

# Bumba meu Boi



» JOSÉ SARNEY  
Ex-presidente da República,  
escritor e imortal da Academia  
Brasileira de Letras

Quando maio aparece, no Nordeste é recebido não apenas como o mês das noivas, mas principalmente como o tempo que antecede o São João. E logo começam a esquentar os tambores e ensaiar as brincadeiras que fazem do nosso São João a festa mais popular da região. Não se sabe bem como começou, de onde veio, mas sabe-se como foi absorvendo o momento em cada ano e incorporando novos estilos e outras brincadeiras — como são chamadas as diversas apresentações —, de tal modo que as danças portuguesas estão sendo também apresentadas como folguedos populares do São João, principalmente no Maranhão.

Há por aqui um provérbio, que corre no linguajar do povo, que diz: “Abril, chuvas mil; maio, trovão e raio”. O certo é que, sem qualquer base científica, acontece aqui esses fenômenos meteorológicos. Eu aqui, nesta semana, fiquei perturbado com a grande quantidade de trovões e raios, e um deles me deu um grande susto, caindo num terreno bem perto da minha casa.

Mas do que eu quero tratar mesmo é do São João do Maranhão, que chega depois das chuvas e dos raios. É considerado pelos maranhenses como o melhor do país e, como só no Brasil

essa festa é dominante, acrescentam: “É o melhor do mundo!”

Modéstia à parte, a verdade é que o Bumba meu Boi do Maranhão — que é a cara do nosso São João — foi reconhecido pela Unesco (o maior órgão de cultura das Nações Unidas), em dezembro de 2019, como Patrimônio Cultural Imaterial da Humanidade. Assim, o Maranhão, com justa autoridade, reivindica ser a pátria brasileira do Bumba meu Boi.

A verdade é que em nenhum outro lugar ele se apresenta com uma riqueza musical — canções, sotaques, fantasias, instrumentos, variedades de apresentação — como a de nosso estado. Até mesmo os cordões que existem em outras partes do nosso país foram levados por maranhenses, conhecedores do auto e do ritmo desse folguedo popular.

Vale citar que o Boi de Parintins — que tanto sucesso faz hoje no Amazonas, derramando-se pelo Brasil com o nome de Boi-Bumbá (nome como também é conhecido no Piauí) — foi levado por dois maranhenses. Hoje, a festa está competindo com o carnaval na famosa disputa entre os bois Caprichoso e Garantido. Já em São Paulo, no Centro Nordestino — fundado pelo saudoso deputado José de Abreu e, hoje, administrado com grande sucesso por sua filha, a deputada Renata Abreu, herdeira do talento realizador do pai —, também existe uma manifestação do Bumba meu Boi, mantida por maranhenses.

Em Brasília tinha, e ainda tem, o Boi do Teodoro, do falecido Teodoro, que eu conheci, a quem sempre dava apoio para realizar o Bumba meu Boi na Ceilândia e no Núcleo Bandeirante, naquele

tempo chamado Cidade Livre. No estado de Santa Catarina, existe uma festividade chamada Boi de Mamão, que em nada se assemelha à nossa, embora também teria vindo do Açores, segundo a tradição local.

Muitos pesquisadores estudaram o tema, e Carlos Lima, talvez o mais minucioso deles, tem um trabalho profundo em que levanta todas as hipóteses da origem dos folguedos do boi. Certo é que os primeiros habitantes portugueses do Maranhão vieram dos Açores, aquelas ilhas lendárias e heroicas do tempo das navegações. Simão Estácio da Silveira, um propagador das riquezas maranhenses, escreveu um pequeno opúsculo para trazer colonos para esta terra: “Das terras que Portugal conquistou, o melhor é o Brasil / Mas o Maranhão é o Brasil melhor”. Nessa época, era governador do Maranhão o sobrinho do Marquês de Pombal, Joaquim de Melo e Póvoas; governara o Grão-Pará e Maranhão, anteriormente, Francisco Xavier de Mendonça Furtado, irmão do Marquês e, portanto, tio de Póvoas.

Mas o São João do Maranhão — o melhor do mundo! — já está ensaiando, rompendo as madrugadas com o nosso Bumba meu Boi, e eu já me preparo para vê-lo em junho. Nada mais bonito, nada mais autêntico, tradicional e puro.

Caso você queira visitar o século 19, venha assistir ao São João do Maranhão e ver a beleza dos folguedos populares dos nossos antepassados, na magia do Bumba meu Boi.

Lá nos esperam São João, São Pedro, São Paulo, Santo Antônio e São Marçal (este uma tradição única das festas de junho no Maranhão). Venha seja compadre na fogueira de um amigo.

Visto, lido e ouvido



Desde 1960

Circe Cunha // circecunha.df@dabr.com.br

## Guarânia à brasileira

Paulatinamente ampliado, o regime Maquila, criado pela Lei 1064/97, é a joia da política industrial paraguaia. Empresas estrangeiras que se instalam no país para exportar pagam um tributo único de 1% sobre o valor agregado dos produtos. Importam matéria-prima isenta de impostos, contratam com legislação trabalhista mais flexível, operam em um ambiente regulatório estável e exportam com custo tributário praticamente inexistente. Para completar, o modelo de tributação geral segue a lógica do 10-10-10: alíquota máxima de 10% para o imposto de renda de pessoas físicas, 10% para pessoas jurídicas e 10% sobre o valor agregado. A renda de origem estrangeira, por sua vez, é integralmente isenta. Se os impostos altos já seriam suficientes para desestimular o investimento, a insegurança jurídica crônica do ambiente de negócios brasileiro completa a equação que resulta na expulsão dos brasileiros do país.

O Brasil vive um ciclo de instabilidade normativa que torna impossível planejar o médio e o longo prazo. Mudanças frequentes de regras, regulamentações que chegam incompletas, decisões judiciais imprevisíveis e reformas tributárias que entram em vigor sem que se conheçam as alíquotas definitivas criam o que especialistas definem como vácuo normativo, condição letal para quem precisa calcular retorno sobre investimento. O exemplo mais eloquente é a própria reforma tributária em curso. Apresentada como modernização necessária, a iniciativa transformou-se em fonte de insegurança inédita, com a transição em andamento sem que existam normas regulamentadoras essenciais sobre o crédito, o ressarcimento e obrigações acessórias.

“Insegurança jurídica afasta investimento mais do que juros altos”, disse o secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo, Jorge Lima, lembrando que mudanças frequentes de regras e a fragmentação regulatória criam imprevisibilidade incompatível com projetos de médio e longo prazo. Enquanto o Brasil mergulha nesse ambiente de incerteza, o Paraguai atrai investidores com uma vantagem que não tem preço: a previsibilidade.

O governo paraguaio não muda as regras no meio do jogo. A consequência aparece nas estatísticas de fuga de capital humano de alta renda. Relatório da consultoria Henley and Partners aponta que o Brasil está entre os 10 países com maior saída líquida de milionários em 2025. Os destinos vão desde Portugal, Espanha e Estados Unidos até os Emirados Árabes, mas o Paraguai se destaca por uma combinação única de proximidade geográfica, facilidade migratória e benefícios fiscais imediatos.

Há uma dimensão histórica nessa inversão de papéis que merece reflexão. O Paraguai construiu boa parte de sua atual infraestrutura com recursos e financiamentos brasileiros, incluindo a Ponte da Amizade e a própria Usina de Itaipu. Por décadas, o país foi o olho de cima, associado ao atraso, ao contrabando e à informalidade. Hoje, aquele mesmo Paraguai colhe os frutos de décadas de política econômica coerente, sistema tributário simples e estável e gestão pública que, embora modesta em recursos, prima pela eficiência e pela previsibilidade.

Ciudad del Este, antes caricatura do comércio informal, hoje concentra mais de 98 mil brasileiros e transformou-se em polo empresarial, industrial e universitário. Quase 30 mil estudantes brasileiros cursam medicina em universidades paraguaias, atraídos pelo custo até quatro vezes menor do que nas faculdades privadas brasileiras. “No Brasil, paga-se na faixa de 30% em impostos. Se houvesse uma contrapartida equivalente, as pessoas pagariam sem reclamar. Mas esse retorno não vem. No Paraguai, a receita menor obriga uma gestão mais eficiente, coisa que não é prioridade no Brasil”, diz Cláudio Shimoyama, economista brasileiro com empresa de consultoria no Paraguai, à *Gazeta do Povo*.

Quando empresas com mais de um século de tradição no Brasil decidem transferir unidades de produção para o país vizinho, o sinal não poderia ser mais inequívoco. A perda é dupla, como alertam economistas: os empregos que deixam de ser criados aqui e o investimento produtivo que vai fortalecer economias vizinhas. Cada fábrica que migra para o Paraguai leva consigo postos de trabalho, recolhimento de tributos e geração de renda que ficariam no Brasil em condições mínimas de competitividade.

A lógica, como resumiu o Instituto Liberal, é racional e implacável: a decisão de migrar não é falta de patriotismo, é resposta a um sistema que pune quem produz. O Brasil tem mercado interno gigantesco, recursos naturais abundantes, matriz energética competitiva, capital humano qualificado e localização estratégica. O que lhe falta, como diagnosticou o secretário Jorge Lima, é a capacidade de sustentar políticas de médio e longo prazo que criem ambiente favorável ao investimento.

Enquanto países como Índia, Indonésia e Turquia cresceram entre 50% e 80% na última década, o Brasil avançou cerca de 8% no mesmo período. Não é o Paraguai que se tornou extraordinariamente atraente. É o Brasil que se tornou extraordinariamente caro, burocrático e imprevisível.

### A frase que foi pronunciada:

“Tudo que está sendo feito lá poderia estar sendo feito aqui...”

Paulo Guedes, sobre a economia paraguaia

### História de Brasília

Agora, que Brasília já está crescendo, e está muito diferente, vem recebendo a visita de muita gente. Há, entretanto, uma dificuldade tremenda: quanto à numeração dos blocos, e das quadras residenciais da W3. (Publicada em 18/5/1962)

Mauritilson/CB



## Código de Trânsito Brasileiro precisa ser atualizado sem atropelos



» BRUNO ROCHA BOTELHO  
Psicólogo credenciado pelo  
CRP-DF e Detran-DF, membro  
da Associação das Clínicas  
Credenciadas pelo Detran-DF

Amídia brasileira divulga, quase diariamente, acidentes de trânsito fatais e inconcebíveis, como a morte de idoso atropelado por uma menina de 12 anos que manobrava o carro da família e a de duas crianças atingidas na calçada, onde brincavam, por indivíduo que, abandonado pela mulher, decidiu embriagar-se e sair dirigindo. Na contramão desses e de outros sinistros, surgem movimentos empenhados em facilitar e baratear o acesso à Carteira Nacional de Habilitação (CNH), por meio do desmanche do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), instituído pela Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997. Do governo anterior, herdou-se a extinção, em 2021, do DPVAT (Danos Pessoais por Veículo Automotores Terrestres), seguro que, ao irrisório custo de R\$ 5,23 para carros e R\$ 12,30 para motos (valores referentes a 2020), amparava vítimas de acidentes de trânsito, e a prorrogação da validade da CNH para 10 anos, sob a absurda alegação, entre outras, de que a saúde do ser humano não sofre mudanças significativas naquele período.

Por outro lado, o atual governo, utilizando instrumentos inadequados, que ferem o CTB e o pacto federativo, impôs, por meio de portaria (Senatan nº 927, de 12/12/2025) e da Medida Provisória 1327/25, a fixação de honorários degradantes para médicos e psicólogos do trânsito e a renovação automática da CNH para o que considera

“bons condutores”. Enquanto a portaria interfere nas atribuições dos Detrans estaduais, no que diz respeito à fixação de honorários, a MP, utilizada pelo presidente da República somente para casos de “relevância e urgência”, foi editada às vésperas do recesso parlamentar, visando, possivelmente, reduzir o período de sua apreciação pelo Congresso, e colocou em vigência imediata medidas controversas que afetaram a segurança do trânsito e mereciam um debate aprofundado antes de serem impostas. Não é necessário ser especialista em trânsito para concluir que tais medidas de caráter populista, adotadas na iminência das eleições, agravam, irresponsavelmente, a insegurança de motoristas e pedestres e afetam a subsistência dos trabalhadores do trânsito.

Nessas condições, cumpre salientar que a tão propalada redução do valor da obtenção ou renovação da CNH foi obtida, exclusivamente, às custas da drástica redução dos honorários de médicos e psicólogos do trânsito (R\$ 90 por atendimento), categoria reconhecida por lei e indispensável ao processo de habilitação de motoristas, inclusive caminhoneiros e condutores de transportes coletivos, bem como de motociclistas. A atuação dos mencionados profissionais do trânsito tem afastado das ruas e estradas brasileiras, já suficientemente congestionadas e, na maioria das vezes, em condições precárias, pessoas física ou mentalmente incapacitadas que constituem ameaças à população. Entrementes, o governo, ao lesar o fator privado da equação da necessária habilitação de motoristas, não abriu mão de uma taxa sequer cobrada aos aspirantes à obtenção ou renovação da CNH.

A mesma improvisação está presente na renovação da CNH para “bons motoristas”, identificados na ausência de multas nos 12 meses anteriores ao processo. De acordo com Antônio Meira, do

Conselho Federal de Medicina (CFM), “a aptidão para dirigir não pode ser medida por infrações ou critérios administrativos”. Com efeito, cabe perguntar qual a penalidade administrativa (multa) aplicada a motoristas que causam acidentes de trânsito, ademais de responder penalmente em caso de fatalidades ou ressarcir os danos causados por meio de seguros ou vias judiciais.

No segundo exemplo, a polícia ou qualquer outra autoridade competente sequer é acionada. Sabe-se, ainda, que multas podem ser transferidas para terceiros, inclusive mediante pagamento, bem como para parentes e amigos. Há, ainda, o caso de idosos e pessoas enfermas, fisicamente inabilitados para dirigir, que mantêm seus veículos na garagem por anos a fio e que, portanto, não geram multas e podem, assim, renovar sua CNH automaticamente. Ademais, só pode ser “bom motorista” quem estiver abaixo dos 70 anos, o que configura um flagrante caso de etarismo. Enfim, segundo o Ministério dos Transportes, milhares de CNHs foram e continuam a ser emitidas por meio de uma simples requisição digitalizada na internet.

Presentemente, a matéria vem sendo discutida em duas instâncias — a Comissão Mista do Congresso, que em tempo exíguo analisa a Medida Provisória nº 1327/25, sob a presidência do deputado Luciano Amaral (PSD-AL), e, surpreendentemente, a relatoria do próprio autor da medida, o senador Renan Filho (MDB-AL), ex-ministro dos Transportes; e a Comissão Especial que analisa o Projeto de Lei 8085/14 e outras 270 propostas que alteram o CTB, sob as competentes presidências do deputado Coronel Meira (PL-PE) e relatoria do deputado Aureo Ribeiro (Solidariedade). Não resta dúvida de que o CTB, uma lei de 1997, necessita ser atualizado, mas que o seja sem ser atropelado por portarias e medidas provisórias.