

A PRAÇA É NOVA

## LOMBADA NA CURVA

▣ Rony Santos (Jornalismo - UNIPAR)

As últimas duas semanas têm sido bem corridas: trabalho, universidade, fim de ano, 415 milhões de coisas para fazer e eu ainda nem comecei a fazer o texto do caderno sobre trânsito.

Sabe aqueles dias que você já acorda cansado, levanta atrasado e sai correndo sem ter tempo para nada? Pois é! Bem vindo à minha vida! Mas, chega de me lamentar, o caderno é sobre o nosso trânsito, primeiro assunto no Outra Pauta que é retomado, ou seja, a primeira turma já falou sobre isso neste espaço. Acredito que da turma anterior para a nossa algumas coisas tem mudado, mas o trânsito é uma coisa que parece só piorar.

Uma coisa que está nova, ou pelo menos renovada é a Praça Vereador Luís Picolli. A reforma ocorreu este ano e cortou a praça no meio dando passagem para quem trafega na Avenida Brasil. Claro que a mudança não ficou apenas nisso, a praça também ganhou bancos novos, estacionamento, flores, iluminação nova, chafariz... (opa!)... não, chafariz não ganhou não! Mas eu lembro que tinha visto um no projeto. Bom, deixa pra lá, o assunto é trânsito, então eu vou ter que focar minha mente nisso.

Eu nunca imaginei que ia ser tão difícil escrever sobre algo que me parecia tão simples. O problema é que na hora de escrever o espírito de Drummond não desce e eu não consigo decidir a maneira de discorrer sobre o assunto. Pelo menos já pesquisei algo sobre a praça.

Entrevistas. Tenho que ter fontes. E para isso nada melhor do que perguntar entre os amigos que passam cotidianamente pelo local. Nota pessoal: quando for fazer as entrevistas levar gravador para lembrar-se de tudo.

Em geral, sobre a nova Praça da Bíblia as pessoas:

- 1) gostaram do visual;
- 2) acharam que a iluminação foi exagerada;
- 3) pensam que faltam árvores (mas elas crescem...);
- 4) acharam o jardim bonito.

Continua p. 2 ►►

foto: Anderson Antikievicz Costa

EDITORIAL

## GARIMPO

Retomar temas de relevância na vida social da comunidade para a qual se escreve é um imperativo no processo de elaboração próprio do jornalismo. Experimentação estética na narrativa é algo que só tem sentido nessa atividade a partir do momento em que se coloca tal ação a serviço das demandas do público leitor. Não é um mero capricho estilístico. É a extração de um sobrecódigo. Um horizonte que só se consegue alcançar mediante a potência da expressão. Daí a retomada nessa 30ª edição do tema que é sempre uma preocupação em Cascavel: um dos trânsitos com índices mais problemáticos do país.

Jornalismo literário não pode ser (em nenhuma hipótese) a destituição de competências fundamentais pelas quais a linguagem se articula à situações concretas. Por "literário", aqui, entenda-se todo e qualquer registro no qual forma e conteúdo correspondem-se no sentido de reforçar a pertinência da situação em que são entendidos como signos daquilo que representam. Mesmo quando fala de coisas que em essência são abstratas, como "liberdade" ou então "cidadania", o jornalismo busca o registro de como essas coisas se expressam em relações concretas no âmbito da vida social.

É por isto que os currículos dos cursos de jornalismo passam pelas ciências da linguagem - infelizmente cada vez menos e de forma cada vez mais insuficiente dentro da realidade instrumental à qual estão condenados. Um dos documentos mais tocantes no universo literário da modernidade é a "Carta a Lorde Chandos", de Hugo Von Hoffmannsthal, na qual o autor austríaco confessa sua "perda da fé nas palavras". O exercício da criação literária para Hoffmannsthal consiste exatamente na busca de uma restituição da linguagem como instrumento com o qual se possa construir um sentido para esse mundo. Reconstruir, portanto, a palavra como signo de alguma coisa consistente enquanto referente no mundo. Um acontecimento - relação que se manifesta a partir da forma como se dispõe e se articulam os dados do concreto no tempo. Isto também é da ordem do jornalismo. Pelo menos enquanto pressuposto ético.

É literário esse cuidado então com a palavra enquanto instrumento: o garimpo da forma que melhor possa servir à expressão de um acontecimento que se significa na linguagem. Literária é toda forma que irrompe como um acontecimento na linguagem - exata porque singular. A distinção radical entre o que se entende por estilo e o que não consegue ir além de um mero maneirismo (a repetição estanque de uma forma pré-constituída como clichê). Literário é todo jornalismo que de alguma forma consegue transcender o lugar-comum. Literário é todo jornalismo no qual o jornalista não se reduz a mero acessório de uma rotina de produção. Em suma, trabalho que não se permite resignar à condição de alienado. Boa leitura! ▣

Oficina de Reportagem

# Outra Pauta

GAZETA DO PARANÁ  
grande jornal todos os dias.

Segunda-feira, 10/11/2008 - Paraná  
Ed. 30 / Ano 1 / turma 2

Sobre o trânsito a coisa muda, já não há muito consenso. Tem gente que gostou das lombadas nas curvas, teve gente que não. Houve quem gostou do monte de semáforos e teve gente que considerou alguns meio inúteis. Algumas pessoas se mostram indecisas, falam que é bom, mas não comentam muito a respeito.

“Não gostei. Só é bom pra quem vai ou vem da FAG que não precisa fazer à rotatória” comenta João Clóvis Vargas Alves, funcionário público. Gostei! Pelo menos está decidido. O João comentou comigo que no horário de pico, quando volta do trabalho, ele evita o caminho, pois “sempre há congestionamentos, uma loucura”.

Em dias de sol até que não complica muito. Mas como nessa semana que passou choveu (e muito), vi que embaixo d’água, quando o volume de carros aumenta e a velocidade diminui, o trânsito na praça fica complicado.

Continuo a minha busca por fontes quando encontro o Professor Maycon Reis e no meio da conversa ele me explica o que achou da praça: “Bonita, mas nada funcional. Eu acho. Os sinaleiros den-

tro da rotatória são confusos. Um motorista inexperiente somente veria que o sinal é realmente para ele quando já estivesse muito próximo. Nesse caso se não tiver outro carro na frente dele não há problemas, mas se tiver ocorre o que sempre ocorre, são as batidas frente/traseira”.

Como a maioria das respostas que obtive estava nesse nível eu resolvi observar por alguns dias o local e deixar as entrevistas um pouco de lado. No trânsito de Cascavel falta muita educação, alguns motoristas parecem não querer deixar os pedestres atravessarem a rua, principalmente quando estes (que também não são nada inocentes) não lhes dão preferência. Além disso, notei que há, no local, um “Bobódromo” em expansão. A reunião de jovens para ouvir música e, muitas vezes, consumir bebida alcoólica torna em alguns momentos o trânsito perigoso, acaba por faltar responsabilidade nessas “festinhas”.

Se falta educação ao motorista, falta também ao pedestre. Sei que deve ser incômodo esperar o sinal fechar para atravessar a rua, mas será que não ocorre aos mesmos apertar o botãozinho e esperar a luz vermelha acender?

Que semana ruim, dois acidentes na minha esquina. Não vi nenhum na praça até agora, e espero não ver. Mas as pessoas comentam que eles ainda existem. Se a praça ficou boa ou não, não cabe a mim decidir. Mas toda vez que eu ando no cruzamento entre as Avenidas Brasil e Assunção eu olho para os dois lados antes de atravessar a rua ou ligo o pisca do automóvel ao virar a esquina. [2]



Foto: Anderson Antunes/Copa

## TRÂNSITO SEM LEI PÉ NA TÁBUA

de Bruna Hissae/ Oficineira Turma 1 (Jornalismo - UNIPAR)

Existe um tal jeitinho brasileiro que parece não se desgarrar de mim. Preso e cravado com unhas afiadas em todo o meu corpo é um sacrifício fazer com que os textos e tantas outras coisas do meu dia-a-dia sejam feitas no período determinado.

Há exatos 15 dias, fui pautada para fazer uma matéria sobre o trânsito. Eu precisava achar uma fonte que fosse louca fissurada doente maníaca e totalmente dependente de jogos de corrida. Quase achei. O marido de uma colega de trabalho, João Alberto Korb Junior, 26, topou me dar a entrevista, mas logo avisou que não era um maníaco. Foi um contato rápido pelo telefone e decidimos fazer uma entrevista pelo e-mail, muito mais rápido e prático.

Não foi tão rápido quanto imaginei, mas as respostas têm qualidade. Ele me explicou sobre os jogos que mais gosta e até sobre outros jogos divididos por faixa etária. Nunca uma entrevista por e-mail me rendeu tanto.

“Em termos de corrida GRID e GTA são os que eu mais jogo, mas existem inúmeros outros como: DIRT, Need for Speed, Test Drive Unlimited e MotoGP08. No GRID o objetivo é vencer a corrida, mesmo que para isso tenha que jogar os oponentes para fora da pista causando destruição total. Já o GTA o

objetivo é conquistar a maior área da cidade para si através da criminalidade e de parcerias com a máfia. Envolve roubo de veículos e perseguições em alta velocidade com a polícia. Também estão presentes casuais atropelamentos de pedestres, assaltos a bancos e outros estabelecimentos com armamento pesado. Há muito derramamento de sangue! Muita corrupção!”

Entre os questionamentos que fiz, ousei perguntar qual foi o primeiro videogame que ele ganhou “Quando nasci, já tinha um Atari me esperando”. O e-mail impossibilitava o riso, mas o imaginei gargalhando com a lembrança. “Durante a vida toda tive sete videogames. Claro que o meu preferido sempre vai ser o mais moderno. Atualmente é o meu PC, mas lembro do 3DO, da Panasonic, há uns dez anos atrás eu era muito apegado a ele”.

Como o tema era trânsito, é impossível não falar da influência que jogos de violência podem gerar. João se considera um motorista consciente, mas admite que, assim como em outros jogos, caso a pessoa fique deslumbrada é bem provável que os games de corrida mudem atitudes e interfiram no comportamento.

Com certeza influência, mas acredito que isso de perda de cada motorista/gamer. Se a pessoa tiver tendências violentas no trânsito e não souber diferenciar a fantasia da realidade, os jogos poderão mudar o seu dia-a-dia. Para casos como este foi criado o ESRB (Entertainment Software Rating Board), criados para alertar o consumidor de produtos como jogos eletrônicos, filmes e até CDs de música. Estes produtos apresentam na embalagem um selo dizendo para que público e idade ele é apropriado. Os jogos mais violentos apresentam restrição de idade, como o M-Mature que só deve ser jogado por maiores de 17 anos e o T-Teen, acima de 13 anos. Se tal recomendação fosse levada a sério, talvez não houvesse tanta violência transbordando no trânsito das cidades hoje. Porém, isso é o mesmo que pedir para o menor de 18 anos não consumir bebidas alcoólicas ou não comprar cigarros, por exemplo.

É impressionante como as opiniões se mantêm as mesmas entre os jogadores. Está certo que minhas fontes não são psicólogos para entender de comportamento, mas quem melhor do que próprios jogadores para dar opinião sobre a influência dos games na sociedade?

A segunda fonte, que respondeu as minhas súplicas desesperadas no horário do almoço, também concorda com essa linha de raciocínio. Seu Rubens Galvão tem 53 anos, dois filhos e três netos. Muitas vezes joga com o neto e com o filho e admite o perigo dos jogos para as “pessoas fracas de cabeça”.

- Se a pessoa não tiver cabeça com certeza se influenciará. É bom que as pessoas criem consciência.

Ele não passa um dia sem jogar, duas ou três horas de Need for Speed ou F1 Challenge. Em finais de semana chuvosos, se precisar dele não pense duas vezes, você o encontrará mais rápido em seu apartamento se divertindo em frente ao computador:

- Quando chove não saio de casa. Comprei até um volante e pedais. Troco a marcha, acelerar, tudo parece mais real.

E saindo do mundo virtual de adrenalina e alta velocidade, vamos voltar à realidade que é menos empolgante, e tão instável quanto um velocímetro de carro de corrida. Até quinta-feira, dia decisivo para o fechamento do nosso caderno, eu só tinha as respostas das fontes e a mente vazia de idéias. É nessa hora que eu agradeço por ter mais sorte do que juízo, no fim tudo deu certo. Viva o jeitinho brasileiro de resolver as coisas! Com uma sutil diferença entre teoria e prática, esse texto não foi escrito “na louca”, foi pensado e reescrito várias vezes para que eu pudesse me fazer entender, e conseguisse contar o que normalmente se esconde: os bastidores da produção jornalística. [2]

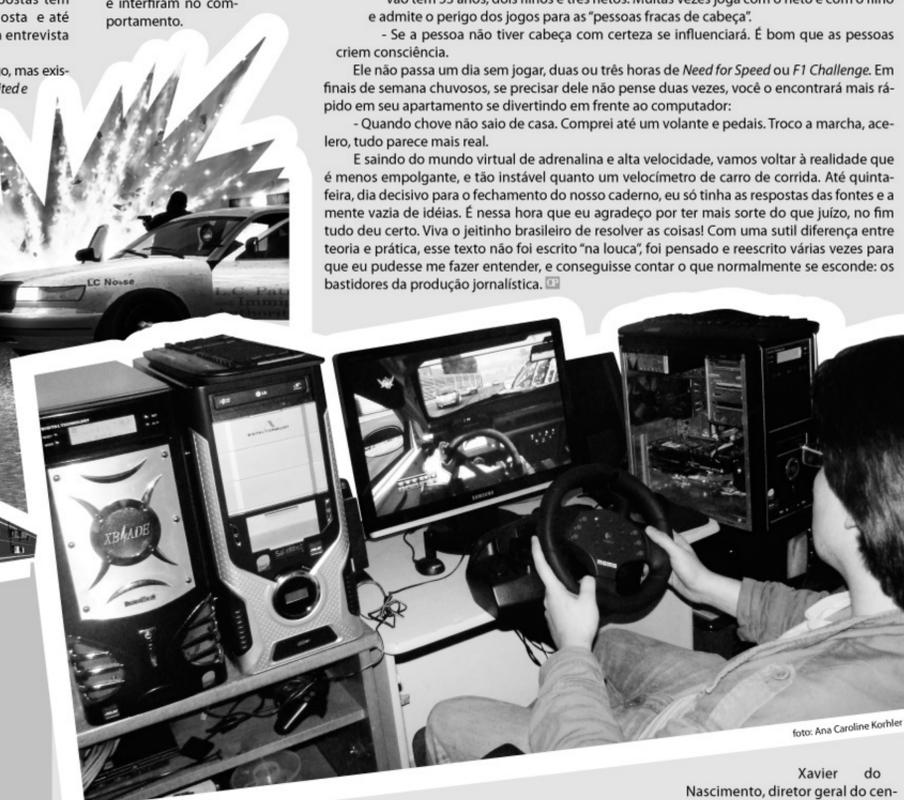


foto: Ana Caroline Korthier

Oficina de Reaproveitamento  
**Outra Pauta**  
Turma 2

GAZETA DO PARANÁ  
A imprensa de Curitiba

DIRETOR-GERAL

Marcos Formighieri

DIRETOR ADMINISTRATIVO

Guilherme Formighieri

EDITOR OUTRA PAUTA

Prof. Dr. Sílvio Demétrio

REVISÃO

Prof. Dr. Sílvio Demétrio

PROJETO GRÁFICO

E ILUSTRAÇÕES

Douglas Menegazzi

CHARGES/ CONTRIBUIÇÃO:

Leandro de Oliveira

Stanis David Lacowicz

outrapauta.wordpress.com

outrapauta@gazetadoparana.com.br

EQUIPE

Andressa M. B. Roque

Estandro Paulo

Ana Paula Detsch

Juliana Tokarski

Leandro C. Navarro

Luciano Neves

Mirielly Ferreira

Robertson Lima

Rony Santos

CONTATO

Rua Fortunato Ribber, 868

Jardim Pacaembu

Cascavel - Paraná - Brasil

CEP 85808-360

PABX: +55 45 32 18-2500

## NA CONTRAMÃO SEM POLUIÇÃO, COM CONFUSÃO

de Ana Paula Detsch (Jornalismo -FRG)

Mais uma semana, mais uma pauta. Dessa vez o trânsito. Mas para mim um trânsito diferente. Aquele do supermercado. Então é para lá que eu vou...

Mal pisei no estacionamento e quase fui atropelada por um carrinho, cheio de sacolas de compras. A mulher, loira, muito bonita, ia apressada até o carro. O carregador conduzia o carrinho, coitado, se esforçava para acompanhar. Segui os dois com o olhar por alguns segundos e depois entrei.

Quatro filas de carrinhos vazios estavam bem na entrada. Era um sábado de manhã e o mercado estava cheio. Andei por poucos minutos pelo corredor, mas foi tempo suficiente para observar muitas coisas. A fila do pão se tornava maior, pois os carrinhos ocupavam espaço de duas pessoas. Enquanto uns vinham, outros iam. Tudo meio maluco, sem direção, sem placas nem semáforos, sem contramão, ou melhor, tudo na contramão.

Alguns abandonavam os carrinhos cheios no meio do corredor e iam pegar alguma coisa na prateleira ao lado. Quem passava pelos carrinhos temporariamente abandonados não falava nada, pelo menos não com palavras, porque o olhar... esse sim falava muito, e não eram olhares doces não! Alguns até davam uma empurradinha para facilitar a passagem. Facilitar para ele

é claro, porque acabavam por dificultar o caminho de quem vinha do outro lado.

Mais para frente topei com uma mãe e seus filhos, o menor, ainda de colo estava sentado em uma cadeirinha no próprio carrinho de compras, já o maior, com uns dois ou três anos estava embaixo, era um daqueles carrinhos feitos para crianças, com um carro de brinquedo embaixo, em que a mãe “deposita” o filho e segue fazendo as compras enquanto o filho brinca de ser motorista. Brinca em um trânsito sem rumo e sem regra, pelos corredores do supermercado.

Entreí no “departamento” de frutas e verduras. E lá sim é que estava a confusão. Além de quem comprava, os funcionários que estavam repondo os alimentos disputavam o espaço. Era tanto carrinho... Tinha até carrinho de mão para dar um ar colonial aos produtos. Comprimento uma amiga aqui, outra ali. E volto para a entrada do mercado.

Encontro minha mãe no caixa, terminando de pagar. Ela me chama e pede para que eu guie o rapaz com as compras no carrinho até o carro. Guardamos tudo no porta-malas e ele segue de volta ao mercado, sempre carregando o carrinho sem motor e que não polui, mas gera muita confusão. [2]



MEMÓRIA DE OLIVEIRA

DA HISTÓRIA PARA A MEMÓRIA.

## APAIXONADOS POR UMA MAGRELA

de Mirielly Ferreira (Jornalismo - UNIPAR)

A primeira vez? Ninguém esquece! Principalmente quando ela vem seguida de um tremendo tombo. E geralmente na infância que se tem os primeiros contatos com a inesquecível bike.

E todo apaixonado que se preze tem uma boa história para contar. Eu também tenho a minha. Lá pelos seis anos, ganhei a minha primeira bici, uma Ceci rosa com cestinha e garupeira, e além disso, é claro, ela tinha as rodinhas auxiliares, pois eu não sabia andar. Todos da rua já dominavam a arte de pedalar, mas eu ainda andava com as tais rodinhas e, além disso, com a minha mãe me segurando. Que milícia a piazzada ria, para o meu desespero. Decidi então nunca mais andar. Também quem precisa de bicicletas? Pensava com desdenho. Foi com 12 anos que ganhei minha segunda bicicleta, desta vez roxa e com 18 marchas. Encorajei-me e no próprio quintal de casa, longe dos olhos dos meus amigos, levei alguns tombos, e enfim aprendi a me equilibrar.

CAÇADORES DE AVENTURA

Dirigido por Kevin James Dobson, possui como protagonistas Christina Ricci e Ana Chlumsky. O que este filme tem haver com o assunto? No filme, Christina Ricci vive a personagem Beth Easton, uma garota de Los Angeles que se muda com a mãe para uma pacata cidade. Para conhecer o local, Beth pega uma velha bicicleta e sai sem direção. A novata perde o controle da bike e acaba entrando mata adentro em um desfiladeiro. Quem a ajuda? Jody Salerno, interpretada por Ana Chlumsky. E, é por meio desse incidente, que as duas tornam-se grandes amigas. O que há de peculiar nessa história? Nada! O fato que quero ressaltar é apenas o grande tombo de bicicleta bastante recorrente nos filmes. Aliás, não só nos filmes. Como alguém sempre tem uma boa história para contar sobre tombos com uma bike, aqui vai uma com o mesmo título do filme.

CAÇADORAS DE AVENTURA

- Eu tinha uma super bike verde, linda, 18 marchas, com apenas um banco, quero dizer, não tinha garupa. Como eu andava na maioria das vezes com a minha melhor amiga, nós dividíamos: uma pedala-

va e a outra “dirigia”. Certa vez fui mostrar a ela o menino que eu estava gostando, mas ele morava no topo de uma ladeira enorme. Então mostrei ele de longe. Quando fomos descer o morro, percebi que o freio não tava funcionando. Decidi parar com o pé e nisso o chinelo arrebentou. Para piorar a história, estava vindo um Fusca atrás de nós. No meio da descida ela queria pular, mas como éramos melhores amigas e se fosse para morrer, morreríamos juntas. Então durante a descida fizemos oração e pedimos perdão pelos nossos pecados. O Fusca continuava atrás de nós. Quando chegamos na esquina de baixo, decidi virar e perdi o controle da bici. Naquela esquina tinha um lote baldio, com várias árvores, uma ao lado da outra. Minha amiga bateu o nariz na árvore e eu caí dentro de uma valeta. O carro que vinha atrás pediu se precisávamos de ajuda e eu chorando disse: não, não precisa! Mas nem me levantei do lugar. Daí passou uma velhinha e levantou a gente, mas era velhinha MESMO. E depois de tudo isso, eu ainda queria voltar e buscar meu chinelo pra ver se tinha conserto.

LADRÕES DE BICICLETAS

Pelicula do período neo-realista italiano, Ladrões de Bicicletas é um clássico produzido em 1948, sob a direção de Vittorio De Sica. O filme retrata a trágica história de Antonio Ricci (Lamberto Maggiorani), um pobre desempregado que quando enfim consegue um trabalho, tem sua bicicleta roubada, ela é indispensável para exercer sua função. Diante disso, ele e o filho Bruno (Enzo Staiola) passam o filme inteiro em busca da magrela. Mais um filme? Sim. Além de esse clássico ter como princípio da narrativa a bicicleta, seu título servirá como nome de mais uma história.

LADRÕES DE BICICLETAS

Minha mãe me pediu para ir à padaria, como sempre fazia no fim da tarde. Todas as vezes eu ia com a minha super bike. Mas desta vez a bici estava limpinha, como não queria sujá-la, achei melhor ir a pé. Quando estava saindo da padaria com os pães, notei que minha bicicleta não estava lá. Obviamente não estava, porque eu não tinha levado. Mas na hora nem me lembrei disso. Fiz o maior alarde, gritava: roubaram minha bicicleta! Me ajudem! Me ajudem! Liguei para casa e disse chorando para a minha mãe que haviam roubado a bici. Ela também ficou nervosa, pois não viu que a bike estava lá em casa. Foi então que o rapaz que atende na padaria disse que não me viu chegar de bicicleta, na hora caiu a ficha, eu não tinha levado ela. Fiquei com muita vergonha. Passei a comprar pão em uma padaria bem mais longe, já que não tinha cara de voltar. [2]

130 MIL ACELERADAS

## DOIS CARROS NÃO OCUPAM O MESMO LUGAR NO ASFALTO

de Leandro C. Navarro (Jornalismo - UNIVEL)

Imaginem vocês, 133.053 carros andando pelas ruas e avenidas de Cascavel. Sim, esse é o número da frota cascavelense de veículos, divulgado no site do Detran referente ao período de setembro de 2008. 133.053 pessoas com seus veículos, percursos, vontades próprias, velocidade, freadas, e acidentes.

As vezes um carro tenta ocupar o mesmo espaço de outro, e para não contrariar as leis da física, que diz que dois corpos não podem ocupar o mesmo espaço, acontecem colisões, amassados e, muitas vezes, o prejuízo não fica só no material, também sobram vítimas.

Como se sente um motorista recém habilitado? Todo mundo se lembra do dia do exame, aquele não foi um dia dos mais fáceis.

Driely Melo faz parte das estatísticas cascavelense por ter sua habilitação. Nunca se envolveu em acidentes. Bom, quase, “uma vez eu fui manobrar o carro do meu pai na garagem de casa, só queria afastá-lo, desengatei o carro e fui descendo a rampa de casa, como estava sem a chave na ignição o volante travou e eu avancei sobre o portão”.

Não foi nada grave, esse tipo de acidente nem entra nas estatísticas paranaenses, mas revela muito sobre os motoristas. Ela tem 20 anos, conseguiu sua carteira de motorista há dois anos e prefere dirigir na rodovia, é melhor que na cidade, não tem tanta preocupação com conversões, setas, quantidade de carros parados ao seu lado, etc...;

Um número cada vez maior de pessoas recém saídas das adolescentes fazem aulas para a Carteira Nacional de Habilitação, a popular CNH, carteira, carta.

Sai para cumprir minha pauta em um dia de forte chuva. O trânsito não estava dos mais tranquilos, dirigi pelo centro e entrei na Rua Erechim rumo ao São Cristóvão. O vento havia derrubado uma árvore gigante nas proximidades da agência do correio, por isso o trânsito precisou ser desviado. Parei e observei os vários motoristas que também precisavam desviar suas rotas. Através dos vidros embaçados vi muitos motoristas com raiva expressa nas suas faces, a rapidez com que realizavam as manobras denunciava a impaciência.

Fui a uma auto-escola localizada no São Cristóvão, Clodoaldo

- Com certeza influência, mas acredito que isso de perda de cada motorista/gamer. Se a pessoa tiver tendências violentas no trânsito e não souber diferenciar a fantasia da realidade, os jogos poderão mudar o seu dia-a-dia. Para casos como este foi criado o ESRB (Entertainment Software Rating Board), criados para alertar o consumidor de produtos como jogos eletrônicos, filmes e até CDs de música. Estes produtos apresentam na embalagem um selo dizendo para que público e idade ele é apropriado. Os jogos mais violentos apresentam restrição de idade, como o M-Mature que só deve ser jogado por maiores de 17 anos e o T-Teen, acima de 13 anos. Se tal recomendação fosse levada a sério, talvez não houvesse tanta violência transbordando no trânsito das cidades hoje. Porém, isso é o mesmo que pedir para o menor de 18 anos não consumir bebidas alcoólicas ou não comprar cigarros, por exemplo.

É impressionante como as opiniões se mantêm as mesmas entre os jogadores. Está certo que minhas fontes não são psicólogos para entender de comportamento, mas quem melhor do que próprios jogadores para dar opinião sobre a influência dos games na sociedade?

A segunda fonte, que respondeu as minhas súplicas desesperadas no horário do almoço, também concorda com essa linha de raciocínio. Seu Rubens Galvão tem 53 anos, dois filhos e três netos. Muitas vezes joga com o neto e com o filho e admite o perigo dos jogos para as “pessoas fracas de cabeça”.

- Se a pessoa não tiver cabeça com certeza se influenciará. É bom que as pessoas criem consciência.

Ele não passa um dia sem jogar, duas ou três horas de Need for Speed ou F1 Challenge. Em finais de semana chuvosos, se precisar dele não pense duas vezes, você o encontrará mais rápido em seu apartamento se divertindo em frente ao computador:

- Quando chove não saio de casa. Comprei até um volante e pedais. Troco a marcha, acelerar, tudo parece mais real.

E saindo do mundo virtual de adrenalina e alta velocidade, vamos voltar à realidade que é menos empolgante, e tão instável quanto um velocímetro de carro de corrida. Até quinta-feira, dia decisivo para o fechamento do nosso caderno, eu só tinha as respostas das fontes e a mente vazia de idéias. É nessa hora que eu agradeço por ter mais sorte do que juízo, no fim tudo deu certo. Viva o jeitinho brasileiro de resolver as coisas! Com uma sutil diferença entre teoria e prática, esse texto não foi escrito “na louca”, foi pensado e reescrito várias vezes para que eu pudesse me fazer entender, e conseguisse contar o que normalmente se esconde: os bastidores da produção jornalística. [2]

Xavier do Nascimento, diretor geral do centro de formação de condutores me recebeu para falar um pouco sobre trânsito.

Comecei por uma pergunta um tanto quanto óbvia: Qual é a função das auto-escolas? O papel principal é justamente formar bons condutores, conscientes para o trânsito. Ele nos conta que a maior dificuldade está nas aulas teóricas, pois os aprendizes não vêm ao centro de formação de condutores preparados para realmente estudar e aprender, querem apenas assistir as aulas e passar nos testes. A maioria dos alunos atendidos está na faixa etária entre 18 e 30 anos. Ele foi categórico ao afirmar que é mais fácil lidar com os alunos com os aprendizes na faixa etária dos 30 anos, pois são mais conscientes de seu papel enquanto motorista em formação. O maior problema são os jovens que acham que já sabem dirigir, e também aqueles que começam a dirigir antes dos 18 anos, pois se sentem preparados. Nesses casos é mais difícil conscientizá-los dos perigos e das necessidades que o trânsito impõe. Sobre o trânsito em Cascavel, Clodoaldo nos explica que o maior problema está na conscientização de que a alta velocidade é um dos fatores que mais causa acidentes. 60% dos acidentes acontecem nos cruzamentos de vias. A maioria dos acidentes pode ser evitada se tomarmos alguns cuidados, como por exemplo, aumentar a atenção e diminuir a velocidade. Ele cita também a cidade de Campo Mourão, que fica à aproximadamente 150 km de Cascavel, e possui um número proporcional bem reduzido de acidentes. A maioria dos instrutores que estão no mercado de trabalho possui pelo menos três anos de experiência, são qualificados e ensinam os alunos a dirigir da maneira exigida no código de trânsito brasileiro.

Temos um perfil de um motorista recém habilitado, que tal agora um motorista que já renovou sua habilitação? Para Paulo Segóvia “não é difícil transitar em Cascavel, mas é perigoso. Devido a desorganização no trânsito e alto número de acidentes, principalmente envolvendo motocicletas. Procuo andar abaixo do limite de velocidade, parar em cruzamentos ou diminuir a velocidade em cruzamentos onde tenho a preferência”. Paulo já se acidentou de moto, mas também não está nas estatísticas. Ele conta que estava conduzindo sua motocicleta quando derrapou em uma curva e caiu, como ele diz, “caiu de maduro”, mas quebrou a clavícula.

O cuidado e a atenção devem sempre estar presentes para que os acidentes não aconteçam, é possível evitar a maioria deles. A maior causa de acidentes, tanto aqui em nossa cidade como em outra qualquer, é a falha humana, apenas uma minoria causada por falha mecânica.

Ter a carteira de habilitação não significa ter experiência no trânsito, aos novos condutores é recomendável que hajam de maneira cautelosa no trânsito. Não se arrisque e dirija conscientemente é a fórmula para que com o passar dos anos os novos motoristas adquiram a experiência necessária para enfrentar qualquer tipo de situação no trânsito. Imaginem uma cidade sem acidentes, sem madrugadas violentas com pessoas bêbadas ao volante. Não é impossível, mas é uma tarefa árdua construir este quadro. Lembramos aqui que a boa educação no trânsito começa em casa, e ensinar crianças a dirigir não é a solução. A todos aqueles que estão no trânsito e o respeitam, aquele abraço. Tenham todos uma direção consciente. [2]

BIIIIIIIIIIIP, SAI DA FRENTE...

## VAI CAVALINHO, VAI!

Mirielly Ferreira (Jornalismo - UNIPAR)

Usar a força animal como meio para se locomover já foi bastante comum. Os tropeiros que o digam, desbravadores que percorriam milhares de quilômetros em cima de fortes cavalos. Com o desenvolvimento do maquinário das cidades, a famosa carroça, desenvolvida para atender os anseios da zona rural, ficou sem espaço. Os carros, ônibus, caminhões e motos, dividem o espaço estreito das avenidas com os carroceiros. Hoje há até regulamentação de trânsito para eles, sendo que o uso de permissão para guiar um cavalo é imprescindível. Ouço uma buzina, olho, é um carroceiro.

Seu Filineu Domingos, 40 anos, casado e quatro filhos, é um homem de poucas palavras. Disse, timidamente e quase sem paciência para assuntos supérfluos, um pouco de sua vida.

- Faz dois meses que eu comprei o cavalo, antes era só a minha mulher que saía para catar papelão. Sofri um acidente há quatro anos, tive que amputar meia perna.

- O cavalo facilita o trabalho?

- O cavalo ajuda bastante, ele quase não gasta. Venho sempre depois do meio-dia e ando toda a tarde em busca de papel, plástico e pedaços de ferro.

- Quanto rende uma tarde inteira buscando materiais recicláveis?

- Consigo em média, 100 quilos por dia.

- E os motoristas, reclamam do espaço que o cavalo ocupa nas ruas?

- Hoje os carros estavam buzinando porque ele está mais lento, por causa da chuva ele fica mais lerdo.

- E...

- Estou com pressa moça!

- Ah tá, obrigada, bom trabalho!

- Vai cavalinho, vai!

Pegando gancho nessa história de material reciclável, também temos os catadores que utilizam carrinhos para executar o serviço diário. Eles também precisam disputar um pouco de espaço nas ruas.

Márcio Aparecido Matias, 19 anos, casado, um filho, trabalha como catador de papelão há um ano.

- Como é esse envolvimento direto com o trânsito, os carros buzina, ou te dão a preferência?

- Os carros respeitam, desviam.

- Como é sua rotina?

- Saio cedo e só volto à tarde. Tem

gente que até separa papéis, plásticos e ferros para eu pegar. Sábado e domingo dá mais, durante a semana é ruim porque o caminhão de lixo recolhe tudo.

- Até hoje você só trabalhou como catador?

- Trabalhei dois anos e meio cortando mate, mas era muito mais pesado, mais cansativo. Nunca trabalhei com carteira assinada. Pretendo arrumar um emprego registrado mas perdi meus documentos. Só estou esperando eles saírem, mas não tenho dinheiro para pagar a segunda via.

- Quanto em média você tira por dia?

- Tiro uns 20 reais.

- Obrigada Márcio.

Sem mais nenhuma palavra e sem olhar para trás, ele desce a rua em busca do sustento de sua família.

As mulheres também participam da labuta, Dona Dosali Ponsoe, 37 anos, casada. Trabalha aqui em Cascavel como catadora há sete anos e trabalhou no Rio Grande do Sul por três.

- O que mais atrapalha na luta diária?

- As pessoas!

- As pessoas? - indaguei.

- Sim. Em alguns lugares que não consigo passar com o carinho porque tem muita gente nas portas, muito movimento, já nas ruas são as pessoas dentro dos carros que atrapalham. As calçadas estão sempre lotadas, não consigo andar com o carrinho. Não tem onde andar, nem na rua, nem nas calçadas.

- Além disso, você encontra

outras dificuldades?

- Ah, como não consigo entrar em certos lugares com o carrinho, tenho que deixá-lo em algum canto, às vezes sou até roubada. Tenho que cader bem o carrinho antes e só depois vou pegar o papel. É difícil.

- Você mora aqui perto?

- Não, moro lá no Santá Cruz e venho a pé com o carrinho todos os dias.

- E como os motoristas se comportam?

- Ah, eles buzina. Esses dias um cara bateu no meu carrinho, saiu arrastando ele por uns 30 metros. Eu só não me machuquei porque soltei o carrinho e sai correndo.

- E ele parou para ver se estava tudo bem contigo?

- Perguntou se eu não me machuquei, mas não pagou o estrago que fez no carrinho. Tem os motoristas que dão a preferência e tem os mais ignorantes. Quando chove a situação fica ainda pior.

- E quanto você tira diariamente?

- Tem dia que dá pra tirar 10 pila, tem dia que tiro 5. É muito pouco, e muito sofrido.

- Obrigada Dona Dosali, bom trabalho!

- obrigada

Disse um "obrigada" quase inaudível e continuou empurrando o carrinho.

E o que pensam os motoristas?

Hugo Oliveira, 29 anos, enfermeiro.

- Procuo não buzinar, mas no horário de pico eles poderiam evitar transitar pelas ruas. Evitar principalmente no fim da tarde, pois o carinho cheio, acaba dificultando ainda mais o trânsito. Mas, fora isso, deixa eles trabalharem.

Saymon Conssani, 25 anos, segurança.

- De moto é bem mais fácil desviar, agora quando se está com um caminhão, ônibus, ou até mesmo carro, a dificuldade de desviar aumenta. Esses dias mesmo, eu estava parado no semáforo, lá na Carlos Gomes, tive que esperar um catador com carrinho passar, mesmo com o sinal aberto. Claro que não são todos assim também, mas uns acabam atrapalhando.

## O Outra Pauta adverte:

Direito de ir e vir.

Seja cordial, respeite o espaço do próximo.

Patch  
work

"O Jornalismo Narrativo caracteriza-se pelo uso de técnicas da literatura na captação, redação e edição de reportagens e ensaios jornalísticos. Pressupõe um mergulho intenso do narrador no ambiente sobre o qual escreve. Primórdios dessa interface entre o jornalismo e a literatura estão presentes em vários casos significativos da história contemporânea. Na literatura de ficção européia do século XIX, a escola do realismo social caracterizou-se pela ação do escritor em realizar pesquisas de campo detalhadas, antes de compor um romance ou novela. Suas histórias nasciam dessa observação minuciosa da realidade".

EDVALDO PEREIRA LIMA, EM "PÁGINAS AMPLIADAS".

"As virtudes da palavra-revelação, presentes na arte, devem ser consideradas na palavra-burocrático-descritiva da tradição jornalística. Volta a pungente questão do aprendizado do mediador social, para que não se estratifique burocraticamente, seja como redator-editor ou autor de um relato. A palavra-revelação recria o Cosmos; a palavra técnica (burocrático-descritiva) não resgata nem sequer um ângulo vivo do real imediato. A palavra-revelação presentifica a história e a projeta para o desejo; a palavra burocrático-descritiva dá um atestado de óbito em forma de ata ao momento que acabou de passar".

CREMILDA MEDINA, EM "POVO E PERSONAGEM".

"O velho jornalismo buscava dar um retrato objetivo de uma situação, apresentando o pró e o contra. O jornalismo objetivo buscava apresentar ambos os lados ao mesmo tempo. Estranhamente, pressupunha-se que havia dois lados em cada caso. Nunca lhes ocorreu que podia haver quarenta lados, ou mil lados. Não, dois lados, pró e contra, e de repente essa

forma de jornalismo desapareceu, e veio o novo jornalismo subjetivo representado por Truman Capote, Norman Mailer, Tom Wolfe e tantos outros. O novo jornalismo não apresenta nenhum lado. Apenas nos mergulha no sentimento da situação total. Mergulha-nos no sentimento de estar em algum lugar, e tudo começou com aquela famosa frase: 'Alguma coisa engraçada aconteceu a caminho do fórum'. Um acontecimento é todos os lados ao mesmo tempo, e todo mundo está envolvido nele. O Carnaval é um acontecimento. Não se pode fazer jornalismo objetivo sobre o Carnaval. Temos de mergulhar nele".

MARSHALL McLUHAN, EM "MARSHALL McLUHAN POR MARSHALL McLUHAN".