

O exemplo Lula



» CRISTOVAM BUARQUE
Professor emérito
da Universidade de
Brasília (UnB)

O mapa-múndi não é mais a soma de países independentes, cada um com a própria cor; a globalização transformou cada país em um pedaço do mundo, com interesses entrelaçados. Mas a política continua por país. Os líderes ficam perplexos porque seus países são pedaços do mundo, seus habitantes vivem problemas globais, mas seus eleitores continuam nacionais na defesa dos interesses do seu país no presente. Embora estejam entrelaçados pela crise ecológica, pressão demográfica e drama social, seus líderes não têm propostas que atendam aos interesses específicos de seus eleitores e ofereçam solução para os problemas globais. Diferentemente do que ocorria até algumas décadas atrás, a democracia nacional hoje se opõe ao humanismo planetário. A Europa se adaptou ampliando suas fronteiras formando a Comunidade Econômica Europeia, mas tratando os habitantes dos demais países como imigrantes indesejáveis, como se fossem invasores. Ao unirem-se, isolaram-se para atender aos desejos dos eleitores europeus, em detrimento dos seres humanos do restante do mundo.

Lula tem sido um raro exemplo de líder que tenta defender ao mesmo tempo os desejos e valores específicos do Brasil sem ignorar os compromissos humanistas com o mundo inteiro. Estadista com dois chapéus: o do país e o da humanidade. Mostrou isso ao liderar a COP30, mas entendendo que o eleitor brasileiro ainda está mais preocupado com o preço da gasolina hoje do que com o nível do mar na próxima década. Apresentou mapa do caminho para abolir o uso de combustíveis fósseis no mundo, mas contraditoriamente atendeu ao interesse do eleitor do Amapá por produção de petróleo na Amazônia. Pode pagar um preço eleitoral quando os interesses locais e imediatos defenderem com vigor a construção de barreiras contra a imigração social dos pobres, muros contra a imigração geográfica de estrangeiros e desregramento da proteção do patrimônio ambiental que pertence aos imigrantes geracionais, que ainda não nasceram.

Desde a posse de Donald Trump, em nenhum momento Lula deixou de falar com altivez, representando os eleitores brasileiros, e ao mesmo tempo os habitantes do chamado Sul Global, inclusive os pobres dos EUA e da Europa. Enquanto dirigentes, inclusive de grandes países, se apequenavam assustados com as consequências do tarifaço, Lula enfrentou o problema buscando novos mercados e aprovando medidas de reciprocidade contra os Estados Unidos. Defendeu a soberania nacional, sem deixar de defender os povos do Sul Global. Denunciou o genocídio praticado por Israel contra o povo de Gaza, mesmo diante da pressão dos que acusam de antissemitismo aqueles que

criticam especificamente ao atual governo de Israel. Criticou a invasão da Ucrânia sem cair no discurso antirrusso dos membros da Otan. Apoiou a não disseminação de armas nucleares, mas não apoiou o bombardeio ao Irã.

Ainda é cedo para saber se o exemplo do estadismo humanista e planetário de Lula terá sucesso eleitoral suficiente para lhe dar mais um mandato ou se uma eventual derrota impedirá que ele inspire lideranças políticas de outros "pedaços do mundo" a se tornarem lideranças para o mundo inteiro. Mas, desde já, ele marcou a história como um líder planetário, talvez o primeiro a tentar combinar democracia com humanismo. Já é, portanto, um exemplo.

Graças ao seu talento e firmeza, mas sobretudo por ser presidente do Brasil: país que, além do expressivo tamanho, é aquele que mais se parece com o conjunto da atual civilização com seus sucessos e fracassos. Diferentemente de outros países pequenos, mais desenvolvidos ou mais atrasados, os problemas do Brasil são problemas do mundo, e nossas soluções servem para o mundo. Na fronteira cuidados dos imigrantes venezuelanos, na defesa dos nossos povos primitivos regularizamos os arrozais, e na proteção do meio ambiente enfrentamos garimpeiros e regulamentamos o agronegócio para proteger nossas matas. Com o Bolsa Escola/Família, mostramos como cuidar com humanismo da pressão migratória interna. Daqui pode partir o exemplo da ideia de um Bolsa Família Internacional que, no lugar de barrar imigração com muros, faz desnecessária a emigração graças a uma renda mínima local.

Maurenilson/CB



Vidas que nos escapam pelo excesso de velocidade



» FLÁVIO CUNTO
Ph.D. professor do
Departamento de Engenharia
de Transportes Universidade
Federal do Ceará

Estamos na metade final da segunda Década de Ação pela Segurança no Trânsito, um esforço mundial liderado pela ONU e OMS cujo objetivo é reduzir em 50% as vítimas fatais e gravemente feridas no trânsito até 2030. Somos signatários e participantes ativos desse esforço, mas, infelizmente, de acordo com as informações consolidadas do DataSus em 2024, perdemos diariamente a vida de 104 pessoas no trânsito brasileiro. O número é comparável à queda diária de um avião comercial.

As pesquisas na área de segurança de trânsito em países com sucesso na redução da mortalidade viária levam ao paradigma dos "sistemas seguros". O paradigma tem como premissas que a falha é inerente ao ser humano e que, temos uma capacidade finita (e não tão grande assim!) de absorver a energia, ou seja, a velocidade de uma massa metálica média, em sinistros de trânsito. De forma objetiva, admite-se que nem todos os sinistros podem ser evitados, mas assume-se como essencial que, quando a falha ocorrer, que seja em uma velocidade (energia) que o corpo humano consiga suportar.

Assim, os sistemas seguros definem como um de seus elementos centrais a visão zero: a busca incessante de todos pela erradicação não dos sinistros em si, mas de qualquer morte ou vítima gravemente ferida em decorrência deles. No contexto urbano em que se observam os usuários mais vulneráveis, como pedestres e ciclistas, a

gestão da velocidade, quando bem-feita, é indubitavelmente o elemento mais eficaz para alcançarmos a visão zero. Um atropelamento a 65km/h equivale a cair do sexto andar de um edifício; as chances de sobrevivência são baixas. Estimativas conservadoras mostram que apenas duas em cada 10 pessoas sobreviveriam e, provavelmente, com graves sequelas. A situação é consideravelmente aliviada caso o mesmo atropelamento ocorresse a 30km/h. Nesses casos, nove em cada 10 pessoas sobreviveriam.

A redução da velocidade em alguns contextos políticos teima em sofrer resistência em seu mito principal: o tempo perdido. Já existem evidências — inclusive brasileiras — que ajudam a esclarecer a questão. Em Fortaleza, por exemplo, estudos observacionais em vias arteriais readequadas de 60km/h para 50km/h mostraram uma redução de 68% nos sinistros com vítimas fatais, a um "custo" de apenas seis segundos de atraso por quilômetro percorrido. Campinas e Bogotá estimaram o aumento no tempo de viagem por quilômetro da ordem de 10 a 15 segundos.

Nossos esforços voltam-se ao incentivo para a implementação de uma política nacional de gestão de velocidade, principalmente em áreas urbanas. A readequação dos limites de velocidade em função do contexto da via é o primeiro passo. Em áreas urbanas, a maior velocidade recomendada é de 50km/h, e isso somente em vias de conexão urbana em que os fluxos são separados e existe pouca interação com pedestres. Em áreas comerciais adensadas e ruas de bairros em que predominam a diversidade de usuários e complexidade em suas interações, todos os modos de transportes urbanos são bem-vindos, porém com velocidade máxima de 30km/h. Em Paris, por exemplo, esse limite já está presente em 95% da malha urbana.

No contexto das políticas de gestão da

velocidade, a fiscalização é uma das estratégias primordiais para a harmonização da velocidade. A fiscalização eletrônica de excesso de velocidade no Brasil remonta ao início da década de 1990. Seu papel como redutor de velocidade é inegável; entretanto, várias pesquisas mostram que o efeito do dispositivo é espacialmente restrito. Ou seja, os condutores reduzem a velocidade na passagem pelo dispositivo para novamente acelerar, fenômeno conhecido como "feito canguru".

Observa-se, na última década, o crescimento de uma estratégia de fiscalização mais abrangente, baseada na velocidade média veicular entre dois pontos da via. Ela mostrou-se efetiva em reduzir velocidades excessivas, além de trazer uma maior homogeneidade ao fluxo veicular. Em consequência, essa harmonização reduziu os sinistros com vítimas, adicionando benefícios relacionados à fluidez e à redução de emissões de poluentes em países da Europa e na Austrália. Em Londres, houve redução de 30% nos sinistros após a implantação do sistema em vias arteriais e expressas.

O debate sobre a adoção da fiscalização eletrônica por velocidade média no Brasil não é recente e tem ganhado força nos últimos anos. O tema é impulsionado principalmente pelo PL das Velocidades Seguras (PL 2789/2023) — que tramita na Comissão Especial do PL 8085/2014 (que aborda a formação de condutores) — e traz como pilares a redução de limites em centros urbanos e a implementação da velocidade média. Nossa decisão de seguir em frente precisa levar em consideração não somente as evidências de que a comunidade técnica e científica está segura de seus benefícios, mas, principalmente, as quase 38 mil famílias despedaçadas anualmente. São 104 novas famílias que sofrerão essa perda amanhã e a cada dia em que adiarmos soluções comprovadamente eficazes.

Visto, lido e ouvido



Desde 1960

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

O caminho das incertezas

Dados disponíveis nas bases do Fundo Monetário Internacional (FMI), do Banco Mundial e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) confirmam, com precisão desconfortável, o diagnóstico de que o Brasil atravessa uma longa e silenciosa estagnação relativa a uma espécie de declínio de gerações que não aparece nos discursos de posse, mas assombra as projeções de cada fórum econômico global.

Em 2024, o PIB per capita brasileiro ficou em aproximadamente US\$ 10.255 em valores correntes, o equivalente a 76% da média mundial, segundo o Trading Economics, e US\$ 3.634 a menos do que a estimativa global do FMI para 2025, fixada em US\$ 14.450. O Brasil ocupa hoje a 79ª posição no ranking global de renda per capita, atrás não apenas das economias desenvolvidas, mas de Chile, Argentina e México, na América Latina. O retrato histórico é ainda mais severo. Em 1980, o PIB per capita brasileiro equivalia a cerca de 20% do norte-americano. Em 2024, havia recuado para 14,4%, segundo levantamento da *Gazeta do Povo* com base em dados históricos do FMI.

No mesmo período, a Coreia do Sul, que, em 1980, era mais pobre que o Brasil, com apenas 13,6% da renda americana, atingiu 55,8% da renda per capita dos EUA. Na escala do ranking global, os números são igualmente eloquentes: em 1980, o Brasil estava entre os 50 países com maior PIB per capita. Em 1990, havia caído para a 60ª posição; em 2000, para a 67ª; e, em 2020, chegou à 85ª. As projeções do FMI apontavam para a 90ª posição em 2026. O Brasil não cai por acidente, cai por estrutura. O quadro abaixo mostra com clareza o que está acontecendo com o país.

O fenômeno que o Brasil vivencia tem nome técnico: armadilha da renda média. Trata-se da dificuldade crônica que países de renda intermediária enfrentam para avançar ao estágio das economias desenvolvidas. O *Relatório de Desenvolvimento Global 2024* do Banco Mundial é explícito ao alertar que, se as tendências atuais persistirem, Brasil e México poderão se distanciar ainda mais dos Estados Unidos até o fim do século. Entre 2000 e 2010, enquanto o PIB mundial cresceu 46,7%, o Brasil avançou 43,5%; já ficávamos atrás. Nos anos seguintes, a recessão de 2014–2016, três anos de baixo crescimento e uma nova contração em 2020 aprofundaram o fosso. A China, nesse mesmo intervalo, multiplicou sua renda per capita em 500%. Segundo a coordenadora do boletim macroeconômico do FGV- Ibre, Silvia Mattos, a "mediocridade brasileira" decorre do fracasso histórico em gerar ganhos de produtividade sustentados.

Nos estágios iniciais do desenvolvimento, economias crescem pela acumulação de capital, infraestrutura, indústria, ativos físicos. Nos estágios mais avançados, o motor é a inovação. O Brasil jamais fez a transição completa. A isso se somam baixa poupança doméstica, fragilidade institucional com o Estado capturado por grupos de interesse e uma carga tributária que desencoraja investimento produtivo sem gerar serviços públicos de qualidade proporcional. O resultado é uma economia que cresce, mas não suficientemente; que distribui, mas insuficientemente; que reforma, mas lentamente.

"Se o crescimento da renda for de 2,3% ao ano, a média histórica brasileira entre 1956 e 2026, o Brasil levaria décadas para dobrar sua renda per capita e alcançar o patamar das economias avançadas. Com os ritmos atuais, ainda mais", segundo a Análise do Projeto Colabora, feita a partir com base em dados do FMI. A distância em relação ao mundo rico seria, por si só, alarmante. Mas ela é agravada internamente por uma desigualdade que não cede de forma consistente.

Em 2025, o índice de Gini brasileiro subiu de 0,504 para 0,511, segundo dados da Pnad Contínua do IBGE divulgados nesta semana. Após o piso histórico atingido em 2024, resultado de mercado de trabalho aquecido e transferências de renda, a concentração voltou a crescer, puxada pelos rendimentos financeiros e imobiliários dos estratos mais ricos. Os números são brutais em sua concretude: em 2025, os 10% mais pobres do Brasil viveram com R\$ 268 mensais em média, o equivalente a R\$ 8,93 por dia. Os 10% mais ricos receberam R\$ 9.117 mensais: 34 vezes mais. O 1% no topo da pirâmide alcançou renda média de R\$ 24.973, com crescimento de 9,9% em relação a 2024, impulsionado pelos juros elevados que remuneraram aplicações financeiras concentradas nas mãos da elite.

Isso significa que, mesmo quando o Brasil cresce, o crescimento não se distribui de forma a reduzir a distância em relação ao mundo. O brasileiro médio fica relativamente mais pobre no cenário global porque os ganhos se concentram no topo, e o topo, ainda que mais rico em termos absolutos, não é suficientemente produtivo para puxar o país na competição global por renda e inovação. Em 2025, os 10% mais ricos ganharam 13,8 vezes mais do que os 40% com menores rendimentos. Essa proporção não é acidente distributivo: é retrato do modelo de desenvolvimento que o Brasil escolheu ou, mais precisamente, que nunca teve coragem de reformar em profundidade.

A frase que foi pronunciada

Não defendemos, nem no Brasil nem na Argentina, que o FMI deva intervir para proteger os bancos.

Charles Dallara

História de Brasília

Quanto às quadras do Setor Comercial Residencial, é preciso que o povo veja a numeração, para saber que é correspondente à da superquadra que fica logo atrás (Publicada em 18/5/1962)