

PB

PROBLEMAS BRASILEIROS

SÃO PAULO
OUT/NOV 2017

#442

ECONOMIA SOFRE COM
O ROUBO DE CARGAS

A MOBILIDADE NA
ERA DA TECNOLOGIA

ENTREVISTA

Timothy Power

Corrupção sistemática preocupa
os observadores externos

POLÍTICA

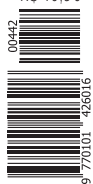
**É hora de termos uma
nova Constituição?**



O Brasil visto de fora

ESPECIAL DEBATE AS RAZÕES DA CRISE INSTITUCIONAL
E COMO O PAÍS PODE SE REFORMAR

RS 16,90



SUA EMPRESA TEM MUITOS MOTIVOS PARA CONFIAR EM NOSSAS SOLUÇÕES.



+ de **6.800** clientes e mais de **625 mil** pessoas capacitadas.



15 vezes vencedor do Top of Mind de RH.



Um dos **10** melhores fornecedores para RH em 2017.



7 vezes vencedor do Prêmio Fornecedores de Confiança.

O Senac oferece mais do que Educação Corporativa. Desenvolvemos soluções educacionais alinhadas com os objetivos estratégicos de sua empresa, sempre otimizando tempo e investimento em projetos presenciais e a distância.

sp.senac.br/corporativo
0800 707 1027



atendimento corporativo

CONSTRUIR O AMANHÃ

Diante de um cenário de reconstrução econômica e incertezas na esfera política, temos uma convicção: as escolhas que o Brasil fizer agora serão determinantes para modelar as próximas décadas. Nessa perspectiva, **Problemas Brasileiros** colheu impressões de acadêmicos, empresários e especialistas acerca dos desafios postos à Nação em diferentes aspectos.

Esta edição reúne parte do conteúdo produzido em fóruns de discussão sobre o País mundo afora. Sob o ponto de vista externo, buscamos respostas para essa crise “multidimensional”, termo usado pelo brasilianista Timothy Power, do Latin American Centre, da Universidade de Oxford. Em entrevista, ele avalia o funcionamento e os vícios do Congresso Nacional. Na Europa, ouvimos ainda a opinião de Vinicius de Carvalho, da King's College London, universidade que sedia o Brazil Institute. O professor fala sobre o desgaste da política de segurança pública nacional e analisa as raízes da intolerância, traço da sociedade atual.

Em parceria com a plataforma UM BRASIL, apoiada pela FecomercioSP, publicamos também uma matéria sobre mobilidade urbana, tema discutido no Brazil+China Challenge. O seminário, que aconteceu na Universidade de Pequim, trouxe à tona a proposta de uma nova agenda entre os dois países com foco em inovação, educação e cooperação internacional.

Com tantas indagações sobre os limites de alcance da democracia, revisitamos as lacunas preenchidas pelas Constituições promulgadas no decorrer de nossa história, conhecendo, assim, as circunstâncias em que foram redigidas. Não poderíamos deixar de tratar do legado da Operação Lava Jato, que despertou no ambiente empresarial premente transparência. Falamos também sobre a alta nos índices de roubo de carga e a carência de investimentos na malha ferroviária brasileira.

É hora de abriremos caminho para superar o impacto negativo sofrido na imagem do Brasil, o que exige reestruturar nosso sistema democrático de forma a consagrar a ética como norte da vida pública.

ABRAM SZAJMAN,

presidente da Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo (FecomercioSP), entidade gestora do Sesc-SP e do Senac-SP

Todos os direitos patrimoniais relativos ao conteúdo desta obra são de propriedade exclusiva da FecomercioSP, nos termos da Lei nº 9.610/98 e demais disposições legais aplicáveis à espécie. A reprodução total ou parcial é proibida sem autorização.

REDAÇÃO

Rua Santa Cruz, 722, 5º andar
CEP 04122-000
São Paulo/SP | (11) 3170-1571

PUBLICAÇÕES

DIRETOR DE CONTEÚDO **André Rocha**

GERENTE DE CONTEÚDO **Fernando Sacco**

EDITOR E JORNALISTA RESPONSÁVEL
Lucas Mota MTB 46.597/SP

EDITORA-ASSISTENTE
Tracy Paulina

FOTOS **Bruna Casotti, Christian Parente, Folha Press e Acervo Guia Geográfico**

ESTAGIÁRIA **Priscila Oliveira**

DIRETORES DE ARTE **Clara Voegeli e Demian Russo**

EDITORA DE ARTE **Carolina Lusser**

DESIGNERS **Renata Lauletta, Lais Brevilheri, Paula Seco, Cíntia Funchal e Jacqueline Hamine**

ASSISTENTES DE ARTE **Tiago Araujo e Pedro Silvério**

REVISÃO **Flávia Marques**

COLABORAM NESTA EDIÇÃO
Caco Galhardo, Daniela Lima, Danilo Dupas, Fabiola Perez, Fernando Sacco, Flavio Mantovani, Guilherme Meirelles, Herbert Carvalho, Lucas Mota e Marleine Cohen

IMPRESSÃO **Pigma**

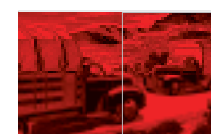
FALE COM A GENTE publicacoes@fecomercio.com.br

PUBLICIDADE **Lemidia** | Tel.: (11) 3078.5840
atendimento@lemidia.com



PB | #442

O Brasil tem desafios a superar em sua estrutura institucional. O avanço da pauta de reformas no Congresso Nacional é um dos elementos que poderá garantir previsibilidade à economia, fator essencial para superarmos a recessão. Com reputação abalada, a classe política deve respostas concretas à sociedade diante da situação perturbadora que o País adentrou.



6 Segurança Pública
ALTA NOS CASOS DE ROUBOS DE CARGA

12 ESPECIAL | A OPINIÃO DE PESQUISADORES
O Brasil visto de fora | EM REPORTAGENS INTERNACIONAIS

14 Mobilidade
O DESAFIO DO TRANSPORTE
EFICIENTE E SUSTENTÁVEL

20 Palavra aberta
O PAÍS EM ASPAS DE EMPRESÁRIOS E ACADÊMICOS



22 Entrevista
BRASILEIRISTA TIMOTHY POWER FALA
SOBRE NOSSA EBULIÇÃO SOCIOPOLÍTICA

30 Política
A CONSTITUIÇÃO DE 1988 ESTÁ DESATUALIZADA?



38 Entrevista
POLÍTICA DE PACIFICAÇÃO, NA OPINIÃO DE VINICIUS DE CARVALHO

44 Articulista
LUCAS MOTA

46 Charges
CACO GALHARDO



48 Infraestrutura
FERROVIAS NACIONAIS SEGUEM SUBUTILIZADAS

54 Estados
O POTENCIAL DE CRESCIMENTO DA BAHIA



60 Articulista
DANILO DUPAS

61 Biblioteca
RAUL JUSTE LORES



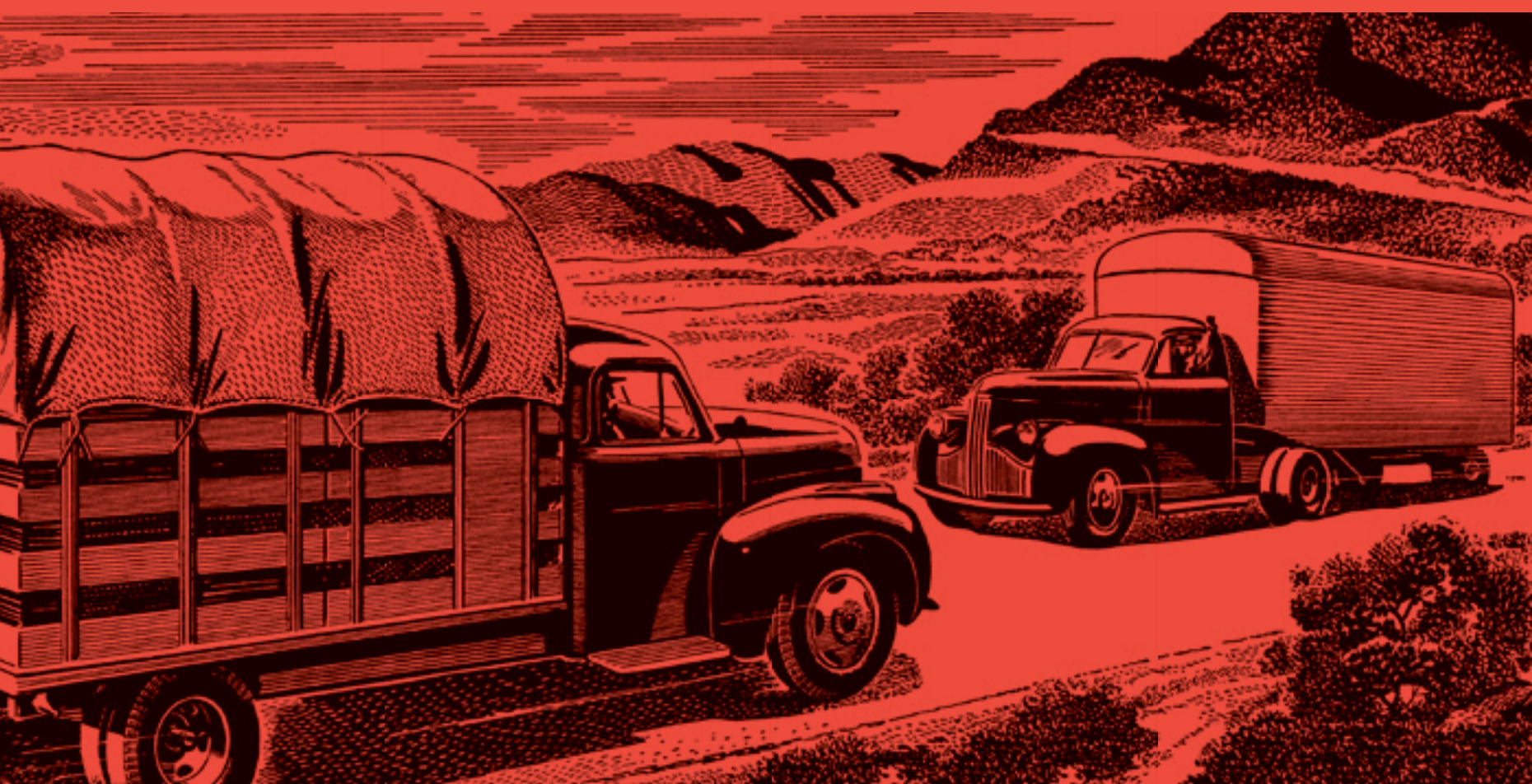
62 Atualidade
MAIS TRANSPARÊNCIA NO
AMBIENTE EMPRESARIAL

66 Grande Angular
CARTA MAGNA CIDADÃ

MEDO NAS ESTRADAS

Disparada nos casos de roubos de cargas nas rodovias brasileiras suscita debate sobre legislação branda para crimes de receptação e escassez de investimentos em ações de inteligência. Para conter a ação das quadrilhas e reduzir os prejuízos, transportadoras que atuam nas regiões metropolitanas de São Paulo e do Rio de Janeiro – regiões mais afetadas – acabam investindo em segurança privada, elevando custos em toda a cadeia do comércio.

texto GUILHERME MEIRELLES



E

Em uma madrugada de fevereiro do ano passado, quando trafegava pela Rodovia Régis Bittencourt, na altura do município de Barra do Turvo (SP), o motorista Genivaldo Luiz da Silva, da transportadora Braspress, passou pela pior sensação em seus 26 anos de profissão. O motorista cumpria o trajeto Florianópolis–São Paulo e transportava oito toneladas de tecidos e utensílios domésticos, quando foi fechado por um veículo com três ocupantes. “Começaram a atirar no caminhão e mandaram parar”, recorda. Em seguida, um dos assaltantes subiu pela porta do passageiro e, armado com revólver calibre 12, ordenou que o motorista seguisse pela rodovia. Sem que o bandido percebesse, Silva acionou o botão de pânico (sinal de alarme, no painel) e alertou a central de monitoramento da transportadora, em Guarulhos (SP). “Mandaram entrar em uma estrada, no meio do mato, fui retirado da cabine e iam estourar a porta do baú para retirar a mercadoria, quando os policiais chegaram, alertados pela transportadora.” Após um intenso tiroteio, os assaltantes fugiram, e a mercadoria foi recuperada intacta. “Foi a minha primeira ocorrência na rodovia, mas um colega já foi assaltado duas vezes na região”, diz Silva, que continua a manter o mesmo trajeto todas as semanas.

Situações como a de Silva se tornaram cada vez mais comuns nas rodovias e nos grandes centros urbanos, o que vem ocasionando vultosos prejuízos para a cadeia produtiva do comércio. “De 2016 para cá, estamos com custos adicionais mensais por volta de R\$ 1 milhão, o que representa 7% do nosso faturamento bruto, em ações de prevenções a roubos”, afirma o gerente nacional de Riscos da Braspress, a maior empresa brasileira do setor, o coronel Antonio Marin. Os principais investimentos têm sido em tecnologia, como softwares que agem como robôs, com comandos que travam remotamente as portas do caminhão ou bloqueiam a ignição, caso seja detectada alguma anormalidade, como uma parada do veículo em algum ponto não previsto na viagem. Os investimentos incluem também instalação de iscas (sensores) nas mercadorias, o que permite a localização de eletroeletrônicos e celulares vendidos para receptadores, uma das práticas mais comuns das quadrilhas. “Desenvolvemos permanentes ações de inteligência em análise de dados sobre locais e formas de operação das quadrilhas, que variam conforme as regiões. Vamos para todos os lugares do Brasil, mas evitamos determinadas áreas em certos horários”, afirma Marin. Segundo o coronel, em alguns pontos do Rio de Janeiro, como em trechos da Avenida Brasil próximos à Pavuna (bairro no subúrbio da capital carioca), os transportes são feitos apenas com acompanhamento de escolta. “Gastamos em escoltas cerca de R\$ 250 mil mensais nos destinos para o Rio”, afirma.

O Rio de Janeiro foi o Estado mais afetado pela criminalidade em 2016, o que levou a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan) a lançar, no primeiro semestre, o Movimento Nacional Contra o Roubo de Cargas, que já ganhou a adesão de mais de 80 entidades. Apenas no ano passado, foram registrados no Brasil 22.547 ocorrências, das quais 87,8% ocorreram nos Estados de São Paulo e Rio. A criminalidade vem em índice crescente desde 2011, ano em que aconteceram 12.124 roubos. No seguinte, foram 13.685 casos, passando para 14.620 em 2013, 16.679 em 2014 e 18.491 em 2015.

PRINCIPAL CARACTERÍSTICA DE ROUBO NO RIO É A RÁPIDA DISTRIBUIÇÃO AOS RECEPTADORES, QUE COSTUMAM ESTAR CONCENTRADOS EM UM RAIOS DE ATÉ 5 QUILOMETROS DO LOCAL DA OCORRÊNCIA

Apenas no Estado fluminense, foram apontados em 2016 um volume de 2.637 casos acima do observado em 2015, enquanto em São Paulo houve 1.453 casos a mais do que no ano anterior. De acordo com estimativa da Firjan, com base em dados registrados na Superintendência de Seguros Privados (Susep), o prejuízo estimado entre 2011 e 2016 é de R\$ 6,1 bilhões, com 97.786 ocorrências, o equivalente a um roubo de caminhão a cada 23 minutos no território nacional. O valor é equivalente ao investimento previsto pelo governo na próxima década nas rodovias federais do Rio de Janeiro. Em São Paulo, a situação também é alarmante. Em junho, as ocorrências aumentaram pelo 13º mês consecutivo. No primeiro trimestre, a polícia paulista registrou 5.417 ocorrências, sendo que no mesmo período de 2015 haviam ocorrido 4.398 casos, uma alta de 23%. Segundo a Secretaria da Segurança Pública do Estado de São Paulo, foram esclarecidas 254 ocorrências e houve 336 cargas recuperadas no período. De acordo com estudo da Firjan, o Brasil é o oitavo país mais perigoso no transporte de cargas entre 57 pesquisados, atrás apenas de nações que vivem em situação de permanente clima de guerrilha civil, como Afeganistão, Síria, Iêmen, Líbia e Sudão do Sul.

A epidemia de roubos provocou alterações na relação com as seguradoras e é razão da alta da sinistralidade. Segundo dados da Susep, a sinistralidade no primeiro semestre deste ano é de 65%, porcentual alto, embora inferior a 2016, que alcançou 71%, e a 2015, que chegou a 70%. “Os transportadores ou as seguradoras não dispõem de meios para combater o crime. As soluções e ações são responsabilidades do Poder Público”, afirma o presidente da Comissão de Transportes da Federação Nacional de Seguros Gerais (FenSeg), Alexandre Leal. De acordo com comunicado da Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), algumas seguradoras (Argo, Mitsui, Tokio Marine, Mapfre, entre outras) tem se recusado a fazer seguro de determinadas cargas para o Rio de Janeiro. As que aceitam estão aumentando as franquias em até 50% para as transportadoras. Para Leal, as

medidas são precauções naturais exigidas pela insegurança na região fluminense. “As seguradoras, quando da subscrição de seus riscos, avaliam cada caso dentro de sua *expertise*, aliando a fatores externos que possam influenciar na aceitação do risco. Nessa análise, é possível fixar franquias ou participações do segurado nos eventos e gerenciamento de risco diferenciado – por exemplo, a determinação de rotas, sistemas de rastreamento, iscas eletrônicas, escoltas etc. As perspectivas na redução de tais crimes se darão em médio e longo prazos. No curto prazo, acreditamos que teremos os reflexos decorrentes do quadro atual”, afirma.

Há mais de 15 anos no ramo de seguros, o professor da Escola Nacional de Seguros, o economista Lauro Faria, alerta para o risco de um encarecimento de alguns artigos e até mesmo de desabastecimento no Rio de Janeiro, em função da restrição das seguradoras. “Em média, o prêmio médio de uma carga varia entre 2% e 5%, o que pesa no bolso do consumidor em tempos de crise. Nunca presenciei uma situação tão crítica como agora”, ressalta.

No início do ano, as transportadoras instituíram a Taxa de Emergência Excepcional (Taxa Emex) para todas as entregas a serem feitas na região metropolitana do Rio de Janeiro. O valor é de R\$ 10 por fração de 100 quilos, mais um porcentual do valor da carga, que varia de 0,3% a 1%. Embora não tenha cunho científico, a versão mais plausível para o aumento da criminalidade nas rodovias fluminenses está relacionada à maior presença da Polícia Militar nos morros, o que teria levado as quadrilhas das principais fações cariocas a se deslocarem para as margens das principais rodovias e para os bairros do subúrbio cortados pela Avenida Brasil, que liga o centro até a Rodovia Rio–Santos, passando por bairros de alta periculosidade, como Bangu, Guadalupe, Pavuna e Madureira. Nessas regiões, as cargas mais visadas são alimentos (enlatados, carnes e pescados), medicamentos, cigarros e eletroeletrônicos. A abordagem é rápida, feita por vários criminosos armados com revólveres e fuzis. Segundo autoridades policiais,

ROUBO DE CARGAS TAMBÉM TEM AUMENTADO NAS ZONAS URBANAS DAS GRANDES CAPITALS, CAUSANDO TRANSTORNOS PARA O SETOR DE E-COMMERCE, QUE TEM NA PONTUALIDADE DAS ENTREGAS UM DE SEUS PRINCIPAIS DIFERENCIAIS

as mercadorias roubadas são, hoje, a principal fonte de financiamento do narcotráfico.

“Nunca imaginei que faríamos escolta de picanha e camarão”, ironiza o presidente do Sindicato das Empresas de Escolta do Estado de São Paulo (Semeesp), Autair Iuga, setor que tem crescido a uma média de 10% nos últimos anos. A principal característica do roubo no Rio é a rápida distribuição aos receptores, que costumam estar concentrados em um raio de até 5 quilômetros do local da ocorrência, o que dificulta a localização das mercadorias, que são vendidas por preço até 50% abaixo do mercado. Segundo Iuga, o ramo de escoltas armadas conta com 656 empresas no Brasil e movimenta cerca de R\$ 150 milhões/ano. São em torno de 300 mil operações ao ano, com 12 mortes ocorridas ao longo de 2016. “Aproximadamente 97% das cargas escoltadas chegam seguras”, afirma Iuga. O preço é definido pela quilometragem – R\$ 3,90/km para distâncias acima de 150 quilômetros – ou por tempo mínimo em zonas urbanas (R\$ 450 por três horas).

Embora esteja mais relacionado às rodovias, por envolver volumes de mercadorias de maior valor agregado, o roubo de cargas tem aumentado nas zonas urbanas das grandes capitais e causado transtornos principalmente para o setor de e-commerce, que tem na pontualidade das entregas um de seus principais diferenciais. “O consumidor é avisado, mas uma ocorrência resulta em atraso, e isso prejudica o modelo

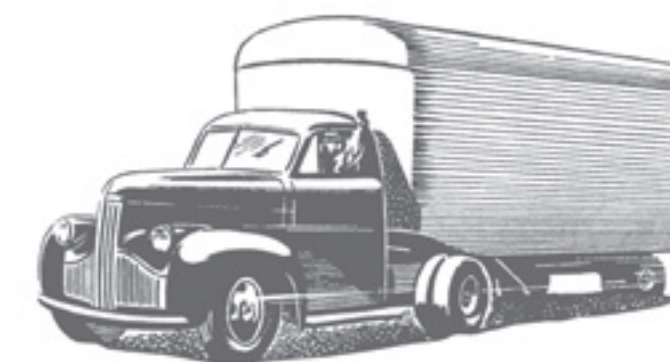
do negócio”, lamenta o presidente do Conselho de Comércio Eletrônico da FecomercioSP e CEO da Ebit, certificadora de comércio digital, Pedro Guasti. Ele não tem números da escada de roubos, mas diz já ser possível mensurar a dimensão das perdas pelo comportamento das seguradoras. “As companhias só estão emitindo apólices para determinados percentuais das mercadorias mais visadas, como eletroeletrônicos e smartphones. Assim, as transportadoras acabam não recebendo cem por cento da indenização, impactando no valor dos fretes”, afirma. Nesses casos, a abordagem dos criminosos é distinta dos que operam nas rodovias. Em parte dos casos, o criminoso efetua uma compra por meio de um CPF falso em um portal, fornece um endereço aleatório e, nesse local, comete o assalto. Em outras situações, o assaltante usa a seu favor a Lei da Entrega Agendada, que obriga a empresa a marcar um horário de entrega quando o comprador está em casa, o que acaba facilitando a vida dos bandidos.

Há 18 anos atuando na coleta e análise de dados globais em todo o País, o assessor de segurança da NTC&Logística, o coronel Paulo Roberto de Souza, credita a epidemia da criminalidade a três fatores principais: legislação branda com os crimes de receptação, alta de agilidade na tomada das mercadorias roubadas e punição das empresas acusadas de receptação, com cassação do ICMS (em nível estadual) e do CNPJ, na esfera federal. “Tudo o que compete ao Estado referente

a efetivos e investimentos em equipamentos e viaturas está falhando há tempos, e as quadrilhas se aproveitam dessas deficiências do Poder Público”, afirma. Segundo o coronel, os números podem até ser superiores aos R\$ 6,1 bilhões estimados pela Firjan. “Os cálculos da organização não levam em conta mercadorias roubadas que não dispunham de seguro”, afirma.

Desde 2012, diz o profissional, tramitam diversos projetos no Congresso, mas o que ainda prevalece é o Código Penal, de 1940, cujos artigos referentes a roubo e receptação preveem penas que vão de um a quatro anos. “O sujeito é preso, paga fiança, é solto e volta a praticar os mesmos crimes”, diz. Em São Paulo, desde setembro do ano passado está em vigor a Lei nº 15.315/2014, que pune a empresa condenada por crime de receptação com cancelamento de seu cadastro no ICMS, o que impede o seu funcionamento. Ainda não houve a aplicação de nenhum caso. Em nível federal, há o Decreto nº 8.614, que instituiu em 2015 o Sistema Nacional de Prevenção, Fiscalização e Repressão ao Furto e Roubo de Veículos e Carga, que até o momento tem se mostrado inócuo, na opinião unânime do setor.

Além das medidas penais, ocorrem falhas na estrutura dos órgãos de segurança, aponta o consultor de segurança e ex-secretário nacional de Segurança Pública durante o governo FHC, o coronel José Vicente da Silva Filho. “Nos Estados, a coordenação deve ficar a cargo das secretarias, e não do Deic ou de delegacias especializadas. Quando fui secretário estadual em São Paulo, descobri o envolvimento de policiais com as quadrilhas especializadas.” Segundo o coronel, é preciso que haja mais investimentos nas áreas de inteligência e na coordenação articulada entre os Estados e o poder federal, já que as cargas roubadas transitam em rodovias interestaduais e muitas vezes acabam não sendo identificadas nas abordagens da Polícia Rodoviária. “O serviço de investigação é ineficiente e obsoleto, incapaz de compreender o *modus operandi* das quadrilhas. É preciso ainda desenvolver sistemas de cadastro de identificação das cargas para que possam ser rapidamente identificadas com os receptores”, afirma.



No aguardo de soluções que enfrentem diretamente a criminalidade, as entidades envolvidas buscam saídas para minimizar os problemas. “O tema vem sendo discutido há quatro anos na FecomercioSP e já elaboramos uma pauta de sugestões ao governo estadual”, diz Guasti. Um dos pedidos foi o aumento na vigilância de barreiras para Veículos Urbanos de Carga (VUCs) e caminhões de logística. Outra reivindicação envolve os trâmites burocráticos no momento de registrar a queixa do roubo em uma delegacia. Segundo Guasti, havia a exigência de apresentação de cópias das notas fiscais dos produtos transportados, o que na maioria dos casos não era possível ter nas mãos. “Hoje, fazemos uma pré-ocorrência e apresentamos as notas posteriormente”, destaca. Em São Paulo, o principal sindicato da categoria dos transportadores também manifesta a sua preocupação com os associados. Segundo o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Estado de São Paulo (Setcesp), Tayguara Helou, a entidade pretende montar uma equipe fixa de advogados para acompanhar os motoristas nas delegacias. “Da nossa parte, vamos

agilizar a prestação de informações, mas é uma luta que envolve toda a sociedade”, afirma.

Até o fim do ano, é possível que as ocorrências diminuam no Rio de Janeiro, em função da presença do Exército nas ruas da capital fluminense. Para o coronel José Vicente, são apenas paliativos e não vão eliminar a raiz do problema. “Pode haver uma redução das ocorrências ao longo do segundo semestre, mas tão logo as tropas se recolham, os criminosos vão retomar suas atividades normalmente”, ressalta. O risco de um cenário semelhante em São Paulo é mínimo, na opinião do coronel Souza. “No Rio, as quadrilhas dominam áreas específicas, estão fortemente armadas e enfrentam a polícia, conforme demonstram as estatísticas de policiais mortos neste ano. Em São Paulo, os assaltos são mais pulverizados, as quadrilhas roubam, desaparecem com as mercadorias e as enviam para os receptores.”

&

OLHAR EXTERNO

O Brasil tem despertado o interesse internacional em decorrência do momento único que atravessa. Ganhou repercussão mundo afora a inédita cruzada contra a corrupção, a instabilidade política, a recessão ainda espelhada nos índices de desemprego e as reformas necessárias para recuperar a confiança de investidores globais.

Ao elaborarmos esta edição, que apresenta o olhar de pesquisadores das principais universidades do mundo sobre o País, buscamos respostas para um questionamento elementar: quais são as prioridades para avançarmos como uma nação compromissada com a transformação de suas políticas públicas?

Outras entrevistas e conteúdos produzidos em fóruns internacionais que a FecomercioSP acompanhou por meio da plataforma UM BRASIL podem ser conferidas em www.umbrasil.com.

Assim, **PROBLEMAS BRASILEIROS** visa a contribuir para a qualificação e a pluralidade do debate nacional.

FALÊNCIA DE UM MODELO
MEGARREFORMA
COMUNICAÇÃO FALHA
DICIONÁRIO DE UTOPIAS
GANGUES DE TRÁFICO
INTERESSES ESCUSOS

OS RUMOS DA MOBILIDADE

Em 2010, os moradores de Pequim, capital da China, presenciaram o que se considera o maior congestionamento já registrado na história. Um trecho com nada menos do que 100 quilômetros da China National Highway 110 travou, obrigando os motoristas a percorrer uma média de três quilômetros por dia, em um total de 12 dias de lentidão. A ironia disso tudo é que um dos motivos do colapso na rodovia foi o excesso de caminhões que transportavam materiais a serem utilizados para obras de ampliação da própria via.

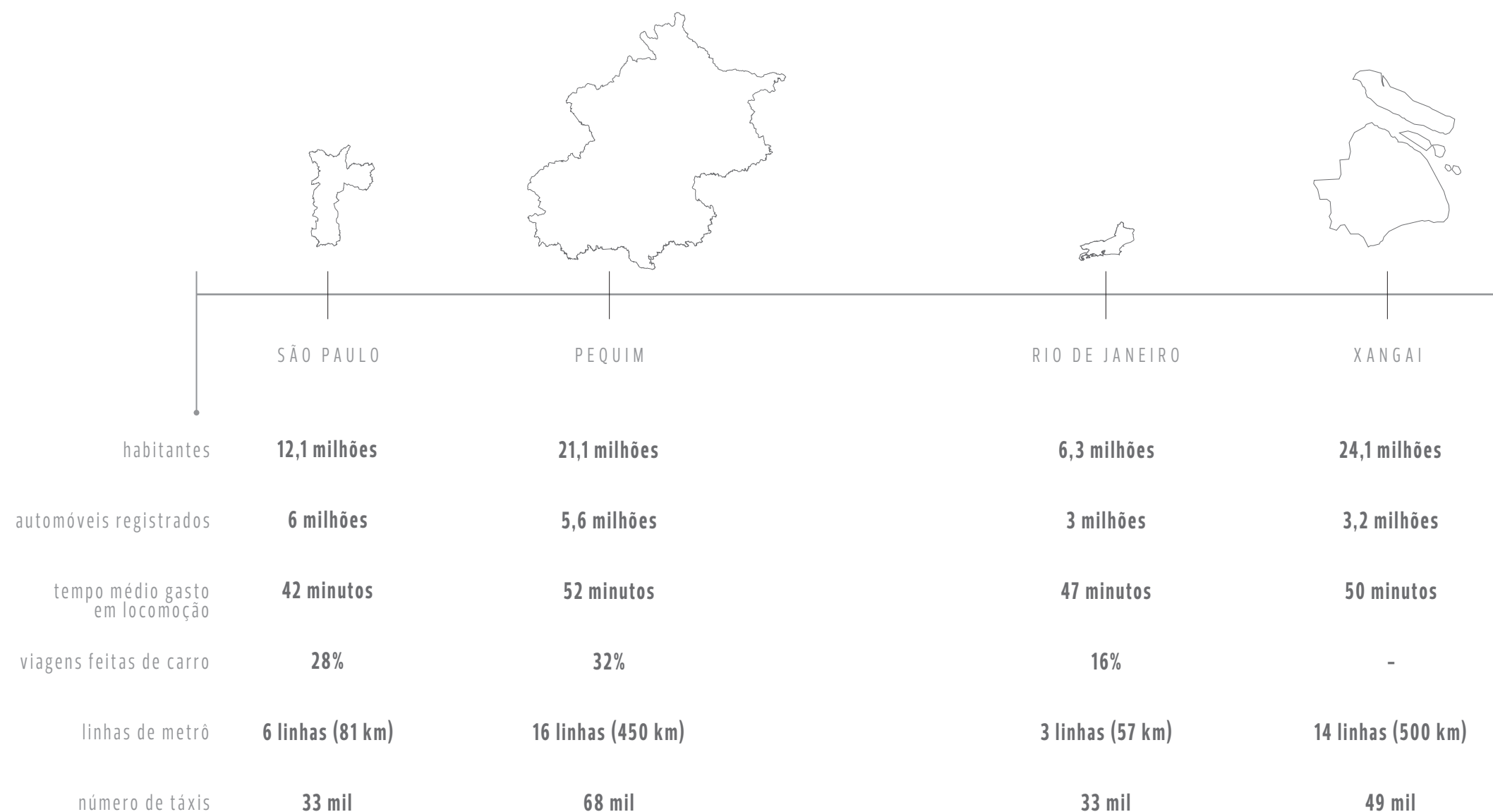
No Brasil, a capital do Rio de Janeiro detém o título de cidade mais congestionada do País, segundo o TomTom Traffic Index 2016, levantamento elaborado pela empresa holandesa. Segundo o índice, o carioca gasta até 164 horas a mais do que deveria por ano em decorrência do trânsito, com efeitos diretos em qualidade de vida, produtividade, poluição atmosférica, entre outros fatores prejudiciais ao dia a dia da cidade. Ele perde 47% mais tempo do que o normal para dirigir no Rio, mesmo com os investimentos em mobilidade realizados em virtude da Copa do Mundo e da Olimpíada. Grande parte dos projetos realizados se concentrou na região da Barra da Tijuca e não considerou, por exemplo, as demais regiões metropolitanas, aponta o doutor em Urbanismo e pesquisador do Observatório das Metrópoles (IPPUR/UFRJ), Juciano Martins Rodrigues.

A situação é igualmente preocupante em outras capitais brasileiras, como Salvador, onde o soteropolitano gasta 40% de tempo extra no trânsito. Recife (37%) e Fortaleza (35%) vêm em seguida. Ironicamente, São Paulo, conhecida em todo o território nacional pelos congestionamentos, é a quinta colocada do ranking, com uma média de 30% de desperdício nos engarrafamentos.

Tais dados revelam uma problemática urbana causada pela ineficiência do transporte público, que se soma ao custo alto para seu uso. As famílias brasileiras gastam cerca de 20% de sua renda com transportes, ou quatro vezes mais do que um morador de Xangai ou Paris. Mau funcionamento e preços elevados geram perdas que giram na ordem de R\$ 80 bilhões só nos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, segundo estudos da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan).

texto FERNANDO SACCO
colaboração DANIELA LIMA

O jornalista participou do Brasil+China Challenge a convite da organização.



Fontes: Shanghai Municipal Transport Commission, IBGE, Adetax, Statista, Detran-SP, Detran-RJ, Beijing Municipality, World Population Review, Pesquisa de Origem e Destino, Vias Seguras, Exame.com, chinadaily.com

NOVALÓGICA

Com um Estado caminhando a passos lentos no incremento do transporte público, espera-se protagonismo maior da iniciativa privada. Segundo a consultoria McKinsey, as tendências para o futuro da mobilidade indicam maior gama de serviços, porém, com o transporte operando em conjunto com o setor privado. Com isso, o sistema sob demanda e conectado com bases de dados (tais como os aplicativos de transporte) tende a aumentar a eficácia.

De acordo com o estudo, o carro particular também deve perder espaço paulatinamente para o veículo compartilhado. O motivo para a redução no seu uso é o custo. Para se ter uma ideia, China e Brasil dividem a primeira posição entre as cidades onde é mais caro comprar e

manter um automóvel, segundo ranking da *The Economist*. “Se levarmos em conta que os carros ficam estacionados, em média, 95% do tempo e que 42% das viagens percorrem menos de 2,5 quilômetros, estamos falando de um potencial enorme no uso de outros modais, entre eles o transporte em veículos privados”, afirma a coordenadora de Políticas Públicas da 99, empresa de aplicativos de transporte, Ana Waksberg Guerrini.

Trata-se de um mercado com crescimento exponencial, principalmente no Brasil, que já soma mais de 12 milhões de corridas mensais. “Nenhuma das empresas de transporte existia há dez anos. Hoje, duas das três maiores startups mundiais trabalham com transportes”, pontua o diretor do Centro de Planejamento Urbano e Estudos de Transporte, Zhao Pengjun.

“OS CARROS FICAM ESTACIONADOS, EM MÉDIA, 95% DO TEMPO, E 42% DAS VIAGENS PERCORREM MENOS DE 2,5 QUILOMETROS.”

ANA WAKSBERG GUERRINI,
coordenadora de Políticas Públicas da 99,
empresa de aplicativos de transporte

Uma delas é a gigante chinesa DiDi Chuxing, criada em 2012 e atualmente avaliada em US\$ 35 bilhões. A líder mundial em plataformas de transporte por aplicativo investiu cerca de R\$ 320 milhões na brasileira 99, além de aportes em empresas do Sudeste Asiático, da América do Norte e da Índia.

“Já são 20 milhões de corridas realizadas diariamente, por isso o investimento em pesquisa e desenvolvimento precisa ser uma de nossas prioridades”, explica o diretor de Desenvolvimento da DiDi, que conta com um laboratório de pesquisa sobre mobilidade no Vale do Silício, na Califórnia, Li Jianhua.

“Hoje, na China, nosso parceiro DiDi Chuxing está contribuindo de diversas formas para otimizar o trânsito. Por exemplo, operando faixas rever-

síveis que se adaptam a movimentos entre o centro e o subúrbio e fornecendo painéis que informam a situação das vias em tempo real”, destaca Guerrini.

Outras iniciativas também estão em estudo, tais como o aperfeiçoamento do tempo de semáforos por meio de informações geradas por carros particulares e o desenvolvimento de veículos elétricos, além do compartilhamento de dados com autoridades municipais. “Outro destaque é o sistema de pagamento utilizado hoje nos aplicativos de transporte, que pode migrar para serviços de transporte coletivo como trens e ônibus”, afirma Jianhua.

DUAS RODAS

A tecnologia também é uma aliada para o uso da bicicleta como meio de transporte, que ga-

nhou força com o desenvolvimento do sistema de compartilhamento. A iniciativa como conhecemos hoje teve início em Paris em 2007, com o Vélib’, e rapidamente se espalhou para capitais como Nova York, Barcelona e Londres.

Na capital chinesa, a massificação do uso de bicicletas gerou uma redução do nível de congestionamento na casa dos 4%, segundo levantamento realizado pelo sistema de navegação AutoNavi, em cooperação com o Ministério dos Transportes. O país asiático, que já é culturalmente habituado ao uso desse tipo de transporte, viu a demanda pelo compartilhamento explodir. Hoje são 16 milhões de bicicletas espalhadas pelo território chinês e 130 milhões de usuários cadastrados. “O impacto vai além da redução no trânsito, e já se reflete na qualidade do ar”, explica o diretor do Centro de Planejamento Urbano e Estudos de Transporte Zhao Pengjun.

Calcula-se que a as bicicletas compartilhadas representem uma economia de 1,4 milhão de toneladas de combustível, ou pouco mais de 1% do expressivo consumo chinês. Entretanto, o sucesso do sistema também depende da tecnologia, com o desenvolvimento de mecanismos de rastreamento móvel capazes de gerar informações que possam aperfeiçoar sua utilização. O monitoramento das estações e vagas é outro ponto que precisa ser desenvolvido para garantir o sucesso do sistema.

No Brasil, o serviço de compartilhamento também tem se destacado, a começar pelas capitais, cuja malha ciclovária dobrou em três anos e já soma mais de 3 mil quilômetros. Na capital carioca, por exemplo, 3% dos deslocamentos diários são realizados por bicicletas e o sistema de compartilhamento já soma mais de 1,6 mil bikes.

O ponto em comum de sucesso dos sistemas de compartilhamento de bicicletas, e aplicativos de transporte por carros particulares reside na tecnologia. Investimentos em pesquisa e desenvolvimento são a chave para aprimorar a mobilidade urbana, a exemplo do que está em curso no Brasil e na China. Resta saber se o Brasil será também protagonista desse desenvolvimento.

&

Água, luz e plano de saúde de qualidade: não dá para ficar sem.

Você sabe, ter plano de saúde nos dias de hoje

é item de primeira necessidade: **não dá para ficar sem.**

Por isso, a **Qualicorp** e a **FECOMERCIO-SP** oferecem excelentes opções em condições imperdíveis para você, empregador do comércio.

Planos a partir de

R\$ 217¹



Rede médica
de qualidade²



Livre escolha
com reembolso²



Assistência
viagem²



Carências
reduzidas²



Não fique sem plano de saúde. Ligue agora.

0800 799 3003

www.qualicorp.com.br/anuncio



¹R\$ 216,32 - Amil 400 QC Nacional R Copart Pjca (registro na ANS nº 472.929/14-3), da Amil, faixa etária até 18 anos, com coparticipação e acomodação coletiva (tabela de julho/2017 - SP). ²A disponibilidade e as características da rede médica e/ou do benefício especial podem variar conforme as condições contratuais do plano adquirido. Planos de saúde coletivos por adesão, conforme as regras da ANS. Informações resumidas. A comercialização dos planos respeita a área de abrangência da operadora de saúde. Os preços e as redes estão sujeitos a alterações, por parte da operadora de saúde, respeitadas as disposições contratuais e legais (Lei nº 9.656/98). Condições contratuais disponíveis para análise. Setembro/2017.

Termos um governo que se diz uma pátria educadora é uma grande piada de mau gosto.

TÁBATA AMARAL, fundadora do Mapa Educação

Precisamos ressignificar o papel da iniciativa privada e a sua relação com o Poder Público. A verdade é que um não existe sem o outro.

CLAUDIA SENDER, vice-presidente da Latam



Declarações feitas nos eventos Brazil Forum UK, Brazil Conference e Brasil+China Challenge

Sem educação, inteligência ou adição de conhecimento, seremos fadados a ser exportadores de commodities, o que não traz prosperidade para ninguém.

GUILHERME LEAL, fundador da Natura

Nenhum país se torna rico sem instituições fortes, boas e competentes.

RODRIGO ZEIDAN, economista, é professor associado de Práticas de Negócios e Finanças da New York University Shanghai e da Fundação Dom Cabral



Para crescer, o grande desafio do agronegócio brasileiro é ir para a Ásia. China, Índia, Japão e Indonésia representam 50% da população do mundo numa área de somente 4% da superfície terrestre.

MARCOS JANK, CEO da Asia-Brazil Agro Alliance e especialista em agronegócio global



POLÍTICA, POLÍTICOS E O BRASIL

As relações do Executivo com o Congresso Nacional e as perspectivas políticas do País, na opinião de Timothy Power, brasileiro do Latin American Centre da Universidade de Oxford, na Inglaterra

entrevista LUCAS MOTA | fotos BRUNA CASOTTI

O momento de tensão sociopolítica que o Brasil vivencia é o fechamento de um ciclo de 30 anos aberto pela Assembleia Constituinte, em 1988. Essa é visão de Timothy Power. Na opinião do acadêmico, o alto nível de fragmentação partidária que o Congresso sofreu nas últimas décadas é uma das razões para o desgaste do sistema político nacional. “A história mostra que o Brasil é um país de presidentes minoritários”, pontua, ao afirmar que o chamado “presidencialismo de coalizão” continuará sendo prática inevitável à governabilidade. Power critica a deficiência de comunicação do governo de Michel Temer ao não conseguir transmitir à população a neces-

sidade emergencial da Reforma da Previdência. Diz ainda que a postura da oposição em votações importantes não contribui para a qualidade do debate. “Você pode não aceitar a reforma, mas tem que apresentar uma saída”, sugere. Segundo ele, é preciso sacrifícios imediatos para haver melhoras nas instituições em médio prazo. E a eleição de 2018 será a oportunidade que o País tem de mostrar à comunidade internacional que pode deixar para trás velhas práticas políticas colocadas à prova nos últimos meses. **Problemas Brasileiros** conversou com Timothy Power durante o Brazil Forum UK, seminário ocorrido em maio deste ano no Reino Unido.

Como avalia a crise de credibilidade das instituições brasileiras?

É uma crise multidimensional. O Brasil vive várias crises ao mesmo tempo. Isso faz com que pensemos em solução para uma só crise, mas como ela é multidimensional, temos que dividi-la em suas partes e formular respostas separadamente. Há uma crise de corrupção e outras crises de polarizações política e econômica. Todas essas crises contribuem para que a imagem do Brasil no exterior tenha sofrido um desgaste nos últimos anos. Em médio ou longo prazo, os observadores internacionais acreditam que o Brasil tem potencial para se recuperar da crise econômica. Não é a primeira vez que o Brasil “pisa na bola”. Obviamente é a crise mais severa desde a década de 1930, mas as pessoas têm confiança na capacidade da base industrial, da base financeira do País, de se recuperarem. Agora, em relação à corrupção, o que mais preocupa os observadores externos é que essa crise seja sistemática e que essas práticas sejam prevalentes em todos os setores políticos. Essa é a pior crença para ter sobre o Brasil porque isso faz com que os observadores comecem a pensar: “Não importa a alternância no poder, porque vai se produzir a mesma coisa”. Os mercados e os observadores externos já chegaram a essa conclusão sobre vários países do mundo. Por exemplo, na Nigéria, as pessoas não acreditam que a mudança de governo vá alterar a corrupção sistemática. Então, é importante que o Brasil dê uma resposta muito enfática a essa crise para reverter essa possibilidade.

Há uma alternativa ao modelo de presidencialismo de coalizão, de cooptação parlamentar por parte do Executivo?

Não há saída. Onde há representação proporcional tem que haver coalizão. Hoje em dia a ideia de que o Brasil possa voltar para um presidencialismo majoritário, como é o caso dos Estados Unidos, é impensável, não tem jeito. A última vez que um partido levou a maioria na Câmara foi em 1986, quando o PMDB ficou com 53% das cadeiras, mas, no ano seguinte, já quebrou essa participação. Hoje, perguntamo-nos “o que é um partido grande no Brasil?” Não existe mais partido



A comunicação social do governo sobre a Reforma da Previdência não é muito boa. E, segundo, a abstinência da oposição, tampouco é construtiva. Você pode não aceitar a reforma, mas tem que apresentar uma saída.

grande no Brasil. Nós temos um partido que tem 13% e dois que têm 11% dos votos nas últimas eleições – PMDB, PSDB e PT. Vinte anos atrás, eles seriam considerados partidos médios. É bem capaz de que nas eleições de 2018 só um ou dois partidos passem de 10% das cadeiras legislativas. O Brasil chegou a um patamar de fragmentação partidária sem precedentes na história. No País não há outra maneira de governar. Qualquer ideia que dificulte a formação de coalizão é ruim porque o Brasil está condenado a ter presidentes minoritários. Então, o resultado da Reforma Política deve propiciar que o presidente tenha melhores chances de fazer coalizões. Em 1994, FHC ganhou e o PSDB levou Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. Isso ajudou muito no primeiro mandato dele. Em 2006, Lula foi reeleito com 20 governadores da coalizão dele. Isso também ajudou muito. Agora, se ocorrem eleições de Executivo e Legislativo em calendários diferentes, como já se chegou a discutir, você vai ter um presidente ou um Congresso em fim de mandato, ou seja, que são carta fora do baralho. Collor, por exemplo, no primeiro ano pegou o quarto ano de uma legislatura desgastada, foi muito difícil de construir uma relação. A culpa foi muito dele também, mas não fazia sentido fazer acordos políticos duradouros porque o Congresso enfrentaria eleições logo no primeiro ano dele [1990].

Que lições o Brasil tira de dois impeachments presidenciais em menos de 30 anos?

O processo de impeachment da presidente Dilma seguiu as regras, mas as regras são muito mal definidas. Há elementos de capricho e personalismo nesse processo todo. O presidente da Câmara dos Deputados, pela Constituição e pelo regimento interno da casa, era quem mandava no jogo, o “dono da bola”. Cabia a ele aceitar ou não os pedidos de impeachment, é uma decisão unipessoal numa Câmara de 513 membros. Se Dilma tivesse elegido outro presidente em 2015, a história seria outra. Fernando Henrique foi protegido, quando teve o escândalo da suposta compra de votos para reeleição. Ele tinha na época Luís Eduardo Magalhães

[presidente da Câmara entre 1995 e 1997] e o próprio Temer, que o sucedeu. Então, se você tem um aliado na presidência da Câmara, você consegue barrar. O Brasil percebeu que não é uma decisão coletiva, mas tem muito a ver com a habilidade política. De certa forma, formou-se uma “contramaioria”. Na história do presidencialismo de coalizão, já se viram várias alianças que se desintegraram, mas o que aconteceu no Brasil foi uma coisa inédita. Basicamente, a coalizão reinante expulsou uma parte e agregou outra, mas grande parte dela ficou. O PMDB estava no governo Dilma e permanece. O grupo de Gilberto Kassab também permaneceu. Houve a expulsão da formadora da coalizão e outros partidos de oposição se agregaram, mas a esquerda saiu. Para mim, a Reforma Política deveria ter sugerido a extinção da vice-presidência. No caso de um impeachment, é uma tentação que poucos resistem, especialmente quando o partido do vice é crucial no Congresso.

Qual é sua visão sobre a tese de “golpe”, muito propagada pelos simpatizantes dos partidos de esquerda?

O que possibilita isso no Brasil é a presença de um vice-presidente. Imagine se no Brasil não houvesse vice-presidente... O impeachment teria gerado muita incerteza nos atores políticos, porque haveria eleições em 90 dias, como é o caso do México e do Chile, onde não há vice. O fato de existir um vice na composição da chapa – e nunca é uma chapa “puro-sangue”, mas sempre de outro partido – é um convite a possíveis manobras políticas. Outra coisa

é que a legislação permite que vice assuma não como interino; ele assume e governa, ele faz um novo governo, um novo gabinete, uma nova política externa para o Brasil. Eu acho que o processo estava cheio de defeitos. Trocando o presidente da Câmara, tirando a figura do vice-presidente e não existindo essa pseudointerinidadade que o vice exerce, o desfecho seria outro.

Qual é a sua opinião sobre o hiperpresidencialismo que há no Brasil, citado pelo ministro do Supremo Tribunal Federal Luís Roberto Barroso?

As pessoas costumam ter dois estereótipos sobre a presidência brasileira: ou ele é superpoderoso, ou muito fraco e sujeito a se tornar refém da coalizão. Não é possível haver essas duas imagens ao mesmo tempo, uma contradiz a outra. Quando o presidente tem uma coalizão de maioria e gerenciada, essa coalizão e o Congresso delegam muita autoridade ao presidente, que passa a usar medidas provisórias, outras manobras de urgência, e realmente o presidente controla a agenda. Mas, uma vez que o presidente perde o controle da coalizão, isso mostra que o problema não é o presidencialismo, é a coalizão. O que mudou no Brasil foi a articulação da coalizão e suas contradições internas. Dilma começa o segundo mandato, em fevereiro de 2015, com 65% das cadeiras. Temer assume em maio de 2016 também com 65% das cadeiras. Como é possível isso? É contraditório.

O governo Temer é impopular nas ruas e forte no Congresso. Essa baixa popularidade permite a ele impor uma agenda “com remédios amargos”, mas necessários, como a votação das reformas adiadas por governos anteriores?

Concordo em parte com essa tese. Muitos parlamentares entendem que é necessário fazer uma megarreforma da Previdência, mas também não querem pagar o custo político disso. Para eles, é muito melhor culpar um presidente não eleito por essas reformas. Na União Europeia, por exemplo, quando se tem agenda de austeridade, culpa-se Bruxelas [capital da Bélgica, sede da União Europeia]. Agora, estamos seguindo





Na história do presidencialismo de coalizão, já se viram vários pactos que se desintegraram, mas o que aconteceu no Brasil foi uma coisa inédita: a aliança reinante expulsou uma parte e agregou outra, mas grande parte dela ficou.

uma tendência do fim dos anos de 1980, começo de 1990, quando os sindicatos acordaram de um sono de 15 anos. No governo do PT, o Brasil não tinha política sindical praticamente. Agora, a CUT acordou, os sindicatos acordaram. Você vai ao Congresso hoje, está cheio de polícia, lembra-me daquele período. As pessoas agora lembram que o Poder Legislativo realmente faz leis. Temer está fazendo o que qualquer presidente faria, o cronograma dele é muito limitado. Desde que assumiu, ele tem 18 meses – porque, se passa do fim do ano, não faz mais, a janela está se fechando. Daqui a pouco, a pré-campanha vai começar. Fico um pouco decepcionado com a qualidade do debate. A comunicação social do governo sobre a Reforma da Previdência não é muito boa. E, segundo, a abstinência da oposição tampouco é construtiva. Todo mundo concorda que é necessário fazer uma reforma na Previdência. Você pode não aceitar a reforma, mas tem que apresentar uma saída. Entretanto, hoje, no Brasil, em qualquer estrada é possível ver outdoors com “Diga não à Reforma da Previdência”, isso não é posicionamento político sustentável. Você não pode dizer “não”, tem que dizem em quais pontos não funciona e dar alternativas.

Diante dessa ebulição sociopolítica, o Brasil está buscando uma nova identidade nacional?

Neste momento, está difícil de ver um debate democrático e pluralista. Eu espero que surjam novidades de eventos como esse, em que você vê uma nova geração tentando

melhorar a qualidade do debate. O desgaste da classe política é muito grande, é forte a descrença nos partidos, que são necessários para a governança, mas não têm legitimidade nenhuma. Outro ponto da Reforma Política, que não foi colocado em votação (nem passaria), é a possibilidade de candidaturas independentes. Isso seria a extinção dos partidos no País.

Quais são as perspectivas para 2018? Teremos *outsiders* a exemplo de 2016, nas eleições municipais?

Bolsonaro vai causar espanto. Ele vai dar um susto na classe política. Ele não é um *outsider*, mas é antissistêmico, rejeita a legitimidade, rejeita a legalidade. Mas ele já aprendeu uma lição, a nostalgia autoritária no Brasil tem um teto baixo. O problema é que ele percebeu que pode unir duas direitas: a autoritária e a evangélica.

&

6º PRÊMIO FECOMERCIO DE SUSTENTABILIDADE

O 6º Prêmio Fecomercio de Sustentabilidade já está com suas inscrições abertas. O prêmio tem como objetivo conscientizar e reconhecer iniciativas sustentáveis inovadoras para contribuir e melhorar o processo produtivo e poupar os recursos para as futuras gerações e criar novos modelos de negócios.

CATEGORIAS

Empresa, Entidade empresarial, Indústria, Órgão público, Academia e Jornalismo

REGULAMENTO, INSCRIÇÕES E MAIS INFORMAÇÕES

www.fecomercio.com.br/premio/sustentabilidade

ENTRAVES CONSTITUCIONAIS

Às vésperas de completar 30 anos, a Constituição de 1988 tem suas contradições reveladas pela recessão econômica que se arrasta, agravada pela falência do sistema político. Uma corrente de pensamento já defende a edição de uma nova Carta Magna ajustada ao Brasil de hoje.

Mas, ao longo de nossa história, em quais circunstâncias construímos nossas Constituições?

texto HERBERT CARVALHO

M

Marcada pelo paradoxo de esboçar um Estado de bem-estar social incompatível com o pífio desempenho econômico verificado no período, nossa Carta Magna, saudada na época de sua promulgação como a *Constituição Cidadã*, foi desfigurada por quase cem emendas. Uma delas, a que permitiu a reeleição para o Poder Executivo nos três níveis, abalou ainda mais o precário equilíbrio do chamado “presidencialismo de coalizão”, lastreado por uma miríade de partidos capturados pelo poder econômico, que trocam seu apoio ao governo de turno por cargos e verbas.

Esse pântano de interesses do sistema político tragou o mandato de dois presidentes da República por impeachment e provocou a hipertrofia do Poder Judiciário, chamado a exercer um protagonismo político e legislativo que não é o seu. Em paralelo, tramitam na Câmara dos Deputados mais de mil propostas de emenda constitucional, as quais o atual Congresso tem escassa legitimidade para analisar.

Diante desse quadro, começa a surgir na sociedade brasileira um ponto de vista de que apenas a convocação de uma Assembleia Nacional Constituinte pode passar a limpo nossos sistemas eleitoral e político, reordenar as instituições e indicar um possível rumo para o desenvolvimento do País. Mas como fazer isso? Por meio de um plebiscito? Os constituintes teriam apenas a tarefa de redigir a nova Constituição ou seriam mantidos depois como parlamentares e legisladores? A seguir, para ajudar a responder a essas per-

guntas e a exorcizar fantasmas do passado, revisitamos as sete Constituições da história do Brasil, bem como suas circunstâncias e características.

“MANDIOCA”

Após a Independência, a Assembleia Geral Constituinte e Legislativa do Império do Brasil, convocada por D. Pedro I, reuniu 90 representantes para debater um projeto de Constituição logo apelidado de *Mandioca*, por causa do critério censitário estabelecido para o direito de voto: só poderia ser eleitor ou candidato a deputado quem tivesse renda anual equivalente a 150 alqueires de farinha de mandioca. Assim constituído, a 3 de maio de 1823 surgia o parlamento brasileiro.

À frente dessa elite agrária se situava, porém, um pensador imbuído das ideias do Iluminismo: José Bonifácio de Andrada e Silva. O *Patriarca da Independência* se preocupava com problemas que ainda hoje aguardam solução, como educação, Reforma Agrária e construção de uma sociedade civil participativa. Sua proposta de proibição do tráfico de escravos e eliminação gradativa da escravidão foi ignorada, como o restante de todo o trabalho da Constituinte, dissolvida pelo imperador, irritado pelos rumos que apontavam o predomínio do Poder Legislativo sobre o Executivo.

Enquanto José Bonifácio seguia para o exílio, D. Pedro I encarregou uma comissão de elaborar a Constituição, à semelhança de outras da época, como a da França, que acabara de restaurar o poder do rei Luís XVIII. Outorgada e jurada em 25 de março de 1824, nossa primeira Carta tratava apenas dos limites e das atribuições dos poderes políticos e dos direitos e garantias individuais. Além da clássica divisão dos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, instituiu o Poder Moderador, que só existiu no Brasil e reservava enorme protagonismo ao imperador, diferenciando o País das demais monarquias constitucionais, subordinadas ao Parlamento. A religião católica apostólica romana era a única reconhecida oficialmente, e suas ordens eclesiásticas se responsabilizavam por instrução pública, registro civil e administração dos cemitérios, além de casamentos e batismos.

Para evitar fracionamentos como ocorrera na América Espanhola, o Estado imperial era centralizado política e administrativamente, com os governadores de província nomeados pelo Poder Central, o que provocou a Confederação do Equador, em Pernambuco, em 1824, e o ciclo de revoltas das regências na década de 1830, após a abdicação do imperador.

Somente com a maioria de D. Pedro II e o estabelecimento do Parlamentarismo – que a Constituição inicialmente não previa – que o País alcançou estabilidade. Liderados por um presidente do conselho de ministros, que ora saía do Partido Conservador, ora do Liberal, revezaram-se entre 36 gabinetes até 1889. Nesse período, marcado pela Guerra do Paraguai e pela Abolição da Escravidão, o Poder Moderador dissolveu a Câmara 13 vezes, o que não podia ser feito com o Senado, composto por membros vitalícios indicados pelo imperador. Revogada pela República depois de 65 anos em vigor,

PONTO CULMINANTE DA PASSAGEM DO ESTADO LIBERAL, DELINEADO EM 1824 E 1891, PARA O ESTADO SOCIAL, CONSTRUÍDO A PARTIR DE 1934, A CONSTITUIÇÃO DE 1988 NASCEU INVIÁVEL

a Carta de 1824 era a segunda Constituição escrita mais antiga do mundo, superada apenas pela dos EUA.

Ao cair da noite de 15 de novembro de 1889, Rui Barbosa começou a redigir os decretos de institucionalização do novo regime que o primeiro presidente, marechal Deodoro da Fonseca, deveria assinar. Também foi da lavra de Barbosa a redação final da Constituição de 1891, que marcou a separação entre a Igreja e o Estado, além de introduzir o registro civil de nascimentos, casamentos e mortes. Única entre as nossas constituições votadas por representantes do povo a não mencionar Deus em seu preâmbulo, ela garantiu a liberdade religiosa, extinguiu a vitaliciedade do Senado e aprovou o sufrágio universal, restrito, porém, aos brasileiros adultos, do sexo masculino, que soubessem ler e escrever.

Inspirado nas Cartas de EUA, Argentina e Suíça, o texto estabeleceu, além dos Três Poderes tradicionais, um regime presidencialista e federativo do tipo norte-americano, explícito até na designação adotada para o País: Estados Unidos do Brasil. Como nos Estados Unidos da América, havia senados estaduais (abolidos após 1930) e o presidente da República podia vetar projetos apenas no todo (o veto parcial foi admitido por emenda em 1926). Copiava também dos EUA a regulação do impeachment do presidente nos crimes de responsabilidade e crimes comuns, em moldes que até hoje são os mesmos.

A limitação dos poderes do presidente da República representou a derrota dos positivistas, que defendiam uma

“ditadura científica” baseada nas ideias de Augusto Comte, que, entretanto, ficaram plasmadas no lema “Ordem e Progresso” de nossa bandeira. Aproveitando-se da grande autonomia estadual consagrada pela Constituição de 1891, o figurino positivista prevaleceu apenas no Rio Grande do Sul, onde – ao contrário da União e dos demais Estados – a reeleição para o Executivo era permitida, o *habeas corpus* não existia e as profissões liberais podiam ser exercidas livremente (sem prova de habilitação técnica).

“POLACA”

Revogada pela Revolução de 1930, a primeira Carta republicana foi violada em seu alvorecer pelo marechal Floriano Peixoto, vice-presidente que assumiu após a renúncia de Deodoro e se manteve no cargo, ignorando o dispositivo constitucional que determinava a convocação de eleições. Em seus 40 anos de vigência, as eleições “a bico de pena” (fraudadas) chanceavam o comando do País por paulistas e mineiros, que se revezavam no poder, alternância conhecida como *Política do Café com Leite*.

As greves gerais em São Paulo e no Rio de Janeiro, o ciclo de revoltas tenentistas e a crise mundial de 1929 puseram fim ao regime oligárquico da República Velha, inaugurando uma era que faria o Brasil trocar três vezes de Constituição no curto espaço de 12 anos, sob o impacto da figura controversa de Getúlio Vargas.

CONSTITUIÇÕES BRASILEIRAS

1824 – institui o Poder Moderador, só existente no Brasil, que dava enorme protagonismo ao imperador, diferenciando o País das demais monarquias constitucionais, subordinadas ao Parlamento.

1891 – marcou a separação entre a Igreja e o Estado. Estabeleceu, além dos Três Poderes tradicionais, um regime presidencialista e federativo do tipo norte-americano. Garantiu a liberdade religiosa, extinguiu a vitaliciedade do Senado e aprovou o voto a brasileiros adultos, do sexo masculino, que soubessem ler e escrever.

1934 – texto assegurou direitos aos trabalhadores. Menção a Deus voltou ao preâmbulo e o casamento passou a ser considerado indissolúvel, até a Lei do Divórcio

1937 – Apelidada de *Polaca* por ter sido supostamente copiada da polonesa, de dois anos antes. Dissolveu a Federação e concentrou no Executivo a faculdade de elaborar as leis. Um plebiscito previsto para sua legitimação jamais foi realizado.

1946 – pela primeira vez os eleitores representaram mais de 10% da população na escolha da Constituinte. O direito de voto foi estendido aos jovens maiores de 18 anos, mas os analfabetos continuaram impedidos.

1967 – estabeleceu a eleição indireta do presidente da República, governadores e para um terço do Senado. Manteve os princípios de liberdade de imprensa, imunidade parlamentar, independência do Judiciário e *habeas corpus*. Mas nada disso valeria após a edição do AI-5, em 1968.

1988 – afirmou “um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social”.

No primeiro semestre de 1932 – antes, portanto, da chamada “Revolução Constitucionalista”, iniciada a 9 de julho daquele ano, em São Paulo –, o governo provisório de Vargas baixou por decreto um código eleitoral com pontos que até hoje norteiam as votações no País: a Justiça Eleitoral, o voto secreto, a representação proporcional e o sufrágio feminino.

A eleição da Assembleia Nacional Constituinte marcada para o dia 3 de maio de 1933 trazia, porém, uma inovação que se tornou fato isolado em nossa história: a participação de 40 deputados classistas (representantes de associações profissionais de patrões e empregados) ao lado dos 241 parlamentares eleitos pelo voto popular, incluindo pela primeira vez uma mulher, a médica Carlota Pereira de Queirós.

Inspirada nas Cartas alemã de Weimar (1919) e da República espanhola (1931), a Constituição promulgada em 16 de julho de 1934 não ignorava as questões sociais como suas predecessoras. Embora com menos detalhes do que fariam as Cartas de 1946 e 1988, o texto lançava as bases do Brasil contemporâneo em matérias como funcionalismo público, família, cultura e ensino. O capítulo sobre as ordens econômica e social colocava limitações à propriedade privada, previa assistência aos pobres e assegurava aos trabalhadores autonomia sindical, salário mínimo, jornada de oito horas, férias remuneradas, repouso semanal obrigatório e indenização por dispensa sem justa causa.

Além disso, introduzia o tema da segurança nacional, que se tornaria dominante durante a Guerra Fria, na segunda metade do século 20. Por pressão católica, a menção a Deus voltou ao preâmbulo, e o casamento passou a ser considerado indissolúvel até a Lei do Divórcio, na década de 1970. Garantia-se a liberdade de culto e as associações religiosas adquiriam personalidade jurídica nos termos da lei civil.

Apesar de seus méritos – ou por causa deles –, essa seria a mais efêmera de nossas Consti-

“A CONSTITUIÇÃO DE 1988 NÃO CABE NO PIB.”

DELFIN NETTO

tuições. Em 1935 foi suspensa pela decretação do Estado de Sítio e, em 1937, quando deveria ocorrer eleição direta para a substituição de Getúlio Vargas, foi por ele rasgada.

Durante a ditadura do Estado Novo (1937-1945), vigorou a Constituição de contornos fascistas que passou à história como *Polaca*. Seu autor, Francisco Campos – que mais tarde também prestaria serviços à ditadura militar de 1964 elaborando atos institucionais –, teria copiado da Constituição da Polônia de 1935 o modelo que dissolvia a Federação (as bandeiras dos Estados foram queimadas) e concentrava no Executivo a faculdade de elaborar as leis. Essa segunda Carta outorgada previa um plebiscito para sua legitimação jamais realizado.

Ao fim da Segunda Guerra Mundial, Vargas foi deposto e o presidente do Supremo Tribunal Federal, José Linhares, presidiu a eleição dos deputados e senadores que elaboraram a Constituição de 1946, tida por inúmeros juristas como das mais adiantadas e liberais do mundo. A forma federativa e as liberdades previstas em 1891, somadas à proteção aos trabalhadores e às ordens econômica e social construídas em 1934, foram plenamente restauradas.

SOBERANIA POPULAR

Na escolha dos constituintes, pela primeira vez os eleitores representaram mais de 10% da população, o que se refletiu em avanços como a participação dos empregados no lucro das empresas. O direito de voto foi estendido aos jovens maiores de 18 anos, mas os analfabetos continuaram impedidos de votar, o que só seria admitido após 1988.

As principais fragilidades da quinta Constituição brasileira foram, porém, a não incorpora-

ção dos trabalhadores do campo à legislação trabalhista e as possibilidades de interferência do “partido fardado”, que, desde a inauguração da República, insistia em determinar os seus destinos. Isso causou a Emenda Parlamentarista, aprovada em 1961 para possibilitar a posse – após a renúncia do presidente Jânio Quadros – do vice João Goulart, que os ministros militares vetavam.

Após o golpe civil-militar de 1964 e os atos institucionais que o seguiram, marechal Castelo Branco entregou, em 1967, a um Congresso desfigurado pelas cassações de mandatos e suspensão de direitos políticos e uma Constituição elaborada por sua ordem, que estabelecia a eleição indireta do presidente da República. Esse sistema excludente do voto direto (que valeu também para os governadores e, a partir de 1977, para um terço do Senado), perdurou até que, valendo-se do colégio eleitoral da ditadura, Tancredo Neves e José Sarney fossem eleitos. A Carta de 1967, que a partir de 1969 incorporou nova redação outorgada por uma Junta Militar, manteve princípios da liberdade de imprensa, imunidade parlamentar, independência do Judiciário e *habeas corpus*. Mas nada disso valeria após a edição do AI-5, em 13 de dezembro 1968,

concentrando poderes absolutos nas mãos do general-presidente de turno.

REDEMOCRATIZAÇÃO

Ao expressar seu “ódio e nojo à ditadura”, tendo em mãos a Constituição atual de 250 artigos (mais 98 nas disposições transitórias), seu principal artífice, Ulysses Guimarães, resumia as aspirações da sociedade brasileira em se livrar do entulho autoritário e instituir, de acordo com seu preâmbulo: “Um Estado democrático, destinado a assegurar o exercício dos direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça como valores supremos de uma sociedade fraterna, pluralista e sem preconceitos, fundada na harmonia social”.

Ponto culminante da passagem do Estado Liberal, delineado em 1824 e 1891, para o Estado Social, construído a partir de 1934, a Constituição de 1988 nasceu inviável, de acordo com a crítica de dois de seus elaboradores, insatisfeitos com o resultado final. Mistura de “dicionário de utopias e regulamentação minuciosa do efêmero”, resumiu Roberto Campos. “Não cabe no PIB”, sentenciou Delfim Netto.

Responsável por dotar o Poder Judiciário de uma independência que o capacita a julgar e até anular atos do Executivo e do Legislativo, a Carta vigente padece, entretanto, de um vício de origem. Elaborada por um Congresso constituinte eleito de acordo com regras remanescentes da ditadura, seus sistemas político, eleitoral e partidário foram desenhados para propiciar a reeleição dos parlamentares e a perenidade de seus caciques, até hoje vitoriosos em obstruir qualquer tentativa de reforma que altere seus privilégios. O que só parece possível por meio de uma Constituinte exclusiva, com a tarefa de restabelecer a soberania popular sobre a representação política.

&

VIAGEM BOA SEMPRE RENDE ASSUNTO: VOLTAMOS COM UMA SÉRIE COMPLETA NA BAGAGEM.

UM BRASIL foi até Pequim no início de setembro para produzir uma série inédita durante o Brazil+China Challenge 2017. Interagimos, assistimos a palestras, conversamos com participantes, gravamos e captamos muito material. Muita coisa já está no ar. Assista, temos certeza de que você vai gostar.

CONFIRA A PROGRAMAÇÃO:

ENTREVISTA

HUSSEIN KALOUT

secretário especial da Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República

ENTREVISTA

RODRIGO ZEIDAN

professor de Economia da Fundação Dom Cabral e da New York University Shanghai

ENTREVISTA

ROSANA PINHEIRO-MACHADO

cientista social, docente, escritora e pesquisadora

ENTREVISTA

DANIEL BELL

professor de Ética e Filosofia Política e diretor do Center for International and Comparative Political Theory da Universidade Tsinghua – Pequim

ENTREVISTA

YING LOWREY

professora de Economia da Universidade Tsinghua – Pequim

ENTREVISTA

CRISTOVAM BUARQUE

senador da República, ex-ministro da Educação

ENTREVISTA

YUNING GAO

professor-associado da School of Public Policy and Management da Universidade Tsinghua - Pequim

ENTREVISTA

SERGIO WERLANG

assessor da presidência da Fundação Getúlio Vargas (FGV), ex-diretor de Política Econômica do Banco Central

DEBATE

ADRIANA ERTHAL ABDENUR

pesquisadora do Instituto Igarapé

MARCOS TROYJO

especialista em relações internacionais e diretor do BRICLab da Universidade Columbia

DEBATE

OTÁVIO MIRANDA

co-fundador da BRASA Ásia, estudante de Política Internacional e Economia Política na Renmin University of China

ENTREVISTA

WALTER FANG

vice-presidente da iSoftStone e presidente da Corporate Marketing & Strategic Alliance

ENTREVISTA

BRITALDO SOARES

presidente do conselho da AES Eletropaulo

BRAZIL+CHINA CHALLENGE 2017

Não perca – toda terça-feira,
um novo episódio

REALIZAÇÃO



**UM
BRASIL**



ESTADO VIOLÊNCIA

Vinicius de Carvalho, professor de Estudos Brasileiros do Brazil Institute na King's College, em Londres, fala sobre a violenta relação do Estado com a sociedade e opina que a crise deve servir para o País repensar a conduta de suas políticas públicas

entrevista LUCAS MOTA | fotos BRUNA CASOTTI

Em julho passado, o presidente Michel Temer veio a público para comunicar que assinara um decreto de Garantia da Lei e da Ordem para o Estado do Rio de Janeiro. O documento autorizou o emprego das Forças Armadas em ações de segurança pública no território fluminense até dezembro deste ano, podendo ser prorrogado até o fim de 2018. Embora um dos objetivos da missão fosse o de garantir o funcionamento das instituições, três meses depois a tentativa de pacificação ainda era oprimida pelo crime organizado. O reforço de 10 mil agentes federais nas ruas do Rio não foi suficiente para evitar que a Po-

lícia Militar continuasse precisando do aval dos chefes do tráfico para entrar em comunidades com Unidades de Polícia Pacificadora (UPPs).

Especialista em defesa nacional, Vinicius de Carvalho desaprova a presença constante das Forças Armadas em situações como a do Rio. Professor de Estudos Brasileiros do Brazil Institute, da King's College, em Londres, o ex-militar do Exército diz que esse uso indiscriminado pode minar a credibilidade e o profissionalismo operacional delas. Para ele, não se pode pensar política de segurança como apenas ação de polícia.

A situação do Brasil se equipara a de países em situação de guerra civil. Por que chegamos a esse nível de relações tão violentas e intolerantes?

Nós não chegamos a um estágio de violência e intolerância, nós sempre fomos assim. A história colonial brasileira é de violência e intolerância contra certos grupos sociais e étnicos. A novidade é o recrudescimento dessa violência juntamente com o desenvolvimento de grandes centros urbanos, a concentração dessa violência e a sofisticação dela. A reação do Estado, também violenta contra essa violência, é outro fator para seu recrudescimento.

Qual é a sua opinião sobre o uso das Forças Armadas em momentos de descontrole social, especialmente no Rio de Janeiro?

É um equívoco pensar que as Forças Armadas são um recurso eficaz (e talvez) único para solucionar problemas de desequilíbrio neste contexto de tensões sociais. Nos últimos dez anos, vimos crescer o uso constitucional das Forças Armadas em operações de garantia da lei e da ordem. Essa atuação, considerada excepcional pela Constituição, tornou-se sistemática. Um exemplo é o que tivemos quando houve um grave conflito na favela de Vigário Geral. Um grupo armado tentou invadir o território de outro, a polícia reagiu e a situação fugiu ao controle. O erro está no fato de o secretário de Segurança Pública do Rio de Janeiro dizer que iriam pedir o apoio do governo federal. Não podemos contar com as Forças Armadas como um instrumento de segurança pública. Não é essa a função primeira delas. Isso tem uma série de consequências que não são necessariamente boas para um quadro de democracia e de promoção de cidadania.

Por quê?

Até agora, as Forças Armadas, nessas ocasiões em que foram chamadas, aparentemente – considerando-se dados, pesquisas e reportagens – agiram muito mais em coerência e respeito aos direitos humanos do que as forças policiais, por exemplo. Isso só é possível em virtude de seu uso episódico e pelo aspecto de treinamento que dispõem. Entretanto, o uso indiscriminado das Forças Armadas como polícia pode minar a sua credibilidade no que diz respeito ao profissionalismo operacional. Elas cumprem esse papel quando são acionadas, mas não estão satisfeitas com esse uso indiscriminado. São missões extremamente dispendiosas, que exigem vários rearranjos nas tropas para que sejam bem cumpridas e que trazem risco ao País e às próprias Forças Armadas.

O projeto das Unidades de Polícia Pacificadora (UPPs) do Rio de Janeiro já teve seus resultados esgotados?

O conceito das UPPs surgiu como uma solução para alguns contextos que levava em conta as realidades temporal, geográfica e específica de certas comunidades no Rio de Janeiro. Nesse sentido, elas foram muito bem-sucedidas.

A ideia das UPPs não pode ser pensada como uma ação de polícia, mas como uma política de Estado de segurança pública, portanto, todo Estado tem de estar engajado no conceito de pacificação. São polícias de proximidade, de contato com a população, não repressoras. Ela foi funcional e bem produtiva por muito tempo, porém, os centros urbanos são dinâmicos demais. E a criminalidade também é dinâmica. As organizações sociais também são dinâmicas. Então, pensar que a UPP é um remédio que se aplica a todas as comunidades do Rio de Janeiro afetadas por grupos de tráfico de drogas, e que funcionará em todos os casos, tende a ser um equívoco.

Por qual motivo?

Porque cada comunidade tem uma característica histórica e geográfica e tem também diferentes cidadãos que a compõem, que devem ser levados em conta como atores dessa política de pacificação. Não existe política de segurança pública que funcione que não leve em conta a própria população. Eles são atores, e não objetos, dessa política de pacificação. Portanto, no momento em que o Rio de Janeiro tomou isso como um paradigma para ser aplicado em todas as comunidades, a tendência é que começasse a ter problemas. Cada comunidade tem sua relação com a polícia e o Estado de forma distinta. As UPPs, a meu ver, deveriam ter sido entendidas como processo, e não como produto.

Então o Rio precisa encontrar uma nova forma para pacificar seus morros?

Ao fim dos Jogos Olímpicos, quando as UPPs foram vendidas como uma grande vitrine de segurança pública, já era claro que isso não funcionaria. As UPPs não funcionarão se não houver um arcabouço do Estado que incorpore essa política de segurança pública. Não se pode pensar política de segurança como apenas ação de polícia. Se essa política de segurança não incluir ações de educação, saúde, saneamento, participação popular e cultura, se esses aspectos não se conjugam, teremos bonitos projetos com uma grande plataforma que funcionam por algum período, mas que não conseguem acompanhar a dinâmica de transformação dessas comunidades.

Outro ator presente nesse contexto de violência, infelizmente, é o próprio policial. Por que isso ocorre?

O Brasil tem 27 unidades federativas, cada qual com uma polícia militar e uma civil. Ou seja, há muitas polícias, e temos de fazer essa distinção para não apontarmos problemas como se houvesse uma única. Há algumas polícias em algumas regiões que, por uma série de razões históricas, educativas e econômicas, ficaram mais vulneráveis e fora do controle da ação do Estado. Em comunidades nas quais a presença de grupos armados e gangues de



tráfico de drogas é muito intensa, o policial militar enviado para lá está completamente desamparado. O Estado preferiu enviar apenas a polícia para essa comunidade. E esse policial chega lá e se depara com uma realidade na qual ele não é bem-vindo nem pela comunidade nem pelo traficante que controla aquela região. Portanto, ele já chega numa situação de confronto. Essa polícia, que veio de uma tradição histórica de prender, julgar e executar *in loco*, passou por uma tentativa de um processo de transformá-la em polícia de proximidade, mas que fracassou. Então, ela chega sem o amparo do próprio Estado a quem ela representa, conseqüentemente, torna-se defensiva e agressiva. A única coisa que ela recebe do Estado é a possibilidade de ser agressiva.

Que lição Medellín, por exemplo, pode dar ao Brasil? Ela já foi uma das cidades mais violentas do mundo e conseguiu superar esse quadro grave...

Acho que é o conceito da continuidade, que significa dar prosseguimento a investimentos. Medellín, quando decidiu que iria mudar o quadro pelo qual estavam conhecida, assumiu isso como uma política permanente. A grande questão é construir cidadania envolvendo diversos atores. Quando há continuidade



O Estado se fazer presente não é mandar polícia. E nessa ausência do Estado, há espaço para milícias e gangues de drogas.

de, todos os atores se sentem comprometidos porque não é uma política de governo, mas de Estado. As UPPs funcionaram bem em algumas comunidades por um período de tempo porque durante esse tempo José Mariano Beltrame foi o secretário de Segurança Pública do Rio de Janeiro. E as UPPs foram criadas e implantadas por ele. Houve continuidade.

Então, pode se concluir que o Governo do Estado do Rio de Janeiro errou na relação com as comunidades pacificadas?

Por exemplo, quando houve aquele episódio de ocupação do Complexo do Alemão e cinematograficamente se explorou a ocupação com Forças Armadas e policiais. No primeiro ano de ocupação pelas Forças Armadas por meio da Operação Arcajo, aquele complexo de comunidades via a possibilidade de ter escolas reabertas, UPPs sendo instaladas e o teleférico, que foi uma das ideias inspiradas no de Medellín, funcionando. O que temos hoje? O teleférico parado, as UPPs sendo atacadas por grupos de traficantes que retomaram o controle dessas regiões e a população novamente refém de um conflito robusto e sem o amparo do Estado. Ou seja, gastamos as Forças Armadas para criar um ambiente de estabilidade. Criamos esse primeiro impacto com a presença delas. Ai o Estado começou



A maneira como
manejarmos
essa crise
agora e como a
terminaremos
vai nos dizer
que lições
tiramos disso.

a chegar para estabilizar esse espaço e permitir que os habitantes dessa comunidade ajam como cidadãos. Em seguida, as Forças Armadas se retraíram e logo em seguida não houve continuidade ou cuidado do Estado na integração desse território a seus moradores como cidadãos. Isso porque o Estado não se fez presente. O Estado se fazer presente não é mandar polícia. E nessa ausência do Estado, há espaço para milícias e gangues de drogas.

Nossa população carcerária é uma das mais volumosas do mundo. Existem experiências internacionais para desencarceramento que podemos tomar como modelo?

Essa pergunta tem um aspecto que ouço muito quando discuto diferentes assuntos que é: “Existem experiências internacionais?”. Existem, sim, modelos internacionais que temos que olhar e nos inspirar, mas precisamos começar a construir modelos nossos, que respondam às nossas realidades sociais, históricas, culturais e geográficas. Eu fui professor na Dinamarca durante seis anos antes de morar em Londres e ouvia pessoas comparando o sistema prisional dinamarquês com o do Brasil. Eles têm 6 milhões de habitantes, menos do que a população do Rio de Janeiro. No Brasil, a segregação racial vai ser refletida na população carcerária de forma evidente, gritante. Então, se não levo isso em consideração, não vai ser modelo externo que vai resolver nosso problema, com uma realidade tão plural e complexa.

Qual é a sua opinião sobre ideias e projetos de desarmamento? Com a população sem armas, ficaríamos reféns da criminalidade?

Nenhuma ação, decisão ou regulamentação pontual no que diz respeito à segurança pública é, por si só, uma solução para problemas. A lógica de que a população com direito a se armar tem condições de se defender da criminalidade é, na verdade, falaciosa, já que ao assumir isso estamos mais uma vez retirando do Estado essa responsabilidade. Ou entendemos que vivemos dentro de um Estado Democrático de Direito e, conseqüentemente, reforçamos as instituições do Estado ou estamos admitindo que vivemos em um faroeste, em

que é cada um por si. Isso seria admitir que falhamos enquanto construção de sociedade democrática de direito.

Como a marca “Brasil” tem sido vista na Europa?

Eu cheguei definitivamente na Europa naquele momento de maior ascensão positiva, quando se falava que o futuro do Brasil havia chegado. E muitas pessoas me achavam demasiadamente pessimista porque eu dizia que não deveríamos agir com entusiasmo explosivo, porque qualquer país do mundo vive e viverá oscilações. Veja o Reino Unido hoje. Quem diria 20 anos atrás que teríamos o Brexit? Eu dizia que havia muitos problemas sendo tratados de forma superficial. Naquele momento, pensamos o Brasil como marca, e não como Estado democrático. Muitos atores políticos e sociais no Brasil se deixaram seduzir por esta ideia de “marca”, mas não se preocuparam com o produto em si. O produto “Brasil” investiu demais na imagem e pouco na manutenção de seu processo de estabilização e de projetos de continuidade. Hoje nos deparamos com a necessidade de recompor o conteúdo “Brasil” e, talvez, evitamos a armadilha da “marca”.

O Brasil sai fortalecido desse estresse da democracia que estamos vivendo?

O que temos de ter em mente é o que nós vamos fazer ao fim dessa crise dramática. A maneira como manejarmos essa crise agora e como a terminaremos vai nos dizer que lições tiramos disso. É um momento para redefinir qual é a postura do Brasil com relação aos seus modelos de gestão em educação, como queremos a condução política do País, as eleições para as casas legislativas e o que entendemos como desenvolvimento. A Constituição Federal abriu as portas para esse debate, mas ele se perdeu no tempo. E nós: vamos continuar essa história de preconceitos, desigualdades, de líderes salvadores ou vamos propor alguma transformação?

&

S

SEQUESTRO
DA AGENDA
DO ESTADO

O expediente da classe política parece estar centrado na missão de sobrevivência. Afetado por ter nomes de expressão às voltas com a Justiça, o sistema político se vê em uma encruzilhada: reformar-se, mas salvar parte de seus interesses. Historicamente marcado por defender causas próprias, o Congresso Nacional não se arrisca a estimular publicamente consensos na sociedade em relação aos deveres emergenciais do Brasil.

Liberta nas redes sociais, a opinião pública cai na armadilha do maniqueísmo ao abreviar discussões essenciais à sustentabilidade econômica de médio prazo. Com isso, a repercussão de uma pauta reformista acaba se limitando ao coro do “nós contra eles”. “O debate público no Brasil está comprometido porque as pessoas escolhem um lado, e aí não precisam dos fatos”, disse o ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Luís Roberto Barroso durante o Brazil Forum, seminário ocorrido na London School of Economics e na Universidade de Oxford, na Inglaterra. Na ocasião, ele vivenciou um protesto com a faixa “STF Golpista”.

Mas por qual motivo a corrupção, razão histórica das agruras brasileiras, tornou-se o meio de vida de agentes públicos e da elite da inicia-

tiva privada embrenhada no Estado? Para Barroso, a impunidade teve efeito anabolizante nesse *modus operandi*. E assim se intensificou a retroalimentação institucionalizada em obras superfaturadas, propinas e caríssimas campanhas eleitorais. Seguindo essa lógica, os pleitos no Brasil se tornaram um balaio de candidatos varejistas de arrecadação e financiadores que viram na aproximação com o meio político uma estratégia para favorecimentos em regulação, crédito e tributação.

Outra disfunção está no aparato congressista garantida pelas regras eleitorais. “No sistema proporcional, o eleitor vota em quem quer e elege quem não sabe. E o eleito não conhece quem o elegeu, não tem a quem prestar contas, portanto, não há *accountability*.” Entre malas, gravações e delações, a distância entre eleitores e seus representantes aumenta ainda mais. Mas “política é uma forma civilizada de as pessoas resolverem problemas. Sob o pretexto de você punir o político, você não pode tentar acabar com a política”, costuma advertir o jurista Ney Prado.

Os percalços de um governo empossado pós-impeachment são inevitáveis, segundo o economista do Latin American Centre da Universidade de Oxford Diego Ancochéa. “Conduzir a recuperação do País seria complexo para lideranças de qualquer espectro ideológico porque é difícil encontrar medida simultaneamente



eficaz e popular a ser adotada”, opina o acadêmico, ao afirmar que a corrupção desenfreada enfraqueceu a ideia da presença do Estado em setores estratégicos que interagem com a engrenagem econômica nacional. “Os modelos de desenvolvimento nos países do norte da Europa sempre tiveram um Estado muito ativo, forte e no centro do processo econômico. Eram Estados fortes, mas eficientes”, pondera.

Além de cortar gastos com o custeio administrativo – para garantir a manutenção das conquistas sociais das últimas décadas e avançar enquanto *player* global –, o Brasil carece da reordenação dos sistemas político, previdenciário e de simplificação tributária. Em relação ao último, basta lembrar que o peso dos tributos evoluiu de 24% do Produto Interno Bruto (PIB), na década de 1980, para 35% atuais.

Contudo, os sinais vindos de Brasília subvertem os parâmetros da racionalidade, intensificando o sentimento de traição reclamado pela sociedade. Inspirar confiança em um território fragilizado pela descrença nas instituições requer a recusa de privilégios corporativistas e a superação de paixões anacrônicas que a história e os fatos vêm se encarregando de sepultar.

&



LUCAS MOTA

é jornalista e editor da
Problemas Brasileiros





POR QUE O BRASIL NÃO ENTRA NOS TRILHOS?

A tradição brasileira por abrir estradas em detrimento das ferrovias não se traduz em eficiência. Ranking do Fórum Econômico Mundial mostra o País, entre 148 avaliados, na 120^a colocação em relação à qualidade do seu traçado rodoviário, e em 103^o lugar no que diz respeito à infraestrutura ferroviária.

Problemas Brasileiros analisou os motivos que resultam em nossas malconservadas estradas de ferro.

texto MARLEINE COHEN

E

“Estamos completamente defasados desde a década de 1950, quando resolvemos investir quase exclusivamente em autopistas”, enfatiza o professor de Planejamento de Transportes da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Orlando Fontes Lima Júnior. A título de comparação, basta lembrar que a vizinha Argentina, três vezes menor, conta com uma rede de transportes de cargas de 18 mil quilômetros, contra 27.782 quilômetros existentes hoje no Brasil, segundo a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), dos quais cerca de 10 mil quilômetros foram construídos pelo imperador Dom Pedro II. Desse traçado, estima-se que um terço seja produtivo transportando minério; os demais trechos são subutilizados.

VONTADE POLÍTICA E TRADIÇÃO

Vai longe o tempo em que o empreendedor Irineu Evangelista de Souza, mais tarde Barão de Mauá, recebia do governo imperial a concessão para construir e explorar uma via férrea no Rio de Janeiro. Iniciada em 1852, a Estrada de Ferro Mauá, que fazia a interligação entre o Porto de Estrela, na Baía de Guanabara, e a localidade de Raiz da Serra, em direção à cidade de Petrópolis, viabilizou a integração dos transportes aquaviário e ferroviário, inaugurando a primeira operação intermodal do Brasil.

Entre 1875 e meados de 1920, a malha ferroviária brasileira representou uma opção usual para longos deslocamentos de passageiros e se expandiu fortemente. O desenvolvimento do modal foi, todavia, interrompido pelo ex-presidente Washington Luís, que governou o País de 1926 a 1930 e a quem se atribui uma tendência

essencialmente rodoviarista, tutelada pela expressão “Governar é abrir estradas”. O modelo rodoviário foi mais tarde retomado por Getúlio Vargas até os anos de 1940, e por JK, uma década depois. A decisão de estimular a instalação das grandes montadoras de automóveis como força motriz do crescimento do parque industrial brasileiro é uma das causas atribuídas até hoje à estagnação e ao consequente sucateamento do transporte sobre trilhos, explica Lima Júnior. Ele sugere que “a eficiência só virá com mais 52 mil quilômetros de ferrovias interligando portos, rodovias e hidrovias”.

Apesar disso, segundo dados da ANTF, “as ferrovias de carga brasileiras vêm ampliando significativamente o volume transportado” desde que foram concedidas à iniciativa privada a partir de 1996, atingindo o recorde de 503 milhões de toneladas por quilômetro útil (TKU) em 2016, o que representa um aumento de 98,8%. Em 1997, foram movimentadas 253 milhões de TKU. Ano passado, o transporte por estrada de ferro registrou crescimento de 2,2% sobre o volume escoado em 2015, quando o montante chegou a 492 milhões de TKU.

CAPITAL E VISÃO DE FUTURO

Outras causas justificam o “acanhamento” da malha ferroviária nacional, segundo os especialistas. Para o professor da Faculdade de Economia e Administração da USP e consultor na área de transportes Guilherme Grandi, “o Brasil não é um dos melhores lugares para implantar vias férreas”. Seu relevo e extensas porções de terras entrecortadas por florestas e rios direcionaram todos os esforços para o transporte rodoviário, mais flexível, “que atende de porta a porta, principalmente nas grandes cidades”. Consoante a isso, de acordo com dados da ANTF, 58% do transporte de commodities são feitos, hoje, por estrada; e 25%, por via férrea. Estudos do Depec/Bradesco (Departamento de Pesquisa e Estudos Econômicos) apontam que ao longo de 1,6 mil quilômetros da malha (6% do total) se levam passageiros. Nos demais ramais (94%), só se escoam cargas. Em matéria de transporte de pessoas, no Brasil existe apenas uma linha de trem de longo percurso com saídas diárias: é o trajeto Vitória–Belo Horizonte, de 664 quilômetros.

Ao longo dos anos, os custos de implantação e manutenção de uma malha ferroviária consistente, bem como o tempo que a iniciativa demandaria, representaram outro desestímulo.

PELAS MALHAS DO PLANETA

A malha ferroviária norte-americana – a mais espalhada do mundo, com aproximadamente 226,42 mil quilômetros de extensão, segundo a União Internacional de Vias Férreas – deve sua importância ao fato de ter costurado o desenvolvimento econômico desde os primórdios do século 19, quando o país passou a entender que o fortalecimento do transporte intermodal hidrovias–ferrovia poderia ajudar a acelerar o escoamento da crescente produção agrícola, principalmente na região sul.

Na Rússia, 87,16 mil quilômetros de ferrovias envolvem 1,2 milhão de funcionários da Russian Railways. Na China são mais de 190 mil quilômetros, boa parte para trens de alta velocidade (até 350km/h). Em média, são transportados por ano 2 bilhões de pessoas e 3,3 bilhões de toneladas de carga.

O Japão oferece transporte de passageiros sobre trilhos desde 1872. Em 1988, suas quatro principais ilhas foram definitivamente conectadas por via férrea. Atualmente, segundo dados da embaixada japonesa no Brasil, são quase 27.796 quilômetros operacionais transportando mais de 22 bilhões de passageiros por ano.

Na América Latina, a Argentina dispõe de uma rede de transporte de cargas de 18 mil quilômetros. Atualmente, linhas turísticas e interestaduais transportam cerca de 300 mil pessoas por mês. Ao todo, são 35.897 quilômetros de vias férreas.

As obras exigem investimentos vultosos e são demoradas. Grandi estima que a simples construção de um trem de alta velocidade (TAV) no trecho Campinas–São Paulo–Rio de Janeiro, correndo sobre cerca de 500 quilômetros de trilhos, custaria três hidrelétricas de Belo Monte. De acordo com a ANTF, o custo médio do quilômetro de estrada de ferro é de US\$ 1,5 milhão; a ele, somam-se os recursos necessários para erguer pontes e viadutos, muitas vezes indispensáveis. O valor de instalação do quilômetro de rodovia é de US\$ 200 mil – sete vezes menor.

Além disso, enquanto se abrem 500 quilômetros de estradas de terra em seis meses, a mesma extensão de trilhos se arrastaria por cinco anos. É por esse motivo que o coordenador de projetos na FGV Projetos, Manoel de Andrade e Silva Reis, avalia que “expandir uma linha férrea é coisa que requer planejamento para 20, 30 anos e deve ser um plano de Estado, não de governo”.

Não bastasse tudo isso, sobrepõem-se obstáculos técnicos, como a utilização de bitolas diferentes nas vias férreas, o que dificulta a integração entre elas, e a ocorrência excessiva de passagens de nível e cruzamentos entre ferrovias, rodovias e avenidas e a incapacidade de desenvolver velocidade. “No Brasil, o trem anda a 20 quilômetros por hora, em média – por isso, não interessa ao transporte de passageiros”, explica o professor do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) Carlos Alvares da Silva Campos Neto.

“Para ser rentável, uma ferrovia precisa de grandes volumes de carga ou de longas distâncias, e de velocidade”, endossa Lima Júnior, da Unicamp, lembrando que operações de carregamento para o Porto de Santos devem ser interrompidas diariamente entre 1h e 4h para dar prioridade ao fluxo de pessoas na área urbana. Geralmente, os trens brasileiros percorrem, em média, 500 quilômetros, quando o ideal é acima de mil.

E A INDEFINIÇÃO PREVALECE

Na ponta do lápis, um vagão graneleiro de 100 toneladas substitui a movimentação de quase quatro caminhões, reduzindo a poluição e os congestionamentos nas estradas e nos centros urbanos, compara a ANTF. Se uma carreta leva até 30 toneladas de carga, um trem pode chegar a 3 mil. E se construir trilhos é caro, o modal resulta 20% mais barato que o rodoviário, especialmente ao cobrir distâncias superiores a 600 quilômetros.

REALIDADE BRASILEIRA

27.782 quilômetros de ferrovias

1/3 transporta minério. Demais trechos são subutilizados

Em apenas 1,6 MIL QUILOMETROS da malha (6% do total) se levam passageiros

Trajetos Vitória–Belo Horizonte, de 664 QUILOMETROS, é o único de longo percurso com saídas diárias

US\$ 1,5 MILHÃO é o custo médio para se construir 1 QUILOMETRO de estrada de ferro, além dos recursos para erguer pontes e viadutos

Instalação do quilômetro de rodovia é de US\$ 200 MIL – sete vezes menor

OUTROS DADOS

Em 87,16 MIL QUILOMETROS da malha ferroviária russa se fazem 80% do transporte de passageiros e 82%, do de carga

Japão tem um dos mais antigos sistemas ferroviários do mundo, com quase 27.796 QUILOMETROS operacionais transportando mais de 22 BILHÕES de passageiros por ano.



A opção pelo transporte viário exclusivo inflaciona o chamado “custo Brasil”: para a Confederação Nacional do Transporte (CNT), as despesas com frete encarecem sempre que há gastos adicionais de manutenção da carreta durante o trajeto, como um simples pneu que estoura, ou engarrafamentos em pistas não duplicadas e consumo de combustível excessivo. Nos últimos 12 meses, empresas de frete interestadual chegaram a computar acréscimo de 30% a 40% nos custos dos serviços prestados, em decorrência dos preços do diesel, dos pedágios e das condições das estradas de rodagem, principalmente na Região Norte.

Ainda assim, o Brasil continua sem rumos claros na elaboração de estudos e definição de metas para o setor. O primeiro Plano Nacional de Viação, com obras faraônicas e execuções retraídas, surgiu em 1964. O estudo mais recente, o Plano Nacional de Logística e Transportes, data de 2007, mas não saiu do papel. Enquanto isso, a direção orçamentária para os distintos modais segue no mesmo trilho: até junho de 2016, 78,4% dos R\$ 5,82 bilhões desembolsados pela União com transporte foram sorvidos pelo rodoviário. A rede ferroviária nacional recebeu 9,4% da dotação – oito vezes menos – e os aeroportos, 10,4%. O modal aquaviário ficou com 1,9%.

INDEFINIÇÕES TRAVAM O SETOR

A expressão “Concessão pública, uso privado”, usada pelo professor da FEA/USP Guilherme Grandi para explicar por que o transporte ferroviário não avança no Brasil, remete ao modelo de concessão pública tradicionalmente aplicado pelo governo, ao sabor do vaivém das estatizações e privatizações do setor.

No fim do século 19, o transporte de passageiros ia de vento em popa graças aos subsídios do Estado. O Poder Público garantia uma remuneração de 7% sobre o capital privado investido em ferrovias, na proporção de 2% em empréstimos do governo geral, representando a União; e de 5% dos governos provinciais. Os recursos podiam ser devolvidos no longo prazo, quando o negócio se consolidasse.

Com o tempo, à medida que o Brasil fez sua opção pelo rodoviário, a disposição de subvencionar o tráfego de trens de passageiros foi minguando, e a malha ferroviária passou a atender prioritariamente ao transporte de cargas, que, segundo Grandi, “no geral, é mais rentável que o de passageiros em ferrovias de longo trajeto”.

Entre 1980 e 1992, os sistemas ferroviários pertencentes à Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) e à Ferrovia Paulista S/A

(Fepasa) estiveram praticamente à míngua: em dez anos, o valor injetado caiu 81%, provocando o sucateamento da malha. O tiro de misericórdia se deu no início da década de 1990, quando o governo concedeu a malha federal a empresas de logística ou mineradoras, como a Vale do Rio Doce, cujo negócio, entre outros, era transportar minério de ferro pela Estrada de Vitória–Minas Gerais e escoar a produção das jazidas de Itabira. O período da concessão, de 30 anos, era prorrogável por mais 30.

Os investimentos privados decorrentes elevaram a participação das ferrovias no transporte total de cargas, que passou de 15% em 1997 para 25% em 2015, segundo Carlos Campos Neto, do Ipea.

Hoje, de acordo com a ANTF, são 12 concessões operadas por oito grupos empresariais. Mais de 90% dos minérios entregues nos portos chegam por trem. Os comboios de carga ainda respondem pelo transporte de 35% das commodities agrícolas exportadas, e no caso do açúcar, por 55% dos carregamentos. Quase 47% dos cereais também chegam aos terminais marítimos por via férrea. O transporte ferroviário do farelo de soja e da soja corresponde, respectivamente, a 36% e 29% do volume total nos portos. Há ainda, segundo a ANTF, boas perspectivas no segmento de contêineres, cuja movimentação cresceu 129 vezes desde o início das concessões. Em 2015, quase 450 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) foram escoados por trilho.

“Tenho certeza que a rede ferroviária brasileira está crescendo e pode crescer ainda mais”, vaticina Manoel de Andrade e Silva Reis, citando obras como a *Ferrogão*, ligando prósperos municípios produtores de grãos, como Sinop e Sorriso, no Mato Grosso, ao porto de Miritituba, no Pará; e a Norte–Sul, espinha dorsal que atravessa longitudinalmente o território nacional.

Para Grandi, o Brasil já descobriu as parcerias público-privadas (PPPs), contratos de prestação de obras e serviços que podem dar fôlego à malha ferroviária nacional. “Basta agora definir um bom marco regulatório”, preconiza. Ele explica: “À luz da história, o capital privado sempre estabeleceu uma série de exigências. No Brasil, enquanto o negócio vai bem, a concessionária atende às exigências de contrato. Mas quando há um *crash* econômico, ela deixa de investir na ferrovia e exige uma contrapartida no fim do contrato. O passivo vai acabar no colo

do Estado quando, na verdade, ele deveria exigir que a concessionária cuidasse do ativo patrimonial e o devolvesse em condições de dar retorno”.

Além do vício histórico de “olhar apenas para o retorno social do setor, e não para o negócio em si”, apontado por Grandi, há outro aspecto que ameaça a saúde financeira do transporte ferroviário: “O Estado ainda não conseguiu dar estabilidade jurídica ao marco regulatório. A regulamentação não está clara com relação à modelagem do funcionamento das concessões e às questões ambientais, entre outras, e há muita insegurança por parte dos investidores quanto ao retorno do capital injetado”, avalia o vice-presidente de Relações Institucionais da Associação Brasileira de Logística (AbraLog), Rodrigo Vilaça.

As definições das regras do jogo são, de fato, o que pode fazer a diferença hoje: em 2012, o governo lançou o Plano de Investimentos em Logística (PIL), em busca da sinergia entre todos os modais de transporte. A meta era construir ou modernizar 11 mil quilômetros de estradas de ferro ao custo de R\$ 99,6 bilhões. Menos de um terço das obras se tornou realidade. Três anos depois, uma nova versão do PIL foi lançada, prevendo investimentos de R\$ 86,4 bilhões. Desta vez, o governo incluiu diretrizes mais atraentes para os investidores potenciais, como remuneração compatível com os custos e riscos de construção e o modelo de licitação por outorga ou compartilhamento de investimentos, por meio das PPPs.

Entre as empresas de infraestrutura que se interessaram estão as chinesas. Para Guilherme Grandi, a sorte agora está lançada. “A China é a nossa grande esperança. Ela pode se tornar para o Brasil o que a Inglaterra foi no século 19.” Um dos primeiros projetos de infraestrutura bancados por um fundo de cooperação entre o Brasil e a China é a Ferrogrão. A obra (orçada em mais de US\$ 12 bilhões) já recebeu o pontapé inicial com a abertura do Fundo de Fomento, que começou a operar em junho. A ferrovia, ligando o norte do Mato Grosso, onde 42% da soja e de grande parte do milho de segunda safra são produzidos, ao distrito de Itaituba, no Pará, representa uma excelente alternativa modal para o escoamento da lavoura até o Pacífico e deve aumentar sensivelmente a competitividade das commodities brasileiras.

&

Construir trilhos é caro, mas o custo do transporte nesse modal é 20% menor do que o rodoviário, ao cobrir distâncias superiores a 600 quilômetros

BAHIA DINAMISMO ECONÔMICO

Calcado na produção agrícola, o Estado hoje concentra a maior parte de suas atividades econômicas no setor de serviços, com força pujante no turismo. Mas o potencial baiano vai além: indústria do agronegócio crescente, investimentos na mineração e destaque na produção da energia eólica fazem a Bahia despontar como promessa de desenvolvimento no País. Antes disso, porém, terá de vencer desafios impostos pelos gargalos logísticos e de infraestrutura.

texto FABÍOLA PEREZ

V

“Você já foi à Bahia? Então, vá.” O convite nos versos de Dorival Caymmi, na década de 1940, buscava exaltar as riquezas naturais e toda a brasilidade reunida em um só Estado do País. Cantada hoje, porém, a música iria além das características culturais e certamente se estenderia aos aspectos econômicos de um Estado que conseguiu despontar no turismo, atrair investimentos na indústria e aflorar em segmentos como mineração e produção de energia eólica. Dados da Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI) indicam que o setor de serviços responde por 72% do Produto Interno Bruto estadual. “A economia baiana é fortemente representada pelo dinamismo dos serviços”, avalia o presidente do Conselho Regional de Economia da Bahia (Corecon-BA), Gustavo Pessoti. “É claro que a crise econômica afeta todas as atividades, sobretudo em função da retração do consumo e do baixo volume de investimentos e pela forte correlação com o nível de emprego e renda, mas os serviços ajudam a mover a atividade econômica.” A agropecuária também apresenta bons resultados. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) registrou um aumento de 40,3% na safra de grãos deste ano em comparação ao percentual de 2016. “Acredito que a economia deverá registrar um crescimento entre 0,5% e 1% em 2017”, afirma o especialista.

Mas o que confere tanto dinamismo à economia dos baianos? Ainda que a maior parte das atividades se concentre na região metropolitana de Salvador, a Bahia vem passando por um processo de expansão e diversificação de atividades. “O Estado tem grandes potencialidades e chances de ter um desempenho muito superior ao que tem apresentado”, afirma o ex-presidente do Conselho Federal de Economia, Paulo Dantas.

“Saímos de uma economia essencialmente agrária, passando pelo apogeu da indústria e pela explosão do setor de serviços.” Até alguns anos atrás, a produção de cacau era a principal atividade. Hoje, apesar de o Estado responder por 54% da produção nacional, outros setores ganharam pujança. Os 24 municípios que fazem parte da região oeste correspondem a 34,2% do PIB agropecuário, o que representa mais de um terço de toda a riqueza produzida no Estado. As principais culturas agrícolas são soja, algodão e milho. Já os litorais norte e sul são voltados ao turismo, mas, além disso, essas regiões vêm se destacando na produção de papel e celulose. “Observamos uma expansão significativa na produção de eucaliptos para essa indústria”, diz o conselheiro do Corecon-BA Alex Gama Queiroz dos Santos.

Em meio à recessão, o segmento de papel e celulose representou uma guinada positiva à economia baiana. Entre janeiro e abril deste ano, o setor foi o segundo mais importante nas exportações do Estado, com representação de 16,67%. De acordo com a SEI, as negociações já ultrapassam os US\$ 382 milhões. Os municípios de Eunápolis e Mucuri, no sul da Bahia, sediam gigantes do setor, como a Veracel e a Suzano. Segundo a Associação Baiana das Empresas de Base Florestal (Abaf), o Estado ocupa a quarta posição em área plantada com eucaliptos no País. Graças às condições de clima e solo e da tecnologia empregada, a produtividade do plantio de eucaliptos chega a ser uma das maiores do mundo. Enquanto a média anual nacional é de 35 metros cúbicos por hectare, a média baiana atinge 42 metros cúbicos por hectare, no mesmo período. Estima-se que enquanto o eucalipto demora sete anos para ser colhido na Bahia, em outros lugares pode levar cerca de 30 anos. Em 2005, a Veracel projetou a planta de Eunápolis com capacidade para 900 mil toneladas de celulose por ano. Hoje, a produção é de 1,12 mil toneladas anualmente.

Os bons ventos parecem soprar de forma favorável a uma das maiores economias do Nordeste. A Bahia lidera a capacidade de atração de projetos eólicos no País, com um terço da energia contratada. Além disso, até 2018 pode chegar a ocupar o primeiro lugar no ranking dos Estados com maior número de parques eólicos em operação. Dos 300 que devem ser instalados no Brasil até 2020, 164 serão em território baiano. “É o tipo de energia que não gera passivos ambientais”, afirma Dantas. “Mesmo com a retração, continuamos percebendo o interesse de investimento das empresas



Foto: Rubens Chaves/Folhapress

Vista aérea da petroquímica Braskem, principal empresa do complexo petroquímico no Polo Industrial de Camaçari (BA)

instaladas, mas todas abortaram projetos de expansão em razão da falta de novos leilões”, afirma o superintendente da Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Governo do Estado, Paulo Guimarães. De acordo com a Empresa de Pesquisa Energética (EPE), o último leilão foi em 2015. O governo compra determinado volume de energia, e o vencedor do leilão passa a construir parques e gerar a energia previamente encomendada. O potencial desse segmento, contudo, vem sendo pouco explorado. “Hoje, o investimento nas pás e nas torres ainda é alto, o que encarece a produção, especialmente quando comparado à geração de energia em hidrelétricas, mas é esperado que em 10 ou 15 anos esses investimentos aumentem”, explica Dantas. Outros problemas precisam ser sanados no setor. “Falta atenção às linhas de transmissão e uma legislação que determine quanto o governo poderia arrecadar com a geração dessa energia”, destaca Santos.

A mineração também tem movimentado negócios na Bahia, que no ano passado liderou o ranking nacional em número de requerimentos para pesquisas de bens minerais à frente de Minas Gerais e Goiás. Houve aumento no número de pedidos de pesquisas para o zinco, mineral cuja demanda está aquecida no mercado. Em abril deste ano, o governo estadual começou a

OBRAS PARALISADAS DA FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE E DO PORTO SUL, EM ILHÉUS, TRAVAM O ESCOAMENTO DE COMMODITIES

promover rodadas de conversa com o setor privado a fim de ampliar o potencial econômico da mineração no semiárido baiano. As perspectivas também são positivas em função da queda dos estoques internacionais e da recuperação dos preços das commodities. Companhias como a Mirabela Mineração, produtora de níquel, que havia encerrado as atividades em 2016, anunciou que vai retomar os trabalhos. Adquirida por um grupo canadense, a Caraíba Metais informou ao governo que vai retornar ao mercado de forma ainda mais incisiva. A Bahia Mineração, por meio da exploração da mina Pedra de Ferro, na região de Caetitê, no sudoeste do Estado, anunciou que pretende produzir 18 milhões de toneladas de minério de ferro e se tornar a terceira maior produtora do Brasil. “Temos as chamadas ‘terras raras’, com minérios específicos para a exploração, mas se trata de um assunto complexo”, diz Dantas.

O agronegócio, por sua vez, atua como mola propulsora ao desenvolvimento de outros setores. A grande promessa para os próximos anos é o crescimento dos serviços no oeste. O que ocorre hoje é que, segundo Santos, trata-se de uma região com vasta extensão territorial e baixa densidade demográfica. “É preciso atrair pessoas, para gerar renda e emprego, e empresas, para agregar valor à economia”, diz. A previsão

deve começar a se realizar nos próximos meses com a construção de um parque com praia artificial, um shopping e uma fábrica de cachaça para alavancar a produção dos pequenos empresários do setor. O investimento deve girar em torno de R\$ 220 milhões. O enorme potencial agrícola atrai fornecedores de insumos e máquinas para a produção e também se consolida como atrativo para indústrias, comércios e serviços. “A agropecuária é o principal indutor pela demanda por mais serviços. Diversos vendedores de equipamentos se instalam na tentativa de ficar mais próximos aos produtores”, afirma o chefe de gabinete da Secretaria de Desenvolvimento da Bahia (SDE), Luiz Gonzaga. O cenário começou a se transformar e ficar mais promissor somente em 2017, quando, após cinco anos de estiagem, os produtores voltaram a investir. De acordo com a Associação de Agricultores e Irrigantes da Bahia (Aiba), as produções de algodão e soja serão muito superiores às do ano passado.

OBSTÁCULOS AO DESENVOLVIMENTO

Tanto para a expansão da mineração quanto para a ampliação do agronegócio, as boas condições de logística e infraestrutura são fundamentais. No entanto, atualmente elas deixam a desejar e são entraves ao desenvolvimento. Ambos os segmentos despertam interesses de investidores estran-

geiros, mas, para escoar a produção, muito tempo e recursos ainda são gastos. Uma das obras mais importantes para o Estado saltar de patamar é a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), entre Catité e Ilhéus, e o Porto Sul, em Ilhéus, projetos que somam R\$ 9 bilhões e há quase quatro anos sofre com paralisações e problemas no orçamento. Desde março, a gigante asiática China Railway Engineering Group analisa os projetos da Fiol e do Porto Sul, para terminar a construção da ferrovia. “Essa via facilitaria o transporte de minérios, que são pesados e não podem ser transportados por rodovia, e ajudaria a escoar a produção do agronegócio, que hoje precisa percorrer outros Estados até sair do País”, diz Santos. Outra obra importante é a ferrovia Transnordestina, que permanece sem prazo de conclusão após mais de dez anos em execução.

Um projeto importante para o desenvolvimento de todo o Nordeste é a transposição do São Francisco. O rio corta cinco Estados, e a proposta de aumentar a segurança hídrica de algumas regiões por meio do aproveitamento das águas do São Francisco até hoje enfrenta obstáculos para avançar. Apesar de o Eixo Norte ter sido inaugurado, a maior parte da obra está parada e não há discussões efetivas sobre os impactos humanos e ambientais provocados. O cenário de paralisação infelizmente não é exceção nem no Nordeste nem na Bahia. Após a Operação Lava Jato, Mara-

Plantação de eucaliptos da Cia. Suzano em Mucuri, na Bahia



Foto: Renato Stockler/Folhapress

PRODUÇÃO DE PAPEL E CELULOSE, PROJETOS DE ENERGIA EÓLICA E MINERAÇÃO DESPONTAM COMO APOSTAS DA ECONOMIA BAIANA. TURISMO TAMBÉM MOVIMENTA NEGÓCIOS E SETOR DE SERVIÇOS

gojipe, no Recôncavo Baiano, transformou-se em mais uma das tantas cidades-fantasmas espalhadas pelo Brasil. As construções para o estaleiro Paraguaçu estão estagnadas. O Goliath, o mais alto guindaste da América Latina, ainda pode ser visto da Cidade Baixa, em Salvador, como símbolo da inoperância do Poder Público e da crise da indústria naval baiana. Foram quase 7 mil funcionários demitidos, comércios e hotéis parados, pousadas fechadas e até obras, como a construção de um condomínio de luxo, abandonadas. Dantas defende que a estatal deveria repassar a exploração de poços menores para empresas de menor porte para acelerar a retomada da atividade.

PERSPECTIVAS E OPORTUNIDADES

Mesmo com a indústria naval e a exploração de petróleo afetadas pelas paralisações, a Bahia não precisou declarar situação de calamidade financeira, como fizeram outras unidades da Federação. Mesmo em tempos de crise, a arrecadação do Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) tem avançado. No segundo bimestre deste ano, foi arrecadado o montante de R\$ 3,4 bilhões, contra R\$ 3 bilhões em 2016. “Um resultado fantástico considerado o grave quadro recessivo em que o País está”, afirma o vice-presidente do Instituto dos Auditores Fiscais do Estado da Bahia, Sérgio Furquim de Almeida. Setores do comércio e de supermercados alavancaram esse crescimento. “É surpreendentemente perceber que foi o consumo das famílias que puxou o incremento da arrecadação e que segmentos importantes, como o de petróleo e energia, não foram determinantes para o crescimento dos indicadores”, diz.

Em Salvador, há ainda muito potencial para crescimento. A 50 quilômetros da capital, o Polo Industrial de Camaçari atraiu a instalação de centros distribuidores que ajudam a manter aquecido o setor de serviços. Só a cidade e a região metropolitana respondem por 25% da economia de todo o Estado. Contudo, especialistas acreditam que é preciso investir na criação de empregos com alta qualificação. “O mercado de trabalho hoje oferece vagas com baixa qualificação, deixando de estimular o crescimento profissional”, avalia Santos. Outro aspecto que pode evoluir, segundo ele, é a educação superior. “Aumentou muito o número de universidades disponíveis, porém, o mesmo salto não foi observado em termos de qualidade de ensino e na formação de profissionais.” Enquanto esses aspectos não recebem investimentos, o Poder Público se concentra em projetos de mobilidade urbana. Com o objetivo de dar maior fluidez ao trânsito na capital, projetos de construção de duas linhas de metrô começam a ser traçados. As linhas integrarão pontos da cidade como o Terminal Mussuranga, a rodoviária e o aeroporto.

Além disso, a importância histórica que o turismo concede à capital soteropolitana está assegurada. Nos próximos cinco anos, 40 ações vão incrementar o setor com a ajuda de um empréstimo de R\$ 350 milhões, parceria firmada pela Prefeitura de Salvador com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). O pacote inclui a requalificação da Avenida Sete de Setembro, no centro, as implementações do Museu da História da Cidade e do Arquivo Público Nacional e a reforma de trechos das orlas de Stella Maris-Praia, do Flamengo-Ipitanga e de Barra-Ondina. O prazo estimado para a concretização dos investimentos é de cinco anos.

A prioridade de áreas atendidas foi definida com base na identificação de maior potencial turístico. “Espera-se que quando esses projetos estiverem em curso, outras cidades com importantes atrativos também sejam contempladas”, diz Dantas.

Por fim, importante ressaltar que, de acordo com economistas, nenhum Estado brasileiro pode avançar significativamente sem a estruturação de um polo tecnológico. O município de Camaçari reúne pelo menos 60 empresas que investem em tecnologia e inovação. A ideia é que o governo possa criar condições para o desenvolvimento de pesquisas que permitam um salto tecnológico. Fazem parte do parque a Jac Motors e a Ford Motor, que possuem laboratórios para desenvolver combustíveis alternativos, controlar e reduzir a emissão de gases nocivos e identificar como usufruir de todos os recursos sem afetar a vida útil do veículo. Outro exemplo é a Cetrel, companhia que nasceu em 1978, no mesmo ano que o polo, para tratar de resíduos industriais e efetuar a distribuição e o reúso da água. Assim como em Camaçari, é preciso que outros polos se instalem pelo Estado. Com todo o potencial inerente às atividades que compõem a economia baiana, espaços destinados às soluções inovadoras são fundamentais. No caso das companhias de agronegócio, por exemplo, a inovação seria a chave para garantir o bom desempenho da indústria. “Nossos produtos vão para o exterior *in natura* porque não existe uma cadeia verticalizada para agregar valor”, explica Santos. Só assim para alcançar uma economia dinâmica, diferenciada e inovadora.

&

A INOVAÇÃO E ORÇAMENTO ESCASSO

O governo federal ratificou seu descaso com o futuro do Brasil ao diminuir consideravelmente os investimentos em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D). A maior queda ocorreu em 2017 e gerou reflexos negativos na comunidade científica brasileira. Em razão da impossibilidade de manter os laboratórios funcionais por aqui, competentes pesquisadores estão migrando para outros países a fim de dar continuidade aos trabalhos.

A queda no orçamento do Ministério da Ciência, Tecnologia, Inovação e Comunicações brasileiro neste ano foi de 44%. O montante foi reduzido de R\$ 5 bilhões para R\$ 2,8 bilhões, o menor disponível em 12 anos. As universidades públicas enfrentam crises na gestão dos recursos, o que provavelmente impactará na qualidade do ensino. Afetada pela grave crise financeira, a Universidade de São Paulo (USP), considerada a melhor do Brasil, caiu uma posição no QS World University Rankings 2017-2018, saindo da 120ª para a 121ª. Perdeu também sua posição de melhor universidade da América Latina para a Universidade de Buenos Aires, que alcançou o 75º lugar no ranking global. Já no ranking mundial de universidades da Times Higher Education (THE) 2016-2017, a USP despencou quase cem posições desde 2012.

A Hélice Tríplice, modelo elaborado por Henry Etzkovitz na década de 1990, que coloca a universidade como ator central na relação com empresas e governos no processo de geração de conhecimento, inovação tecnológica e desenvolvimento econômico, terá seu propósito abalado

na atual conjuntura. Além do desprezo do governo, as falhas na integração entre universidades e empresas dificultam ainda mais o desenvolvimento de pesquisa aplicada com alto impacto na geração de novos negócios.

Perante a continuidade desse cenário, como os empresários devem reagir para manter a sustentabilidade dos negócios, considerando que grande parte do quadro de inovação no Brasil surge pelas pesquisas com financiamento público em instituições públicas de ensino superior?

Apesar do momento desfavorável, o Brasil possui algumas universidades privadas com boa qualidade e flexibilidade no gerenciamento de recursos, mas que precisam mudar consideravelmente a cultura de seguir somente as determinações, as orientações e os indicadores do Ministério da Educação (MEC). Essas universidades devem também preparar seu corpo docente aos desafios do mercado. Precisam desenvolver a cultura de solucionar problemas da sociedade com o objetivo de adicionar valor ao negócio da Instituição de Ensino Superior (IES), com possibilidade de ampliar o leque de produtos e serviços prestados ao corpo social em que estão inseridas. Dessa forma, as IES privadas, com o amadurecimento dessa estratégia, poderão adaptar seus planos e metodologias de ensino, visando a ofertar mão de obra especializada e novos pesquisadores ao mercado nacional, o que já ocorre naturalmente em países desenvolvidos, como os Estados Unidos.

Já as empresas, individualmente ou por meio das associações, deverão buscar formas para apresentar seus problemas e desafios às universidades privadas com boa qualidade de ensino. Devem desenvolver programas de incentivos para catalisar a integração entre academia e mercado. O retorno desse enlace virá traduzido em redução de custos e riscos dos negócios, retroalimentando a sustentabilidade dessas parcerias.

O maior desafio está na integração das empresas com as universidades privadas, com o direcionamento imediato de recursos particulares em pesquisa aplicada, adaptação da pesquisa pura e formação de profissionais para suprir a real demanda do mercado. Assim, a influência do governo federal na desconstrução do futuro, sem dúvida, será reduzida significativamente.

&



DANILO DUPAS

é economista, mestre em Administração com ênfase em Finanças e consultor empresarial e educacional

B

Modernidade concreta

A paisagem urbana de São Paulo assumiu traços modernistas nas décadas de 1950 e 1960, quando prédios como CBI-Esplanada, Califórnia, Conjunto Nacional e Nações Unidas alteraram as formas da cidade. É o que conta o jornalista Raul Juste Lores em *São Paulo nas alturas* (Ed. Três Estrelas), livro que mostra a trajetória meteórica de jovens arquitetos idealizadores desses e outros icônicos edifícios.

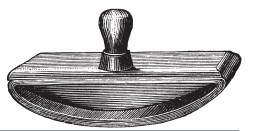
Nessa época, o mercado imobiliário passou a comercializar torres de quitinetes e prédios que mesclavam salas comerciais e apartamentos, modelo já adotado em Paris e Nova York, mas inicialmente rejeitado aqui, segundo Lores. “O Nações Unidas só foi aprovado em 1953 com a condição de nenhuma loja de sua galeria

comercial ter vitrines de frente para a Avenida Paulista, apenas para a Brigadeiro Luís Antônio. O Brasil já era o Brasil, burocrático, com um *delay* de informação em relação ao resto do mundo.”

Se no Rio de Janeiro a modernidade arquitetônica foi impulsionada pela ditadura varguista (o Museu de Arte Moderna e o Ministério da Educação e Saúde – hoje, Palácio Capanema), em São Paulo, a classe média a financiou em suaves prestações, negócio explorado por empreendedores como Octavio Frias de Oliveira e Orozimbo Roxo Loureiro, sócios no Banco Nacional Imobiliário (BNI).

Raul Lores traça ainda um paralelo entre a tumultuada construção do Copan e o fim do milagre arquitetônico. Projetada por Oscar Niemeyer e Carlos Lemos, a obra foi abalada pela convulsão político-financeira dos anos Vargas-JK. Foi quando as construtoras, mais avessas ao risco, passaram a sacrificar a qualidade de seus projetos.

&



texto LUCAS MOTA



O QUE APRENDEMOS COM A LAVA JATO?

Encarada como a maior operação contra a corrupção do País, a Operação Lava Jato transformou a relação do brasileiro com a política. De um lado, o cidadão comum passou a se posicionar de forma intolerante à postura de políticos e empresários em negociações escusas. De outro, as investigações dilaceraram o sistema político. Mais do que isso, assistimos à maior crise de representatividade das últimas décadas. Resta saber em que medida a operação conseguirá abrir caminho para gestões públicas e privadas mais transparentes.

De acordo com dados do Ministério Público Federal, a Lava Jato já acumula 1.765 procedimentos instaurados, entre eles buscas e apreensões, conduções coercitivas e prisões. Até o momento, são 157 condenações, contabilizando mais de 1,5 mil anos de pena. Só os crimes denunciados envolvem o pagamento de propina de aproximadamente R\$ 6,4 bilhões, e R\$ 10,3 bilhões são alvos de recuperação por acordos de colaboração. “Foram alcançados grandes políticos e empresários, o que não era comum na história brasileira”, afirma o professor de Teoria Política e coordenador do Núcleo de Estudos e Análises Internacionais da Universidade Estadual Paulista (Unesp), Marco Aurélio Nogueira.

A previsão é que a operação perdue pelo menos até 2020. Lá se vão seis anos de seguidas revelações de irregularidades. “A condenação de empresários do setor privado, o desbaratamento

do cartel de empresas da construção civil, que tem potencial para modificar esse mercado e deixar contratos mais transparentes, e a colaboração dos órgãos de controle foram os grandes momentos da operação”, diz o diretor-executivo da Transparência Brasil, Manoel Galdino.

FERRAMENTAS DE INVESTIGAÇÃO

“Até 2013, não existia a figura das delações premiadas, por isso, as outras investigações tinham dificuldade para chegar aos políticos grandes”, avalia Galdino, sobre os recursos utilizados para recuperar o dinheiro desviado, que incluíram conduções coercitivas, acordos de leniência com empresas e cooperação jurídica internacional. Foi por meio dos acordos, por exemplo, que possibilitam benefícios como a proteção e a redução da pena aos delatores que colaboram com as investigações, que a Lava Jato teve acesso aos depoimentos do doleiro Alberto Youssef; do ex-diretor de Abastecimento da Petrobras Paulo Roberto Costa; do ex-diretor da área Internacional da estatal Nestor Cerveró; do senador Delcídio do Amaral; e dos empresários Marcelo Odebrecht e Joesley Batista (este último, da JBS). Esses, por sua vez, comprometeram políticos como Dilma Rousseff, Luiz Inácio Lula da Silva, Aécio Neves e o atual presidente Michel Temer. Na opinião do vice-presidente do Instituto Brasileiro de Ciências Criminais (Ibccrim), Alexis Couto de Brito, houve um excesso no uso desses mecanismos. “É um instrumento que viola as garantias individuais e provoca a seletividade entre os beneficiados.” A condução coercitiva, segundo ele, deveria ser aplicada somente em casos em que a pessoa não atende às notificações. “Ao contrário do que diz a Justiça, a investigação parte da desonestidade do indivíduo”, diz.

No sistema americano de Justiça, em que as delações são usadas há mais tempo, os promoto-

texto **FABIÓLA PEREZ**

res são eleitos, o que os obriga a ter outro tipo de relação com os criminosos. “Se pegarem muito leve, podem ser punidos eleitoralmente”, explica Galdino. No Brasil, se os acordos firmados entre as partes forem pouco eficientes ou em excesso, não há quem vigie ou controle o mecanismo. Por isso, em alguns momentos, as delações podem servir a interesses particulares. Todos esses novos métodos de investigação provocaram mudanças, ponderações e impactos nos sistemas político, empresarial e jurídico brasileiros.

LEGADO E IMPACTOS

Outra linha de enfrentamento à corrupção ocorreu no âmbito da Procuradoria-Geral da República (PGR), contra pessoas com foro privilegiado, ou seja, ocupantes de determinados cargos públicos com direito de julgamento em instâncias superiores. Com os nomes em mãos, o procurador-geral Rodrigo Janot pediu a abertura de investigação de 83 políticos citados nas delações dos executivos da Odebrecht em março deste ano. Embora a crise de representatividade dos partidos seja um fenômeno que ocorre em diversos países, a Lava Jato, ao desnudar a corrupção presente na grande maioria das legendas, aprofundou ainda mais a descrença da sociedade no sistema. “Vivemos num quadro institucional de um Congresso inerte e de um legislativo que não legisla, porque está preocupado com assuntos pessoais”, explica a advogada criminalista, pro-

fessora e coordenadora do grupo de pesquisa de Direito Penal Econômico da Fundação Getulio Vargas (FGV), Heloisa Estellita.

A abrangência da Lava Jato fez com que a operação encontrasse amplo apoio popular. “Se antes o brasileiro tolerava a corrupção, na linha ‘rouba, mas faz’, hoje não aceita mais”, afirma Nogueira. “Estamos vivendo uma transição no plano do pensamento.” O professor de Administração Pública da Universidade de Brasília (UnB) José Matias-Pereira afirma que a sociedade passou a ter uma nova relação com a política. “Esse longo período trouxe uma nova consciência política, o que deve ter efeito em 2018”, diz. Contudo, acreditar que a operação resolverá todos os problemas da corrupção brasileira é ilusão.

MECANISMOS DE TRANSPARÊNCIA

Não foi apenas o mundo político que sentiu os efeitos da Lava Jato. Grandes empresas também foram fortemente atingidas. Isso porque as empreiteiras se cartelizaram para substituir a concorrência por contratos inflados. Nos acordos de leniência, uma espécie de delação premiada de empresas, elas confessaram irregularidades, concordaram com o pagamento de multas e poderão voltar a ser contratadas pelo Poder Público. Em março de 2015, o Grupo Setal pagou multa de R\$ 15 milhões; em agosto, a Camargo Corrêa devolveu R\$ 700 milhões aos cofres públicos; e, em novembro, a Andrade Gutierrez pagou R\$ 1 bilhão. Em maio deste ano, ficou determinado que a Odebrecht pagaria R\$ 8,5 bilhões pelos danos materiais e imateriais causados por crimes praticados em contratos públicos. O valor fechado pela J&F, controladora da JBS, foi de R\$ 10,3 bilhões.

No mundo empresarial, ascenderam os investimentos em práticas de *compliance* (ou conformidade) para evitar que os crimes se repitam. Escritórios de advocacia e consultorias chega-

ram a quadruplicar as equipes que oferecem serviços para empresas que queiram prevenir ou corrigir condutas irregulares. Os procedimentos vão desde uma política mais rígida para brindes e mais membros independentes nos conselhos de administração até a criação de um núcleo interno de combate à corrupção e investigação de fornecedores e parceiros. Em países da Europa e nos Estados Unidos, essa atuação é uma obrigação legal desde 2000, mas no Brasil só começou a ser adotada após a Lava Jato e a promulgação da Lei Anticorrupção, regulamentada em 2015, que responsabiliza empresas e executivos por desvios e prevê multas sobre o faturamento.

Algumas companhias chegaram a adotar canais de denúncias, nos quais os funcionários podem revelar de forma anônima qualquer suspeita de fraude. As ações preveem também a implementação de um sistema de monitoramento interno e desenvolvimento de planos anticorrupção. Só a Odebrecht pretende gastar R\$ 64 milhões em *compliance* em 2017, quase seis vezes mais do que era destinado à área há dois anos. Na Petrobras, o setor de governança ganhou status de diretoria e hoje possui 300 profissionais. Um levantamento realizado pelo escritório Tozzini Freire com 130 executivos mostrou que as políticas de controle são a segunda maior prioridade entre os clientes para 2017, citadas por 74% dos entrevistados, atrás apenas dos assuntos de tributação, mencionados por 82% dos empresários. Na KPMG, a área voltada para consultoria desse tipo triplicou desde 2014. Uma pesquisa desenvolvida pela companhia mostrou que o percentual de empresas que passou a gastar mais de R\$ 2 milhões por ano com *compliance* subiu de 2% em 2015 para 9% em 2016. O percentual daquelas que desembolsam de R\$ 500 mil a R\$ 2 milhões passou de 18% para 21%.

Outro estudo realizado pela agência CDN e pelo instituto Ideia Big Data com 94 executivos de diversos setores apontou que 85% acreditam que as ações de combate à corrupção pressionaram as companhias a comunicar políticas relacionadas ao tema. Por outro lado, estima-se que mais de 40% das empresas ainda não possuam programas de conformidade, o que deve fazer o mercado continuar em alta. Contudo, mais do que criar um programa de *compliance*, especialistas afirmam que é necessário incorporá-lo no dia a dia da empresa e não apenas em situações de crise. Muitas das companhias envolvidas na Lava Jato tinham políticas de conformidade,

mas não eram estruturadas para sair do papel. “Há uma dificuldade em entender a importância da aplicação contínua dessas políticas, e não apenas nos momentos de adversidade. Essa ideia é a mais difícil de ser absorvida”, afirma a vice-presidente da CDN, Yara Peres.

MUDANÇAS NA LEGISLAÇÃO

Um dos principais legados da Lava Jato é, sem dúvida, o conjunto de alterações nas leis que a operação ajudou a produzir. A determinação pelo Supremo Tribunal Federal (STF) do fim das doações de empresas às campanhas ocorreu no momento em que a operação centrou suas investigações nos desvios de recursos para financiamento político-partidário. A nova legislação eleitoral [*não modificada até o fechamento desta edição na proposta de Reforma Política*] veta doações de empresas privadas. Pessoas físicas poderão doar até 10% de sua renda declarada no ano anterior. Os candidatos também não poderão arrecadar mais do que 70% do valor declarado pela campanha mais cara da eleição anterior. O professor de Administração Pública da UnB, José Matias-Pereira, ressalta que as leis vêm avançando para disponibilizar mais informações para a sociedade. No entanto, um exemplo de que nem sempre os interesses do Congresso são convergentes aos da população foi a desfiguração da iniciativa da força-tarefa da Lava Jato, que contava com dois milhões de assinaturas, as “dez medidas contra a corrupção”. Na votação, foram retiradas seis das dez medidas sugeridas pelo Ministério Público Federal (MPF). Os deputados rejeitaram, por exemplo, o ponto que tornava crime o enriquecimento ilícito de funcionários públicos, a proposta que previa acordos de leniência entre empresas envolvidas em crimes, sugestões que previam estímulo à denúncia de crimes de corrupção, entre outros. Com as alterações, o procurador-geral Rodrigo Janot considerou o projeto danificado.

Um dos impactos mais polêmicos da Lava Jato foi a decisão de prisão após a segunda instância. O STF estabeleceu que as penas devem começar a ser cumpridas depois da condenação na segunda instância do Judiciário. Antes, os condenados só seriam presos em última instância. Se por um lado a medida é vista de forma positiva por colocar condenados mais cedo na prisão enquanto aguardam o julgamento de recursos, por outro, abre a discussão sobre a presunção da não culpabilidade. A procuradora regional da República do

“SE ANTES O BRASILEIRO TOLERAVA A CORRUPÇÃO, HOJE NÃO ACEITA MAIS. ESTAMOS VIVENDO UMA TRANSIÇÃO NO PLANO DO PENSAMENTO.”

MARCO AURÉLIO NOGUEIRA, professor de Teoria Política e coordenador do Núcleo de Estudos e Análises Internacionais da Unesp

MPF Silvana Batini Cesar Góes afirma que essa medida coloca o Brasil ao lado de outros países democráticos do mundo. “Foi um avanço. Conviver com quatro instâncias era uma irracionalidade. Claro que gera mais receio para o réu, ele precisa tomar decisões mais rapidamente. Mas voltar ao status anterior seria um retrocesso”, diz. Para Heloisa, porém, a medida é inconstitucional. “Deveríamos analisar todas as causas e procurar soluções dentro da legalidade, por exemplo, uma alteração via emenda constitucional.”

CRÍTICAS E EXPECTATIVAS

Apesar de ser comparada a uma das maiores operações contra a corrupção do mundo, a Mãos Limpas, na Itália, a Lava Jato desperta também críticas em relação à ausência de imparcialidade dos juizes. Para Nogueira, o protagonismo dos juizes e procuradores, de fato, constitui-se um problema. “Eles estão passando para o primeiro plano, enquanto deveriam atuar mais nos bastidores do que nos holofotes.” Em contrapartida, a procuradora Silvana afirma que a exposição seria inevitável. “Há um ineditismo, porque se começou a mexer com pessoas e fatos que nunca foram abordados antes. Não pode-

mos extinguir esses atores do cenário público, não é ruim que eles venham a participar do debate”, comenta.

A operação, no entanto, tenta resolver o problema da corrupção apenas pela via punitiva. E para que os desvios sistemáticos sejam interrompidos, isso não basta. É preciso uma reforma institucional. Mas, para as eleições de 2018, especialistas acreditam que seja possível observar algum impacto: não se sabe quais políticos poderão disputar e se haverá mais ou menos chance de renovação no cenário partidário. Enquanto isso não ocorre, é preciso batalhar pela transformação cultural que possibilitará a Reforma Política de fato. “Só será possível mudar quando houver fiscalização para que os políticos não se sirvam da política. Ao contrário: sirvam o sistema político democrático”, destaca Matias-Pereira.

&



Lula Marques/Folhapress

A “CONSTITUIÇÃO CIDADÃ”

texto FLÁVIO MANTOVANI

N

Na tarde de 5 de outubro de 1988, sob a presidência do deputado federal Ulysses Guimarães (PMDB/SP), os parlamentares que integravam a Assembleia Nacional Constituinte prestaram juramento à nova Constituição Federal.

Chamada de “cidadã” pelo peemedebista, seu principal articulador, a nova carta representou a transição entre a ditadura militar e a consolidação do Estado de bem-estar social. Ela assegurava direitos individuais e tinha como base valores de igualdade, justiça, pluralidade e harmonia social. Era a sétima Carta Magna editada no Brasil.

Os trabalhos para a formulação da Constituição de 1988 tiveram início em 1º de feverei-

ro de 1987. Depois de intensos debates, os 594 parlamentares – 487 deputados e 72 senadores, além de 35 suplentes – finalmente foi aprovada, em 22 de setembro.

Às vésperas de completar 30 anos após sua promulgação, ela já recebeu quase cem emendas e passou a ser questionada por setores da sociedade civil em relação à sua viabilidade de aplicação. Segundo críticos, ela não se adapta mais ao Brasil de hoje. Por ser resultado de 25 anos de lutas contra um regime autoritário, reuniu dispositivos corporativistas. Uma nova constituição serviria para reformar o quadro institucional do País e rediscutir o entendimento de direitos e deveres.

FALAR SOBRE PROBLEMAS PODE SER UMA BOA MANEIRA DE CONVERSAR COM O SEU PÚBLICO.

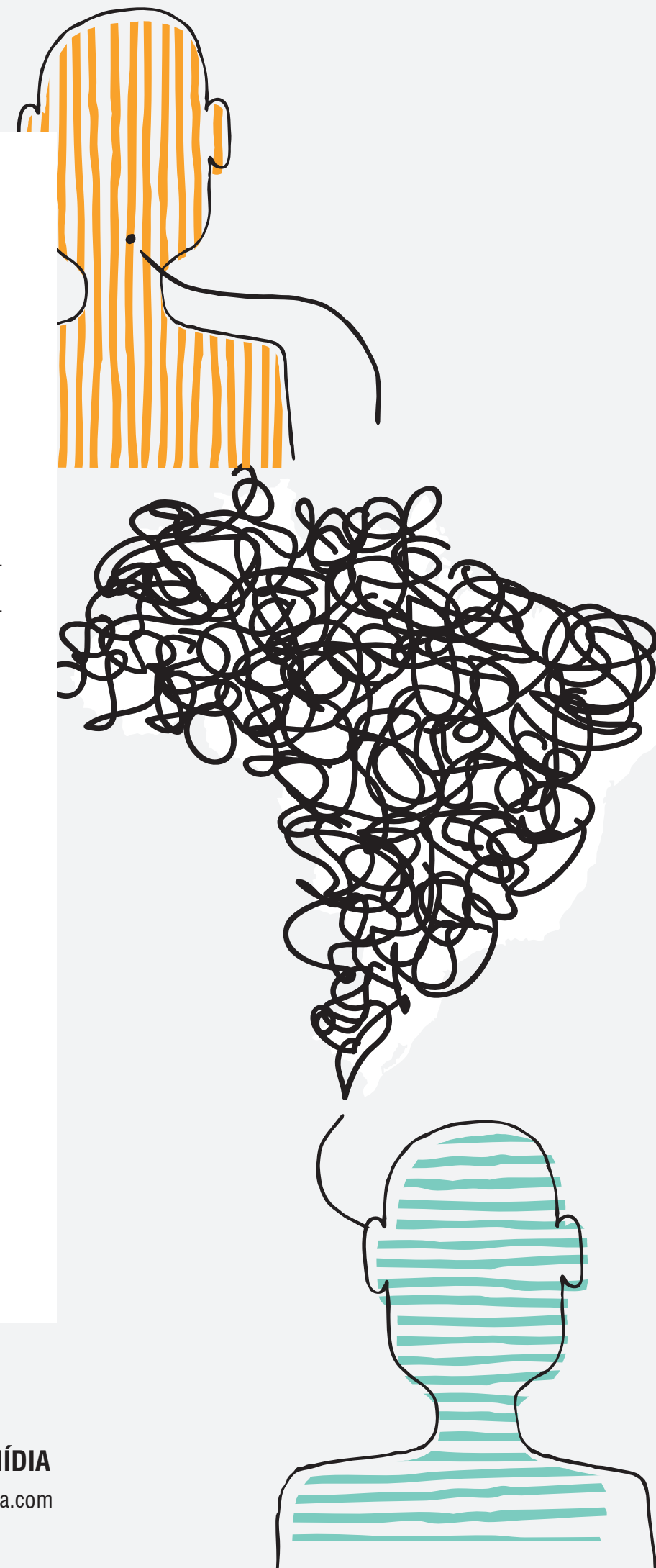
A **Problemas Brasileiros** é uma revista com projeto editorial moderno que aborda temas essenciais para o País e veicula entrevistas com acadêmicos, empreendedores e especialistas conceituados de diversas áreas. São 15,5 mil exemplares bimestrais que impactam empresários, comunicadores, educadores e estudantes. Leitores econômica, social e culturalmente qualificados, ou seja, um público muito interessante para você mostrar o seu produto.

PB

PROBLEMAS BRASILEIROS

ANUNCIE! FALE COM A LEMÍDIA

Tel.: (11) 3078.5840 // atendimento@lemidia.com



LOGÍSTICA

REVERSA

MEIO AMBIENTE, CONSUMIDOR,
LOJISTAS E SINDICATOS.

VEJA COMO TODOS GANHAM COM
A NOSSA PLATAFORMA.

O recolhimento de pilhas e baterias usadas impacta quem compra e quem vende. Por isso, a FecomercioSP desenvolveu uma plataforma com informações gerais e até um sistema de adesão para sindicatos e empreendedores se tornarem pontos de entrega. Assim, todos ganham: consumidores têm mais opções de descarte, empreendedores oferecem um serviço importante ao público e sindicatos fortalecem a postura responsável e sustentável do comércio com a sociedade.

Participe dessa iniciativa. Acesse:

www.fecomercio.com.br/projeto-especial/logistica-reversa

Organização



Parceria

