

Sim, é verdade! Em 1970, entrevistei Arthur C. Clarke

REGINALDO ASSIS DE PAIVA*

Dias passados, descobri, entre meus guardados, uma página de jornal, onde publicada a “entrevista” citada no título acima. Eu a escrevera como uma “brincadeira”, que despertou o interesse de meu velho amigo, jornalista Odon Pereira – hoje nome de um túnel na Radial Leste, junto ao Itaquêrão (nem sei se ele era corintiano).

Seu interesse pela “entrevista” explica-se, principalmente, porque seu trabalho jornalístico era voltado para as questões urbanas. Seu texto de apresentação, ao meu “trabalho”, detalha este ponto com clareza. Sei que o criticaram pela publicação, considerando que só a amizade a teria justificado. No entanto, ao reler o que escrevi 40 anos atrás, dei-me conta da aterradora premonição do que, na época, eu pretendia fosse apenas uma “brincadeira literária”. Ficou-me a certeza que o Odon bem percebeu o que o trabalho tinha, em suas palavras, “interesse para a cidade”.

Do texto de apresentação por ele feito, destaco dois parágrafos que mostram a leitura “urbana” que ele anteviu.

“Novo ramo da literatura, nos últimos anos pode abandonar as humildes bancas de jornal para ocupar as partes nobres das livrarias. Através dela, muitas pessoas descobriram que os melhores autores de ficção

científica são cientistas que romantizam teses da maior importância – algumas delas viabilizadas mal os livros saem do prelo. É o caso de Arthur C. Clarke, um escritor-cientista de ficção, que os brasileiros conheceram através do filme 2001 – Uma Odisséia no Espaço, uma história que ele escreveu e Stanley Kubrick dirigiu”.

“A entrevista que segue é imaginária, mas não distante do real. Nela, Reginaldo Assis de Paiva, 29 anos, engenheiro ferroviário (turma da Politécnica de 1964) introduziu uma pergunta antes de um texto do livro de Clarke. Resultou um trabalho jornalístico de interesse para a cidade”.

(Folha de São Paulo, 26 de julho de 1970)

A ENTREVISTA

REGINALDO ASSIS DE PAIVA – *“Seu” Arthur – permite-me chamá-lo assim? – como será o futuro dos transportes?*

ARTHUR C. CLARKE – É impossível prever o futuro. Todas as tentativas de fazê-lo com algum detalhe tomam uma aparência cômica dentro de poucos anos. Não procuro descrever “o” futuro, mas definir os limites dentro dos quais devem situar-se os possíveis futuros. (pag. 9)

REGINALDO – *O sr. falou em aparência cômica e eu me lembrei de Herman Kahn, em sua recente visita ao Brasil. Evidentemente o sr. conhece o livro de H. Khan*

– O ano 2000. (nota 1)

CLARKE – Com poucas exceções, os cientistas não parecem valer muito como profetas. (pag. 10)

REGINALDO – *O sr. se incluiria entre estas exceções?*

CLARKE – Tenho a satisfação de deixar o testemunho público falar por si mesmo. (pag. 11)

Passando a vista em minha primeira novela, *Prelude to Space* (escrita em 1947), divirto-me em ver conquanto tenha acertado marcando o ano de 1959 como sendo a data do primeiro foguete enviado à Lua, coloquei satélites tripulados por homens em 1970 e o desembarque na Lua em 1978. Isso pareceu excessivamente otimista a muita gente, mas agora demonstra meu pessimismo inato. (pag. 12)

REGINALDO – *E as transmissões de TV, o sr. também previu?*

CLARKE – Uma prova melhor disso é fornecida pelo fato de que não fiz qualquer tentativa em 1945 para patentear o satélite de comunicação. (pag. 12)

Tanto quanto eu saiba, o uso de satélites artificiais para realizar a TV Global foi pela primeira vez proposto por mim no número de outubro de 1945 do jornal britânico de rádio Wireless World. O esquema então proposto sob o título “Relés Extraterrestres”,

FOTOS: MCM – METRO GOLDWIN MAYER



considerava o uso de três satélites, situados a 35 000 quilômetros acima do Equador. Nesta particular altura um satélite leva exatamente 24 horas para completar uma órbita e assim permanece fixo para sempre sobre o mesmo lugar da Terra. Agora estão sendo feitos preparativos pela Hughes Aircraft Company e pelo Exército Americano para lançar satélites de comunicação nesta órbita de 24 horas. (pag. 211)

REGINALDO – *Good grief! Outubro de 1945! Neste mês ganhei um bolo de aniversário com cinco velas apenas e o mundo saía semidestruído da II Guerra. A coisa mais assombrosa de então eram as hoje inofensivas V-2. Agora, voltando aos transportes: até onde, imagina o sr., irá a velocidade dos transportes ao nível do solo?*

CLARKE – No que se refere ao transporte ao nível do solo, é possível que tenhamos atingido (se é que não passamos) o limite prático de velocidade; os futuros melhoramentos devem encontrar-se em outras direções. (pag. 37)

REGINALDO – *Mas há gente que ainda sonha em possuir um Mustang supersônico. Mesmo nos Estados Unidos se fazem experiências no deserto, com carros supervelozes. (nota 2)*

CLARKE – A velocidade, entretanto, não é o único critério de transporte e há ocasiões em que é positivamente indesejável, especialmente se entra em conflito com a segurança, o conforto ou a economia. Ninguém deseja trafegar pela Oxford Street à velocidade do som, mas muitos londrinos seriam felizes se pudessem sempre ter a certeza de que trafegariam com a velocidade de uma diligência. (pags 37 e 38)

REGINALDO – *Justamente! Eu acredito que esse é o próprio pensamento de um cres-*

cente número de paulistanos que trafegam pelas avenidas Ipiranga ou Paulista, mesmo conhecendo diligências somente em alta velocidade. Na TV. Ou no cinema. (nota 3)
CLARKE – E as diligências imortalizadas por Dickens, raramente teriam viajado a mais de 16 quilômetros por hora. (pag. 37)

REGINALDO – *Se o sr. não usa a velocidade como padrão, como esquetiza o transporte?*

CLARKE – Para a finalidade que temos em vista, um esquema baseado na distância é o mais conveniente: em nosso planeta de 12 856 quilômetros de diâmetro somente se consideram quatro escalas de distâncias e suas respectivas velocidades: 1 – muito curta – de 1,6 km a 16 km/h (velocidade local, urbana); 2 – curta – de 16 km a 160 km/h (velocidade suburbana, rural); 3 – média – de 160 km a 1 600 km/h (velocidade continental); 4 – longa – de 1 600 km a 16 000km/h (velocidade intercontinental). (nota 4)

REGINALDO – *O sr. considera que a partir de 1 600 quilômetros se exclui o caminhão como transportador de carga. No Brasil, entretanto, é comum ver-se caminhões com chapa do Ceará circulando por São Paulo ou Rio Grande do Sul e vice-versa. Consideremos os setores de São Paulo que cabem na primeira escala. Como esquetizar?*

CLARKE – Na primeira categoria – distâncias muito curtas – só a polícia, os médicos e os bombeiros têm necessidade de andar a mais de 80 quilômetros por hora ou têm o direito de impingir esta velocidade à comunidade. Para essa distância sugeriria que o meio individual de transporte é o scooter ou o pequeno automóvel em forma de bolha. (pag. 39)

REGINALDO – *Não sei se posso traduzir*

scooter por fusca... Mas acho que ainda assim ficamos dentro da problemática de “transportar cada um”. Centenas de scooters na Avenida Ipiranga esculhambam tudo do mesmo jeito. (nota 5)

CLARKE – Na verdade eu gostaria de ser inteiramente reacionário e sugerir que o quase obsoleto hábito de caminhar a pé ainda tem muito que o recomende em termos de saúde física, bem-estar mental e frequentemente velocidade – conforme há de admitir quem já foi apanhado no congestionamento do tráfego de uma grande cidade. (pag. 39)

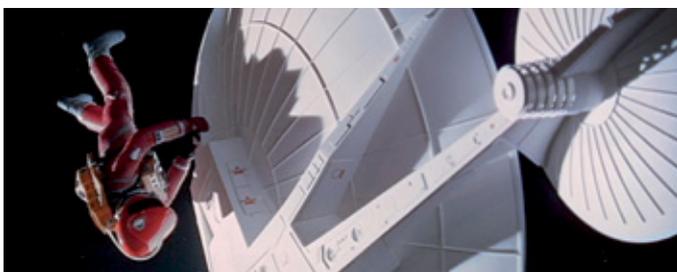
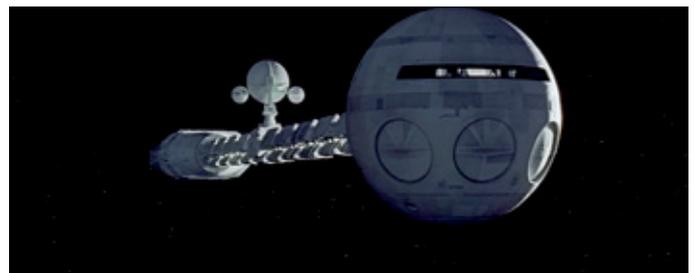
REGINALDO – *Quando quiser fundar o clube dos reacionários do tráfego pode me inscrever.*

CLARKE – E depois? (pag. 115)

REGINALDO – *Desgraçadamente, o índice automóvel por habitante é tido como símbolo de progresso.*

CLARKE – Mas está se tornando evidente que os veículos – exceto os de utilidade pública – não podem mais por muito tempo ser permitidos em áreas urbanas. Levamos algum tempo para este fato: mais de 2 000 anos se passaram desde que a crescente congestão do tráfego em Roma compeliu Julio César a banir todos os veículos de rodas durante as horas do dia e a situação tornou-se ligeiramente pior desde o ano 46 antes de Cristo. Se os carros particulares continuarem a trafegar no interior das cidades, teremos de colocar todos os edifícios sobre pilotis, a fim de que toda a área de terreno seja usada para avenidas e parques de estacionamento, e mesmo isto não resolverá o problema. (pags 40 a 45)

REGINALDO – *Nosso século deu à luz carros e psicanalistas. Eu acho mesmo estes são consequência daqueles. Que diria um*



psicanalista de um automóvel?

CLARKE – Examinado sem paixão, é uma máquina incrível, que nenhuma sociedade sadia toleraria. Se alguém antes de 1900 pudesse ter visto as entradas de uma cidade moderna segunda-feira de manhã ou sexta-feira à tarde, teria imaginado estar no inferno, e não estaria muito enganado. (pag. 44)

REGINALDO – *Falando de inferno... Godard, no seu filme Week End, transforma as estradas de Paris em certo fim de semana, num inferno de acidentes encadeados e mortes prodigamente regadas a tinta vermelha, tudo junto com piadas de humor negro. O enorme congestionamento do filme tem o tom da nossa Via Anchieta em seus piores dias. Qual é a descrição do inferno? (nota 6)*

CLARKE – Temos aqui uma situação em que milhões de veículos, cada qual deles é um milagre de (muitas vezes desnecessária) complicação, se esbarram em todas as direções sob o impulso de mais de 200 HP. Muitos deles são do tamanho de pequenas casas e contêm um par de toneladas de complicadas ligas e muitas vezes carregam um único passageiro. Podem rodar a 160 quilômetros por hora, mas são felizes se conseguem uma média de 20. No curso de uma vida consumiram uma quantidade de combustível insubstituível, maior do que a usada em toda a história da humanidade. As estradas, para suportá-lo, mesmo inadequadas como são, custam tanto quanto uma pequena guerra; a analogia é boa, pois os acidentes estão na mesma escala. (pag 44)

REGINALDO – *O sr. fala de mortes e os técnicos falam em segurança para evitá-las. Mas a segurança proporcionada a um veículo é função direta do uso que dela faz o chofer. Caso contrário, o choque de dois*

Mustangs, por exemplo, teria que ser considerado um absurdo impossível.

CLARKE – Estes melhoramentos, no entanto, serão muito menos importantes do que o fato de que o automóvel não será dirigido por si mesmo; na verdade, um dia pode ser rigorosamente proibido dirigir um automóvel em uma estrada de rodagem pública. (pag. 45)
O automóvel do futuro merecerá a primeira metade do nome. (pag. 46)
(...) dezenas de técnicas já criadas pela aviação e pelas estradas de ferro apontam o caminho para isso. (pag. 46)

REGINALDO – *Um personagem de John Wyndham, um ex-terreno da novela Chocki, afirma que um veículo que se desloca sobre rodas tem sempre a possibilidade de se chocar com outro que se desloca do mesmo modo. O fato de que o aumento da frota e o número de acidentes aumentem proporcionalmente pode parecer normal a muita gente. Tal fato, entretanto, não é verdadeiro no campo da aviação e da ferrovia, graças àquelas técnicas a que o sr. se referiu. Basta que se considere o número de acidentes ferroviários nos últimos dez anos. Ou os da aviação.*

CLARKE – Nenhuma nação se pode dar ao luxo de desviar seus homens mais capazes para ocupações não criadoras, e ocasionalmente parasitárias, como a advocacia, a publicidade e a atividade bancária. Nem esbanjar indefinidamente a energia humana técnica que possui. Pouco tempo atrás a revista Life publicou uma fotografia que era um documento social horrorizante: mostrava 7 000 engenheiros apinhados atrás do automóvel que seus esforços combinados, juntando-se a várias centenas de milhões de dólares tinham produzido. Chegará o tempo em que os Estados Unidos, se desejarem

ficar no espaço, terão de considerar a necessidade de congelamento de novos modelos de automóveis por alguns anos, ou melhor, retornar aos últimos modelos razoavelmente bons, que algumas autoridades situam pelo ano de 1954.

(As frases de Arthur C. Clarke foram retiradas do livro *O Perfil do Futuro*, Editora Vozes, 1970).

Notas em 2014, quarenta e quatro anos depois

1 – Herman Khan, um balofo cientista, afa-mado na época por possuir um QI altíssimo, veio ao Brasil nos anos 1970 para divulgar o seu livro *O Ano 2000*, na qual tecia uma série de prognósticos sobre a virada do século. Propunha a construção de um imenso lago na Amazônia pelo represamento do Amazonas. Hoje, personagem e livro, até nos melhores sebos, serão difíceis de serem encontrados. Afogar-se nos altos QIs é fatal.

2 – Nos anos 1970 vivíamos a euforia dos carrões velozes, dentre os quais o Mustang se sobressaía. Marcos Valle, o mais destacado “músico da corte” do Bando de Ipanema – compõe sempre para a galera das areias cariocas, com os temas da moda. Na época apressou-se a compor uma conhecida música que fala de um Mustang cor de sangue, símbolo maior para os que confundiam poder e velocidade.

3 – A referência de velocidade, hoje, dos ônibus no trânsito paulistano é de 14 km/h; a resistência dos motoristas paulistanos aos programas dos corredores de ônibus mostra que sequer velocidade de diligências eles querem para a cidade.

4 – Aqui transparece um pouco do perfil “ilhêu” de Clarke; cidadão inglês, ele passou seus últimos anos de vida em Ceilão, outra ilha, muito menor que a Inglaterra. Para um cidadão inglês, 1 600 quilômetros é distância intercontinental. Para nós brasileiros é pouco mais do que a distância de São Paulo a Brasília.

5 – Minha sugestão de confundir scooter com fusca reflete uma realidade brasileira da época, quando o Fusca era o grande sucesso de venda de veículos urbanos. A avalanche das motos no Brasil data do final do século, trinta anos depois da afirmação de Clarke, evidenciando a sua visão “premonitória”, assim como premonitória é a referência ao automóvel sob a forma de bolha, os automóveis elétricos que já começam a circular pelas ruas.

6 – E pensar que, nos anos 1970, a Via Anchieta era a única via de acesso ao litoral, cantada e “decantada” pela turma do binômio “poder e velocidade” como seu território – ouçam Roberto Carlos, desde sempre o porta-voz da indústria automobilística, falando em acelerar nas curvas da Estrada de Santos. Escrevi “decantada” em homenagem a alguns amigos que, aos sábados à noite, iam a Santos tomar chope. ☺

* **Reginaldo Assis de Paiva** é engenheiro, consultor em transporte e associado do Instituto de Engenharia
E-mail: reginaldopai@gmail.com

