

Confraternização de ditadores



» ANDRÉ GUSTAVO STUMPF
Jornalista

O presidente Lula desembarcou em Moscou para a festa errada. Alguém esqueceu de explicar ao nosso apedeuta que a Força Expedicionária Brasileira (FEB) lutou na Itália contra o inimigo nazista, ao lado do Quinto Exército dos Estados Unidos, comandado pelo general Mark Clark. Há em Pistoia um cemitério com os túmulos dos brasileiros que morreram na luta pela libertação da Itália. Os brasileiros não têm nenhuma participação com a guerra no oeste da Europa.

Aliás, a Segunda Guerra Mundial teve início formal quando as tropas de Hitler invadiram a Polônia em 1º de setembro de 1939 com uma devastadora blitzkrieg. Essa invasão foi proporcionada pelo acordo de paz e não agressão assinado por representantes do Terceiro Reich e por assessores de Joseph Stalin, é o famoso tratado Molotov/Ribbentrop. Entre os itens acordados, havia a divisão da Polônia e a posterior invasão da Finlândia pela União Soviética, o que, de fato, ocorreu. A Polónia foi dividida em dois. Alemães atacaram de um lado, e os soviéticos, de outro. Os ingleses manifestaram solidariedade ao governo de Varsóvia. A guerra formalmente começou logo depois do famigerado acordo entre nazistas e comunistas.

É verdade que Hitler rompeu o tratado e comandou a operação Barbarossa de invasão da União Soviética em junho de 1941. Suas tropas

chegaram a quarenta quilômetros de Moscou e conseguiram tomar quase toda a cidade de Stalingrado a caminho dos poços de petróleo do Cáucaso. Seus exércitos foram contidos pelo Marechal Jukov e pela incrível resistência nas margens do Rio Volga dentro de uma simples fábrica de tratores, sob o comando de um então desconhecido Nikita Kruschev. Ali, os nazistas colheram a maior derrota. O gigantesco 6º Exército foi derrotado, e seu comandante, Friedrich Von Paulus, feito prisioneiro, junto com 265 mil soldados em janeiro de 1943. Morreram na guerra mais de 20 milhões de russos no conflito que, em Moscou, se chama de Grande Guerra Patriótica.

Os norte-americanos colaboraram com aviões e caminhões na defesa do território soviético. Boa parte do material foi transportado através do Trampolim da Vitória, entre Natal, no Rio Grande do Norte, e os portos na África, de onde seguiram para as frentes de combate. Todos os anos, a Rússia celebra, no dia 9 de maio, a vitória da União Soviética sobre a Alemanha nazista com uma grande parada militar na Praça Vermelha, em Moscou.

A rendição incondicional da Alemanha Nazista foi assinada em 7 de maio de 1945, às 24h11, pelo então chefe do Estado-Maior da Wehrmacht, coronel-general Alfred Jodl, no quartel-general do general Dwight D. Eisenhower, em Reims, na França. Assim, o 8 de maio é conhecido em países europeus como o Dia da Vitória na Europa, ou Victory-in-Europe-Day (VE-Day). Mas Josef Stalin exigiu que houvesse uma repetição da assinatura de capitulação em Berlim pelos comandantes supremos da Wehrmacht. O líder comunista pretendeu, com o gesto, reclamar para a União Soviética o prestígio da vitória sobre a Alemanha nazista. Assim, na noite de 8 para 9 de maio de 1945, os comandantes supremos do

Exército, da Marinha e da Aeronáutica da Wehrmacht assinaram, novamente, o atestado de capitulação desta vez no quartel-general soviético em Karlshorst, em Berlim (hoje o Museu Berlim-Karlshorst). A última assinatura foi firmada em 9 de maio, às 0h16.

A celebração da vitória em Moscou deixou uma imagem icônica da era soviética: a do marechal Gueorgui Júkov que inspecionou as tropas perfiladas do alto de um cavalo branco. Deixou também uma anedota: a de que Stalin pretendia entrar triunfalmente na praça, mas caiu do cavalo durante um ensaio e machucou o ombro. Jukov, grande herói soviético, pagou alto preço por sua vitória. O personagem que tomou Berlim foi perseguido por todos os homens fortes da Rússia. Ele era a única unanimidade política em seu país. Os líderes não perdoaram o imenso prestígio popular do militar mais condecorado da União Soviética.

O presidente Lula foi a festa errada porque em Moscou teve a companhia de nomes como Nicolas Maduro, da Venezuela, Miguel Diaz-Canel, de Cuba, Aleksandr Lukashenko, da Bielorrússia, dirigentes que desprezam a democracia e perseguem dissidentes. Confraternização de ditadores. Desde que Vladimir Putin invadiu a Crimeia, os representantes da democracia liberal enviam menos personalidades ao encontro de autocratas. A maior estrela na festa foi o presidente chinês, Xi Jinping, que tem o poder de mudar o rumo da guerra na Ucrânia. Ele, porém, está mais preocupado com seu duelo tarifário com os Estados Unidos.

Trump, aliás, não se animou a ir até Moscou. A comemoração do Dia da Vitória na Europa ocorreu, como nos anos anteriores, em Londres em 8 de maio. Representantes de todos os países aliados estavam presentes. O Brasil, não.



Sobre o incômodo vínculo da mobilidade com o racismo



» PAÍQUE DUQUES SANTARÉM
Mestre em antropologia, doutor em arquitetura e urbanismo, milita no Movimento Passe Livre e integra o Observatório das Metrópoles

O debate sobre o transporte coletivo no Distrito Federal e Entorno está quente no primeiro semestre do ano. Olhemos quatro fenômenos: a implementação da tarifa zero aos domingos e feriados; a proposta de aumento das tarifas das linhas que ligam as cidades do Entorno ao DF; a privatização da rodoviária; e as recorrentes panes no sistema metrôviário. Isso significa que a mobilidade urbana local está em processo de transformações relevante que traz reflexões sobre circulação, segregação e direito à cidade.

Em minha tese de doutorado *Mobilidade racista, antirracista e negra: Transportes e relações raciais no Brasil* (2024, PPGFAU-UnB), analiso como o nascimento do sistema de transportes brasileiro conserva relações com o sistema colonial escravista e seu desenvolvimento tem relações com o criminoso projeto eugenista, que vê no controle da circulação da população negra uma das ferramentas de purificação racial da sociedade.

Conceituo esse fenômeno como mobilidade racista, que se manifesta de várias formas. A segregação urbana tem caráter racial, prejudicando especialmente territórios de maioria populacional negra, com veículos de menor qualidade, menos linhas e horários. A forma de organização da

mobilidade equipara usuários a cargas do transporte logístico, organizado para que o transporte seja mais lucrativo aos empresários quanto mais lotado, sucateado e caro for o serviço. Somam-se a isso as recorrentes situações de discriminação racial na mobilidade, que tornam o transporte um veículo cotidiano de promoção do racismo.

O financiamento da mobilidade também produz desigualdades raciais. As tarifas impactam mais a população negra, que tem menor renda, é minoria entre concursados ou celetistas — tendo menos acesso ao vale-transporte — e maioria entre informais e autônomos, que pagam passagem inteira. Além disso, a tributação no Brasil é regressiva: negros, que são maioria entre os mais pobres, pagam proporcionalmente mais impostos, enquanto os super-ricos, majoritariamente brancos, quase não contribuem. A maior parte dos recursos públicos é destinada ao transporte individual (obras como viadutos e duplicação de pistas).

Ou seja, o transporte é uma tecnologia social que funciona como dispositivo de poder do racismo institucional. Essa tecnologia é muito sofisticada e difusa: mesmo que seu caráter racista não esteja explícito, ele é sentido pela população negra. Além dele, porém, existem formas de resistência e produção dos próprios caminhos da população de cor, que são os fenômenos da mobilidade antirracista e a mobilidade negra. Esses conceitos explicam como afrodescendentes nunca foram passivos e conquistam direitos com suas próprias forças, combatendo os projetos de genocídio da população negra brasileira.

Voltando aos fatos iniciais, a lente racial ajuda na sua compreensão. O aumento de tarifas

das passagens do Entorno tem um caráter racialmente violento. As cidades dos estados de Goiás e Minas Gerais, que compõem a nossa Região Metropolitana, são de maioria negra, seus veículos e preços são ainda piores que os do DF. Esse aumento amplia exploração, desemprego, evasão escolar e pobreza, fenômenos que impactam mais a população negra. A privatização da rodoviária ataca ambulantes e pequenos comerciantes, em processo de gentrificação do espaço para trocar trabalhadores/as negros/as autônomos por grandes empreendimentos de empresários brancos. A precarização do metrô visa privatizar sua operação, demitir concursados e aumentar lucros, beneficiando um grupo empresarial de perfil racial previsível.

Por outro lado, a política de Tarifa Zero é uma alternativa que tem caráter antirracista na mobilidade. Ela possibilita maior circulação livre da população negra, aumentando as possibilidades profissionais, educacionais e culturais. A proposta está nas ruas como pauta de organizações da mobilidade e antirracistas há muito tempo, desde quando o atual mandatário do GDF era contrário, segundo ele mesmo, “por questões ideológicas”. Foi a luta dos movimentos sociais que modificou a postura dos governantes, mesmo que de forma ainda muito tímida e articulada a interesses de ampliação do lucro empresarial.

Com essa reflexão, quero apresentar a possibilidade das lentes antirracistas para análise da mobilidade urbana como uma ferramenta capaz de constituir mecanismos que melhorem o transporte para toda população. Constituindo uma sociedade sem catracas nem paus de arara, mas, sim, com muita liberdade.

Visto, lido e ouvido

Desde 1960

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



O papel de Trump no trem da história

Entre as muitas análises que circulam pelo mundo sobre quem é Donald Trump e o que seu governo representa no possível colapso da nova ordem mundial e do ideal globalista, poucas vão tão longe quanto aquelas que o veem como um condutor imprudente de um trem histórico em alta velocidade — incapaz de freá-lo, talvez até de compreendê-lo. Na verdade, poucas análises capturam com tanta contundência o paradoxo de sua presença histórica, quanto aquelas que o veem não só como um político, mas como um sintoma: uma figura que irrompe na cena global como catalisador de forças que ele mesmo parece não compreender plenamente.

Em um momento de esgotamento da ordem liberal internacional — marcada por crises de representatividade, colapso das instituições multilaterais e ressentimento popular contra os efeitos desiguais da globalização —, Trump emerge como o agente inesperado de um desmonte que estava em curso. Seu governo, com sua retórica antiglobalista, seus ataques a instituições transnacionais e sua recusa em seguir os protocolos da diplomacia tradicional, não apenas rompem com o consenso pós-Guerra Fria, como parecem acelerar um processo de desintegração latente.

A imagem do trem da história em alta velocidade se impõe, aqui, como metáfora eficaz: Trump surge como um condutor improvisado, que, ao puxar as alavancas da máquina histórica, intensifica sua velocidade sem conhecer os freios, sem mapa ou bússola. Não se trata, necessariamente, de um estrategista maquiavélico, mas de alguém que encarna e amplifica as contradições do sistema. Seu poder não reside na elaboração de um projeto claro de ruptura, mas na capacidade de operar como vetor do caos, abrindo brechas por onde fluxos subterrâneos do mal-estar civilizacional irrompem com força.

É nesse sentido que ele representa menos uma exceção e mais um ponto de inflexão: o momento em que as estruturas trincadas da ordem mundial começam a ruir visivelmente. Mais do que presidente dos EUA, Trump trouxe para si a missão de desmontar, em âmbito mundial, a agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU). Eis, aí, o ponto crucial para pensar o papel de Trump como figura simbólica de resistência ou mesmo de sabotagem a projetos multilaterais como a Agenda 2030 da ONU. Donald Trump assume, de maneira explícita ou tácita, a missão de confrontar — e em muitos aspectos desmontar — a lógica que sustenta iniciativas como a Agenda 2030 da ONU.

Esse ambicioso plano internacional, centrado nos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), propõe uma reestruturação profunda dos sistemas econômicos, ambientais e sociais globais, com foco na equidade, na sustentabilidade e na cooperação transnacional. Para muitos, trata-se de um esforço civilizacional para enfrentar os riscos existenciais do século 21. Para Trump e seus aliados ideológicos, no entanto, a Agenda 2030 simboliza tudo aquilo que deve ser combatido: um projeto elitista, tecnocrático e transnacional que ameaça a soberania nacional e o modelo de crescimento baseado no livre mercado, na autonomia energética e na primazia do interesse nacional.

Ao retirar os Estados Unidos de acordos, como o de Paris, criticar abertamente organismos como a ONU e a Organização Mundial da Saúde (OMS), e sabotar o financiamento a iniciativas multilaterais de governança ambiental e social, o governo Trump operou como uma força centrífuga contra o projeto de governança global. Sua retórica antiglobalista — centrada em slogans como *America First* — não se limita à esfera econômica, mas avança sobre os próprios fundamentos simbólicos da cooperação multilateral. O que está em jogo não é apenas uma disputa de interesses, mas uma colisão entre visões de mundo: de um lado, um futuro baseado na interdependência e no controle supranacional; de outro, a reafirmação da identidade nacional, da autodeterminação e da desconfiância estrutural diante de qualquer tentativa de harmonização planetária das normas.

Ao demonizar a Agenda 2030, Trump também acabou galvanizando uma parte significativa da população global que já via com ceticismo a influência crescente de instituições não eleitas sobre suas vidas cotidianas. Sua figura serviu como polo de atração para uma série de atores — de políticos eurocéticos a movimentos conspiracionistas — que passaram a ver na ONU não um fórum de cooperação, mas uma ameaça latente à liberdade individual e à soberania dos Estados. Nesse sentido, Trump não apenas combateu a Agenda 2030, ele a transformou em um símbolo do inimigo a ser derrotado.

A frase que foi pronunciada:

“Os objetivos de desenvolvimento sustentável foram o maior empreendimento diplomático dos últimos anos e caminham para se tornar o nosso maior fracasso coletivo.”

Lula sobre a agenda 2030 da ONU

História de Brasília

Sessenta e cinco mil cruzeiros para cada bloco da Asa Sul, e 31 mil cruzeiros para os blocos da Asa Norte. A firma vencedora, que não participou da concorrência, com essa verba dificilmente poderá manter os blocos limpos. (Publicada em 3/5/1962)