

DESTAQUES DO PORTAL A TARDE



Marília Mendonça faz dieta radical e perde 15kg
<http://michelletes.atarde.com.br>

Eventos alteram trânsito em diferentes pontos de Salvador
<http://atarde.com.br/transito>

www.atarde.com.br
 71 3340-8991 (Cidadão Reporter)
 71 99601-0020 (WhatsApp)

Dbrulgação

EDITORIAL Danos da morosidade

O governo brasileiro já reconheceu oficialmente cerca de 3,2 mil comunidades quilombolas, desde 1988, quase 80% das identificadas a partir de 2003, quando foi editado o Decreto 4.887, que determinou os procedimentos de identificação, reconhecimento, delimitação, demarcação e titulação das terras ocupadas por quilombolas. No entanto, durante este período, menos de 7% das áreas quilombolas já reconhecidas como pertencentes a povos remanescentes de quilombos estão regularizadas no Brasil, o que tem gerado instabilidade social, com uma série de problemas e violência.

A regularização das terras quilombolas foi debatida na 4ª Conferência Nacional de Promoção da Igualdade Racial (Conapir), que reuniu diferentes entidades, pesquisadores e ativistas que trabalham

Aquilo que serviria para reduzir as tensões sociais, ao promover a inclusão, torna-se a origem de novos conflitos

com a questão racial para discutir formas de enfrentamento ao racismo em diversas áreas. Além da questão da violência, sem a certificação, os territórios que remontam ao período colonial e que serviram de refúgio para escravos fugitivos ficam inacessíveis para políticas públicas básicas e com dificuldades de acesso a serviços básicos de saúde, educação e transporte.

Um dos grandes entraves na certificação das terras está na morosidade do Poder Judiciário. Somente em fevereiro deste ano o Supremo Tribunal Federal confirmou a constitucionalidade do Decreto 4.887, que baseia todo o processo de titulação da-

queles territórios. Mas, para piorar, o processo só se completa com o pagamento aos fazendeiros e empreendedores que ocupavam as áreas do valor da desapropriação das terras. Sem o ressarcimento, os ex-ocupantes entendem que as terras ainda são deles, o que motiva os conflitos.

Ou seja, como é muito comum se ver no Brasil, muitos projetos, por mais bem-intencionados que sejam, costumam esbarrar na ineficiência dos poderes públicos, e aquilo que serviria para reduzir as tensões sociais, ao promover a inclusão de comunidades carentes e marginalizadas, torna-se a origem de novos conflitos.

JAGUAR

VOLTANDO 'A NORMALIDADE' - OU NÃO



Explosão da bomba M

Yvette Amaral
 Professora universitária
yvettemosamaral@gmail.com

Estávamos na década de 70, e a violência já preocupava a sociedade, as lideranças, as religiões e as pessoas individualmente. Num tenso contexto social (talvez menos sombrio que o nosso), já se discutia tal fenômeno emergente que pedia providência para que não atingisse a dimensão de convulsão planetária. Tais questionamentos aconteceram na mesma hora em que a ciência avançava nas pesquisas nucleares e anunciava a bomba H, mais poderosa do que a bomba atômica que arrasou Hiroshima e Nagasaki. Na época dom Hélder Câmara, profeta da justiça e protagonista da paz, dá esse grito de alerta: "Será que os senhores da bomba H medem exatamente a força e as consequências da bomba da miséria, a bomba M?".

Já eram sensíveis as injustiças sociais que geraram a desigualdade, matriz da espiral de violência que se desenvolveria no mundo. Vozes protestaram, sobretudo se ouvia o grito dos jovens que discorriam do cenário social e buscavam modelos alternativos para a sociedade vigente. Alguns foram sugeridos mas não viabilizados, porque incapazes de substituir os dois padrões dominantes: o capitalismo e o comunismo. Ambos não se mostraram capazes de alicerçar uma nova ordem social, sustentada pelas vigas da justiça, fraternidade e liberdade.

Corre o tempo, escrevem-se alguns capítulos da saga da humanidade, mas nenhuma mudança motivou a esperança de uma nova era. Na verdade mudar não é fácil, principalmente quando as mudanças bolem com privilégios conquistados, vantagens adquiridas mesmo que sejam à custa da violação de princípios éticos e humanos. O discurso dos dirigentes às vezes é até animador, porém não sai do texto para superar o abismo aberto entre os que se deleitam com a abundância dos seus bens e os que gemem com a privação até do necessário. Dando novamente a palavra a dom Hélder, escutamos a sua sabedoria, afirmando: "No entanto, hoje, de uma maneira geral, os oprimidos abrem os olhos". Eles já questionam seus direitos usurpados e a dignidade ferida, diante de propostas timidas que apenas anestesiavam as consciências mas não extirpam radicalmente o tumor.

Lamentavelmente a bomba M já deu sinal da sua periculosidade. A greve dos caminhoneiros, que tantos problemas causou sobretudo aos mais carentes, já começa a explodir. A hora não é de se está, é de ação. Adverte o papa Francisco: "É preciso agir sobre as causas, não apenas sobre os efeitos". Para males estruturais, só medidas radicais, porém sem radicalismo ou ameaça de um sismo social que destrua sem posteriormente construir e derrame sangue sem libertar. A Venezuela é uma advertência. Transformações só de acordo com os cânones de um humanismo que respeite a natureza, a vida, o homem e a fé.

Lagostas e trilhos

Lourenço Mueller
 Arquiteto e urbanista
muellerlcoستا@gmail.com

Essa grotesca 'greve dos caminhoneiros' remonta a causas tão antigas quanto a exclusão dos trilhos da cartilha de mobilidade nacional. Mas a 'morte anunciada' há tanto tempo pelos líderes do movimento resulta na maior desmoralização desses gestores de província que por acaso (ou não) estão no planalto ferrando todos nós na planície, pra variar. Fato repetido historicamente: enquanto em Constantinopla a elite discutia intramuros e entre orgias o sexo dos anjos, os bárbaros tomavam o império romano do Oriente. Milênio depois a orgia da elite corrupta permanece no mesmo distanciamento da realidade enquanto se debatem para permanecer no poder, e 'os bárbaros' de novo demonstram como é possível parar um império inteiro, de norte a sul, tirando-lhes o oxigênio, digo, o combustível.

Mas quem mandou tirar os trilhos lá atrás? Quando a SNCF faz greve, a França sobre trilhos não para porque os outros modais, rodovias, hidrovias e aerovias funcionam. Nós só temos o modal movido a combustível fóssil. Fossem minuciosamente precavidos, os gestores já teriam pensado em alternativas. Vasco Neto, por exemplo, engenheiro com vocação de planejador, sonhou com um sistema de interligação das bacias do Amazonas e do Prata e ferrovia multinacional que ligaria os dois oceanos. Mas pensar grande não é qualidade de políticos, com a honrosa exceção de JK para confirmar a regra. De tanto comer lagosta e camarão nessas orgias palacianas onde o que menos importa somos nós, brasileiros, os políticos se contaminaram pela fisiologia dos crustáceos que têm a cabeça cheia daquilo.

A cidade, nesse tumulto atual, poderia ser solução, em vez de problema, se a compreensão dos gestores passasse por duas variáveis, uso do solo e transportes:

que não fosse tão dependente dos transportes movidos a combustível já seria melhor, mas se fosse transformada em assentamentos que privilegiem o transporte público sobre trilhos e/ou elétrico, as cicloviárias e os pedestres, a proximidade moradia-trabalho ou modalidades de teletrabalho para se produzir como housers, estas coisas de planejamento, de smartcity, enfim, se essas práticas fizessem parte da cartilha dos políticos, se a menos eles conseguissem discutir a cidade, concedendo-lhe a importância que merece, tudo seria melhor.

As cidades podem ser entendidas didaticamente em seu crescimento físico, como fractais (ver meu último artigo), gomos de brócolis que se repetem com a mesma configuração e propriedades em qualquer tamanho. Encontrando método inteligente para entender um 'gomo' de cidade, ele decifra a totalidade. Daí para sua equação, é fácil. Difícil é resolvê-la com tantas variáveis, sobretudo porque cada cabeça de político não é fractal, é obtusamente distinta...