

# Anistia, um gesto político

» ANDRÉ GUSTAVO STUMPF  
Jornalista



Anistia é um gesto bonito, político e de longo alcance. É, usualmente, ato mastigado e maturado, negociado entre várias partes ao longo do tempo até que resulte em perdão. É decisão cristã, bonita, que liberta o perdoado e o que perdoou. Os dois se livram do peso da acusação, das lembranças e de eventuais remorsos. O perdão limpa tudo e promove a remissão da pena, da ofensa ou da dívida. Em alguns países, como nos Estados Unidos, o crime não prescreve. Não há perdão. Mas sempre depende da decisão do governante, do rei, do imperador ou da principal autoridade.

A história do Brasil é cheia de momentos em que revoltosos, por qualquer razão, fazem seu movimento, são derrotados e, logo em seguida, são anistiados. É uma prática política destinada a evitar radicalização de blocos irreconciliáveis. No entanto, ainda no tempo da colônia, houve grave articulação para que Minas Gerais se tornasse independente do império português. A conspiração, que permaneceu no nível das articulações sigilosas, foi descoberta em 1789 por consequência da delação de Joaquim Silvério dos Reis, que ganhou em troca a quitação de suas dívidas com o Tesouro Real.

Os réus foram acusados do crime de lesa-majestade, como previsto pelas Ordenações Filipinas, Livro V, título 6, materializado em inconfidência ou falta de fidelidade ao rei. "Lesamajestade quer dizer traição cometida contra a pessoa

do Rei, ou seu Real Estado, que é tão grave e abominável crime, e que os antigos sabedores tanto estranharam que o comparavam à lepra; porque assim como esta enfermidade enche todo o corpo, sem nunca mais se poder curar".

Doze dos condenados foram sentenciados à morte. A condenação foi comutada por ordem de D. Maria I para penas diversas, a maioria de degredo na África. Exceto Tiradentes. Ele foi enforcado e depois esquartejado. Seus despojos foram expostos ao longo do Caminho Real, que ligava Vila Real ao porto. É um exemplo da justiça dos portugueses, da atual os brasileiros herdaram alguns conceitos. Ninguém ousou falar em anistia.

No Brasil, ocorreram diversas resoluções, ou tentativas de golpe político, para depor governos ou mudar o regime. Os monarquistas perderam todas. Na Ilha do Desterro, Santa Catarina, em abril de 1894, os revoltosos tentaram derrubar o governo Floriano Peixoto. Foram fuzilados e a ilha, como vingança, recebeu o nome de Florianópolis. Em Canudos, no sertão baiano, Antônio Conselheiro criou vilarejo que ganhou fama de monarquista. Após quatro tentativas, o Exército acabou com a iniciativa ao custo de 15 mil mortos. O coronel Moreira Cesar, comandante-geral, foi morto na terceira expedição. Canudos hoje está debaixo de água na represa do Rio Vaza-Barris. Ninguém falou em anistia. A princesa Isabel chegou a conversar na Europa sobre a chamada Restauração. Não deu certo. D. Pedro II faleceu em dezembro de 1891 em Paris, no discreto hotel Bedford, vítima de diabetes.

A República é uma sucessão de crises, a maioria delas surgida no meio militar a partir de julho de 1922, no episódio dos 18 do Forte, ocorrido no Rio de Janeiro. Depois, na mesma data em 1924, os rebeldes tomaram São Paulo

O governo central cercou e bombardeou a cidade. Eles se retiraram para a fronteira com o Paraguai e dali se originou a coluna Prestes, que cruzou o Brasil no sentido diagonal até o Rio Grande do Norte.

Ao final dessa monumental guerrilha, eles foram escorraçados pelos fazendeiros do interior da Bahia e fugiram para a Bolívia. Uns se tornaram comunistas, como Prestes, outros voltaram à política nacional depois de uma anistia. Alguns integraram o governo Vargas, que esteve no poder entre 1930 e 1945.

Sem qualquer dúvida, a anistia mais importante da República ocorreu em 1979. Marcou o início do fim dos governos militares no Brasil. Foi a tentativa de reconciliação entre torturadores e torturados. Entre atacantes e atacados. Entre usurpadores e usurpados. Entre mortos e seus carrascos. Não foi a melhor solução, foi a pacificação possível encontrada pelo saudoso ministro da Justiça Petrônio Portella. Reverbera até hoje. Militares produziram um livro, que não foi publicado, contando sua versão (o título é curioso: *Orvil*). Os civis também produziram suas histórias.

A tentativa de anistia do pessoal do 8 de janeiro de 2023 ainda é muito recente. Há inocentes úteis. Mas, profissionais trabalharam no assalto aos Três Poderes. E gente graúda, sem dúvida, conspirou exatamente como fez a turma de Vila Rica. Os mineiros, contudo, tinham objetivos mais nobres. Lutavam pela liberdade, não queriam restabelecer uma ditadura. Trabalharam dentro do manual clássico de fazer revolução. Se der certo, a revolução é vitoriosa. Se não, clama pelo perdão. Anistia é ato político promovido por quem está no poder. Ou seja, o vencedor da batalha política. Ao perdedor resta a possibilidade de esperar em praça pública.



MAURE

## O conhecimento também floresce por meio do carnaval

» JORGE SANTANA  
Professor doutor de história do Instituto Federal Paraná (IFPR)



A quaresmeira é uma espécie de planta nativa do Brasil que gera uma flor linda, de tom violeta com o centro amarelo e tem como principal característica florir durante a quaresma, período de 40 dias que antecede a Paixão de Cristo. Esse é o evento em que Jesus Cristo foi crucificado e assassinado há cerca de 2 mil anos. Contudo, outra flor também nasce na quaresma e é responsável por florir conhecimento, sabedoria e combater a ignorância durante o ano inteiro.

O carnaval é o período final antes do início da quaresma, quando começa uma temporada de resguardo, reflexão e contenção dos desejos da carne para os cristãos. O carnaval, ou a festa da carne, há séculos é tido por muitos incautos como profano, atrasado, promíscuo e destituído de qualquer qualidade ou valor cultural. Nos últimos anos, no Brasil, avaliações negativas ganharam espaço na mídia, nos parlamentos e, principalmente, nos púlpitos. Segundo os detratores, nada de bom pode vir dessa festa de origem europeia, mas que aqui em nossas terras foi ressignificada pelas tradições e contribuições africanas.

No entanto, os desfiles das escolas de samba têm cumprido um papel importante, num

processo que dura meses, de aprendizagem de fatos históricos, personagens, livros e culturas desconhecidos do grande público. No carnaval de 2024, duas escolas de samba do grupo especial do Rio de Janeiro tiveram seus enredos baseados em obras literárias. Uma delas, a Portela, trouxe para a Sapucaí *Um defeito de cor*, da escritora Ana Maria Gonçalves, um romance sobre uma africana idosa que retorna ao Brasil em busca do seu filho, passando por temas como escravidão e violência. Após os desfiles, a obra literária bateu recorde de vendas on-line, pois a festa mimesca produz efeitos positivos, além de incentivar a leitura.

Em 2025, ao menos duas escolas trouxeram para a avenida enredos com temas de pouco conhecimento da população e, até mesmo, de especialistas em história, como o que vos escreve. A Unidos do Tuiuti teve como eixo central a história da primeira travesti brasileira, Xica Manicongo, mulher trans escravizada, nascida no Congo, traficada para o Brasil no século 16. Mesmo em situação de cativa, Xica continuou usando roupas femininas, rejeitou seu nome masculino atribuído pelos escravizadores e não abriu mão de sua identidade de gênero feminina. Mas, ela acabou sendo perseguida pela Santa Inquisição, sendo obrigada a vestir-se como homem para evitar ser queimada na fogueira.

O lindo desfile da Tuiuti trouxe uma comissão de frente composta por mulheres trans e diversas alas denunciando a transfobia, inclusive, a ala Operação Tarântula, esse evento desconhecido para mim e que me colocou para pesquisar. Descobri que foi uma operação

da Polícia Civil de São Paulo em 1987 que tinha como desculpa "combater a epidemia de HIV", mas, na prática, era uma ação higienista e transfóbica para remover arbitrariamente mulheres trans das ruas da capital paulista. As detidas tinham seus cabelos cortados e eram obrigadas a usar roupas masculinas. Na prática, uma tentativa de adequar essas mulheres à normatividade de gênero que as autoridades desejavam.

Já a escola Unidos da Viradouro, de Niterói, apresentou na avenida o samba-enredo sobre João Batista, apelidado de Malunguinho, que foi líder no quilombo do Catucá e lutou pela liberdade dos escravizados em Pernambuco. Contudo, o Malunguinho também é uma entidade religiosa, de origem afro-indígena, cultuado na jurema sagrada e no catimbó, considerada mensageira dos três mundos por ser manifestar em três formas: exu (mensageiro), mestre (guia e protetor dos iniciados no culto) e caboclo (um ser que teve existência real). Malunguinho morreu em combate na luta por liberdade, mas permanece vivo nos cultos religiosos afro-indígenas.

Histórias, personagens e eventos históricos pouco abordados, ou que não estão nos livros didáticos, continuam a ser resgatados pelas escolas de samba. Nesse sentido, esses relegados ao esquecimento são lembrados, celebrados e ensinados na Sapucaí. O carnaval, tão apedrejado por alguns como uma festa promíscua e desprovida de qualidade, mostra justamente o contrário. Assim como a quaresmeira, essa festa floresce nesse período religioso e oferece a flor do conhecimento ao produzir um cortejo pedagógico popular embalado pelo samba, com frutos perenes.

Visto, lido e ouvido

Desde 1960

Circe Cunha (interina) // circecunha.df@dabr.com.br



## Modais mais sustentáveis

No atual modelo de mobilidade urbana, os impactos econômicos negativos têm atrás de si um conjunto a compor todo esse desastre: diversos e antigos fatores, todos eles decorrentes de anos de falta de planejamento a longo prazo. Mas é fundamental destacar que esses fatores são consequência direta de um sistema de transporte mal planejado, desde o início, por meio da dependência excessiva do carro particular, o que acarretou sempre graves deficiências estruturais em todo o sistema.

De fato, a priorização histórica do automóvel individual em detrimento de alternativas sustentáveis — como um transporte coletivo de qualidade, trens urbanos e interurbanos, transporte fluvial e mesmo a democratização da aviação — revela o desinteresse crônico dos vários governos em desenvolver uma malha integrada, eficiente e segura, como vista nos países do primeiro mundo.

A ausência de investimentos consistentes em transporte público de massa leva ao congestionamento diário das vias urbanas, ao aumento da poluição, à perda de produtividade e, como os dados mostram, a um custo altíssimo em vidas humanas e recursos públicos. Além disso, o Brasil ainda sofre com a quase inexistente concorrência na aviação civil, que mantém as passagens aéreas entre as mais caras do mundo, limitando o acesso a deslocamentos mais rápidos e seguros para boa parte da população.

Tudo isso sem mencionar a insignificância da malha ferroviária existente hoje em nosso país. Para um país continental como o nosso, os 30.129 quilômetros de extensão ferroviária são pouco ou quase nada. Quase 23 vezes menor que o Brasil, o Japão tem uma malha ferroviária de 27.268 quilômetros de extensão. Por outro lado, os custos em vidas e materiais provocados pelo trânsito no Brasil são significativos. Estudo recente do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) mostra que o país gasta por ano R\$ 50 bilhões com acidentes de trânsito.

Os números apresentados não são apenas estatísticas — eles denunciam a falência de um modelo de mobilidade que ignora o transporte como direito social e insiste em soluções ineficientes, caras e excludentes. Bastaria repensar o sistema, promovendo a diversificação dos meios de transporte, incentivando modais mais sustentáveis e assegurando que as políticas públicas priorizem a coletividade em vez do privilégio ao transporte individual.

Observem que esses números não são apenas consequências inevitáveis do crescimento urbano — são resultado direto de décadas de negligência no planejamento de transportes. O transporte coletivo é, em geral, ineficiente, superlotado e mal distribuído; há pouco ou nenhum esforço governamental em implementar sistemas de trens urbanos e interurbanos, tampouco em explorar o vasto potencial do transporte fluvial no país. Soma-se a isso a aviação civil brasileira, dominada por monopólios com poucas empresas e marcada por preços altos e baixa cobertura, dificultando alternativas viáveis de deslocamento.

Enquanto isso, a cultura do carro particular segue sendo estimulada por políticas públicas que favorecem rodovias, estacionamentos e isenções fiscais à indústria automobilística em vez de investir em mobilidade urbana integrada. O resultado é uma tragédia cotidiana: cidades travadas, altos índices de acidentes, mortes evitáveis e um custo social que recai sobre todos, especialmente os mais pobres.

A Rodoviária do Plano Piloto, como de resto a grande maioria das estações rodoviárias espalhadas pelo Brasil, reflete, em imagens, esse modelo caótico do transporte urbano. São sujas, poluídas por gases de escapamento, inseguras e superlotadas. Os ônibus interurbanos seguem o mesmo modelo: são antigos e representam um enorme perigo para passageiros que neles embarcam. Reverter essa lógica e construir um sistema de mobilidade mais justo, seguro e diversificado, que valorize o transporte coletivo, os modelos mais sustentáveis e a vida nas cidades, ainda são um sonho distante.

O progresso econômico obtido com o transporte sobre rodas, que nos anos de 1950 e 1960 ajudaram o Brasil a crescer, hoje se mostra obsoleto e pouco seguro. Os riscos são altos e encarecem muito o preço das mercadorias transportadas. Esse e outros problemas não são desconhecidos pela população e pelo governo. A questão aqui está em saber por que, então, não entra e sai de governos, essa situação continua permanecendo sem solução? Quando é que a extensão da malha ferroviária entrará como programa permanente de governos, afinal não há progresso viável, sustentável e duradouro sem ferrovias?

Já no passado era comum acreditar que as ferrovias eram os caminhos reais do progresso. A prova é que todos os países que lograram se desenvolver o fizeram por meio das ferrovias. Do mesmo modo, todos os países que ainda experimentam as agruras do subdesenvolvimento têm comum a ausência de malhas ferroviárias.

### A frase que foi pronunciada:

“O segredo da mobilidade é integrar os sistemas”.

Jaime Lerner

### História de Brasília

É por falar no ex-presidente, numa eleição nas treze escolas da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo para escolha da personalidade que deveria dar, este ano, a aula inaugural, os alunos preferiram ao ex-presidente Juscelino o deputado Paulo de Tarso. (Publicada em 31/5/1962)