Alegre, assim que terminei a faculdade de Agronomia, aproveitando a experiência da viagem. Depois trabalhei durante um bom tempo como fiscal da Receita Federal. Iniciei como professor na Unisinos em março de 2003. O que me dá muito prazer, além de lecionar na minha área, primeiro como professor e agora como coordenador do curso de Realização Audiovisual da Unisinos, é também fazer parte de um projeto inovador, dos cursos da nova graduação Unisinos. Além de crítico de cinema e professor, também sou pesquisador da área. Tenho trabalhado muito com o público do cinema. Meu mestrado e doutorado foram centrados no espectador de cinema. Sobre isso foi minha fala no **IHU Idéias**¹², recentemente apresentado, no qual abordei a dicotomia entre cinema de arte e cinema comercial, de entretenimento.

Ingresso na Unisinos - Comecei a dar aulas aqui na Unisinos, no início do ano passado, quando começou o curso de Realização Audiovisual. O professor Vitor Necchi, que era o coordenador, me chamou para trabalhar a história do cinema. Depois fui coordenador de extensão do ex-centro 3 durante um período, ainda no ano passado. Antes de o cargo ser extinto, eu assumi 40 horas no curso de Audiovisual, auxiliando na coordenação. Sou o coordenador executivo do curso desde maio deste ano.

¹¹ Kibutz (palavra hebraica que significa estabelecimento coletivo) é uma comunidade rural singular; uma sociedade dedicada ao auxílio mútuo e à justiça. (Nota do **IHU On-Line**).

¹² Sobre o tema conferir a entrevista concedida pelo professor no **IHU On-Line** n.º 110, de 9 de agosto de 2004, e também os ecos do evento na 111ª edição do **IHU On-Line**, de 16 de agosto de 2004. (Nota do **IHU On-Line**)

Coordenação de curso - O curso de Realização Audiovisual é seriado, então os alunos se matriculam em todos os programas de aprendizagem obrigatoriamente. Isso forma espírito de turma. Existe uma informalidade, um contato muito próximo entre alunos, coordenação e professores. É claro, também, que o cargo de coordenador tem responsabilidades que exigem uma visão mais macro, mais distanciada, para poder atender a todas as instâncias envolvidas.

Curso de Realização Audiovisual - O aluno que se forma no curso tem uma inserção de mercado para trabalhar em qualquer uma das funções da cadeia produtiva do audiovisual, do roteiro à finalização e distribuição de um filme. Partimos do princípio de que, para esse profissional ter uma atuação de qualidade como artista, comunicador, precisa ter um perfil também teórico, reflexivo. Ele tem que ser capaz de pensar o seu fazer e o fazer dos outros; ser um crítico e um autocrítico, para poder qualificar esteticamente, eticamente e politicamente o seu trabalho. Não é só apertar botões; é fazer isso com toda uma bagagem cultural, reflexiva, teórica. O curso tem 3400 horas. Dessas, 800 são dedicadas à reflexão. É um curso com índice baixíssimo de evasão, o mais procurado no último vestibular. Os alunos se confessam apaixonados pela proposta, e isso é o melhor indicador do sucesso do nosso trabalho.

Família - Sou casado há 10 anos com a Dulcimarta Lino, que é professora de Educação Musical aqui na Unisinos. Ela sempre me estimulou a seguir essa trajetória, investindo na área das artes, do cinema. Temos uma filha de cinco anos, a Débora. Ser pai é a experiência mais radical de vida, não existe nenhuma igual a essa.

Livro - *O tempo e o vento*, de Érico Veríssimo.

Filme - *Apocalypse now*, de Francis Ford Copolla, e *La Luna*, de Bernardo Bertolucci.

Presente - Vale-livro ou vale-CD.

Nas horas livres - Ir ao cinema, passear com a família.

Um sonho - Poder sempre, até o fim da vida, viajar muito para o exterior.

Momentos marcantes - A viagem de mochila que fizemos no tempo de faculdade, e o nascimento da minha filha.

Unisinos - Conheço a Unisinos desde a minha infância. Eu vinha aos piqueniques dos professores no Cristo Rei, na década de 1970. Acompanhei os processos de construção do Câmpus, vinha aos churrascos da obra, com meu pai. Ela é uma instituição de ponta, com uma inserção qualificada de mercado e que, nesse momento, está dando um passo que vai assegurar esse lugar de referência, com qualidade acadêmica, por um bom tempo.

IHU - Um difusor de idéias, promotor de debates bastante importante dentro da Universidade.

[\(Voltar ao índice\)](#)

CARTAS DO LEITOR

Parabéns pelas excelentes publicações do **IHU On-Line**. Eu gostaria de saber se vocês podem nos autorizar a reproduzir no jornalzinho da Escola Superior Dom Hélder Câmara a entrevista com Gaudêncio Frigotto (publicada no **IHU On-Line**, n.º 110) (sítio: <http://www.ihu.unisinos.br>).
Grato,
Paulo Stumpf – Belo Horizonte – MG

ENQUETE NO SÍTIO DO IHU

Acompanhe o resultado da enquete da última semana

A pergunta era:

"Na Folha de S. Paulo do dia 11-9-04, o prof. Dr. Lenio Luiz Streck, professor da Unisinos, defende a idéia do governo de, mediante lei, tornar obrigatório ao advogado informar às autoridades sempre que realizar, a pedido ou em nome de clientes, operações financeiras, imobiliárias ou empresariais suspeitas. O professor cita alguns dados: 'no ano de 1998, 11,7 milhões de pessoas e 464.363 empresas não declararam Imposto de Renda, mas movimentaram, nos bancos, R\$ 341,6 bilhões (quase a metade do PIB daquele ano), que escaparam do fisco. Nove milhões de contas de pessoas físicas - que declararam renda de R\$ 300 milhões - movimentaram R\$ 1,3 trilhão. Contraponto: vigente desde 1998, a Lei de Lavagem de Dinheiro produziu, até o início de 2004, apenas uma condenação com trânsito em julgado'. Tu és a favor de tornar obrigatório ao advogado informar às autoridades sempre que realizar, a pedido ou em nome de clientes, operações financeiras, imobiliárias ou empresariais suspeitas?"

As respostas foram as seguintes:

Sim, sou totalmente a favor - 80% dos votos

Sim, mas com ressalvas - 0% dos votos

Não, sou totalmente contra - 20% dos votos

Não tenho opinião formada - 0% dos votos

Comentário à questão:

"Estamos em uma época em que cada vez mais são encontrados meios de desviar dinheiro de impostos e afins, que se tornariam, com um controle maior do Estado, em mais recursos para investimento em áreas sociais dismanteladas. Este controle poderia, senão coibir, pelo menos diminuir a prática criminosa de desvio de dinheiro para paraísos fiscais, contas fantasmas, etc".

[\(Voltar ao índice\)](#)

EXPEDIENTE:

IHU On-Line é uma publicação semanal do Instituto Humanitas Unisinos – IHU –, da Universidade do Vale do Rio dos Sinos - Unisinos. Diretor do IHU: Prof. Dr. Inácio Neutzling (inacio@bage.unisinos.br). Diretora



Adjunta: Profª MS Vera Regina Schmitz (verasc@poa.unisinos.br). Redação: Inácio Neutzling, Sonia Montañó (soniam@bage.unisinos.br), Pedro Luiz S. Osório (osorio@bage.unisinos.br) Mtb 4579, e Graziela Wolfart (graziela@poa.unisinos.br). Revisão: Profª Mardilê Friedrich Fabre (mardile@centauro.unisinos.br). Consultoria: Agência Experimental de Comunicação (AgexCom). IHU On-Line circula às 2ªs feiras via e-mail e pode ser acessado no sítio www.ihu.unisinos.br. Sua versão impressa circula na Unisinos. Endereço: Av. Unisinos, 950 – São Leopoldo, RS. CEP 93022-000 E-mail: ihuinfo@poa.unisinos.br . Fone: 51 5903333 – Ramais 4121 ou 4128. E-mail do IHU: humanitas@poa.unisinos.br . Ramais: 1173 e 1195.