



INÉDITOS DE RICARDO NOBLAT E GABRIEL GARCÍA MÁRQUEZ

ZERO

FLORIANÓPOLIS, 13 DE DEZEMBRO 2002 - ANO XVIII, NÚMERO 2

AFEGANISTÃO
ENTREVISTA
DO REPÓRTER QUE
ENTROU E VIVEU O
PAÍS DO MEDO



CIDADE DE DEUS
TÁ NA COLA DO
OSCAR ENQUANTO
JÁ FOI PREMIADO
EM HAVANA



PRESENTE DE GREGO

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE COLETIVO

QUEM GANHA

E

QUEM PERDE

ADIVINHOU?



ZERO

ANO XVIII - Nº 2
DEZEMBRO 2002
CURSO DE JORNALISMO
CCE - JOR
UFSC

★
Melhor Jornal-laboratório
1 Prêmio Foca
Sind. dos Jornalistas de SC
2000

★
3º Melhor
Jornal-laboratório
do Brasil
Expocom 94

★★★★★★
Melhor Peça Gráfica
I, II, III, IV, V e XI
Set Universitário
88, 89, 90, 91, 92 e 98

Jornal-laboratório do
Curso de Jornalismo da
Universidade Federal de
Santa Catarina

CONCLUÍDO EM 13/12/2002

Arte: Alexandre Brandão, Gisele Pungan, Wagner Maia

Apoio: LabFoto, LabInfografia, LabRádio, Leonardo Miranda

Colaboração: Lourival Sant'Anna, Heloísa Dalanhol, James Hill, Miran (Valeul), Paul Rogers, Rui Exel, Universidade do Texas

Copy-write: Jessica Arruda, Mariana Faraco, Vitor de Brites, professor Ricardo Barreto

Direção de arte e de redação: Ricardo Barreto

Edição: Flavia Lima, Leda Malysz, Mariana Faraco, Upiara Boschi, Vitor de Brites, Wendel Martins

Fotografia: Wagner Maia

Editoração eletrônica: Alexandre Brandão, Wagner Maia

Laboratório fotográfico: Débora Remor, Wagner Maia

Produção gráfica: Alexandre Brandão

Serviços editoriais: AcessoCom, Agência Estado, A Raposa, Blue Bus,

Bravo, Comunique-se, Correio

Braziliense, Editora Contexto, Google, Gráfica, Grupo Editorial

Norma, Investigative Reporters and Editors, Observatório da Imprensa, Página12, The New York Times, Veja

Textos: Bruno Duarte, Dilson Branco, Ginny Carla Morais, Leda Malysz, Luiz Fakri, Mariana Faraco, Rúbia Muttini, Tadeu Martins, Thiago Momm, Upiara Boschi, Vitor de Brites, Wagner Maia, Wendel Martins

Tratamento de imagens: Alexandre Brandão, Wagner Maia

Impressão: Diário Catarinense

Redação: Curso de Jornalismo (UFSC-CCE-JOR), Trindade, CEP 88040-900, Florianópolis, SC

Telefones: 51 (48) 331-6599, 331-9490 e 331-9215

Fax: (48) 331-9490

Sítio: www.zero.ufsc.br

E-mail: zero@cce.ufsc.br

Circulação: gratuita e dirigida

Tiragem: 5.000 exemplares

Zero ingressa na era da Internet

Versão eletrônica resgata os 20 anos da publicação impressa



Conciliar as diferentes linguagens de um veículo impresso e de um sítio na internet é o novo desafio do **Zero**, jornal-laboratório do Curso de Jornalismo da UFSC. Desde 18 de novembro está funcionando o sítio **e-Zero** (www.zero.ufsc.br), que traz na íntegra as últimas duas edições impressas, as capas de todas as 86 edições, a história e os prêmios recebidos pelo jornal-laboratório. O objetivo da página é diversificar as atividades do jornal-laboratório e desenvolver no futuro um portal sobre jornalismo e mídia impressa. Criar a versão *online* do jornal surgiu como uma alternativa para a ameaça de falta de dinheiro para imprimir as edições do segundo semestre de 2002. A aluna Mariana Romani foi escolhida para desenvolver o projeto, cuja ambição era mostrar a vida e a importância do jornal-laboratório. Resolvidos os problemas financeiros, o sítio passou a ser uma forma de celebrar os 20 anos de existência do **Zero**. A apresentação visual do sítio também incorpora características do projeto gráfico impresso.

Lançado em 1982, o jornal foi o primeiro e é o mais premiado laboratório do Curso de Jornalismo — foram oito prêmios no total. Só no *Set Universitário*, evento da Famedcos (Faculdade dos Meios de Comunicação), da PUC-RS, o **Zero** foi vencedor seis vezes e obteve por cinco anos consecutivos o prêmio de "melhor peça gráfica". Em 2000, ganhou o 1º Prêmio Foca de "melhor jornal-laboratório", promovido pelo Sindicato de Santa Catarina. Antes, em 1994, foi considerado pela Expocom como o 3º melhor jornal-laboratório do Brasil.

Inicialmente o sítio apenas reproduz o material publicado na edição impressa. O supervisor do jornal-laboratório, professor Ricardo Barreto, acredita que no futuro o **e-Zero** possa ter conteúdo próprio. O sítio ganharia a função de complementar as matérias publicadas na versão impressa. Para isso, o professor vai tentar conseguir recursos para manter um aluno dedicado às atualizações do website.



Outra função do **e-Zero**, será aumentar a interatividade com os leitores. Através do sítio é possível entrar em contato com a redação do jornal e participar de fóruns de discussão. Também estão disponíveis no website seções de reportagens, entrevistas, humor e fotografia. Além do conteúdo integral das duas últimas edições, em arquivo para impressão.

Antes mesmo de completar um mês na rede, o sítio **e-Zero** recebeu mais de 400 acessos e foi *linkado* na Espanha em um portal mantido pela Universidad de Málaga (Espanha). O sítio também foi acessado em países longínquos como China e Austrália. Mesmo com as facilidades e a visibilidade do sítio na internet, Ricardo Barreto descarta a hipótese de a versão online substituir a original. "É impossível e inadmissível Curso de Jornalismo ficar sem um jornal impresso".

Upiara Boschi

MP-70 passa no Congresso com restrições

A Medida Provisória (MP) 70, que regulamenta a participação de capital estrangeiro nas empresas de jornalismo e radiodifusão, foi aprovada no Senado no dia quatro de dezembro e agora só depende da sanção do presidente da República para ser transformada em lei. Os senadores não fizeram nenhuma modificação no texto, apenas acataram as mudanças propostas na Câmara dos Deputados em 27 de novembro. A alteração mais polêmica foi a retirada do artigo 9, que permitia a um acionista ser proprietário de infinitas concessões de rádio e TV numa mesma localidade, o que interessava principalmente ao grupo RBS, que tem muitas concessões em poucos estados e precisa resolver sua estrutura acionária no Rio Grande do Sul e em Santa Catarina. Com a supressão do artigo, voltam a valer as limitações estabelecidas pelo decreto 236/67, que no caso de emissoras de televisão, por exemplo, limita a duas concessões por proprietário em cada estado.

Outra mudança feita na câmara foi a diminuição de 20 para 15% do limite de participação de investidores institu-



Senador Ramez Tebet

cionais ou financeiros em emissoras de rádio e TV, desde que não tenham vínculo de controle em mais de uma concessão. O deputado Walter Pinheiro (PT-BA), um dos principais críticos à MP 70, diz que essa alteração é importante para evitar o monopólio: "Se fosse aprovada como estava, a medida permitiria a propriedade cruzada".

O projeto também cria expectativa sobre a instalação de uma agência reguladora para o setor de radiodifusão. O segundo artigo da MP, modificado na câmara, estabelece que "o órgão do Poder Executivo expressamente definido pelo Presidente da República poderá requisitar das empresas de mídia e dos órgãos de registro comercial ou civil informações e documentos para verificar o cumprimento do limite de 30% do capital estrangeiro".

Desde que foi editada pelo governo federal em fim de outubro, cinco dias antes do primeiro turno das eleições, a MP 70 gerou muita polêmica. Os partidos de oposição esperavam que a regulamentação da entrada do capital estrangeiro fosse feita por meio de projeto de lei ao invés

de medida provisória. O Conselho de Comunicação Social do Congresso, que depois de uma década de promessa constitucional foi implantado esse ano, não foi consultado sobre a regulamentação da emenda.

No dia seguinte à aprovação na câmara, a MP 70 foi prorrogada por mais 60 dias pelo senador Ramez Tebet (PMDB), presidente da Mesa do Congresso Nacional, valendo até abril de 2003. Mas se for sancionada pelo presidente da República será transformada em lei. A prorrogação é uma garantia para o caso da sanção não ser feita ainda nesse governo.

O deputado Walter Pinheiro acredita que o governo de Luiz Inácio Lula da Silva deve revisar a regulamentação do capital estrangeiro nas empresas de comunicação por ter mudanças a propor para o setor. Segundo Pinheiro, o novo governo pode solicitar uma auditoria nas concessões de rádio e TV e elaborar um projeto de Lei Geral de Comunicação de Massa. O Ministério das Comunicações deverá abranger TV a cabo, cinema e outras tecnologias. O novo governo pode ainda unificar as áreas de radiodifusão e telecomunicações separadas durante o processo de privatização do Sistema Telebrás.

Dilson Branco

A voz do leitor

Barrelão,
Parabéns pelo último **Zero**. Dei uma olhada pela Internet e achei lindo. Guarda um pra mim. O site também está ótimo. Mande meus parabéns a todo mundo. Logo logo estou por aí. Um abraço.
Adriana Küchler, estudante

Que grata surpresa. Tá um bom jeito de começar a semana: navegar pelo site do **Zero** e ficar olhando as capas e pensando em quais edições participei. E acho que foram muitas. Nem lembro qual foi a primeira (só com um texto), mas de algumas guardo boas lembranças. Cito: a que trouxe o trabalho de conclusão do colega Geraldo Hoffmann, a primeira como um dos dos cinco editores-assistentes e, claro, a primeira experiência do **Zero** independente, feito só pelos alunos. Espero que os estudantes que estão hoje nas modernas instalações do Curso, não deixem de passar uma temporada nas várias etapas do **Zero**. Acredito que será uma experiência importante, como foi para mim (Barreto, manda eles usarem régua de paqueta e diagrama!!!). Abraços.
Alexandre Gonçalves, jornalista

Parabéns pelo site. É muito legal ver todas as capas e lembrar das muitas histórias de fechamentos. Trabalhei com o **Zero** entre maio de 1994 e julho de 1996. Aliás, foi uma exposição - a dos 10 anos do **Zero** - que me livrou de fazer jornalismo na Univali, onde estudava desde a quinta série. Mais do que as capas históricas, as fotos dos malucos em fechamento, chamaram a minha atenção. Percebi que meu lugar era bem longe do colégio-universidade da minha querida Itajaí.
Joice Sabatke, editora da Revista Natureza

Caros focas do **Zero**,
Sinto o maior orgulho de ver que nos seus vinte anos o **Zero** continua o mesmo. Essa atividade no jornal laboratório não preço para a vida profissional dos futuros colegas. Aproveitem... O site ficou sensacional também e as capas me levaram a reviver toda minha vida nesse curso. Pô Barreto!!! Cadê aquela coluna: Esse estudou aqui!
Lúcio Lambranbo, jornalista

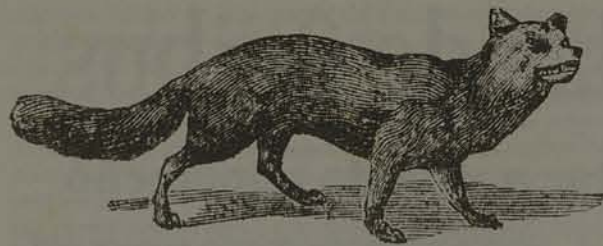
Dez, não zero
Se fosse possível, falar sobre o novo sistema integrado, que será péssimo para nós usuários. E sobre os pontos de ônibus que derretem nossas cabeças e o preço que pagamos e ainda andamos demais.

Ana Maria Cardoso,
auxiliar administrativo

Prezado Barreto, foi com satisfação que li a notícia sobre a volta do **Zero**. Não li a edição ainda, mas só de saber que voltou a cuidar de seu "primogênito" e ver aquele logo clássico da capa, já imagino a qualidade do que tem em seu miolo. Espero que, mesmo com a (positiva) evolução técnica do curso, os alunos compreendam a importância de participar efetivamente do jornal, com a vantagem de não precisar usar diagrama nem régua de paqueta!!! Estou aqui torcendo duplamente, para você recolocar o jornal nos eixos e também para aparecer uma turma querendo fazer um **Zero** independente. Lembra disso?
Alexandre Gonçalves, jornalista

Caros,
Parabéns pela "isenção" e "imparcialidade" da edição sobre o resultado das eleições. Abraços.
Marcelo Mendes de Souza, jornalista - Manifesto Contra a Ditadura Esquerdista na Mídia
http://geocities.com/manif_2002/assinaturas.html

Senhor Redator
O Mídi@ Crítica, Movimento em Defesa da Crítica na Mídia, agradece a deferência desse jornal pelo espaço que nos deu. Graças ao apoio do **Zero** e de tantos outros veículos alternativos (gaúchos, catarinenses, brasileiros e até do exterior), estamos festejando, ao completar o primeiro mês de existência (03/12/2002), 47 mil acessos. Informamos que a matéria "Zero Hora dá vexame e Correio do Povo acerta resultado", produzida pelo jornal **Zero**, está sendo disponibilizada no site do Mídi@ Crítica, com os devidos créditos. Ficamos felizes também em incluir o sítio desse jornal nos nossos links "www.zerofora.hpg.com.br/links.htm", juntamente com outros tantos que fazem Mídi@ Crítica. Atenciosamente,
Mídi@ Crítica - zerofora@ieg.com.br



Câmara é omissa com projeto que modifica a cidade

Um ano e quatro meses foi o tempo necessário para que os vereadores de Florianópolis manifestassem interesse em conhecer e discutir o Sistema Integrado de Transporte Coletivo (SITC), projeto que interfere diretamente na rotina dos cidadãos da capital. A atual legislatura começou em fevereiro de 2001 e apenas em maio de 2002 foi solicitada a realização de audiência pública ao Núcleo de Transportes, instituição ligada à Prefeitura e responsável pela implantação do sistema. "Somos representantes do povo e fico constringido de dizer numa entrevista do nosso desconhecimento dessa matéria. A Câmara falhou, deveria ter despertado antes para a importância do tema", reconhece o vereador e deputado federal eleito, Mauro Passos (PT). A maioria dos vereadores não teve nenhum tipo de contato com os detalhes do projeto antes da audiência pública, que ocorreu em junho de 2002.

Acácio Garibaldi (PSDB), líder do governo na Câmara, único vereador a participar das reuniões semanais na prefeitura sobre o Sistema Integrado por ser o líder da bancada situacionista, justifica a posição dos vereadores. "Nossa função é fiscalizar e fazer leis. Não podemos interferir em projetos técnicos, como o do Sistema Integrado. Isso é determinação do Executivo", diz Garibaldi. O vereador faz as afirmações baseado na lei complementar 34, aprovada pela Câmara de Vereadores em fevereiro de 1999, que determina que os projetos municipais relativos ao transporte coletivo passem para a alçada do Executivo. Cabe exclusivamente à Prefeitura planejar e controlar os transportes, com poder para mudar a estrutura dos sistemas, aumentar tarifas e determinar horários. Tudo feito por decreto ou decidido por resoluções administrativas que circulam apenas no próprio Executivo.

Desinformação - Não cabe à Câmara, portanto, intervir na elaboração do projeto. Isso não justifica, no entanto, desinteresse e falta de informação sobre tema tão relevante por parte dos homens eleitos e pagos para defender os interesses do cidadão - e contribuinte. "Quem não quer discutir diz que não é da alçada do Legislativo, mas como é tema que mexe com a vida das pessoas tem que ser tratado na Câmara", provoca o vereador Mauro Passos. "A Câmara é omissa com os interesses das empresas. Os vereadores foram omissos por desconhecer os detalhes do projeto", acusa Ricardo Freitas, assessor do Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Coletivo Urbano de Florianópolis e Região (Sinturb).

O vereador Aloísio Piazza (PMDB), autor do requerimento que marcou a primeira audiência pública, diz que, por causa do desconhecimento dos seus colegas sobre o SITC, ao final da primeira audiência, foi marcada uma segunda. O tema da primeira discussão, realizada na Comissão do Trabalho e Legislação Social em conjunto com a Comissão de Viação, Obras Públicas e Urbanismo, nem era o de um sistema integrado, mas um dos detalhes que ele modifica: o da instalação das catracas eletrônicas. A grande quantidade de informações trazidas pelos técnicos do Núcleo de Transportes e o desconhecimento dos vereadores sobre elas foi o motivo da reunião seguinte.

O vereador Acácio Garibaldi contesta a versão de que os vereadores estão mal informados. "Nunca foinegado direito à informação. Foi dada ampla publicidade ao projeto. Aconteceram várias audiências em que o Executivo sempre esteve presente, através do Núcleo de Transportes. O Sistema não foi posto por goela abaixo de ninguém. Quem solicitou esclarecimentos, teve", diz.

Nildomar Freire, o Nildão (PC do B), concorda que faltou informações para os vereadores e reclama também da falta de discussão nas comunidades. "Se não existe possibilidade de participação na elaboração por parte dos usuários de ônibus, pelo menos que se explique, com reuniões, de forma bem descentralizada, em vários bairros", diz.

O Sistema - Sobre o Sistema em si, Mauro Passos, diz que um novo sistema de transportes para a cidade só faz sentido se beneficiar o usuário. "Tem ser melhor, mais barato ou mais rápido. Se não for assim, não adianta para a população. O povo não ganha, ganha o outro lado, o das empresas. Alguém tem que lucrar". Passos argumenta que se o Sistema Integrado de Transporte Coletivo fosse bom, teria sido implantado antes das eleições. "Sempre se ganha politicamente com uma obra desse tamanho."

Tadeu Martins



Falta de licitação do sistema viário é inconstitucional

Angela Amin aprovou em 99 lei que renova a concessão das empresas de transporte

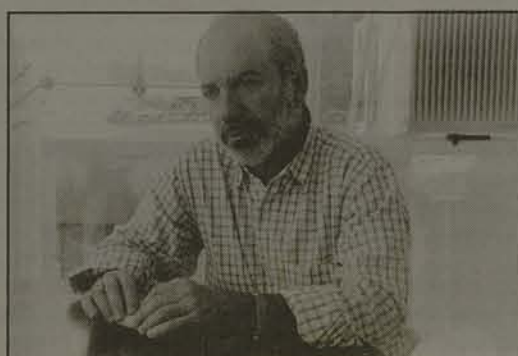
Ainda neste ano, a Justiça pode determinar que o Sistema Integrado de Transporte Coletivo em Florianópolis não será operado pelas empresas que estão ajudando a construí-lo e, portanto, não será implantado nos moldes até agora previstos. Está sendo analisada no Tribunal de Justiça uma ação movida pelo Ministério Público que pode provar a inconstitucionalidade das concessões de transporte coletivo na capital. Se não for novamente adiado, o julgamento da ação pode ocorrer em 18 de dezembro.

Os serviços das empresas que operam o transporte público na capital não passaram por licitação. Os procuradores do Ministério Público acreditam que isso viola os princípios da livre iniciativa, da livre concorrência e o princípio da licitação, contidos nas Constituições Nacional e Estadual.

Entenda o caso - A Constituição de 1988 determina, no artigo 175, que os serviços públicos prestados através de concessão ou permissão, incluindo transporte coletivo, devem ser executados sempre através de licitação que encerra em 1993 e prorrogado até 1995, foi estipulado um prazo de cinco anos para que as concessões em vigor fossem regularizadas. Só em 1998, ou seja, com três anos de atraso, a Prefeitura de Florianópolis apresentou um projeto de lei regularizando o transporte público. Um ano depois esse projeto foi aprovado na Câmara de Vereadores, transformando-se na lei complementar nº 34.

Dois artigos intrigaram os vereadores da oposição. O nono diz que "o Órgão Gestor deverá regularizar a situação atual das operadoras mediante contrato, com objetivo de garantir a continuidade dos serviços", e o artigo 83 determina que "as concessões e permissões que estiverem com prazo vencido, e aquelas que estiverem em vigor por prazo indeterminado, (...) serão mantidas pelo prazo de dez anos", assegurando prorrogação dos contratos por igual período. Em resumo: os contratos com as empresas que operam o transporte coletivo em Florianópolis foram renovados sem licitação. Algumas semanas depois da aprovação da lei, a oposição na Câmara, representada pelo líder da bancada do PT, vereador Mauro Passos, então, encaminhou uma representação ao Ministério Público Estadual pedindo que ela fosse declarada inconstitucional.

Passaram-se dois anos. Em dezembro de 2001, os procuradores Gilberto Callado de Oliveira e André Carvalho entraram com uma ação no Tribunal de Justiça pedindo a impugnação da lei. A ação ainda não foi julgada: O relator no processo é o desembargador Gaspar Rubik. O processo estava na pauta de votação de 21 de agosto, mas foi retirado. O relator pediu um parecer da Procuradoria Geral de Justiça e algumas informações da Procuradoria Geral do Município. Em novembro, ambos documentos já



Passos pediu que a lei fosse declarada inconstitucional

havam chegado ao Tribunal. O parecer da Procuradoria Geral de Justiça é favorável à medida cautelar que considera inconstitucional a lei nº 34. Havia expectativa de que na seção de 4 de dezembro a ação fosse julgada. Dessa vez, não foi nem incluída na pauta.

Demora - O ex-vereador Mauro Passos, eleito deputado federal em outubro, diz que esses adiamentos denunciam "a pressão do lobby da prefeitura e das empresas", porque "se for aberta licitação, todo sistema de terminais acaba". Ele acredita que o desenrolar do processo no Tribunal de Justiça, somado à insegurança da prefeitura em relação ao funcionamento do novo sistema e a possíveis divergências

entre as empresas sobre a divisão das novas linhas são os fatores que atrasam a implantação do Sistema Integrado de transportes na capital.

O procurador do Ministério Público, promotor da ação no Tribunal de Justiça, Gilberto de Oliveira, não acredita em lobby. Sobre a demora no julgamento, diz que: "eu não sou o relator, não sei qual é a carga de trabalho dele", e defende diplomaticamente a seriedade do Tribunal de Justiça. Oliveira alega ter movido a ação que tenta impugnar a lei complementar por um motivo muito simples: a lei fere o artigo 175 da Constituição Federal. O procurador acredita que a prorrogação dos contratos das empresas de transporte coletivo facilita a implantação do novo sistema integrado: "eu quero acreditar que as razões para evitar a licitação são de ordem prática". O desembargador Gaspar Rubik, relator do processo no Tribunal de Justiça, corre o risco de ser afastado do caso se der entrevista sobre a questão antes do julgamento. Ele é protegido pela Lei de Organização do Magistrado Nacional.

Crítica - O gerente do Núcleo de Transportes da prefeitura em 1993, na gestão do então prefeito Sérgio Grandó, Névio Carvalho, critica a ação da Justiça. Ele diz que quando era gerente do núcleo, foi feita licitação para as linhas dos micro-ônibus executivos (os amarelinhos), mas as empresas conseguiram uma liminar que a cancelou. Carvalho reclama que, na gestão de Angela Amin, foi aprovada a lei nº 34, que dispensa as licitações, e até agora a Justiça não proibiu nada. "Quer dizer, com licitação não pode; sem licitação, sim", ironiza.

A ação ainda pode ser julgada esse ano, na próxima seção do Órgão Especial do Tribunal de Justiça, agendada para o dia 18 de dezembro.

Caso algum desembargador solicite "pedido de vista", ou seja, quiser analisar com mais calma o processo, o julgamento fica adiado para a primeira seção do próximo ano. Se a decisão do tribunal for unânime, não poderá ser pedido recurso.

Dilson Branco



Usuários vão reaprender a andar de ônibus

Prefeitura moderniza sistema de transportes sem facilitar a vida da população

Florianópolis parece ter sido finalmente alçada à posição de grande centro urbano. Seguindo o exemplo de Curitiba, Fortaleza, Belo Horizonte e outras cidades catarinenses como Blumenau e Joinville, a capital terá, a partir de março de 2003, um Sistema Integrado de Transporte. Nome pomposo, que prevê a adoção de catracas eletrônicas, terminais interligados, frota nova – mas as semelhanças com os outros sistemas param por aí. Sem nunca ter tido um plano diretor de transportes, Florianópolis vai integrar apenas as linhas de ônibus, e ainda assim, de maneira parcial. Um exemplo disso, é o fato de que a capital, ao contrário de 90% das cidades brasileiras que utilizam o sistema, não terá uma tarifa única.

O transporte integrado, que estava previsto para ser implantado ainda em 2002, tem o objetivo de racionalizar o uso dos ônibus, desafogando o centro da cidade e oferecendo ao usuário mais opções de viagens, sem que tenha de passar pelo centro da cidade, além da possibilidade de trocar de veículo em uma mesma região pagando uma única passagem. A ideia é fazer com que os florianopolitanos deixem seus carros em casa e tornem-se usuários do transporte coletivo, tarefa complicada em uma cidade onde existem dois habitantes para cada automóvel. "É impossível resolver o problema do trânsito em Florianópolis somente com obras de engenharia, há necessidade de se mudar hábitos provincianos, como a cultura do automóvel", justifica Francisco de Assis Filho, secretário municipal de Transportes e Obras.

Faltando poucos meses para ser implantado, o novo sistema ainda é cercado de mistérios, mesmo na prefeitura. Enquanto os técnicos do Núcleo de Transporte definem o tipo da tarifa, é impossível garantir que ela será mais barata. Boa parte da população, superficialmente informada pela mídia, não sabe como o sistema vai funcionar – e nem que servirá para incrementar o negócio das empresas de ônibus.

Como será o sistema - Atualmente, todas as linhas convergem para o centro da cidade e se concentram em corredores como o da avenida Mauro Ramos, por onde passam, em média, 1,7 ônibus por minuto. Com o novo sistema, haverá uma descentralização, pois os ônibus sairão de sete terminais espalhados pela ilha e de dois no continente. Esses terminais estão localizados, além do centro, nos bairros: Trindade, Santo Antônio de Lisboa, Lagoa da Conceição, Rio Tavares, Saco dos Limões, Canasvieiras, Capoeiras e Jardim Atlântico (estes dois últimos no continente).

Os terminais vão conectar o centro com os bairros e com outros terminais. Por exemplo, o de Canasvieiras vai receber passageiros vindos de outros lugares do norte da ilha, para que possam ir até o outro terminal, como o central ou da Trindade, ligados a outros terminais. O sistema tem o objetivo de facilitar a vida de quem pre-



D'Acâmpora fala como funcionará as linhas de ônibus e novos terminais

cisa tomar duas linhas ônibus diariamente – cerca de 21% dos passageiros de Florianópolis.

O projeto prevê a existência de 131 linhas, divididas em quatro tipos: principais, complementares, alimentadoras e periféricas. As linhas principais farão o trajeto de qualquer terminal até o centro da cidade, em viagens que podem ser expressas (sem paradas), semi-expressas (com passagem por outro terminal), ou paradoras (parando sempre que for necessário).

As linhas complementares deverão ligar um terminal a outro e serão do tipo circular ou paradora. No caso de Capoeiras e Jardim Atlântico, a ligação entre os dois terminais poderá ser feita pelo continente ou pelo bairro Abraão; o trajeto do Centro até a Trindade, através do Pantanal ou da Carvoeira; o terminal de Canasvieiras, por exemplo, terá ligação direta com o de Santo Antônio de Lisboa.

Já as linhas alimentadoras vão recolher os passageiros dos bairros e concentrá-los no terminal de cada região; do mesmo modo, são estas linhas que vão distribuir pelos bairros os passageiros que chegam aos terminais. Por exemplo: para você ir até Ingleses, deverá tomar uma linha expressa de qualquer terminal até Canasvieiras, para então pegar uma linha alimentadora para Ingleses. No sistema atual, o ônibus que vai para os Ingleses sai do terminal central e faz paradas ao longo do percurso.

As linhas periféricas farão os trajetos usuais como o das escolas, além do Madrugadão, Volta ao Morro, UFSC – Centro, e linhas circulares norte e leste, bem como as ligações Canasvieiras-Daniela e Ingleses-Rio Vermelho.

Todos os terminais estão interligados, mesmo que indiretamente. Por exemplo, não existirá uma linha que vai unir diretamente os terminais de Canasvieiras e Lagoa da Conceição, mas o usuário poderá fazer o trajeto passando pelo terminal da Trindade. "A união entre terminais se dá conforme a proximidade, mas é possível que surjam novas linhas, sempre que houver uma demanda que justifique sua implantação", prevê Luiz D'Acâmpora, gerente do Núcleo de Transporte, órgão diretamente ligado ao gabinete da prefeita Ângela Amin.

Rodolfo Philippi, engenheiro do Núcleo, argumenta que a localização dos terminais é resultado de dez anos de estudos, e estão tecnicamente corretas, já que a lógica do sistema é reunir os passageiros no ponto de cruzamento das estradas. No norte da ilha, as estradas se cruzam no trevo do Ilha Shopping, ou seja, Canasvieiras seria o local ideal para a fixação do terminal. "A prefeitura até tinha terrenos ideais para a construção dos terminais, mas não serviam para o sistema integrado. Então, foi necessária a desapropriação de terras", explica Philippi. No caso da construção do terminal do Rio Tavares, a prefeitura teve problemas com um morador que não queria deixar o local. Segundo o IPUF (Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis), a questão foi contornada com o pagamento de indenização a "preço de mercado".

Em decorrência da renovação dos veículos, da troca de ônibus comuns por articulados e do melhor aproveitamento das linhas, o Núcleo de Transporte adianta que haverá uma redução da frota atual – que é de 413 ônibus, sem contar os micro-ônibus conhecidos como "amarelinhos". Não informa, entretanto, qual será a porcentagem da diminuição, mas estima-se que seja de ao menos 10%. Haverá um aumento de veículos pesados e articulados. Dos atuais oito, que servem à linha expressa, estão previstos 40 ônibus articulados, 23 já comprados.

Um projeto dessas proporções não seria barato. Conforme dados da Secretaria de Transportes e Obras, o custo total do sistema foi de R\$ 78 milhões, divididos entre prefeitura, Bndes e iniciativa privada. Foram três as etapas do financiamento. Primeiro, foram necessárias obras de adequação da estrutura viária, como a construção dos elevados do CIC e Rita Maria, o asfaltamento de corredores, vias e sistema de monitoramento de semáforos. A prefeitura precisou entrar com R\$9 milhões de recursos próprios para poder receber R\$18 milhões do Bndes, e assim poder realizar a primeira etapa. Depois vieram os custos com a construção de terminais, a cargo da iniciativa privada e por fim, a aquisição da nova frota pelas empresas de ônibus – também subsidiadas pelo Bndes.

Mariana Faraco

Tarifa única não é prioridade para Ângela e os tecnocratas

A tarifa do Sistema Integrado de Transporte Coletivo de Florianópolis não será única e está sendo definida conforme a área de atuação das empresas. A região metropolitana de Florianópolis foi dividida em cinco áreas semelhantes aos patamares atuais. A diferença é que cada área vai ser operada por uma empresa específica.

Rodolfo Philippi, assessor do Núcleo de Transportes, informa que a divisão entre a região de cada patamar, com custo específico, é a seguinte: região norte (terminais Canasvieiras e Santo Antônio de Lisboa); leste (terminal da Lagoa da Conceição); sul (terminal do rio Tavares); central (terminais do saco dos Limões), Trindade e Centro, e região continental, com os terminais de Jardim Atlântico e Capoeiras.

Ele lembra que na região norte opera a empresa Canasvieiras, no centro, a Transol, no sul, a Riberonense, e no continente, a Emflotur e Estrela. Névio Carvalho, gerente do Núcleo de Transportes na gestão do ex-prefeito Sérgio Grando, aponta que a escolha da localização dos terminais também coincide com a fronteira de área de atuação das empresas, e, que cada uma controlaria um terminal. O gerente do Núcleo de Transportes da Capital, Luiz Osvaldo D'Acâmpora Filho, defende-se: "Quem controla os terminais é a Cotisa e quem fiscaliza é o Núcleo". "Os terminais estão em pontos estratégicos de confluência de tráfego", completa Philippi.

Núcleo de Transportes de Florianópolis analisou as três propostas tarifárias – única, básica e mista – e descartou a tarifa única, na qual o usuário pagaria o mesmo valor para transitar em qualquer ponto da cidade. O núcleo optou por um sistema de tarifas misto, e a integração do sistema vai ser basicamente geográfica. Continuarão existindo patamares com preços diferenciados.

Embora Francisco de Assis Filho, secretário municipal de Transportes e Obras, argumente que a implantação da tarifa única oneraria cerca de 75% dos usuários, a primeira proposta de Sistema Integrado, elaborada na gestão do ex-prefeito Sérgio Grando, previa a tarifa única. A Prefeitura alega que existe a necessidade de aumentar o preço das regiões, com



SISTEMA INTEGRADO

trajetos mais curtos para compensar a diminuição de preço dos trechos mais longos.

No entanto, na proposta anterior, as diferenças de custo entre uma linha e outra seriam distribuídas por uma Câmara de Compensação. Nela, as empresas que não obtinham a remuneração de acordo com o investimento, recebiam das empresas que arrecadavam mais. Névio Carvalho, explica que o aumento de preço da região central não chegaria a 5%, enquanto a diminuição de preço das regiões periféricas alcançaria 50%. "A população estava plenamente de acordo" lembra.

A definição da tarifa do usuário estipula como as empresas vão ser remuneradas pelo serviço prestado para a prefeitura. O cálculo tarifário, realizado pelo Núcleo de Transportes, consiste em dividir o custo do sistema como frota, terminais, pneus e combustível pelo número de usuários, mais o lucro das empresas, que é de 12%. A tarifa que provavelmente será implantada, remunera as empresas tanto pela quilometragem rodada quanto pela quantidade de passageiros que transportou, em uma proporção de 40 e 60%, respectivamente.

Como o custo da tarifa ainda não está definido, a expectativa da prefeitura prevê uma diminuição de até 15,7% por passageiro para as empresas. No entanto, o custo da passagem, segundo o Núcleo, não deve ser muito diferente do atual.

Com o novo sistema de tarifas regionais, quem trafega em uma área, paga a tarifa de acordo com o custo daquela região. Será feita uma integração para quem se desloca de uma região para outra. Por exemplo, hoje, quem sai de Canasvieiras para o centro, utiliza o patamar quatro. Este patamar vai ser dividido em uma tarifa da região norte, acrescida de outra, da região central, com um desconto pre-

visto na integração, que ainda não está definido. A soma das duas tarifas vai ser o valor pago pelo usuário.

Trajeto e tarifas - Em relação ao trajeto, há formas específicas para pagar a tarifa, existindo áreas pagas e pré-pagas. As primeiras referem-se ao trajeto das linhas troncais, expressas e semi-expressas, onde a catraca fica nos terminais e não nos ônibus, muito semelhante aos sistemas de metrô. As linhas pagas são formadas pelas linhas "alimentadoras" dos bairros e "paradoras" de ponto em ponto, em que as catracas ficam nos ônibus.

Como as catracas serão eletrônicas, as passagens vão ser descontadas de um cartão magnético. Para quem utiliza o mesmo trajeto diariamente, será realizado um cadastro no SETUF, através do qual o usuário habitual paga um valor em dinheiro, que equivale a um número de viagens naquele trajeto. Vai ser descontado um valor do crédito em cada viagem. Será possível utilizar o mesmo cartão para outros trajetos que não o habitual, mas o valor descontado pode ser diferente. O usuário não-habitual ou turista pode adquirir o cartão nos ônibus de linhas pagas e fazer o trajeto até o terminal de destino. O valor descontado vai ser o mesmo do usuário habitual, mas será subtraído duas vezes.

O cartão dos estudantes beneficiados com a meia passagem será específico para o trajeto escolar. Para outras viagens, a catraca não registra os créditos. Neste caso, o estudante deve comprar outro cartão, pagando a passagem integralmente. D'Acâmpora analisa que a medida vai acabar com o sistema de venda ilegal de passes. Rodolfo Philippi lembra que a meia passagem descontada dos estudantes é paga pelo restante dos usuários, considerando importante um maior controle sobre a venda de passes estudantis.



Para Assis tarifa única é impossível

Leda Malysz

Mudança no projeto só beneficia as empresas de transporte

Mestre em engenharia de transportes, Névio Carvalho foi diretor do Núcleo de Transportes de Florianópolis durante a gestão do prefeito Sérgio Grandó (PPS), entre 1993 e 1996 - e participou recentemente da elaboração do Sistema Integrado de Transporte da região metropolitana de Porto Alegre. Nesta entrevista Carvalho explica o funcionamento da primeira proposta de Sistema Integrado de Transporte Coletivo Florianópolis, além de analisar o sistema substitutivo proposto pela gestão da prefeita Ângela Amin (PPB). Entre outras críticas, chama atenção para o fato de que os terminais de ônibus foram construídos justamente nas áreas de fronteira de atuação de cada empresa de ônibus. Com isso, garante que o objetivo era possibilitar que cada empresa fique responsável pela administração de um destes terminais.

Z- Como começou a elaboração do Sistema Integrado de Transporte Coletivo?

Névio Carvalho- No início de 1993 realizamos uma série de pesquisas de campo em todas regiões da cidade com o objetivo de identificar qual era o desejo de deslocamento do usuário. É uma pesquisa muito cara, que não foi repetida pela gestão atual. No final de 1994 já tínhamos estes dados. Organizamos então uma série de seminários com o Sindicato dos Motoristas, comunidade, técnicos da área e empresas de ônibus para discussão do projeto. Depois de aprovado, começamos a elaboração de algumas etapas.

Z- Como ele iria funcionar?

NC- A Ilha de Santa Catarina teria quatro terminais, um em cada ponto geográfico da cidade, além do terminal central, próximo à Rodoviária. A idéia era que cada terminal concentrasse as linhas dos bairros. A partir dali o usuário teria três opções de deslocamento: Uma linha expressa direta até o centro da cidade; outra que faria a ligação norte-sul, parando nos terminais. E a última nos moldes das linhas atuais, parando para recolher as os usuários nos pontos e passando pela Agrônômica e Mauro Ramos. Os terminais se localizariam em cinco locais: no norte da Ilha, próximo à entrada para Ratoões; no Itacorubi, em frente ao aterro da Comcap; no Saco dos Limões e no Rio Tavares. O terminal de Ratoões seria exatamente no local onde todas as linhas do norte da Ilha se encontram. O usuário de Daniela, Canasvieiras, Ponta das Canas, por exemplo, teriam uma frequência muito maior de horários que a de hoje, já que o ônibus viria do bairro até o terminal, retornando a partir dali. Com os outros a lógica seria a mesma. O terminal central funcionaria no mesmo molde com está hoje, ao lado do terminal rodoviário Rita Maria, para facilitar o trânsito das pessoas que chegam de outras cidades. Ali elas não precisam pegar *taxi* ou qualquer outro tipo de transporte para chegar ao terminal urbano.

Z- O que mudou no sistema proposto pela atual gestão?

NC- Hoje existem quatro tarifas na cidade, e o novo sistema não prevê tarifa única, como o nosso. Pela proposta original de 1993, as pessoas poderiam se deslocar para qualquer ponto da cidade pagando uma tarifa, através de um cartão magnético. Quem fizesse transbordo (descer em terminal para trocar de ônibus) teria direito a 90 minutos para pegar outro ônibus sem pagar uma nova passagem. A restrição seria que o usuário não poderia pegar o segundo ônibus para o mesmo sentido que veio. Outra diferença é que na configuração atual, eles mudaram a localização da maior parte dos terminais. Em relação ao norte da Ilha, puxaram de Ratoões para Ingleses um, e incluíram outro em Santo Antônio de Lisboa. Na minha avaliação, para que um fique para a empresa Canasvieiras, e outro para a Transol. Ele está localizado justamente na área de limite entre a atuação das duas empresas. Só vão existir linhas daquelas empresas em cada terminal. O terminal do Itacorubi foi deslocado para o bairro da Trindade. Na minha opinião não tem porque concentrar pessoas ali.

Z- Por que a localização dos terminais foi alterada?

NC- Porque as empresas de ônibus sempre foram contra a implantação do projeto nos moldes como estava sendo proposto. Cada uma queria ter um terminal próprio, para não misturar a demanda. É a concepção errada que as empresas de transporte tem na cidade, de achar que cada uma tem que ter o seu próprio mercado. E outras empresas não poderiam se meter no mercado delas. Nosso projeto mudaria radicalmente isso, já que seria feito um consórcio entre as empresas para operarem as linhas, e não cada uma ter seu próprio território.

Z- Que prejuízo a população pode ter com esta nova distribuição dos terminais?

NC- Aí é que entra a questão da tarifa, porque não vai ter tarifa única como era o projeto original. Cada empresa vai ficar com sua própria tarifa. Cada uma fica em uma área determinada. No nosso projeto as empresas seriam consorciadas para operar nas linhas entre os terminais. Teria uma câmara de compensação para que a tarifa fosse única. Outro problema é que a as empresas de ônibus formaram um consórcio e venceram a licitação municipal para a construção dos terminais, formando a Cotisa. Na minha avaliação, o terminal de ônibus administrado pelas próprias empresas já é complicado porque toda a questão de controle da infra-estrutura urbana, deveria ser feito pelo poder público, que tem condições de definir uma melhor utilização para a área. No caso dos terminais, o que acontece é que o controle público sobre o sistema vai ser muito limitado. Por exemplo, quando tiver que mudar o itinerário de uma linha ou o próprio *layout* do terminal, o poder público fica com poder restrito.

Z- O fato de as empresas terem que pagar uma taxa para



Carvalho: empresas tem que operar as linhas e não cada uma ter seu próprio território

Cotisa pode encarecer o preço da passagem?

NC- Sem dúvida. Vai ter uma taxa de utilização dos terminais. O lucro também entra em toda exploração comercial que será feita pelas empresas de ônibus, através da Cotisa, em relação aos pontos de lanches, lojas, enfim...O nosso projeto tinha outras questões acopladas à questão do terminal. Nossa idéia era colocar padaria, farmácia, cestão do povo do lado. Com estas receitas o poder público manteria e pagaria os terminais.

Z- A Cotisa coloca que seria financeiramente inviável possibilitar serviços como estes em torno dos terminais...

NC- É uma idéia de lucro imediato. São empresas. Por isso que é um erro deixar empresas administrar terminais. Empresários de ônibus devem prestar serviços para a prefeitura, ela que deve gerenciar o sistema.

Z- Na sua opinião, porque a prefeitura possibilitou esta concessão?

NC- É uma concepção de política para o sistema de transporte. Eles, possivelmente, avaliam que o setor privado funciona melhor que o setor público. Eu particularmente entendo, e nós trabalhamos com isto na época, que quem deve gerenciar o sistema de transporte é o poder público e não as empresas.

Z- A justificativa que a prefeitura deu em relação à concessão para a Cotisa, foi que o município não tinha dinheiro para construir os terminais...

NC- O mesmo financiamento do Bndes poderia ir para a prefeitura, que poderia explorar área em torno do terminal. E ficou meio estranho, porque os terrenos são públicos, né? Tudo foi desapropriado pela prefeitura, que praticamente entregou os terrenos para as empresas. A idéia era ter uma grande área de estacionamento para as pessoas utilizarem os carros apenas até o terminal mais próximo. Quando estariam voltando para casa, comprariam pão, leite, verduras, remédios. Enfim, era toda uma lógica de abastecimento casada com o transporte.

Z- A prefeitura alega que a tarifa única não pode ser implantada porque oneraria as pessoas que utilizam ônibus na região central. Como ficaria no antigo projeto?

NC- Aí a questão é de concepção novamente. Eu, particularmente, defendo a tarifa única porque não é justo que as pessoas de uma cidade sejam prejudicadas porque moram em regiões mais afastadas do centro. Elas moram na mesma cidade. Inclusive, no interior e sul da Ilha é onde existem as comunidades mais antigas em termos de colonização. Na nossa concepção de transporte todos teriam os mesmos direitos no transporte coletivo e para isto era preciso oferecer o necessário sem onerar quem mora mais longe da região central.

Z- E quem mora no centro, não pagaria mais caro que os outros, considerando o trajeto?

NC- Não, pelo seguinte: na nossa época, a concentração de pessoas que moravam na área central da cidade, patamar 2, era 65% da população. Então, obviamente, que elas pagariam um pouco mais, mas seria muito pouco. Na época, pelos cálculos, a diferença não chegava a 5%. Em compensação, 35% das pessoas pagariam 50% a

menos. O que as pessoas que moram na região central pagariam a mais seria muito pouco em relação ao ganho de quem mora mais longe. Se for considerar os aumentos de passagens destes últimos cinco anos, acima da inflação e dos aumentos de salários dos trabalhadores, estaria largamente compensado. E é uma questão de justiça social. Quem mora no norte ou sul da ilha não tem tanta oportunidade de trabalho e algumas opções de lazer do que quem mora na região central. Não é justo que elas paguem mais por morar mais longe. Nós fizemos discussões a respeito da tarifa única e destes 5% de aumento para a região central. A comunidade aceitaria tranquilamente o fato da tarifa única. Além da simplicidade que proporciona uma só tarifa, onde tu usas o cartão magnético para todas linhas da cidade.

Z- Neste sistema novo, o que vai mudar em relação à tarifa?

NC- Não muda muita coisa, porque o usuário vai continuar pagando tarifas diferentes. A integração será física e não tarifária. O que vai mudar é que os usuários terão mais conforto nos terminais, possivelmente as empresas vão adquirir uma frota mais nova. Agora, quem utiliza dois ônibus, vai continuar pagando duas tarifas diferentes. Na minha avaliação, só tem sentido fazer sistema integrado se o usuário ganha alguma coisa. Neste sistema ele continua tendo dificuldades para se locomover.

Z- Como funcionaria a câmara de compensação?

NC- A câmara de compensação é um fundo de equilíbrio entre as linhas deficitárias e as linhas superavitárias, destinado às empresas. Cada linha tem um custo diferente. A despesa do ônibus do Expresso UFSC, por exemplo, é menor, por quilômetro rodado, do que a do trajeto em regiões distantes do centro. Na gestão anterior à nossa, os cálculos eram feitos pela prefeitura, que estabelecia o custo por quilômetro rodado de cada empresa. As empresas eram pagas de acordo com o serviço prestado por cada uma delas. Quem arrecadava mais que aquele custo, repassava semanalmente o valor para a câmara de compensação, e quem arrecadava menos, recebia. As empresas que fazem linhas onde há menor número de passageiros por quilômetro eram compensadas. Ele foi extinto, porque quando assumimos havia um déficit de aproximadamente R\$ dois milhões, formado por questões políticas e falta de informação sobre a demanda. As informações que as próprias empresas repassavam eram insuficientes. Pagamos o déficit em 1993 e depois começamos a fazer modificações no sistema de transporte. Com a catraca eletrônica, a câmara de compensação

seria completamente viável. Teria as informações sobre o número de passageiros em tempo real, o quadro de horários seria definido pelo poder público, que tem como estabelecer a quilometragem de cada empresa sem nenhum erro. Com a tarifa única seria mais fácil ainda, porque só importa o número de passageiros, e não o trajeto. Sendo o terminal do poder público, ficaria mais fácil esta fiscalização.

Z- A implantação da catraca eletrônica é muito criticada pelo perigo de perda dos empregos dos cobradores. Como ficava esta questão no antigo projeto?

NC- A idéia era dar um novo perfil ao cobrador, e não acabar com estes empregos. Eles seriam uma fonte de informação e orientação ao usuário, e seriam preparados para isto. Não se excluiria o cobrador do ônibus. Até por questão de segurança não é bom o motorista ficar sozinho no carro. A gente sabia, na época, que não era interessante acabar com estes empregos. Foi feito inclusive um acordo coletivo na época com o sindicato.

Z- E a frota, seria diminuída?

NC- Ao todo, não, a frota nos bairros realmente seria menor, porque o percurso também seria diminuído e o mesmo ônibus teria condições de fazer várias viagens, já que eles não iriam todos para o centro. Mas haveria uma maior demanda para os trajetos entre terminais e os expressos, que necessitariam de maior número de ônibus, já que os trajetos são mais longos.

Z- Porque este sistema de 1993 não foi implantado?

NC- Por várias questões. Em 93/94 o Bndes não financiava o setor público, apenas o setor privado. E nós não conseguimos viabilizar recursos internos da prefeitura para a construção dos terminais. A partir de 1998 é que o Bndes passou a financiar o setor público também. Outras questões eram os problemas internos. O IPUF (Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis) demorou muito tempo para concluir o projeto dos terminais. A estrutura que estava disponível também era precária. A equipe era muito pequena e, com formação na área de transporte havia eu, que era o gerente na época, e mais uma funcionária. O restante não tinha nível superior.

Z- Qual era o papel do IPUF?

NC- O IPUF era um órgão à parte dentro da prefeitura. Uma questão essencial do nosso projeto era unificar trânsito e transporte. Para mim, isso era fundamental. Antes de sair, entreguei um relatório para o atual presidente do Núcleo de Transportes, D'Acampora, dizendo exatamente isto, e que era fundamental tentar conseguir. Era comum, por exemplo, o IPUF mudar a mão ou trancar uma rua e nem informar o Núcleo de Transportes. Hoje quem gerencia o transporte coletivo é o Núcleo de Transportes, ligado diretamente ao gabinete do prefeito. O IPUF gerencia o trânsito, vias, sinalização, etc. E não funciona separado. Florianópolis talvez seja a única capital onde é separado trânsito de transporte. Tem que priorizar em uma cidade o transporte coletivo ao individual. Isto do ponto de vista de políticas de transporte é consensual. E só se consegue isto trabalhando os dois ao mesmo tempo. O IPUF deve pensar no planejamento urbano e não gerenciar vias, sinalização, semáforos.

Terceirização dos terminais deve encarecer passagens

Empresas de ônibus vão lucrar mais no novo sistema

A falta de recursos da prefeitura para a construção dos terminais de integração da ilha foi a justificativa para uma operação inédita no transporte urbano de Florianópolis, que deverá aumentar o controle das empresas de ônibus sobre o sistema de transporte público. É que as mesmas empresas que atuam na capital (Canasvieiras, Transol, Emflotur, Estrela, Ribeironense e Limoense) vão também controlar os terminais, explorando-os financeiramente por um período de 20 anos.

Em 1999, quando a prefeitura lançou o primeiro edital de licitação para a construção dos terminais, não houve interessados. Os termos foram então reformulados, já que seria oneroso para a iniciativa privada e os custos seriam repassados para os usuários. Inicialmente o projeto previa que os terminais tivessem praças de alimentação e de integração – no caso do terminal de Canasvieiras, até um ginásio de esportes. No segundo edital, a única empresa a se candidatar foi a Cotisa (Companhia Operadora de Terminais e Operações), criada pelas próprias empresas de ônibus e pela construtora Sul-Catarinense, que obteve a concessão.

"Foi uma boa coincidência", diz Francisco de Assis Filho, secretário municipal de transportes e obras. "A empresa investidora poderia ser uma malharia, uma padaria, mas nesse caso, é a parte interessada". O secretário acredita que as empresas perceberam que, se não houvesse ninguém que construísse os terminais, o sistema de transporte integrado poderia não sair do papel.

O principal incentivo que a Cotisa recebeu para entrar no negócio foi a garantia de financiamento a juros baixos pelo Bndes.



Biasotto: empréstimo do Bndes a juros baixos

De acordo com Marcelo Biasotto, diretor executivo da Cotisa, o financiamento para a construção dos terminais foi de R\$ 8,5 milhões; a empresa entrou com R\$ 6,5 milhões de recursos próprios. Este investimento será recuperado através do aluguel de lojas e lanchonetes, que vão funcionar dentro dos terminais, da venda de espaços publicitários e, principalmente, de uma tarifa de utilização que será cobrada de todos os ônibus que passarem pelo terminal – valor que será repassado para o usuário no preço da passagem. O pagamento das tarifas de utilização é garantido pelos artigos 8º a 10 da Lei Complementar nº 33, de 1999, a mesma que permite a entrada da iniciativa privada no Sistema Integrado de Transporte Coletivo (SITC).

Biasotto explica que o critério de concessão foi justamente o menor custo apresentado para a tarifa de utilização – quantia que equivale hoje a R\$ 5,60. Essa será a tarifa que cada ônibus leve terá de pagar ao terminal para fazer uma viagem do ponto de origem até o destino, sem contar o trajeto de retorno, para o qual será paga uma nova tarifa. Ele não acredita que o repasse da tarifa de utilização vá causar "um grande impacto nas passagens". "A otimização do sistema reduz os custos, mesmo com esse novo item agregado nas planilhas de cálculo da tarifa", diz.

Os terminais vão ter banheiros públicos, postos de informações, de segurança, de administração e fiscalização – além de bancos, bebedouros e telefones públicos. E na segunda etapa do projeto, estão previstas vagas de estacionamento para carros e bicicletas – que deverão ser controladas pela prefeitura, já que os terrenos são públicos.

Mariana Faraco

Aeromóvel: uma alternativa ignorada

Tecnologia gaúcha foi adotada em Jacarta e funciona

A implantação do novo Sistema Integrado de Transporte Coletivo deve acabar com boa parte dos problemas do transporte coletivo em Florianópolis nos próximos vinte anos, mas peritos da área, como o professor Carlos Campos, do curso de Arquitetura da UFSC, já planejam substituir os ônibus por uma tecnologia de maior capacidade de locomoção. A sugestão do perito é que se use a tecnologia do aeromóvel desenvolvida pela Faculdade de Engenharia Industrial de Porto Alegre. O sistema é mais barato



O protótipo de Porto Alegre adotado na Indonésia

e menos poluente que os convencionais e pode transportar mais de 27 mil pessoas por hora. Para Campos "seria a solução definitiva dos problemas de transporte coletivo em Florianópolis".

Os aeromóveis são espécies de trens que trafegam por vias elevadas e funcionam pelo mesmo princípio dos barcos à vela. Os vagões não têm motores e andam em trilhos sobre um túnel de vento, sendo que cada vagão possui uma "vela" metálica voltada para baixo que impulsiona o aeromóvel adiante. O vento necessário para impulsionar o sistema é criado por motores espalhados ao longo do trajeto. A velocidade é controlada pelos operadores desses "grandes ventiladores", portanto não existem motoristas.

Limpo, barato e eficiente. O professor Campos vê diversas vantagens no sistema sobre os meios de transporte convencionais disponíveis no mercado. "O aeromóvel tira os veículos coletivos do tráfego e como as vias são elevadas, quase não há gasto com desapropriações – até as estações são elevadas. Além disso, custa entre US\$ 5 e US\$ 7 milhões por quilômetro, enquanto os sistemas de monorail (como o "fura-fila" que começou a ser implantado por Celso Pitta em São Paulo) custa entre de US\$15 a US\$20 milhões e sistemas de trens e metrô não saem por menos de US\$100 milhões e são grandes demais para uma cidade do tamanho de Florianópolis. O veículo pode ser manobrado o suficiente para virar uma esquina e sobe inclinações de até 12 graus", compara.

Como são mais leves, os aeromóveis precisam de viadutos menores para trafegar e usam uma estrutura que causa poucos danos ao meio ambiente. Ideal para uma cidade como Florianópolis, com mangues, restingas e dunas – ecossistemas frágeis, que não seriam prejudicados

com novas rotas de transporte. Além disso, as obras necessárias não causam transtornos porque toda a estrutura é pré-fabricada e os motores são não-poluente, pois substituem os combustíveis fósseis por energia elétrica.

Um sistema com seis estações e cerca de 18 quilômetros poderia integrar toda a região central da cidade passando pela Beira-Mar, UFSC e terminais do Saco Grande e da Agrônômica em viagens de até sete minutos a um custo aproximado de US\$ 90 milhões, quase três vezes o que vai custar a implantação do novo sistema integrado. "É mais

caro, mas uma vez investido esse dinheiro a manutenção do sistema é muito mais barata que a atual e não seria preciso investir muito mais em transporte", diz o especialista

Projeto enfrenta lobbys. Se o aeromóvel for realmente utilizado na próxima reforma do sistema de transporte, deve substituir os ônibus expressos entre terminais na parte central – que reúne 73% dos usuários. Embora não substitua completamente os ônibus, Campos diz que os empresários regionais do setor fazem lobby contra a implantação desse tipo de tecnologia. "É um erro, eles poderiam participar do processo de implantação e continuar lucrando com o novo sistema". Para Campos a ideia de usar o princípio do barco a vela sobre trilhos é fantástica, simples e eficiente, mas também bate de frente com o interesse de empresas poderosas como a petrolífera e automobilista.

Como se isso não fosse o bastante, o sistema ainda teria de lutar contra a noção de que se foi desenvolvido no Brasil, não presta. "Eu falo com técnicos do setor, mas eles não acreditam, dizem que se funcionasse, já estava na rua" critica. No Brasil só foi construída na década de 80 a linha experimental entre a usina do Gasômetro e a Secretaria da Fazenda em Porto Alegre, mas a tecnologia já está sendo exportada antes de ser usada comercialmente no país. Em apenas oito meses, foi construída uma linha contornando o centro de Jacarta (capital da Indonésia), construído em torno de um pântano. Talvez se os americanos tivessem desenvolvido a tecnologia, estaríamos mais perto de implantá-la.

Vitor de Brites



Guilardi aguarda um modelo semelhante ao de Caxias e Chapecó

Motoristas e cobradores temem perder o emprego

Além da sociedade não ter garantias de que o novo sistema de transporte público de Florianópolis trará benefícios, cobradores e motoristas temem que ele possa causar desemprego. Sindicalistas prevêem que a instalação de catracas eletrônicas, diminuição da frota e utilização de ônibus maiores vão causar cerca de 500 demissões. Exemplos de cidades como Chapecó e Caxias do Sul (RS), no Rio Grande do Sul, mostram que é possível modernizar o transporte público evitando o desemprego e até criando novos postos de trabalho. Os motoristas e cobradores de Florianópolis lutam por isso.

O decreto 1636, publicado pela prefeita Ângela Amin em 18 de outubro, proíbe "a demissão de cobradores, no serviço regular ou convencional, quando o veículo estiver em controle eletrônico de bilheteria". É uma garantia importante, mas ainda insuficiente, segundo o Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Urbano de Florianópolis e Região - Sintraturb. Os sindicalistas questionam até quando essa legislação terá vigência; por que não foi criado um projeto de lei, e sim um decreto que pode ser cancelado a qualquer momento, e que garantias serão mantidas para a categoria.

O volume da voz do administrador do Setuf (Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Passageiros de Florianópolis), João Savas, fica mais alto quando se tenta conversar sobre o possível desemprego de cobradores e motoristas. "Esse assunto de demissões para nós não existe, não sei por que o pessoal gosta tanto de falar disso", protesta. Ele baseia-se no decreto da prefeitura para garantir que "o novo sistema não vai causar demissões".

Segundo cálculos do sindicato, a catraca eletrônica não é a única ameaça aos empregos. Julcemar Guilardi, diretor de Imprensa e Comunicação do Sintraturb, diz que para o novo sistema conseguir desafogar o trânsito da capital, a nova frota terá 60 ônibus a menos que a atual. Em cada veículo trabalham três cobradores e três motoristas, cada um num turno de 06h40 minutos por dia. Com a diminuição prevista, 360 profissionais ficariam desempregados.



SISTEMA INTEGRADO

Outra questão levantada pelo Sintraturb está relacionada aos novos ônibus articulados e biarticulados que estão previstos para ser adotados no sistema. Os primeiros, que hoje já são utilizados na linha Expresso, entre o centro e a UFSC, levam o mesmo número de passageiros que dois ônibus normais. Os biarticulados, três. No primeiro caso, seis profissionais por dia conduzem o número de passageiros que, em dois ônibus normais, exigiam o dobro, segundo a mesma lógica. Nos biarticulados, seis trabalhadores por dia rendem o mesmo que 18 trabalhando em ônibus convencionais. Resumindo: para cada ônibus biarticulado, há 12 desempregados em potencial; para cada novo articulado, são seis.

"Você pode ter certeza que as projeções do Sintraturb não são confiáveis, porque somos nós que fazemos o planejamento", diz Rodolfo Philippi, engenheiro do Núcleo de Transportes da Prefeitura. Ele afirma que não há previsão de uso de ônibus biarticulados e que só em janeiro será o núcleo anunciado o tamanho da nova frota e quantos ônibus biarticulados serão usados. "O novo sistema não necessariamente vai reduzir a frota. Vai racionalizar seu uso", prevê Philippi.

Onde deu certo. Em Caxias do Sul, ao invés de desemprego, o novo sistema de transporte coletivo gerou contratações. Conforme Juliano de Ros, diretor técnico da secretaria de transportes da cidade, o modo como as linhas foram integradas permitiu um aumento na frota de ônibus e, consequentemente, dos empregos de motoristas e cobradores. O sistema da cidade gaúcha não é baseado em terminais de integração. Na mesma lei, de 1999, que determinou a licitação pública para instalar o novo sistema, foi garantido que nos ônibus que operassem com catraca eletrônica haveria necessariamente dois profissionais, o que garantiu o emprego aos cobradores, agora chamados de "auxiliares operacionais".

Em Chapecó, distante 576 quilômetros de Florianópolis, não houve aumento de vagas, mas as catracas eletrônicas também não causaram desemprego. Assim como em Caxias do Sul, os cobradores tiveram o emprego garantido por decreto e foram transformados em "auxiliares de bordo"; orientam o uso do cartão, controlam entrada e saída de passageiros e auxiliam motorista, gestantes, idosos e deficientes físicos. As catracas eletrônicas já foram instaladas em 60% da frota de Chapecó. O novo sistema viário da cidade ainda está em fase de estudo.

Luta. Julcemar Guilardi é o representante do Sintraturb no Conselho Municipal de Transportes, do qual também participam o Setuf, entidades comunitárias, IPUF e Câmara de Vereadores. Segundo ele, o discurso dos representantes das empresas tem mudado nos últimos meses. Guilardi diz que quando o projeto foi anunciado, as demissões eram dadas como inevitáveis, mas agora as empresas admitem que é necessário remanejar para outras funções os trabalhadores que seriam demitidos.

Um dos motivos desta conscientização seria a campanha que o sindicato está promovendo desde junho. Por meio de reuniões com comunidades, debates, participação em audiências públicas e publicação do *Jornal do Ônibus*, os envolvidos com a campanha pretendem discutir o futuro do transporte coletivo e convencer sociedade e autoridades de que é importante manter o emprego dos 3,4 mil trabalhadores do setor em Florianópolis. "Não vamos abrir mão de nenhum posto de trabalho", avisa Guilardi.

Dilson Branco

Lourival Sant'Anna foi o primeiro jornalista brasileiro a entrar no Afeganistão depois do atentado terrorista aos Estados Unidos, em 11 de setembro de 2001. Nesta entrevista ao *Zero*, o jornalista conta a sua experiência nesta região conturbada, onde todos os afegãos tinham ordem de matar qualquer estrangeiro que vissem ao país. Sendo sua primeira vez no Afeganistão, o repórter dá uma visão clara dos costumes da região, dos conceitos de guerra santa, dos perigos e nuances de um correspondente de guerra. Faz um resumo da cobertura jornalística que fez para o diário O Estado de São Paulo, que se transformou no livro Viagem ao mundo dos tale-

ban, onde explica as origens dos conflitos entre os países muçulmanos e o interesse estratégico dos Estados Unidos na região. Os temas como o homossexualismo, freqüente no movimento do taleban, e a forma como os combatentes conseguiram dinheiro, armas e força para dominar 90% do território do Afeganistão.

“Resgate do islamismo puro traz a intolerância e destruição”

Zero - Como foi sua experiência no Afeganistão? Como você chegou lá?

Lourival Sant'Anna - Bom, eu saí do Brasil algumas horas depois do atentado e fui para Israel. A gente não sabia muito bem a origem daquilo, mas desconfiava que tinha alguma a ver com o terrorismo islâmico. Então, fiquei cinco dias com os palestinos e os israelenses, conversando sobre o terrorismo islâmico, até que se consolidou a hipótese do Afeganistão. No dia 18 de setembro, cheguei no Paquistão. O Afeganistão estava fechado e fiquei em Islamabad. Na manhã desse dia, conheci o Iqbal Afridi, que é esta figura aqui. Ele, depois de ter trabalhado no serviço secreto paquistanês e na linha aérea paquistanesa, abriu uma locadora de automóveis instalada no hotel onde me hospedei. Eu precisava de um carro que me levasse aos lugares, a gente começou a conversar e houve uma simpatia mútua. Eu não tinha idéia do quanto ele era importante, isso foi se revelando aos poucos, mas ele gostou de mim, e eu gostei dele, e ao invés de ele alugar um carro, passou a trabalhar para mim, como guia e intérprete, acima de tudo. Depois a gente passou a ter um motorista.

Z - Qual idioma você usou?

LS - Inglês. A grande importância do Iqbal, em primeiro lugar, era porque ele é afegão, e fala o *pasbtu*, dialeto que é falado no Centro-sul do Afeganistão, coisa que muita gente em Islamabad e a maioria dos paquistaneses não falam. Além do *pasbtu*, fala *urdu*, que é a língua administrativa do Paquistão, e também é importante já que estávamos no Paquistão, e mais o inglês. Ele tem três mulheres e uma delas é australiana. Ele morou na Austrália e na Holanda. Bom, este é o primeiro aspecto do meu guia. O Iqbal é toda uma história, daria um livro só sobre o Iqbal (risos). E segundo, é que ele é homem cheio de conexões e muito bem informado, com uma influência no Afeganistão e no Paquistão, então, através dele, nós chegamos às pessoas que puderam nos levar até os taleban.

Z - Quantas vezes você tentou entrar no Afeganistão e não conseguiu?

LS - Inúmeras. Ficamos três semanas tentando, praticamente todos os dias, várias vezes por dia, ao longo de uma fronteira de 2.500 quilômetros. Eu sempre me baseava muito em Islamabad porque ali estavam as informações da ONU, da Cruz Vermelha, das organizações humanitárias. Havia *briefings* diários do governo paquistanês e também do único canal que existia entre os

taleban e o mundo, que era a embaixada deles em Islamabad. Tudo ficava em Islamabad. Então eu ficava com um pé em Islamabad e outro pé na fronteira. A fronteira era muito importante porque ali chegavam afegãos. Tinha uma área tribal ao longo da fronteira do Paquistão e Afeganistão, viviam ali 20 tribos afegãs. Além disso por ali passavam migrantes afegãos vindos do Afeganistão.

Z - Como foi para você, que não conhecia a língua nem os costumes locais, lidar com uma diferença étnica tão grande?

LS - Primeiro, a premissa intelectual é o relativismo cultural. Você chega muito respeitoso, tentando aprender, lendo à noite, e felizmente, no Paquistão existem muitos livros em inglês, porque o país foi colônia britânica - o Afeganistão não -, mas existem muitos livros sobre o Afeganistão. O embaixador do Brasil em Islamabad foi

estrangeiro que visse dentro no país. Todos os estrangeiros tinham sido expulsos. Havia uma jornalista inglesa presa pelo regime. Então, eu sempre disse para o Iqbal que queria entrar e ir direto até os taleban, antes que eles me encontrassem. Essa foi uma premissa que a gente pode discutir, porque é uma questão de ética. Então fomos até o quartel-general dos taleban, em Spin Boldak, que é uma cidade no sul do Afeganistão, distante 103 quilômetros ao sul de Kandahar, que era seu quartel-general e da Al Qaeda. O quartel-general em Spin Boldak, era sede de um governo regional dos taleban e chegando lá o dono do jipe, que era o comerciante mais importante, desceu e falou “eu tenho um jornalista brasileiro maluco aqui que quer conversar com vocês”. O soldado retrucou: “bom, já que ele está aqui, então vamos ver o que ele quer”. Nós todos entramos e tinha três governantes locais: um militar, dois civis e mais adiante, entrou um *mujahedin*, um veterano combatente da liberdade, anterior aos taleban, e que participou da manifestação para a expulsão dos soviéticos, entre 79 e 89. Esse homem, tinha sido, fui saber depois, governador da província de Kandahar e fez um acordo com os taleban, entregando a província para eles. Quando a Aliança do Norte avançou em relação ao sul, sobre o tapete de bombas americanas, esse homem, que se chama Gul Agha, passou a liderar a resistência contra os taleban e hoje reassumiu o cargo de governador da

província de Kandahar. O Iqbal esteve lá de novo e ele falou: “Chama seu amigo para vir aqui para a gente conversar mais”. A experiência dele foi muito boa porque chegou a prolongar a entrevista. Os taleban não estavam querendo facilitar, estavam muito nervosos por eu estar lá, achavam uma esculhambação eu estando recebido daquela maneira. A hospitalidade é um fator muito importante na cultura deles. Uma vez que você esteve lá, deve ser bem recebido. A idéia é não deixar entrar.

Z - Que perguntas você fez?

LS - Eu já vinha lendo muitas coberturas de jornal, então eu fiz perguntas mais profundas, sobre a visão deles de mundo. Por que eles achavam que a religião podia reger todos os aspectos da vida e do governo; por que não realizam eleições? Se diziam que a população estava contente; como eles viam o futuro, o conflito com os Estados Unidos? E, claro, a visão que tinham do Osama Bin Laden. Foram perguntas mais aprofundadas, as coisas básicas que não estavam mastigadas naquele momento. Eles também me disseram coisas espontaneamente e, no final, rezaram para eu me converter ao islamismo.

Z - Está convertido?

LS - (Risos) Não, não. Foi uma conversa cheia de climas, cheia de trocas. Teve também uma discussão sobre a *jihad*, que era uma discussão que eu vinha levando com os líderes religiosos e os professores do taleban que



Sant'Anna e Iqbal, que além de guia, intérprete e motorista o colocou em contato com os talebans

quem me deu a primeira aula de Afeganistão. Ele é historiador, um homem muito culto, estava lá há cinco anos, me deu uma aula e indicou rumos. Então passei a estudar. Além disso, você tem que ter uma postura intelectual e de muita humildade, perceber coisas, observar e imitar - como uma criança. O Iqbal e outras pessoas iam me ensinando as coisas, então eu não cometia muitas gafes, e quando cometia, as pessoas me perdoavam porque não me mostrava petulante. É um momento de muito emocionalismo, de choque de civilizações. E eu vinha do lado errado.

Z - Como foi a travessia da fronteira? Quando você entrou no Afeganistão, você sabia aonde ir, quem procurar?

LS - Sabia. Eu estava acompanhado do Iqbal e mais três comerciantes da região, que faziam comércio com os taleban e estavam guiando em jipe. Éramos cinco. Eu não podia entrar no Afeganistão. Havia uma ordem, um decreto dos taleban, para a população matar qualquer

encontrei antes, diretores de escolas religiosas onde eles estudaram. Eu estava muito intrigado de como a religião poderia justificar, ou servir, ou ser usada para justificar um atentado como o World Trade Center. Então, o que significava guerra santa, *jihad*? Eu estava tentando mastigar esse conceito, comparar com o cristianismo também. Eram discussões assim.

Z - Quanto tempo você permaneceu no Afeganistão?

LS - Algumas horas. Não podia ficar lá nem falar com ninguém. Eu entrei totalmente mudo, vestido de afegão, e realmente eu não estava lá, para todos os efeitos. Claro, tiramos fotos, mas não do *taleban*, não podia. Fiz anotações discretas. Estava sem óculos, só esqueci o relógio, não devia estar nem de relógio porque eu não devia ser reconhecido como um estrangeiro. Mas nós descemos do jipe dentro de um pátio, bem além destas tendas do *taleban*, de um comerciante que fazia negócio com esses três homens que estavam me acompanhando. Lá a gente pôde ficar conversando um pouco, mas logo chegaram uns sujeitos estranhos, na verdade o estranho lá era eu, e o Iqbal gritou " *taleban*". Ai todo mundo entrou no jipe e nós demos umas volta no sul do Afeganistão, até que ele disseram "olha, vamos voltar, não dá mais para a gente ficar arriscando". Então a gente voltou e foi um momento de tristeza para mim.

Z - O que move um jornalista a fazer esse tipo de cobertura, sabendo que pode morrer, como no caso do Daniel Pearl?

LS - É a curiosidade, no meu caso. É porque eu sabia que os *taleban* são pessoas que nunca existiram e nunca vão voltar a existir. Um bando de seminaristas, estudantes de religião, órfãos de uma guerra, da guerra dos anos 80, que cresceram em um campo de refugiados e depois viveram nos braços das escolas religiosas, onde eles aprenderam uma visão do Corão muito peculiar, que é a seita *uababica*, originária da Arábia Saudita no séc. XVIII, e que, até hoje, a Arábia Saudita fomenta nesses países. Eles têm uma utopia islâmica de resgatar o islamismo puro, livre da influência de qualquer religião. Daí a destruição e intolerância com qualquer religião.

Viveram a vida no ambiente do monastério das escolas religiosas e de repente se transformaram em um grande braço armado do Islã, tomam o país e procuram colocar em prática estes conceitos. Mas eles tinham uma experiência limitada de vida, por exemplo, eles não tinham nem contato com mulheres, e muitos não sabiam o que fazer com as mulheres. Este é um detalhe onde, realmente, me tornei obsessivo, assim como todos os jornalistas estrangeiros que estavam ali no Paquistão, em maior ou menor grau, evidentemente. Muitos entraram pelo norte do país, do lado da Aliança do Norte, que ali já estava controlado pelos militares americanos, que prestavam assistência à organização, mas também era uma área pertencente ao Afeganistão. Mas a mim interessava entrar pelo lado dos *taleban*, eu queria conhecer os *taleban* e conversar com eles.

Z - O risco era de graça...

LS - O risco é um preço. Isto é um dado importante: você atenua o risco com planejamento e com contatos. Eu parti para o Afeganistão vendo o que era preciso adequar, evidentemente. No caso, a entrada pela fronteira, nem os três comerciantes podiam conseguir a minha entrada porque é uma guarda tribal que não obedece nem ao *taleban*. Um trecho autônomo, que estava encarregado de não deixar nenhum estrangeiro passar. Mas depois de dois dias de tentativas nesse ponto, o Iqbal finalmente lançou mão de m expediente do qual ele não queria lançar, que era um parentesco familiar importante ligado aos *taleban*.

Z - Como assim, "lançou mão de um parentesco"?

LS - Eu não gosto muito de detalhar muito esta história porque é uma dele e não minha. Mas ele tem um parentesco muito influente, militar de altíssima patente e que estava ali com os *taleban*.

Então quando ele falou o nome deste

familiar, a fronteira se abriu. Por que isto é muito delicado? Primeiro porque o Iqbal vive em Islamabad, no Paquistão, cujo governo, naquele momento, estava em uma tensão muito grande com o governo *taleban*. Então, nessa circunstância, estar no Paquistão e ter uma conexão deste tipo com o Afeganistão, não era bom. E hoje em dia, é ao contrário. Quer dizer, os *taleban* é que são *persona non grata* de novo e eu não sei o que aconteceu com esse militar, nas notícias, o Iqbal não fala muito sobre isso, ele não gostava muito de falar sobre isso.

Z - Quantos jornalistas brasileiros você encontrou por lá?

LS - Havia o Kennedy de Alencar, da *Folha*, que ficou baseado em Peshawar e que entrou com a Aliança do Norte. A *Folha* tinha também em outro colaborador, que ficava baseado em Lahor, no leste do Paquistão, mas esqueci o nome dele. Tinha o Marcelo Spinners, se não me engano, que era um *free-lancer* que cobria para a rede Bandeirantes de rádio e televisão. O Pepe Escobar, meu amigo, que estava pela *Globo News, Época*, pelo jornal



O país vive conflitos internos e externos permanentes há mais de 20 anos, mas o longo deserto à frente dos refugiados não impede que eles sonhem encontrar um lugar pacificado

O Globo, depois chegou a Graziela, com quem trabalhei na BBC, até cedi o Iqbal para ela um pouco.

Z - Quanto tempo você ficou no Paquistão e qual a periodicidade das matérias que você mandava aqui para o Brasil?

LS - Eu mandava o tempo todo, diariamente. Mais de uma em média. Tinha muita coisa para falar, porque, mesmo na fronteira, o material para explorar dessas tribos era muito rico, além das histórias dos afegãos que cruzavam a fronteira. Tive conversas com a ajuda da polícia, com um capitão lá da fronteira. Claro, ele tinha um valor. Eu dizia preciso de afegãos "frescos" (afegãos recém-chegados do Afeganistão) para conversar sobre a situação dentro do país e sobre seus sentimentos, principalmente com relação aos *taleban*, Estados Unidos e ao Paquistão.

Z - Foram matérias mais "humanas", então?

LS - Sem dúvida, totalmente. Num primeiro estágio, as conversas foram muito rasas, sobre o que eram os sentimentos básicos, tipo: "você não defende o seu país?". "Sim, vamos, é lógico", respondiam. Eu percebi que essas perguntas os colocavam muito na defensiva e não aprofundavam as questões. Então, na segunda e terceira semanas, eu chegava e dizia: "eu já sei que quando o seu país está sob ameaça, sua reação natural é defender esse país. Esquece os Estados Unidos. Vamos falar sobre *taleban*. Como você tem se sentido nos últimos seis anos? Eu sei também que vocês são muitos religiosos..." então as conversas se aprofundavam e ficavam muito interessantes, porque eles iam relaxando. Tinha uma cabana lá onde a gente conversava. O motorista e o policial iam trazendo os afegãos. Era uma coisa em série, o Iqbal e eu

conversando. O Iqbal já era craque em transmitir a coisa de maneira respeitosa, em deixar a pessoa à vontade para falar como se estivesse pensando em voz alta, como se estivesse na cozinha delas, e não se declarando para imprensa ocidental, porque isso não interessa.

Z - Como foi entrevistar pessoas que estão sob forte tensão, tanto dos Estados Unidos quanto do próprio taleban?

LS - O recurso que eu uso é mais conversar do que entrevistar. Falo bastante de mim também, de quem sou, que tenho filhos, a minha história, o meu povo. O Iqbal também falava. O Iqbal e eu tínhamos uma sintonia muito grande, ele entrou muito bem nessa minha intenção. A gente trabalhou muito bem, como acontece em muitos outros lugares que vou, onde encontro pessoas assim. A idéia é essa: você realmente bater papo, e aí, gerar discussões entre eles para que esqueçam que você está lá. O ideal é você estar ausente porque sua presença atrapalha. O importante é desarmar as pessoas, sua presença inicialmente as coloca na defensiva, vão falando coisas que não são exatamente o que pensam e sentem. Para isso é que tem essa camada, essa capa que você tem que retirar, e para isso você tem que bater papo, tem que ter tempo, disposição. Disposição nem é tanto a questão porque você está tão curioso, você quer tanto isso, que disponibiliza todo o tempo do mundo. Até a conversa vai e volta, vai e volta e outra pessoa interrompe e fala, e "ah, mas então isso". Você anota muitas coisas até chegar no ponto em que se tem uma frase essencial, uma coisa realmente define o sentimento ali. É um trabalho difícil e longo.

Z - O que os afegãos achavam da situação que estavam vivendo?

Qual a visão que eles tinham sobre o atentado do World Trade Center, sobre a presença americana no país deles?

LS - Inicialmente a resposta deles é que não havia provas de que Osama Bin Laden tivesse feito isso. Então eles concordavam com a linha dos *taleban* de que "vocês apresentam provas e a gente vê o que faz. A gente pode criar um

tes encontraram a base", pode ver no meu sítio, que explica esta história.

Isso é importante para mostrar a diferença entre os *taleban* e

a Al Qaeda e também para mostrar como a intromissão de

outros países acaba trazendo consequências nefastas.

Z - A intromissão americana deturpou muito o cenário?

LS - Toda essa história começou com uma disputa de influências sobre o Afeganistão entre a União Soviética e os Estados Unidos. Foi assim que o Afeganistão se transformou num país de homens armados até os dentes. Porque nos anos 70, a União Soviética estava procurando projetar-se sobre o Afeganistão enviando técnicos, cientistas e pessoas para as universidades. O Iqbal teve professores soviéticos, estudou Economia na Universidade de Cabul, nessa época. Então, os Estados Unidos, alarmados com isso, começaram a incitar os líderes tribais da fronteira e também no interior do país, dizendo "você não vai deixar esses ateus tomarem seu país? Vocês não vão fazer nada?". Incitaram dando armas, dinheiro. Compraram os chefes tribais, além de incitá-los ideologicamente. Com isso começou um conflito, tensão, e a União Soviética invadiu o Afeganistão, em 1979. Tinha havido um golpe pró-soviético em 77. E aí os Estados Unidos lutaram indiretamente com a União Soviética por intermédio dos nativos. Vieram do mundo inteiro muçulmanos *mujabedins*, que são esses combatentes da liberdade que criaram a guerra santa. Quando eles conseguiram expulsar os soviéticos, em 1989, eles só tinham armas, mais nada. Com o país destruído, formaram grupos que passaram a lutar entre si. O Afeganistão ficou totalmente fragmentado, feudalizado, "libanizado". De novo esses países: "bom, e agora? Precisamos reunificar e pacificar o Afeganistão". Foi quando os *taleban* surgiram como alternativa.



Pai e filha: refugiados do norte do Afeganistão

Os taleban chegaram como uma benção para os afegãos. Depois revelaram seu lado sombrio, desconhecido

Z - Na época em que você esteve no Afeganistão, a população era conivente com os taleban ou vivia com medo deles?

LS - Os *taleban* chegaram como uma benção para os afegãos, porque pacificaram e unificaram o país. Os veículos trafegavam nessa época e os Senhores da Guerra (*mujabedins*) cobravam pedágios, deixavam ou não deixavam passar. Mais 15 quilômetros e tinha outro. O país estava totalmente inviável. Os *taleban* tiveram atos heróicos, o Mohamad Omar, supremo líder dos *taleban*, se tornou isso, porque teve a iniciativa de reunir 16 rapazes e libertar uma garota que ia ser violentada por um *mujabedin*. Depois mataram o rapaz. Essa história e outras se espalharam pelo Afeganistão, e os afegãos estavam cansados de lutar. Então os *taleban* entraram e conquistaram 90%, 95% do país, em dois, três anos. Inicialmente eles foram uma benção para os afegãos, mas depois revelaram seu lado sombrio, desconhecido. Seguiam uma seita completamente conhecida pelo Afeganistão, um país altamente religioso, mas ortodoxo e não essa heterodoxia maluca de não permitir televisão, música, dança, diversão, esportes - até a pipa era proibida. Era proibido se divertir no Afeganistão. Quando fiquei sabendo disso, quase chorei, porque pipa era meu brinquedo preferido quando era pequeno. Quando entrei no Afeganistão não se viam crianças nem mulheres, porque os meninos estavam na escola, passavam o dia inteiro nas *madrassas*, e as meninas estavam confinadas ao espaço doméstico com as mulheres. Isso foi um preço muito alto que os afegãos pagaram, porque eles tiveram que abrir mão de suas diversões. Eles são muito tribais. E o que é uma tribo? Os afegãos casam entre si, casamento

arranjado, quando você nasce já sabe com quem vai casar. Os casamentos formam grandes famílias, que são clãs, e conjuntos de clãs são tribos, todos com o mesmo sobrenome. O Iqbal é da tribo Afridi. Então essas tribos têm suas danças, seus costumes. Os afegãos são muito alegres, têm umas danças muito engraçadas e um esporte absurdamente maluco que é o *buzkashi*, uma mistura de rugby com pólo. Formam-se dois grandes times de cavaleiros, colocam no meio uma carcaça de um animal com a

cabeça decepada, que pode ser ovelha ou bode. Normalmente é um bode, o campo é enorme, e eles correm para pegar o animal e para cruzar para o outro lado. São dezenas, às vezes mais de cem cavaleiros para cada lado. Vai sendo dilacerada aquela carcaça de animal, um toma do outro, até atravessar para o outro lado. Cada partida é um animal. Antigamente era um homem decepado. Depois, com a modernização do Afeganistão, entre os séculos XVIII e XIX, foi proibido. E os *taleban* mantiveram a proibição.

Quando eu voltei ao Brasil, fiquei chocado com a cobertura do lado de cá

Os afegãos não tinham o que fazer. Rádio, era rádio oficial que transmitia só oração e notícias que os *taleban* queriam que fossem difundidas. O jornalzinho tablóide que vi lá não tinha imagens.

Z - Qual o tratamento que era dado para a informação no Afeganistão e no Paquistão? Havia cerceamento?

LS - No Afeganistão a liberdade de expressão era totalmente cerceada. Só saía o que era oficial. Os *taleban*, só quando começou a crise, instalaram no quartel-general deles, em Kandahar, uma antena parabólica para verem o que a imprensa mundial estava falando. "Parece que estão falando da gente, lá" (risos). Aí, viram a Al Jazeera, além de verem a CNN, a BBC e tal. Gostaram da Al Jazeera e convidaram um jornalista da emissora, que ficava no Catar, para ir lá e instalar o cabo de transmissão, mas só para o resto do mundo e não para os afegãos, que não podiam ver televisão. No Paquistão é uma situação totalmente diferente, o mercado é mais disputado, mais livre para a imprensa. O momento era de grande emocionalismo dos dois lados. Do lado de cá também, quando eu voltei, eu que respirei o *after* lá, de 11 de setembro à 10 de outubro, quando voltei fiquei chocado com a cobertura do lado de cá também, com as versões que faziam, as conclusões tiradas... Deixa eu te contar uma rápida história: uma vez saiu no jornal de lá que no dia 11 de setembro, os quatro mil judeus que trabalhavam no World Trade Center não tinham ido trabalhar, para induzir você a pensar que podia ter sido obra do serviço secreto israelense, porque judeu não pode matar outro judeu. Eu fui atrás dessa história e os

jornais disseram que tinham sido duas agências islâmicas que havia lá no Paquistão, uma daquelas sunita, em Islamabad, que tinham enviado esse despacho. Eu as procurei e disseram que isso vinha da mídia canadense. Procurei o alto comissariado do Candá em Islamabad, que fez um rastreamento disso na imprensa canadense e obviamente não encontrou nada porque a história era estapafúrdia. Não se guarda segredo com quatro mil pessoas, você consegue isso com duas. Você me conta isso e eu vou contar pra ela que é minha amiga, minha mulher ou minha namorada, não quero que ela morra, mesmo não sendo judia, e o segredo vai embora. Bom, dias depois, na semana seguinte, eu estava numa *madrassa*, escola religiosa onde os *taleban* se formam, e ouvi o diretor repetir essa história para um bando de jornalistas. Eu estava com um colega egípcio e contei para ele a história que eu acabei de contar. No Egito há um destronamento da mídia islâmica e árabe, e lá, no mundo árabe deles, circulou essa notícia. Havia muito disso, muita suspeita. Eu entrevistei um juiz da alta corte de Peshawar, da província da fronteira noroeste, que seria o equivalente ao Superior Tribunal de Justiça Regional. E ele disse que não tinha sido destruído o World Trade Center, que tinha sido um truque de Hollywood, uma mentira. Outros nomes de altíssimo nível intelectual, diziam que estavam convencidos de que tinham sido os americanos mesmo que tinham feito aquilo. Diziam que não tinha morrido ninguém, que era tudo uma farsa, que aqueles destroços e corpos que apareciam na televisão era tudo mentira.

Z - Mas chegou a ter algum controle sobre a informação?

LS - Não. Em Israel há. Em Islamabad, não.

Z - Qual a imagem que mais impressionou você no Afeganistão e por quê?

Arquivo Pessoal



Confraternização depois do retorno à cidade de Chaman



Samir ul-Haq, diretor de escola religiosa em Peshawar

procurando uma saída, sem comida - porque a ONU, a Cruz Vermelha não estavam mais atuando lá, ou funcionavam só as sedes locais, mas precariamente. Meu filho, Pedro, tem dois anos e minha mulher estava grávida de seis meses, então eu me identificava com esses pais. Quando caiu o World Trade Center, essa senhora aqui e esse rapaz da sombra aqui [Lourival mostra foto de Rita Lasar e do rapaz] tiveram parentes que morreram no World Trade Center, porque haviam afegãos trabalhando lá, assim como havia gente do mundo inteiro, havia brasileiros, paquistaneses. E quando houve o bombardeio americano, eles também tiveram parentes mortos no Afeganistão. Essa é a história das pessoas comuns, que não tomaram nenhuma decisão a respeito da política externa americana, e nem afegã. Não decidiram que o Afeganistão deveria abrigar a Al Qaeda ou que os Estados Unidos deveriam se meter na vida do Afeganistão ou com a União Soviética ou com o Paquistão. Ou seja, são pessoas comuns que vivem por lá e que são os que pagam o preço. Pela conta de uma ONG chamada *World Exchange*, morreram 815 pessoas. Pelas contas do Pentágono morreram 400. No *World Trade Center* morreram mais de 3 mil. Todas foram pessoas comuns que nunca tomaram nenhuma decisão política sobre essas coisas. A operação aérea esgota o risco para o alvo, o atacado, porque não havia artilharia anti-aérea afegã capaz de derrubar o tipo de avião americano que estava sobrevoando o país. Portanto, o risco é certo, a não ser que o risco operacional, como amigos, porque os americanos gostam tanto de atirar que às vezes matam até corpo amigo. O risco é muito maior para o alvo, para os civis que estão lá embaixo porque a precisão é muito limitada, é olhar para uma cruz vermelha e achar que aquilo é um alvo, como se fosse um vídeo-game, mas aquilo é uma tenda da Cruz

Havia um decreto dos taleban para o povo matar qualquer estrangeiro que visse dentro do país. Então eu queria ir direto ao quartel general de Boldak antes que pudessem me encontrar



Buzkashi: esporte nacional afegão que só voltou a ser praticado depois da queda dos taleban

LS - A imagem é a dos pais de família ziguezagando, às vezes em sentido contrário, um indo e outro voltando, procurando uma saída, tentando cruzar as fronteiras.

Z - Os taleban não deixavam sair também?

LS - Não. Eu estive lá seis dias antes de começar o bombardeio americano. Esses pais de família, procurando um abrigo para os seus filhos, duzentos, trezentos,

Vermelha Internacional. Não nos cabe aqui também demonizar os americanos. Não existem maus, nem bons. O certo é mostrar os dois lados para que o leitor tire as suas conclusões.

Z - Você trabalha no jornal *O Estado de São Paulo*, que é um jornal extremamente conservador. Mostrar todos os lados não encontra resistência da diretoria?

LS - O prefácio do meu livro foi feito pelo Ruy Mesquita. (Risos) Não, porque os donos do jornal são uma família de jornalistas. Eles sabem reconhecer uma grande reportagem. É óbvio que para você reverter a expectativa, é natural que você se sustente, você tem que estar muito bem fundamentado. Cada palavra tem que ser escolhida e editada.

Entrevista: Ginny Carla Morais

RESUMINHO

Relato sobre o Islã, a vida dos afegãos e a guerra

*Afeganistão originalmente significa "terra dos desordeiros, dos livres, dos rebeldes ou da insolência". São curiosidades como essa que preenchem as 247 páginas do livro *Viagem ao mundo dos taleban*, de Lourival Sant'Anna. O repórter do jornal *O Estado de São Paulo* foi um dos poucos jornalistas a entrar no Afeganistão dias após o atentado de 11 de setembro de 2001 em Nova Iorque.*

O livro, escrito em primeira pessoa, é de leitura fácil e rápida. A narrativa funciona como um diário, dividindo a aventura do jornalista em cidades pelas quais passou. A linguagem é descontraída e o relato é fundamentado com explicações sobre tudo: a história, o cotidiano, os conflitos, os significados das palavras, as religiões e culturas.

O leitor é envolvido pela grande quantidade de informações, que poderiam ter passado despercebidas caso não tivessem sido notadas pelos olhares atentos de um jornalista que visitava a região pela primeira vez. São esses dados, que poderiam parecer banais, como o significado de taleban, que em uma das línguas do Paquistão, quer dizer estudantes, que aguçam a curiosidade e que contextualizam a história.

Viagem ao mundo dos taleban (R\$ 25) faz parte da coleção Vida de Repórter, lançada em julho pela Geração Editorial. (GM)



Levantamento inédito mostra que brasileiros enxergam muito mal

130 milhões podem acabar deficientes por falta de consultas

Pessoas com problemas de visão que não podem ser corrigidos por óculos ou lentes de contato são quase a metade de todos os brasileiros com algum tipo de deficiência física — um contingente de 14,5 por cento da população. Esse número, apontado pelo IBGE no Censo 2000, surpreendeu a Coordenação Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência (Corde), órgão do Ministério da Justiça que antes estimava que os deficientes não fossem mais do que dez por cento da população do país.

Entre as cinco categorias de deficiência pesquisadas, 48,1% ou 16 milhões de pessoas, correspondem a problemas de visão. Em seguida, vêm os casos de deficiência motora, com 22,9%; auditiva, 16,7%; mental 8,3%; e física, 4,1%. Ao todo, são 24,5 milhões de brasileiros com um ou mais tipos de deficiência, considerando-se somente os casos em que as dificuldades continuam mesmo com o uso de próteses ou aparelhos corretivos. Entre os deficientes motores e visuais, a maioria é de mulheres.

Esse foi o primeiro levantamento detalhado feito sobre a questão. As perguntas sobre deficiência foram introduzidas no questionário do censo, no entanto, desde 1991, por força da Lei 7.853, de 1989.

Durante o século XX, houve grandes avanços na oftalmologia, tanto nas reparações cirúrgicas quanto na tecnologia das lentes. É muito provável que, se vivesse hoje, Machado de Assis, que sofria de miopia irreparável em seu tempo, tivesse descrito mais paisagens em sua obra — ela não as via — e, na velhice, não se referisse a seus "olhos mal-feridos", como fez no soneto *À Carolina*.

A visão é apontada como responsável por 80% do contato do homem com o mundo exterior. A luz entra pelo olho, passando pela córnea, humor aquoso, pupila, cristalino, humor vítreo e retina, onde é transformada em estímulo elétrico que, por sua vez, é enviado através do nervo óptico até o córtex occipital (região posterior da cabeça). Para que a visão seja perfeita, todas as camadas por onde a luz passa devem ser transparentes, o sistema de condução deve estar completo e íntegro e o cérebro ser capaz de interpretar a mensagem, que a retina recebe de maneira fragmentada.

O olho humano sofre muitas modificações até os 20 anos de idade; crianças só têm capacidade visual equivalente à de um adulto a partir dos cinco anos. Entre 20 e 40 anos, a visão permanece estável; a partir daí, ocorre perda gradativa.

Cegueira— Entre as principais doenças causadoras de cegueira estão a catarata, a retinopatia diabética e dos prematuros, o glaucoma, a toxoplasmose, o tracoma, as uveítes (inflamações internas), e a degeneração macular relacionada à idade. De acordo com a Organização Mundial da Saúde, mais de dois terços desses problemas — cerca de 70% poderiam ser evitados com os recursos da medicina preventiva. Os outros 30% dos casos de cegueira ocorrem por problemas genéticos ou acidentes.

A catarata, problema de maior incidência na população deficiente, pode ter conotação genética (catarata congênita) ou acontecer após trauma e ingestão inadequada de medicamentos, como, por exemplo, corticóides. Geralmente acontece em pessoas com mais de 50 anos e só é visível a olho nu em estado muito avançado percebendo-se, então, a pupila esbranquiçada. Ao contrário da confusão feita por muitos, que acreditam que a catarata é uma "pele" que cresce na frente da menina do olho (problema chamado pterígio), o que realmente acontece é que o cristalino, uma lente orgânica situada atrás da pupila, passa de transparente a opaco e impede a passagem de luz. A sensação provocada é a de estar olhando através de um vidro cada vez mais embaçado. O tratamento da catarata é a cirurgia, indicada quando a diminuição da visão afeta as tarefas do cotidiano.

Para evitar que recém-nascidos com problemas visuais fiquem cegos, existem vários cuidados e tratamentos possíveis. No caso da catarata congênita, isto é, adquirida durante a gestação, a visão não irá se desenvolver se a criança não for submetida à cirurgia o mais rápido possível; o cérebro não terá condições de interpretar os sinais que chegarem à retina. Já a retinopatia dos prematuros, doença que ocorre com bebês quando são expostos a alta concentração de oxigênio na incubadora, é irreversível: a lesão não tem cura.

O controle dos diabetes pode evitar, por sua vez, a retinopatia diabética, que lesa o fundo do olho e pode levar à cegueira em até cinco anos. O risco de desenvolver catarata também é maior em quem tem diabetes — doença de 7,8 por cento da população brasileira.

Uma doença que progride inicialmente sem sintomas é o glaucoma, que não é contagioso, mas pode ser hereditário. Prejudica o nervo óptico e o campo visual e é a terceira principal causa de cegueira no país. Para detectar o glaucoma, no entanto, basta submeter-se pelo menos uma vez por ano a um exame de pressão ocular e do fundo do olho. Em alguns casos, a doença pode provocar dor intensa, enjôo, vômitos, perda gradual da visão e vermelhidão



Oftalmologista Andrade tem projeto e plano para diminuir casos de cegueira da população carente

nos olhos. É um quadro muito grave porque pode levar a cegueira súbita.

Com o aumento da expectativa de vida no país, aumentou também a incidência dos casos de cegueira por degeneração macular relacionada à idade, que os oftalmologistas denominam pelas iniciais, DMRI. O problema aparece normalmente após os 60 anos e afeta a área central da retina, a mácula. Os danos ocorrem principalmente pela falta de proteção dos olhos durante a exposição ao sol. Por isso, recomenda-se o uso de óculos escuros com proteção para raios ultravioletas. O tratamento é feito com vitaminas e a ajuda de objetos para leitura, como as lupas ou lentes de aumento, por exemplo.

As fezes de gato, cachorro e aves podem estar contaminadas com o protozoário que provoca a toxoplasmose e transmitir a doença, causando uma uveíte, que pode levar à cegueira. Apesar de ser tratável, ela pode tornar-se irreversível para o filho de uma gestante que contrair a toxoplasmose durante a gravidez.

A estatística mostra que a maioria dos acidentes domésticos que afetam os olhos acontece com crianças entre cinco e 14 anos, três quartos delas meninos. Brinquedos perto de panelas no fogão, com produtos de limpeza, fogos de artifício, tesouras e facas são os responsáveis mais comuns por esses acidentes. Desastres envolvendo crianças que viajam no banco da frente do automóvel ou passageiros em geral sem cinto de segurança podem provocar traumatismos graves na cabeça, atingindo os olhos ou o nervo óptico.

Causas do problema— Ainda na avaliação do Censo 2000, o IBGE constatou que a região sudeste do país é a que tem o maior índice de deficientes, um total de 38,1% dos 24,5 milhões de portadores de deficiência do Brasil. Em seguida, fica a região nordeste com 32,5%, sul com 14,5%, norte com 8,5% e centro-oeste com um índice de 6,6%.

O equivalente à região sul, segundo o instituto, soma aproximadamente 2,9 milhões de pessoas cegas ou com baixa visão. Isso indica que Santa Catarina, que possui 5,5 milhões de habitantes, pode ter mais de 300 mil pessoas com algum tipo de deficiência visual.

Dados do IBGE mostram também que 128 milhões de brasileiros dependem do SUS, enquanto 42 milhões possuem acesso à medicina suplementar. Segundo a Strategy Consultoria e Assessoria, no grupo da medicina suplementar, um número de 37,1% pertence aos da medicina de grupo, 22,6% as Unimed e o restante fica dividido entre seguros saúde, gestões públicas e privadas.

Se relacionarmos o número de pessoas cegas ou com baixa visão, o número de pessoas que dependem do SUS para as consultas médicas e o total do índice das doenças visuais que podem ser evitadas, é possível perceber que as pessoas que necessitam de atendimento oftalmológico no Brasil e não têm, constituem o grupo chamado demanda reprimida, algo em torno de 75% da população, sujeita a desenvolver algum tipo de deficiência visual.

Fila de espera— Em Santa Catarina quem precisa de atendimento oftalmológico e depende do SUS tem que esperar muito. Os postos de saúde não sabem informar o tempo exato, mas as previsões variam de um mês a dois anos. Há um grande número de pessoas que procuram atendimento, mas nem todos conseguem uma consulta.

Quem quiser marcar uma consulta com o oftalmologista no Hospital Universitário (HU, por exemplo), deve procurar o posto de saúde mais próximo e agendar o atendimento. As consultas são marcadas primeiro com um clínico geral que avalia o problema e decide sobre a necessidade ou não do atendimento com o especialista. Depois da primeira consulta o paciente pode marcar o retorno no próprio hospital. O HU dispõe de cinco oftalmologistas para o atendimento à comunidade, mas não tem nenhum médico residente nessa área. Para a marcação, os postos estão interligados através de computadores com a Central de Marcação de Consultas, Exames e Serviços, que encaminham os pacientes para os médicos disponíveis.

Por causa da dificuldade para conseguir uma consulta, várias pessoas desistem e muitas nem sequer avisam o posto. Assim, o nome permanece no cadastro, aumentando a fila de espera. Conforme com a Secretaria de Estado da Saúde, foram agendadas no ano passado 104 mil consultas com médicos especialistas na região da Grande Florianópolis. Dessas, aproximadamente oito mil pessoas faltaram.

No interior do estado, pessoas que dependem do SUS e têm baixa renda são vítimas do descaso, muitas vezes não têm dinheiro para se deslocar até o local de consulta, nem para pagar um tratamento. Por esse motivo e pela falta de informação, além do descaso, acabam sendo vítimas também, de oportunistas que viajam por essas regiões oferecendo consultas de graça, e vendem lentes e armações baratas, mas de qualidade discutível. Essa prática ilegal da medicina compromete a saúde ocular da vítima e também a credibilidade dos profissionais da área da oftalmologia.

O governo realiza algumas campanhas nacionais como: Olho no Olho, Catarata, Glaucoma e Retinopatia diabética para combater a cegueira. Contudo, ainda não existem avaliações sobre a abrangência e resultado de cada uma. A campanha *Olho no Olho*, por exemplo, atinge crianças do ensino fundamental que estão no primeiro ano de escolas públicas e estaduais, porém ela só acontece em municípios com mais de 40 mil habitantes. Em Santa Catarina, somente 27 cidades estão incluídas na campanha. Os programas do governo têm caráter emergencial e admite-se que possam ter resultados animadores, mas campanhas de emergência não têm garantia de continuidade. Amenizam o problema, mas não o solucionam.

Projetos de prevenção— Para atender a população mais carente e que não tem acesso ao atendimento oftalmológico, um médico catarinense desenvolveu um projeto de prevenção à cegueira em Santa Catarina. Com o trabalho, o Dr. Walter Marra de Andrade, que também é diretor de Assuntos Profissionais da Sociedade Catarinense de Oftalmologia, foi finalista do Concurso Unimed de Responsabilidade Social, no ano passado. Apesar de premiado, o trabalho proposto para ser realizado com parcerias do Ministério da Saúde, secretarias estaduais e municipais, e empresas, sociedades e voluntários, ainda não foi colocado em prática por falta de apoio financeiro.

Em relação aos problemas genéticos, o Hospital Universitário através do Núcleo de Genética Clínica desenvolve um trabalho de aconselhamento, onde casais são orientados quanto à possibilidade de seus futuros filhos desenvolverem algum tipo de deficiência.

Rúbia Muttini

Finalista do 1º Prêmio de Jornalismo Unimed SC

Políticos criam comitê de apoio aos palestinos

"A paz não está na agenda de Sharon". Foi assim que Musa Odeh, embaixador da Palestina no Brasil, resumiu as perspectivas de um ponto final no conflito entre seu país e Israel. Discursando na noite de ontem em sessão pelo Dia Nacional de Solidariedade ao povo palestino, Odeh reforçou o que podia ser visto nas fotos no hall de entrada da Assembleia Legislativa: a imagem de um Estado tomado pela guerra.

Na Palestina, uma área menor que Florianópolis, podem ser encontrados até duzentos e setenta e quatro pontos militares. Para quem vive perto da fronteira com Israel, a situação é ainda pior: apenas quinze quilômetros separam os exércitos em guerra. "É como se fosse uma grande prisão", afirma Odeh, "onde não se pode andar de quadra até a outra sem estar autorizado".

Sobre os conflitos que o seu Estado vive, o embaixador disse ainda que é uma luta legal e permitida praticada contra seus inimigos, aos quais ele acrescentou os Estados Unidos e "seu interesse pelo petróleo do oriente-médio". À respeito, Serge Goulart, presidente do Comitê de Solidariedade ao Povo Palestino, foi ainda mais longe, acrescentando à lista de adversários palestinos a ONU e os aliados americanos.

Sobrou também para a imprensa que, segundo Goulart, é responsável por estereótipos negativos como o de que a Palestina é "um Estado de loucos, feito apenas de homens-bomba".

Na mesma linha crítica, a deputada estadual e senadora eleita Ideli Salvatti reiterou seu apoio aos palestinos. Esse apoio fez com que ela recebesse reclamações por e-mail de que é uma contradição ajudar os outros antes de ajudar a si mesmo.

Respondendo a isso, a petista disse que "a fome não tem nacionalidade, e portanto vamos ajudar, sim, aqueles que mais precisam". Fazendo coro à colega de partido, o deputado Afrânio Boppré, organizador da sessão, citou o Contestado, a Revolução de 30, de 64 e outras pra dizer que "nenhum desses momentos e resistências se compara à situação atualmente vivida por eles, palestinos". Quem viu as fotos no hall, principalmente aquelas com um aviso por cima sobre o seu conteúdo, não teve dúvida disso.

O Comitê de Solidariedade ao Povo Palestino foi fundado em abril do ano passado. Com aproximadamente cinquenta integrantes, o comitê está recebendo doações para enviar à Palestina. Leite em pó e material escolar — principalmente caderno e lápis — podem ser entregues na Rua Jerônimo Coelho, 81, no centro de Florianópolis, até o fim do ano. Maiores informações pelo telefone 222-5448 com Kader.

Thiago Momm

Negligência gera tensão em Florianópolis

Com a proximidade da alta temporada de verão, os turistas que buscam as 42 praias de Florianópolis para usufruir as férias terão mais um motivo para se preocupar além dos locais impróprios para o banho. O número de incidentes envolvendo embarcações, banhistas e praticantes de esportes náuticos estão mais frequentes. As autoridades competentes não conseguem controlar os abusos cometidos por quem trafega com lanchas ou anda de *jet-skis*, principalmente na Lagoa da Conceição, onde o aumento do número de embarcações vêm causando preocupação para os moradores locais.

Na falta de uma legislação coerente para o tráfego de embarcações e de uma fiscalização que impeça os abusos, os frequentadores das praias tentam manter a ordem. Em Ponta das Canas, banhistas obrigaram um turista exibicionista a retirar seu *jet-ski* da água, no último domingo de novembro. Após trocarem ofensas mútuas, a família do dono do *jet-ski* foi obrigada a se retirar do local. Testemunhas afirmam que a discussão começou porque o piloto estava fazendo manobras perigosas, e quando advertidos por banhistas exigindo que mostrassem a carteira de habilitação para *jet-ski*, negaram. Esse conflito não é um caso isolado. Uma semana antes, o Grupo de Busca

"Uma (lancha) *Chris Craft* de 260 cavalos não chega a andar abaixo de 10 nós", adverte Amandio, e "se andar muito devagar na lenta, a refrigeração do motor não funciona, a embarcação começa a apitar, alertando superaquecimento". O condutor da embarcação precisa deixar o motor em alta rotação para fazer a bomba sugar a água para esfriar o motor, para que ela seja evacuada. Outro fator é a necessidade da lancha evoluir numa velocidade acima de 10 nós para nivelar a lancha na água, baixando a proa. Se andar dentro do limite regulamentado, o piloto desse tipo de embarcação perde a visibilidade. "Por isso existem bóias nas marinas definindo o trajeto que a lancha usa quando sai da marina e quando vai atracar", diz Amandio. Apenas nas marinas da Lagoa da Conceição existem aproximadamente 150 lanchas de grande porte. A Capitania dos Portos não tem cifras do total de embarcações que transitam na Lagoa da Conceição durante a alta temporada, mas estima-se que seja superior a mil unidades, sem contar com *jet-skis*, pranchas de *windsurf*, caiaques e pedalinhos.

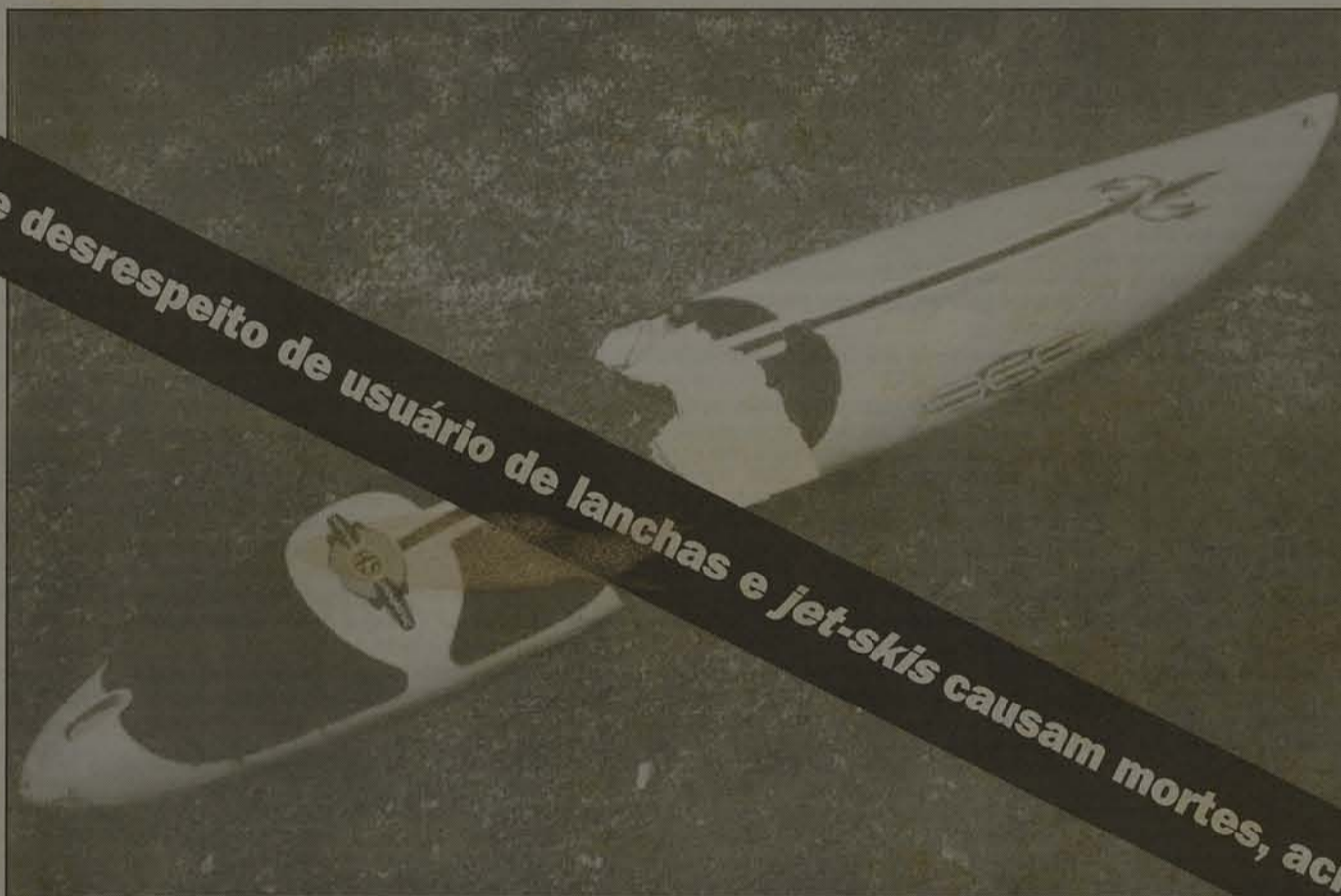
Uma das providências vão ser tomadas para evitar que ocorram outros acidentes envolvendo embarcação na lagoa será a instalação de uma linha de bóias distantes 200 metros da margem deli-

oferece passeios marítimos, conta que já teve problemas com condutores de *jet-ski*. "As ocorrências começam depois de dezembro, na época de alta temporada", relembra Laureano. Barqueiro há 14 anos, conta um dos casos. Ele atracava o barco para que os turistas desembarcassem do passeio "quando um *jet-ski* deu uma guinada para molhar os passageiros. Eles correram atrás para linchar o cara, mas ele atracou na marina próxima e fugiu de carro". Quando questionado se tinha feito queixa das provocações, na polícia ele respondeu que "a gente nunca registrou ocorrência nenhuma".

O delegado João Ramos Gentil do 10º DP, diz que tais provocações podem ser registradas como condução perigosa, mas lamenta que é difícil localizar o condutor do *jet-ski*, caso não tenha sido se não for pego em flagrante cometendo o delito. "E mesmo quando é identificado, faltam com o respeito", alega Gentil. Ele conta que há alguns anos, enquanto estava de folga, caminhava pela praia dos Ingleses, de bermuda, quando encontrou um casal fazendo peripécias com um *jet-ski*. "É uma praia onde quase sempre há crianças brincando", diz. Decidiu intervir se apresentando como delegado. "O pessoal duvidava da autoridade. E daí, se era ou não delegado. É um dever de cidadão". Foi obrigado a chamar uma viatura policial.

Toda embarcação apreendida em Florianópolis, seja porque está em situação irregular ou sendo usada de maneira irregular, é encaminhada à Capitania dos Portos no Estreito. E lá há dois *jet-skis* apreendidos este ano. Um deles, depois que seu condutor foi abordado na Lagoa para inspeção, escapou seguindo em direção à praia, atracou na areia, e fugiu num carro. O aparelho vai permanecer na Capitania dos Portos até ser posto em leilão, ou o dono ir buscá-lo. "A grande maioria dos *jet-skis* são de pessoas do interior do estado ou de outros estados. Trazem em *pick-ups* ou carretas, e colocam na água nos locais menos fiscalizados. Há

Imprudência e desrespeito de usuário de lanchas e jet-skis causam mortes, acidentes e medo



Lagoa da Conceição: frequência de acidentes com *jet-skis* tiram o sossego dos banhistas e esportistas

de Salvamento (GBS) do Corpo de Bombeiros da capital foi chamado para apaziguar a briga entre o condutor de uma lancha e um praticante de *windsurf* na Lagoa da Conceição, na mesma semana em que houve a manifestação em homenagem a Felipe de Paula Queiroz, estudante morto por uma lancha no mesmo local, enquanto praticava *kitesurf*. A morte de Felipe de Paula Queiroz está sendo apurada pelo Ministério Público, que indiciou o piloto da lancha, Nestor d'Azevedo Lemos, por homicídio culposo. Mas os praticantes de esportes náuticos na Lagoa não se sentem seguros.

Enquanto apenas nos acidentes graves os policiais são chamados para registrarem a ocorrência - pois os registrados esse ano ainda estão à espera de uma conclusão judicial - cada vez mais pessoas acumulam histórias de desrespeito de condutores de embarcações. Sidney Nieto, 45 anos, gostaria que qualquer tipo de embarcações a motor fosse proibido na Lagoa. Praticante de *windsurf* há dois anos, alega que "há lanchas que passam aqui (Lagoa) que impedem que se veja se tem uma pessoa nadando na frente". Ele se refere a lanchas de grande porte que transitam na Lagoa da Conceição. Nieto recorda de um caso que aconteceu no início do ano, enquanto estava com os amigos no bar Capitão Fortaleza, que fica sobre a água do canal da Barra. "Para querer se mostrar", conta "o cara da lancha fez marola para molhar o pessoal que estava no bar". E enfatiza que na Lagoa "o problema é o barco a motor".

Clodoaldo Amandio, 29 anos, tem outra opinião, é a favor dos barcos. Marinheiro profissional, Clodoaldo trabalha há quatro anos na marina Ponta da Areia. Ele comenta que após a morte do praticante de *kitesurf*, "se parar com a lancha na Lagoa eles (praticantes de *windsurf*) vem para te bater". Defende o uso de lanchas no local dizendo que "tudo na Costa depende do transporte em lancha". Cita que, "antigamente, se alguém sofria um enfarte na Costa da Lagoa, vinham aqui na marina requisitar uma lancha para o socorro. Pela lei da Marinha, o dono é obrigado a fornecer a embarcação. Hoje em dia os bombeiros fazem o serviço. As pessoas que são contra a lancha não fazem idéia de quantas vidas já foram salvas dessa forma". Mas concorda que uma lancha considerada de grande porte para a lagoa não trafega na velocidade regulamentada pela portaria da Capitania dos Portos (nº 004/96, de 1º de outubro de 1996) que limita a velocidade de embarcações na lagoa (máximo de 10 nós de velocidade durante o dia e 5 nós à noite) e no canal da Barra -máximo de três nós.

Lanchas consideradas de grande porte para a Lagoa da Conceição apresentam alguns problemas ao andar abaixo de três nós.

mitando a área para banhistas, como já foi feito nas praias Daniela e Ponta das Canas no verão passado. O tráfego de embarcações dentro da área reservada aos banhistas só será permitido se a velocidade for abaixo dos três nós e caso esteja manobrando para atracação. A decisão foi tomada após duas reuniões com representantes da Associação Comercial e Industrial de Florianópolis (ACIF) da Lagoa da Conceição, escolas de esportes náuticos, marinas, Associação dos Moradores da Lagoa (Amola) e o Comitê de Gerenciamento da Lagoa. Desses encontros surgiu um documento com sugestões de leis para a regulamentação do uso da lamina d'água da Lagoa da Conceição, e que será entregue para a Capitania dos Portos de Florianópolis e à prefeitura. Um dos pontos polêmicos é o pedido de proibição do *jet-ski* na Lagoa da Conceição, como foi feito na Lagoa Rodrigo de Freitas, (RJ), onde é proibido o tráfego de *jet-ski*.

Este ano, foram registrados no 10º Distrito Policial, na Lagoa, dois acidentes envolvendo *jet-ski*, que causaram ferimentos graves em duas pessoas e uma morte. Após os acidentes, um abaixo-assinado, contendo mais de cinco mil assinaturas, foi entregue à prefeitura pela Associação Amigos da Lagoa (Amola) solicitando a proibição do veículo aquático. Foi proibido apenas o aluguel de *jet-ski* em Florianópolis. "O *jet-ski* não é um esporte para ser praticado na Lagoa", diz Aurélio Bertuliano de Oliveira, 57 anos, presidente da Amola. Ele conta que em 1992 já havia sido enviado um documento à Capitania dos Portos pedindo providências para regulamentação do tráfego de embarcações na Lagoa e a proibição do *jet-ski*. "A Lagoa precisa de um plano diretor que limita o número de embarcações", brada. Seu "Lelo", como é conhecido, é nativo da Lagoa e um dos primeiros moradores do bairro. Não sabe especificar quantos incidentes com *jet-ski* já presenciou ou foi informado, mas guarda recortes dos que foram publicados nos jornais.

Mas indicou profissionais que poderiam informar melhor. Um deles, Rubens Laureano, barqueiro da Cooperbarcos, empresa que

peças que desembarcavam o *jet-ski* na praia da Daniela para ir para Ingleses", conta o comandante Barbejat, há dois anos no comando da Capitania dos Portos de Florianópolis. Ele garante que "quem não está com o *jet-ski* regulamentado, não coloca o Veículo na Lagoa".

Um outro *jet-ski* apreendido pela Capitania dos Portos foi usado por uma menina de 13 anos, que, ao perder o controle da embarcação, colidiu contra a Marina da Lagoa e sofreu fratura exposta, no dia 10 de janeiro deste ano. Ela estava de férias com a família. "Eles estavam no restaurante Gang da Fruta e tinha um *jet-ski* fazendo marola desde as dez da manhã. O acidente aconteceu às três da tarde", comenta Henrique Ramos, 45 anos, arrendatário da marina localizada na avenida das Rendeiras. Henrique não é contra a proibição dos *jet-ski* na Lagoa, mas a favor de uma regulamentação mais eficaz. Conta que "o pessoal que vem de fora sempre usa aquela rampinha" - aponta Henrique, referindo-se a Rampinha do Pitoco, na rua Afonso Delombert Neto - para colocar as embarcações na Lagoa.

Segundo consta na lei nº 4601/95 que regulamenta a atividade náutica de lazer nos balneários de Florianópolis, para conduzir uma embarcação é necessário ter acima de 18 anos, ter habilitação, usar material de segurança apropriado e ter registro da embarcação na Capitania dos Portos. Mas está em discussão, colocar placas educativas, inclusive na rampinha do pitoco, para que todos fiquem sabendo do regulamento das embarcações, como prevê o projeto de lei do vereador Alexandre Fontes (PPB), já que a Capitania dos Portos dispõe de apenas 58 fiscais na época da alta temporada, para fiscalizar as praias da ilha e do continente de Florianópolis. Nesse trabalho colaboram os aprendizes de marinheiros da Escola da Marinha.

Wagner Maia

GABITO

Gabriel

García Marquez, maior escritor latino-americano, escreve a mais fantástica de todas as histórias: sua autobiografia

Parte da carga de um caminhão que ia para a Colômbia foi roubada. Um fato que não merecia registro nem mesmo nos jornais locais, e no entanto foi noticiado pela mídia internacional. Motivo: tratava-se de quinze exemplares de *Vivir para Contarla*, primeiro dos três volumes da autobiografia Gabriel García Márquez, prêmio Nobel em 1982 e o mais famoso escritor latino-americano vivo.

Com uma tiragem inicial de dois milhões de exemplares, lançamento simultâneo nos países de língua espanhola e tradução prevista para 35 idiomas, o livro é um fenômeno editorial. Na Argentina, filas de espera foram abertas uma semana antes do lançamento, dia 10 de outubro. Na Espanha, 300 mil exemplares se esgotaram em oito dias. Por aqui, a editora Record já garantiu o lançamento da versão brasileira, mas ainda não há data prevista. Para os leitores mais ansiosos, a Livraria Cultura, de São Paulo, está importando a versão em castelhano do livro, a R\$77 o exemplar.

A repercussão está sendo proporcional à espera. Márquez não publicava desde 1997, e há três anos descobriu que tinha câncer linfático. Foi então que decidiu escrever suas memórias, projeto que vinha pensando e repensando há uma década. Para ele "a vida não é o que se viveu, mas o que se recorda e como se recorda para contá-la". Proveito para o leitor, que se depara com 579 páginas de um Márquez repleto de lembranças, e que tem ou coloca nelas o realismo fantástico – estilo literário que mistura realidade, mito e magia – que o consagrou.

Muito antes da consagração, porém, o livro traz um Gabito (de *Gabo*, apelido do autor) que nasce em 1928 na cidade de Arataca, Colômbia, onde viveu até os oito anos. Nesse período, é o menino curioso que acompanha a avó por toda a parte, e ouve fascinado mãe e tias conversando sobre mitos locais. Mais tarde, o estudante de Direito que abandona a faculdade para se tornar jornalista, profissão que logo dividirá com a de escritor. Um escritor de vinte anos influenciado por Kafka, Faulkner, Joyce, Virgínia Woolf que, diante de um crítico literário que menosprezava a nova geração de ficcionistas colombianos, em artigo no jornal *El Espectador*, envia um conto para o jornal. Ele acaba sendo publicado e elogiado: "Nasce um novo e notável escritor", diz o mesmo crítico. Se *Gabo* tinha talento, faltava-lhe dinheiro para comprar um só exemplar da publicação. Quando enfim lê o jornal, deixado no banco de trás de um táxi, fica frustrado, e diz que "o conto é uma merda".

Além das histórias do jovem repórter querendo ser escritor e das curiosidades da infância e adolescência de Márquez, *Vivir para Contarla* brinda o leitor com passagens detalhando suas influências literárias e fazendo referências aos lugares e pessoas que deram vida e inspiração aos seus personagens. E se já era sabido, por exemplo, que a sua cidade-natal Arataca serviu de espelho para a Macondo de *Cem Anos de Solidão*, agora se saberá por que. E serão conhecidos também os motivos pelos quais o avô do autor servia de ponto de partida para a saga dos Buendía, e também para o romance *Ninguém Escreve ao Coronel*. A morte de um amigo toma a forma de ficção em *Crônica de uma Morte Anunciada*. Baseados nos pais do autor, foram criados Firmina Daza e Florentino Ariza, o casal de *O Amor nos Tempos do Cólera*, livro considerado pelo próprio Márquez como o melhor que já escreveu.

Boatos de que o autor estaria nos seus últimos dias e teria escrito um texto de despedida correm em diversos sítios da internet. Basta digitar seu nome completo em um canal de busca como o *Yaboo* para se encontrar dezenas de páginas da Web que reproduzem a brincadeira, literal e literariamente, de mau-gosto. Nas palavras do Nobel colombiano, trata-se de algo feito por um "escritorzinho medíocre". A verdade é que ele, Márquez, vive atualmente entre o México e os Estados Unidos, se dedicando ao tratamento e à continuação de *Vivir para Contarla*.

O segundo volume da série, com lançamento previsto para 2004, lembrará a trajetória do autor desde o fim da juventude até os quarenta anos, quando escreveu *Cem Anos de Solidão*, seu livro seu de maior sucesso. A obra impulsionou sua carreira e já vendeu mais de 30 milhões de exemplares, sendo definido pelo poeta Pablo Neruda como "o melhor romance em língua castelhana depois do Quixote". Já o terceiro volume trará histórias de suas relações de amizade com grandes líderes mundiais, como Bill Clinton e Fidel Castro. Este, inclusive, de quem *Gabo* é amigo pessoal há décadas, declarou em entrevista que "na próxima encarnação, quero ser García Márquez". Os americanos que se cuidem.

Thiago Momm

CAPÍTULO I

ã Grupo Editorial Norma

Mi madre me pidió que la acompañara a vender la casa. Había llegado a Barranquilla desde el pueblo distante donde vivía la familia y no tenía la menor idea de cómo encontrarme. Preguntando por aquí y por allá entre los conocidos, le indicaran que me buscara en la librería Mundo o en los cafés vecinos, donde iba dos veces al día a conversar con mis amigos escritores. El que se lo dijo le advirtió: "Vaya con cuidado porque son locos de remate". Llegó a las doce en punto. Se abrió paso con su andar ligero por entre las mesas de libros en exhibición, se me plantó enfrente, mirándome a los ojos con la sonrisa pícaro de sus días mejores, y antes que yo pudiera reaccionar, me dijo:

– Soy tu madre.

Algo había cambiado en ella que me impidió reconocerla a primera vista. Tenía cuarenta y cinco años. Sumando sus once partos, había pasado casi diez años encinta y por lo menos otros tanto amamantando a sus hijos. Había encanecido por completo antes de tiempo, los ojos se le veían más grandes y atónitos detrás de sus primeros lentes bifocales, y guardaba un luto cerrado y serio por la muerte de su madre, pero conservaba todavía la bellaza romana de su retrato de bodas, ahora dignificada por un aura otoñal. Antes de nada, aun antes de abrazarme, me dijo con su estilo ceremonial de costumbre:

– Vengo a pedirle el favor de que me acompañes a vender la casa.

*No tuvo que decirme cuál, ni dónde, porque para nosotros sólo existía una en el mundo: la vieja casa de los abuelos en Aracataca, donde tuve la buena suerte de nacer y donde no volví a vivir después de los ocho años. Acababa de abandonar la facultad de derecho al cabo de seis semestres, destinados más que nada a leer lo que me cayera en las manos y recitar de memoria la poesía irreplicable del Siglo de Oro español. Había leído ya, traidos y en ediciones prestadas, todos los libros que me habrían bastado para aprender la técnica de novelar, y había publicado seis cuentos en suplementos de periódicos, que merecieran el entusiasmo de mis amigos y la atención de algunos críticos. Iba a cumplir veintitrés años el mes siguiente, era ya infractor del servicio militar y veterano de dos blenorragias, y me fumaba cada día, sin premoniciones, sesenta cigarrillos de tabaco bárbaro. Alternaba mis ocios entre Barranquilla y Cartagena de Indias, en la costa caribe de Colombia, sobreviviendo a cuerpo de rey de lo que me pagaban por mis notas diarias en *El Herald*, que era casi menos que nada, y dormía lo mejor acompañado posible donde me sorprendiera la noche. Como si no fuera bastante la incertidumbre de mis pretensiones y el caos de mi vida, un grupo de amigos inseparables nos disponíamos a publicar una revista temeraria y sin recursos que Alfonso Fuenmayor planeaba desde hace tres años. ¿Qué más podía desear?*

Más por escasez que por gusto me anticipé a la moda en veinte años: bigote silvestre, cabellos alborotados, pantalones de vaquero, camisas de flores equívocas y sandalias de peregrino. En la obscuridad de un cine, y sin saber que yo estaba cerca, una amiga de entonces le dijo a alguien: "El pobre Gabito es un caso perdido". De modo que cuando mi madre me pidió que fuera con ella a vender la casa no tube ningún estorbo para decirle que sí. Ella me planteó que no tenía dinero bastante y por orgullo le dije que pagaba mis gastos.

En el periódico en que trabajaba no era posible resolverlo. Me pagaban tres pesos por una nota diaria y cuatro por un editorial cuando faltaba alguno de los editorialistas de planta, pero apenas me alcanzaban. Traté de hacer un préstamo, pero el gerente me recordó que mi deuda original ascendía a más de cincuenta pesos. Esa tarde comí un abuso del cual ninguno de mis amigos habría sido capaz. A la salida del café Colombia, junto a la librería, me emparejé con don Ramón Vinyes, el viejo maestro e librero catalán, y le pedi prestados diez pesos. Sólo tenía seis.

Ni mi madre ni yo, por supuesto, hubiéramos podido imaginar siquiera que aquel cándido paseo de sólo dos días iba a ser tan determinante para mí, que la más larga y diligente de las vidas no alcanzaría para acabar de contarle. Ahora, con más de setenta y cinco años bien medidos sé que fue la decisión más importante de cuantas tuve que tomar en mi carrera de escritor. Es decir: en toda mi vida.

Para ler o primeiro capítulo, em espanhol: Grupo Editora Norma (<http://www.norma.com>)

Repórteres formarão associação

Entidade vai incentivar expansão do jornalismo investigativo

"A palavra repórter designava, em sua origem inglesa, o investigador. A reportagem, em sua origem era, por natureza, investigativa", explica Edson Vidigal, vice-presidente do Superior Tribunal de Justiça, durante o Seminário Internacional sobre Jornalismo Investigativo, que aconteceu em São Paulo, nos dias 6 e 7 de dezembro. No evento, 160 jornalistas de todo o Brasil discutiram formas de aprimorar o trabalho jornalístico, como utilizar a internet na busca de informações e também a criação de uma associação brasileira de jornalistas investigativos. A idéia é seguir os moldes da americana Investigative Reporters and Editors (IRE), que tem cerca de quatro mil associados.

Para o jornalista Fernando Rodrigues, da *Folha de São Paulo* a formação da entidade "foi a grande notícia do ano na área jornalística". A criação de uma IRE brasileira vem sendo discutida desde o início do segundo semestre de 2002, mas só ganhou força depois de um seminário sobre reportagem investigativa realizado no Rio em agosto passado, pouco depois do assassinato de Tim Lopes, repórter da rede Globo.

"O país já tem uma forte tradição em jornalismo investigativo", diz Rosental Calmon Alves, professor da Universidade do Texas. Ele compara a situação atual brasileira com norte-americana, na época em que a IRE teve uma projeção nacional. Em 1976, jornalistas americanos se mobilizaram para protestar contra o assassinato do repórter Don Bolles, em Phoenix, no Arizona.

O seminário contou com a presença de Brant Houston, diretor da IRE e Pedro Enrique Armendares, da *Periodistas de Investigación* - uma rede de jornalistas de vários países da América Latina. O evento foi financiado pelo Centro Knight de Jornalismo nas Américas, criado na Universidade do Texas em Austin, graças a uma doação da Fundação John S. and James L. Knight, braço filantrópico de uma das principais redes de jornais dos EUA, a Knight Ridder. "Nosso principal objetivo é ajudar jornalistas da América Latina a promover programas de aperfeiçoamento profissional, que visem a fortalecer a imprensa livre e independente na região", diz Rosental Calmon Alves, diretor do centro.

Um dos organizadores do evento, Marcelo Beraba, diretor da sucursal do diário *Folha de São Paulo* no Rio de Janeiro fala sobre o seminário e a criação da associação. Ele diz que objetivo da instituição é promover congressos, seminários, oficinas especializadas, editar livros e cuidar do aperfeiçoamento profissional dos jornalistas interessados no tema investigação. Espera também que a associação seja sem fins lucrativos, mantida pelos próprios jornalistas.

Z - O trabalho da IRE começou em 1975. O que levou a criação de uma associação e quais foram os benefícios que ela trouxe?

Marcelo Beraba- A entidade tem sido fundamental na formação, reciclagem e treinamento dos jornalistas dos EUA e no intercâmbio entre eles. Ela é talvez a principal responsável pela expansão do jornalismo investigativo nos EUA e em outros países do mundo.

Z - Um dos workshop do seminário foi sobre técnicas de reportagem assistida por computador (CAR). É possível fazer uma reportagem na frente de um computador? Ela substitui as formas tradicionais de apuração? Não se perde detalhes que só poderiam ser averiguados com a presença do repórter?

Beraba- Possível, é. Você pode perfeitamente fazer excelentes matérias a partir de bons bancos de dados se souber trabalhar com um gerenciador de bancos (como Access) além de um programa de planilha - tipo Excel. Você pode encontrar muitos exemplos. O problema é que você acaba tendo matérias frias, sem cor e sem emoção e, às vezes, a falta destes elementos acaba diminuindo o impacto dos números. O ideal é que o resultado do trabalho no computador sirva de base para uma reportagem com personagens, clima, tendências, observações, detalhes, entrevistas.

Z - Estudiosos do tema como Philip Meyer falam de um Jornalismo de Precisão, com o uso intensivo de informações obtidas em banco de dados. Mas como garantir a confiabilidade de fontes acessadas através de bancos de dados da Internet?

Beraba- Com os mesmos recursos que usamos hoje para checar a origem e a confiabilidade de bancos de dados, relatórios e índices em papel. É necessário conhecer a entidade que divulga, a seriedade, seu histórico como fonte de informação, sua credibilidade. Para isso, é necessário ter contato direto com a entidade e obter informações com especialistas da área. O que não se pode é considerar como informação confiável qualquer informação que corre na Internet.

Z - Quais foram as técnicas de jornalismo investigativo apresentadas neste Seminário Internacional? Existe uma diferença entre a inves-

tigação praticada nos EUA e em países latinos como o Brasil?

Beraba- O seminário teve três painéis distintos. Um deles tratou de um problema sério da sociedade, a lavagem de dinheiro. Os outros dois foram sobre ferramentas disponíveis hoje para o jornalismo, investigativo ou não: o uso da própria Internet como fonte onde se pode buscar informações, e o uso de programas que facilitam o trabalho jornalístico, se bem utilizados, como gerenciador de banco de dados e planilhas de cálculo.

Os fundamentos da reportagem investigativa são os mesmos de qualquer reportagem: entrevistas, planejamento, observação, pesquisa, documentação, checagem. A diferença é que as reportagens investigativas geralmente exigem mais tempo de apuração porque exigem mais aprofundamento e, porque quase sempre, têm de vencer obstáculos sérios como a dificuldade de se obter provas documentadas. Uma definição, que considero imperfeita, de jornalismo investigativo é esta: aquela produção feita pelo próprio repórter (ou seja, não é a divulgação de relatórios ou denúncias cruas feitas pela polícia, pelo MP ou pela Justiça), de relevância para a sociedade, e que alguém tem interesse em esconder os dados.

Os Estados Unidos, por terem uma cultura democrática mais antiga e sem interrupções, e por ter uma economia muito mais forte, têm muito mais experiência do que qualquer outro país na área do jornalismo investigativo. Nós tivemos uma interrupção de mais de 20 anos de ditadura militar e só a partir de 85 pudemos retomar a sua prática com regularidade.

Z - O encontro teve quantos participantes? Qual o balanço que o senhor faz do evento?

Beraba- Segundo a Knight Foundation, os seminários juntaram cerca de 160 jornalistas. Na discussão sobre a nova associação de jornalistas investigativos tínhamos cerca de 60 pessoas. Achei o evento excelente porque foi muito prático e útil.

Z - Durante o seminário sobre Jornalismo de Investigação foi discutida a criação de uma associação no moldes da IRE para o Brasil. Como vai funcionar essa associação? Quais outros exemplos de associações similares no mundo?

Beraba- Vários países da Europa, as Filipinas e o México já têm associações similares ao IRE. A nossa associação apenas agora começa a se organizar e ainda estamos discutindo nome e funcionamento. Se você quiser acompanhar as discussões, pode se inscrever numa lista de jornalistas através do site <http://planeta.terra.com.br/noticias/investigativo/index.htm>.

Wendel Martins

Consórcio entre JB e O Dia não evita demissões

As editoras que publicam o *Jornal do Brasil* e *O Dia* anunciaram no dia 4 de dezembro a formação do Consórcio de Mídia Imprensa, que vai administrar os dois jornais e a edição brasileira da revista *Forbes* pelos próximos oito anos. Não se trata de uma incorporação ou fusão entre as empresas, já que não serão feitas trocas de ações. O consórcio vai fazer a gestão unificada das publicações, mas promete manter a independência editorial dos veículos.

O objetivo do acordo é diminuir custos e tornar os veículos mais atraentes para o mercado publicitário. A redução de despesas inicial é de 15% para as duas empresas e a expectativa para o próximo ano é que a sinergia entre as editoras JB e *O Dia* gere um aumento de receita entre 20 e 25%. As publicações geridas pelo consórcio atingem 2,8 milhões de pessoas de diferentes classes sociais, que representam 45% da população leitora de jornais do estado do Rio de Janeiro.

O Consórcio de Mídia Imprensa, encabeçado pela Editora *O Dia*, prevê a gestão em comum das áreas financeira, comercial, de informática e Recursos Humanos dos jornais. Os custos serão divididos de acordo com o faturamento dos veículos. A receita de R\$ 200 milhões de *O Dia* é duas vezes maior que a da revista *Forbes* e do *Jornal do Brasil* juntos.

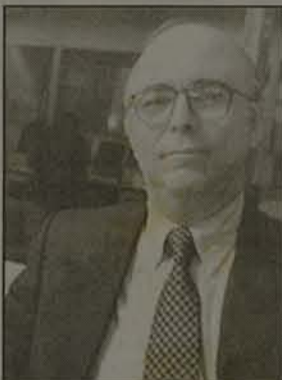
Por isso, vai arcar com dois terços das despesas. O faturamento das editoras será separado.

Por sinergia e redução de custos, entenda-se demissões: nos próximos quatro meses serão demitidos entre 15% e 20% do total de funcionários das duas empresas. Mas Fernando Portela, vice-presidente da Editora *O Dia* e presidente do Consórcio de Mídia Imprensa garante que os funcionários que conseguem manter o emprego vão receber participação nos lucros obtidos pelo acordo e, portanto, maior remuneração.

A parceria tem duração de oito anos e pode ser desfeita antes por qualquer uma das empresas. Com o corte de gastos e o aumento de receita, as editoras esperam valorizar seus ativos e, ao final do consórcio, abrir o capital das empresas em busca de investidores.

O acordo é a formalização de uma parceria surgida no primeiro semestre, quando a gráfica de *O Dia* passou a imprimir exemplares do *Jornal do Brasil*. O primeiro resultado prático do acordo estava impresso nas edições dos dois jornais no dia seguinte ao anúncio. As matérias de *JB* e *O Dia* sobre a formação do consórcio tinham exatamente o mesmo texto.

Upiara Boschi



Alves: EUA tem forte tradição



Beraba: evitar matérias frias

Governo barra criação de rádios comunitárias

Com a eleição de Luiz Inácio Lula da Silva para a presidência e a forte participação popular na campanha, a democracia brasileira foi reforçada. Pode-se dizer que o país, vinte anos depois da ditadura, amadureceu politicamente, se fez entender através do voto. Daqui para frente, a democracia será cada vez mais organizada e respeitada.

Mas existe um setor da sociedade que ainda não conhece democratização. Um setor com altíssima concentração de poder econômico e político, que determina valores culturais e morais da sociedade. Poder hereditário, passado de geração para geração, que elege e derruba governantes. Curiosamente, pertence à União, ou seja, ao povo brasileiro, que ainda está longe de partilhá-lo. É o setor das comunicações. Estão incluídas aí todas as emissoras de televisão, rádio, as mídias impressas e *on-line*.

O direito de usar as ondas de rádio e televisão, uma vez que pertence à União, é dado pelo Estado, através de concessões. É aí que começa o problema da concentração de poder. Um estudo de Israel Bayma, assessor do PT na Câmara dos Deputados, afirma que 37,5% das concessões de rádio e TV dadas pelo governo pertencem à políticos filiados ao PFL, 17,5% aos do PMDB, 12,5% aos do PPB, 6,3% aos do PSDB e 3,8% aos do PDT.

Não são só as concessões que demonstram a discrepância. Outra pesquisa, do Instituto de Estudos e Pesquisas em Comunicação (Epcom), acusa o grande poder reservado às seis redes privadas nacionais de TV. As "cabecas de rede" (Globo, SBT, Record, Bandeirantes, CNT e Rede TV!) controlam 667 veículos de comunicação, através de seus afiliados regionais. Incluem-se entre eles 294 emissoras de televisão em VHF, quinze em UHF, 122 emissoras de rádio AM, 184 de FM e 50 jornais diários. Esses dados mostram o imenso poder de influência dessas empresas.

Diante desse quadro a sociedade reage, principalmente os que moram em comunidades pobres e favelas. Justa-

mente os mais vulneráveis à ideologias de poucos. A mídia com melhor potencial para democratizar as informações é o rádio. Segundo o Artigo 1º da Lei 9612, de 1998 - a que instituiu o serviço de radiodifusão comunitária -, essas rádios, criadas para proporcionar "informação, cultura, entretenimento e lazer a pequenas comunidades", transmitem em frequência modulada (FM), até 1Km da sua antena. Através delas a comunidade tem o poder da palavra, manifesta seus pensamentos, se organiza melhor. Nas programações encontram-se campanhas de prevenção à gravidez, doenças sexualmente transmissíveis (AIDS, principalmente) e até músicos e artistas independentes, que não têm vez na programação das emissoras líderes de audiência.

Mas essas rádios têm dificuldades para se manter dentro da lei. Para funcionar, uma rádio comunitária tem que pedir concessão para o governo, através da Anatel - Agência Nacional de Telecomunicações. A burocracia, que começa nas administrações municipais, trava os pedidos de autorização no Ministério das Comunicações. Desde 1998, só concedeu 1611 autorizações de funcionamento para os mais de 7300 solicitados. Isso significa, potencialmente, que cerca de 5800 rádios ficam clandestinas, e, portanto, não podem funcionar. Com seus pedidos de concessão sem tramitar há meses, algumas rádios realizam suas transmissões, tornando-se ilegais.

Uma vez fora da lei, as rádios são denunciadas pela Anatel, responsável também pela fiscalização sobre radiodifusão comunitária. As rádios são então lacradas e têm seu equipamento apreendido pela PE além de prender os responsáveis, que pela lei 9612/98, só podem ser "federações e associações comunitárias, sem fins lucrativos, legalmente constituídas e com sede na comunidade onde pretendem executar o serviço". Assim as comunidades não podem exercer seu direito à comunicação, à informação e ao usufruto de patrimônio cultural, artís-

tico e estético, garantido pela Constituição. Em Florianópolis, por exemplo, não há rádios comunitárias em funcionamento, já que todas foram tiradas do ar pela PE. Em Porto Alegre, das dez rádios que existiam, nove foram lacradas, justamente quando estava sendo veiculada uma campanha de saúde financiada pela Unesco. No Rio de Janeiro, são 600 rádios não regularizadas pelo ministério.

Organizações como a Abraço (Associação Brasileira de Radiodifusão Comunitária), FNDG (Fórum Nacional de Democratização das Comunicações) e Fenaj (Federação Nacional dos Jornalistas) acreditam que o problema, presente no Brasil inteiro, está na má vontade do ministério em facilitar o processo, desculpando-se através da complicada burocracia. Por isso, esses órgãos apoiam as propostas políticas de mudança nas leis, acreditando que a transferência da responsabilidade pelas concessões de rádios comunitárias passe ao poder local, o que agilizará o processo. É o que propõe o Projeto de Lei 145 de 2001, dos vereadores paulistanos Carlos Néder (PT) e Ricardo Montoro (PSDB), que está há um ano e meio tramitando na Câmara e já foi aprovado por unanimidade em todas as comissões de praxe - Justiça, Finanças e Orçamento, Política Urbana, etc.

Teoricamente, portanto, as previsões para a solução do problema são boas, já que o novo Ministério das Comunicações será comandado pelo futuro governo petista. O PT é reconhecido por sua luta pela democratização das comunicações e deve concordar com as organizações preocupadas com a situação atual. Além disso Lula sentirá um afrouxamento da pressão política das grandes redes, que atrapalhou os esforços dos últimos anos, devido à crise por que passa o setor, gerada na queda de anunciantes e pelo fracasso financeiro das redes de TV por assinatura. Assim, os grandes terão que sentar para discutir com os cidadãos organizados e decidir sobre uma nova regulamentação.

Luiz Fakri

Noblat exorciza perseguição e lança livro

Por passar a maior parte de seu tempo viajando, o jornalista Ricardo Noblat quase não tem lido o *Correio Braziliense*, jornal do qual foi diretor de redação por oito anos até o último mês de outubro, quando se afastou do cargo. Mas do pouco que lê, confessa, não tem gostado. "O jornal perdeu o brilho, o vigor, a ousadia, o atrevimento. E não foi porque eu saí, foi porque o novo comando não está cobrando isso da redação", disse Noblat, em entrevista coletiva no sítio *Comunique-se*, da qual o *Zero* participou. O jornalista, com 35 anos de profissão, deixou o jornal após sofrer censura prévia a pedido de Joaquim Roriz, governador do Distrito Federal - que foi reeleito. Agora, Noblat trabalha no diário baiano *A Tarde*, onde deverá ajudar a implantar um novo modelo de jornal. Disso ele entende; transformou o "chapa-branca" *Correio Braziliense* em um diário de referência nacional, vencedor de 156 prêmios de jornalismo e arte gráfica. Ele só espera ter, na Bahia, uma convivência menos conturbada com Antônio Carlos Magalhães, ao contrário da que teve com Roriz em Brasília.

Apesar de estar longe do CB, Noblat ainda sofre retaliações dos Diários Associados e de Joaquim Roriz. O último ataque foi a demissão de sua sobrinha do *Diário de Pernambuco* - que ele vê como uma reprimenda dos novos dirigentes do grupo. Noblat afirma também que "o pessoal de Roriz" vem oferecendo ao *Jornal do Brasil* um bom contrato de publicidade para as páginas que circulam só em Brasília. Em troca, o JB teria de demitir o filho de Noblat, estagiário da sucursal brasiliense. O jornalista não acredita que a direção do jornal vá se render à proposta. "Seria, no mínimo curioso, ver meu filho ser demitido ou forçado a sair do mesmo jornal onde trabalhei também por razões políticas. Não creio nisso", diz.

Ainda no calor dos episódios de outubro, Noblat está lançando um livro que ensina justamente aquilo que o fez deixar o cargo no *Correio Braziliense*: o exercício do bom jornalismo. *A arte de fazer um jornal diário*, recém-lançado nas principais capitais do país, é o resultado da experiência de Noblat como repórter, editor, articulista e colunista político, que lhe permite conhecer todos os meandros da imprensa diária. Além de abordar técnicas de apuração e redação de notícias e questões éticas e conjunturais do jornalismo, o livro tem um capítulo dedicado às reformas editoriais e gráficas feitas no CB. Evidentemente, o livro não traz o episódio da censura, mas reproduz algumas das primeiras páginas mais marcantes do jornal - com suas inovações gráficas (infografia, cores, fotos valorizadas, design e tipografia) e editoriais.

Apesar de o livro ter sido escrito por encomenda, era uma idéia que Noblat acalentava já há algum tempo. Elaborado entre os meses de maio e julho, *A arte de fazer um jornal diário* serve para consolidar o pensamento de que os jornais precisam de mudanças radicais, se quiserem competir com a mídia eletrônica. "Toda crise pode ser benéfica. Se não estivéssemos no meio de uma, talvez não fosse necessário repensar os jornais", explica Noblat. Para ele, "somente um jornal ético, independente e partidário da sociedade pode atrair e manter leitores. Trocar a independência por mais publicidade significa a curto ou médio prazo perder leitores - e por tabela, publicidade." Sobre os gastos de Roriz com publicidade no *Correio Braziliense*, Noblat acredita que o governador passará a investir bem mais a partir de agora - e pagar o que deve ao jornal há meses.

A arte de fazer um jornal diário é dividido em oito capítulos que tratam, de maneira simples, direta e perspicaz a crise que atinge os jornais de todo o mundo, a ética e os princípios do jornalismo, a técnica-arte de apurar e escrever as notícias, o jornalismo de antecipação e interpretação. Além disso, traz um capítulo final listando as datas mais importantes da imprensa mundial. Voltado especialmente para estudantes e jornalistas, o livro é o primeiro da série *Comunicação* da editora Contexto. A partir do ano que vem, serão lançados mais cinco livros sobre jornalismo.

Mariana Faraco

FRAGMENTO DO LIVRO

Quem matou Tim Lopes

No início do novo milênio a ninguém era mais assegurado o direito de ir e de vir livremente nas maiores cidades brasileiras, como manda a Constituição. Por que então o jornalista Tim Lopes, da TV Globo, imaginou que poderia escapar ileso da incursão a uma favela carioca onde pretendia filmar às escondidas a exploração sexual de menores em um baile promovido por uma organização criminosa?

Certamente, Tim Lopes foi vítima do que o escritor colombiano Gabriel García Márquez definiu como "uma paixão insaciável" pelo jornalismo. Mas não só. A omissão do Estado, incapaz de garantir a segurança dos cidadãos, empunhou a espada dos traficantes de drogas que retalhou o corpo de Tim. Quem lhe aplicou o golpe fatal, contudo, foi um conceito de jornalismo que degrada a profissão e pode até matar jornalistas.

Não existe liberdade absoluta. Como não existe verdade absoluta. Os crentes enxergam Deus como uma verdade inquestionável; os ateus, como uma invenção das religiões para controlar os homens e impor-lhes certos limites. O direito de uma sociedade à livre informação é relativo; como de resto, tudo na vida. É descabido, pois, que empresas jornalísticas exponham a vida dos seus profissionais a riscos temerários.

Tim Lopes se expôs ao risco de morrer porque quis, porque foi autorizado por seus chefes a fazê-lo e também porque grassa cada vez mais por toda parte um tipo de jornalismo que não distingue o que interessa ao público do que é de interesse público.

Sobretudo na TV, notícia e espetáculo se confundem. Empregam-se técnicas de show para construir "a realidade". É a fantasia que daí emerge garante audiência.

Era de interesse público a denúncia de que menores são explorados sexualmente por líderes do narcotráfico nas favelas do Rio. A forma de documentá-la, na medida em que poderia custar a vida do seu autor, é que foi errada e irresponsável. Tim Lopes munuiu-se de uma minicâmera oculta, subiu sozinho o morro e acabou preso, cruelmente torturado e morto. Seu corpo foi incinerado em meio a pneus.

O que interessa ao público nem sempre é de interesse público. Infelizmente, estimular os baixos instintos do ser humano, por exemplo, interessa a uma expressiva fatia do

público. Aumenta as vendas de um jornal. E amplia a audiência de uma emissora de televisão. Mas proceder assim é condenável porque em vez de contribuir para a elevação dos padrões morais da sociedade, o jornalismo os rebaixa.

Há ainda na tragédia protagonizada por Tim Lopes um outro aspecto que cobra uma reflexão urgente e profunda dos jornalistas e dos seus patrões. Porque sou jornalista e porque vivemos em uma democracia estou liberado para valer-me de qualquer recurso que assegure à sociedade o direito de tudo saber? Posso roubar documentos, mentir, gravar conversas sem autorização, violar leis?

Onde está escrito que disponho de tais prerrogativas? Quem me deu imunidade para rasgar códigos que regulam o comportamento das demais pessoas? Tenho dois filhos que estudam jornalismo. Uma vez formados, eles poderão enganar seus interlocutores para extrair informações e depois traí-los. Minha filha, que se formará em pedagogia, porém, deverá ensinar a seus futuros alunos que é errado mentir e trair.

A jornalista Janet Malcolm, autora do livro O Jornalista e o Assassino, escreveu palavras muito duras a respeito dos métodos que a maioria de nós utiliza na caça à informação:

Qualquer jornalista que não seja demasiado obtuso ou cheio de si para perceber o que está acontecendo sabe que o que faz é moralmente indefensável. Ele é uma espécie de confidente que se nutre

da vaidade, da ignorância ou da solidão das pessoas. (...)

Os jornalistas justificam a própria traição de várias maneiras. (...) Os mais pomposos falam de liberdade de expressão e do "direito do público de saber"; os menos talentosos falam sobre a Arte; os mais decentes murmuram algo sobre ganhar a vida.

Se quisermos ser mais respeitados e servir melhor ao público, teremos de repensar com seriedade os fundamentos do jornalismo. Seja para resgatar os que nos pareçam mais sadios e utópicos, seja para nos livrar de sua contrafação imposta pela realidade perversa de um mercado extremamente competitivo e predador.

Depois de uma vida dedicada acima de tudo a emprestar sua voz aos que não costumam ser ouvidos, o jornalista Tim Lopes pode afinal dormir em paz. Nós, ao contrário, temos de acordar.



Autor: Ricardo Noblat
Editora: Contexto
Páginas: 176
Preço: R\$23,90

DIÁRIO DE UMA EX-ALUNA

5, 4, 3, 2, 1... Volto ao *Zero* treze anos depois de ter concluído o Curso de Jornalismo na Universidade Federal de Santa Catarina, desta vez para dar uma notícia sobre mim mesma. Algo curioso: após mais de uma década expondo a verdade dos fatos, passei a inventar mentiras, em nome da literatura. Agora sou escritora de ficção e meu primeiro trabalho foi lançado dia 12 de dezembro, no *Café Matisse*, em Florianópolis.

Com o título *Quinze Ilhas em um ano*, o livro consiste no diário de uma ex-universitária cuja vida mistura sex, drugs and rock'n'roll com amor, religião e ritmos latinos. "A personagem Maria se mostrou uma perfeita representante tupiniquim quando mostrou, com seu requêbrado que ameniza as distâncias entre a salsa e o samba, a alegria desta gente que vive nos trópicos", como diz Rubens Chaves Vargas - mais conhecido como Rubinho - na orelha da obra. A capa foi ilustrada por outro ex-aluno do curso, o chargista Zé Dassilva. Por fim, a revisão ficou por conta de Fábio Brügemann, dono da Editora Letras Contemporâneas, que também frequentou a UFSC.

Para o lançamento, vim da Holanda, onde moro há apenas oito meses. Este período de estudos intensivos me permitiu assimilar o vocabulário básico do idioma local e redigir a primeira matéria naquela língua enrolada, sob supervisão de um professor. Graças a ele, emplaquei na revista *Duikteam Hydra*, especializada em mergulho.

Este esporte já tinha sido objeto de outras reportagens que fiz na Espanha. Por exemplo, entrevistei o primeiro atleta a bater um recorde mundial ao submergir a 150 metros de profundidade, no peito. Umberto Pellizzari anunciou novas metas e seus depoimentos foram destaque na revista *Inmersión*, uma publicação que me manteve como correspondente a partir daquele furo. Também escrevi artigos em castelhano para o jornal *La Voz* e, em inglês, para o *Island Connections*. Ambos eram impressos em Tenerife, na costa da África.



Jornalismo e pós-graduação despertaram a ficcionista

Dalanhol incursiona na ficção inspirada em suas viagens por 15 ilhas

Lá, morei três anos para fazer doutorado em Jornalismo Científico, bancada pela Agência Espanhola de Cooperação Internacional. Antes de conseguir a bolsa, tive negados meus pedidos de ajuda a Capes, ao CNPq, à Fundação Fulbright e ao Rotary Club. Conto isso para salientar o quanto foi difícil obter financiamento. O mesmo desafio enfrentei anteriormente, tentando descolar dinheiro para realizar mestrado na mesma área das Ciências Humanas. No caso, quem pa-

gou minha matrícula na Universidade do Arizona foi a Organização dos Estados Americanos.

Retribuí cada centavo investido pela entidade na minha educação trabalhando em quatro jornais comunitários de San Diego, desde o popular bairro de Ocean Beach até a aristocrática La Jolla. Durante os quase dois anos nos quais me dividi entre tantos semanários, publiquei 261 reportagens e centenas de fotos.

Antes, no Brasil, dirigi a Agência de Comunicação. Doze horas por dia, às vezes. Editava o *Jornal Universitário*, era a relações-públicas da UFSC, chefiava dezenas de funcionários... Isso tudo com apenas 25 aninhos. Naquela idade, conquistei um dos melhores cargos para um profissional de mídia numa instituição acadêmica. Talvez por causa da experiência adquirida antes fazendo assessoria de imprensa no Centro Tecnológico e divulgando as inovações produzidas nos seus laboratórios.

Aquele foi meu primeiro emprego na Universidade, mas não o último. Depois dele e da coordenação da Agecom, fiz cinco vídeos junto com a equipe do Projeto Larus, fora incontáveis textos a pedido da Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação. Alguns deles me renderam matérias assinadas na *Folha de São Paulo* e na revista *Superinteressante*.

Para chegar lá, comecei minha carreira no jornal *O Estado* em 1986, quando ele era o diário de maior circulação em Santa Catarina. Seus editores me contrataram dois meses após eu ter passado no Vestibular, por terem lido que passei em terceiro lugar no *cômputo geral*. Assim, pude pôr em prática as teorias de Comunicação Social aprendidas na UFSC, desde o início do curso. Lembro bem de todos os professores, funcionários e amigos do jornalismo. Realmente, a primeira turma a gente nunca esquece.

Heloísa Dalanhol

Diretores do filme selecionaram o elenco na favela entre atores dos grupos Nós do Morro e Nós do Cinema. Atores, como Luiz Otávio, conheciam Cidade de Deus



Filme é um dos favoritos para o Oscar

Cidade de Deus foi o filme escolhido para representar o Brasil no Oscar 2003. A decisão, unânime, foi da comissão especial de seleção da Agência Nacional de Cinema, formada por Guilherme Prado, Esdras Rubim, Walter Lima Jr, Zita Carvalhosa e Maria Caetano. A escolha corresponde à ótima receptividade de dois milhões de espectadores que assistiram ao filme e ao sucesso do longa-metragem no Festival de Cannes, em maio deste ano.

Fernando Meirelles e Kátia Lund, diretores do filme, disseram que o trabalho de equipe e o conjunto da obra foram os maiores responsáveis pelo sucesso de *Cidade de Deus*. Mas Meirelles teme o confronto com outros de filmes de qualidade, como o italiano *Pinocchio* de Roberto Benigni, o espanhol *Fale Com Ela* de Pedro Almodóvar e o polonês *O Pianista*, de Roman Polanski. Para ele, a Miramax, faz a distribuição internacional de *Cidade de Deus* e também de *Pinocchio* deve preferir o filme italiano.

A empresa americana já contatou a distribuidora brasileira para definir a estratégia de divulgação do filme. O alvo principal são os 70 votantes da Academia de Ciências e Artes Cinematográficas de Hollywood, que vão escolher o melhor filme estrangeiro. Todos os indicados devem ser conhecidos no dia 11 de fevereiro de 2003, e a cerimônia do Oscar será realizada em 23 de março.

Outros longas que disputaram a indicação brasileira ao Oscar foram: *Caramuru*, de Guel Arraes; *A paixão de Jacobina*, de Fábio Barreto; *O Invasor*, de Beto Brant; *Timor Lorosae – o massacre que o mundo não viu*, de Lucélia Santos; e *Uma vida em segredo*, de Susana Amaral.

O filme recebeu dia 12 de dezembro o prêmio Glauber Rocha escolhido pela imprensa no 24º Festival Internacional do Novo Cinema Latino-Americano, realizado em Havana, Cuba.

Bruno Duarte



Cidade de Deus dá lucro e convence crítica e público

Cidade de Deus foi o grande sucesso cinematográfico brasileiro deste ano. Indicado do país para disputar o Oscar, o filme conta a história da favela, surgida na década de 60 na zona oeste do Rio de Janeiro e acompanhada o crescimento do crime na cidade. Dirigido por Fernando Meirelles, (o mesmo de *Domésticas*, 2001), e Kátia Lund, o filme é baseado no livro homônimo de Paulo Lins e retrata a guerra civil do tráfico de drogas nos morros cariocas. As filmagens foram realizadas em nove semanas entre os meses de junho e agosto de 2001. A produção teve um custo de US\$ 3,3 milhões, 85% financiados pela produtora O2 Filmes, de Meireles. O restante veio através da Lei do Audiovisual.

O filme, que já foi assistido por mais de dois milhões e cem mil espectadores, e vendido para mais de 60 países, e leva ao público de classe média uma realidade pouco conhecida – e até escondida – que causa perplexidade e surpresa. Meirelles foi feliz na escolha de atores dos grupos Nós do Morro e Nós do Cinema, moradores de comunidades carentes do Rio, cuja interpretação resultou numa importante aproximação com o mundo real. Atores como Leandro Firmino da Hora “Zé Pequeno”, Alexandre Rodrigues “Buscapé”, Darlan Cunha “Filé com Fritas”, Douglas Silva “Dadinho”, Jonathan Haagensen “Cabeleira” e Phelipe Haagensen “Bené”. É preciso ressaltar também a ótima atuação do músico Seu Jorge “Mané Galinha” e do ator Matheus Nachtergaele “Sandro Cenoura”.

A história toda é contada por um morador da Cidade de Deus, o garoto Buscapé. A primeira parte do filme se passa nos anos 60, quando o tráfico ainda não condicionava a vida da comunidade e o assalto era o grande filão da bandidagem. Nesse período viveram Cabeleira, Alicate e Marreco, o famoso “Trio Ternura”, retratado por Meirelles com bastante romantismo e um amorismo quase ingênuo. Com a morte de Cabeleira, na cena mais emocionante do filme, termina a fase inicial, e começa a ascensão de Dadinho, que se torna Zé Pequeno, o grande vilão da história.

Com seu amigo de infância e sócio Bené, o bandido “sangue bom”, Zé Pequeno se torna o traficante mais procurado do Rio, e o dono da lei na Cidade de Deus. Nessa fase do filme, é apresentado todo o funcionamento do tráfico de drogas na favela. Desde a grande influência sobre a comunidade, o sistema de produção, e a hierarquia, até os subornos da polícia, que recebe sua parte e não se intromete nos “negócios”. É nessa época também que Buscapé decide cair na vida do crime, proporcionando para



Nos anos 60 os primeiros criminosos do subúrbio eram considerados malandros ou bandidos românticos



Através da fotografia o personagem Buscapé encontrou um caminho para fugir da marginalidade da Cidade de Deus

o público uma das seqüências mais divertidas do filme.

O reinado de “Zé Pequeno” acaba quando “Sandro Cenoura” – dono da outra boca da Cidade de Deus e seu principal rival – se junta com “Mané Galinha”, um antigo desafeto. A guerra pelo poder na favela instaura o terror na vida dos moradores, que são obrigados a conviver regularmente com tiroteios e assassinatos, numa constante guerra civil. O filme se torna agradável por não ser moralista. Meirelles não procura em nenhum momento justificar o fracasso social por meio de lições de moral, mas sim retratar cada personagem conforme sua própria personalidade. A maldade de “Zé Pequeno” e a bondade de “Buscapé” não são explicadas, mas simplesmente mostradas para que o espectador tire sua própria opinião dos fatos.

Com uma excelente trilha sonora, *Cidade de Deus* segue as tendências do cinema contempo-

râneo, com a importação da linguagem livre do videoclipe e da publicidade, consagrada pela geração dos anos 90. Por isso, Fernando Meirelles recebeu críticas muito duras de profissionais da mídia, que vêem no filme como uma cópia do estilo de Quentin Tarantino. Para o diretor, é apenas um recurso usado para desenvolver melhor o argumento. A verdade é que o espectador, principalmente se for brasileiro, fica preso ao filme durante os 130 minutos de projeção, e sai da sala de cinema mais informado sobre a dura realidade do país. Uma realidade em que a infância parece não existir, e a facilidade de ganhar a vida com o crime se sobrepõe a imensa dificuldade de levar uma vida de trabalhador, “honesta”, sem oportunidades nem perspectivas futuras. Como diz o filme, levando uma vida de “otário”. Invejo quem ainda não assistiu e poderá sentir tudo o que é *Cidade de Deus*.

Ficha técnica

Brasil, 2002, 90 minutos

Direção: Fernando Meirelles e Kátia Lund
Direção de Fotografia: César Charlone
Direção de Arte: Tulé Peake
Roteiro: Bráulio Montovani
Música Original: Antônio Pinto e Ed Cortés

NERO

Luiz Fakri