PARA VOCÊ

1/4 Mandetta responde a 'piada' de Bia Kicis: 'Racista nauseabunda e chula'

2/4 Presidente do Atlético-MG diz que irá pedir banimento do Flamengo do Brasil...

Mulheres do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan)

Yussef D. S. Campos*
28 de setembro de 2020 | 06h30

Yussef Campos. FOTO: DIVULGAÇÃO

Segundo o dicionário Michaelis, o significado de patrimônio é "(pa·tri·mô·ni·o – sm) 1 Herança paterna; 2 Bens de família". Pater, pai. Sim. O patriarcado está presente na nossa linguagem. Se são os indivíduos que falam, se expressam, escrevem; e se o pater é historicamente estrutural, ele também está no patrimônio cultural, pois são os grupos sociais que atribuem valores ao que se torna patrimônio. Haveria um matrimônio cultural? Não, ao menos institucional e juridicamente.

Muitos homens foram responsáveis, meritoriamente, por nos legar o que hoje chamamos de patrimônio cultural e Instituto do Patrimônio. Os modernistas, os burocratas do Estado, os pensadores da academia. Lá estavam eles, direta ou indiretamente, inventando nosso patrimônio histórico e artístico, na década de 1930: Rodrigo Melo Franco de Andrade, Mário de Andrade, Lúcio Costa, Afonso Arinos de Melo Franco, Gilberto Freyre, Carlos Drummond de Andrade, Gustavo Capanema (ministro de Vargas), Luís Saia, Paulo Tedim, J. Sousa Reis, Alcides Miranda, Edgar Jacinto, Sérgio Buarque de Hollanda, Alceu Amoroso Lima, Manuel Bandeira, dentre muitos.

Também havia mulheres. Ainda que silenciadas por parte massiva da historiografia que se debruça sobre o tema, elas tiveram e têm atuação indispensável na constante construção da memória coletiva em nosso país. Muito sumariamente, relatarei um pouco sobre algumas delas. A começar por Judith Martins. Ela "começou a trabalhar no Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional em abril de 1936, tornando-se uma das secretárias de Rodrigo Melo Franco de Andrade, o primeiro dirigente da Instituição. Estimulada por Rodrigo, Judith começou a pesquisar a bibliografia sobre Aleijadinho, estudo que resultou no artigo 'Apontamentos para a bibliografia referente a Antônio Francisco Lisboa, o Aleijadinho', publicado no 3º número da Revista do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, em 1939, e republicado, em 1950, no número 6 da Revista do Centro de Estudos Folclóricos da Faculdade de Urbanismo da Universidade de São Paulo"

Já Hélcia Dias, que atuou como datilógrafa, bibliotecária e perita em belas-artes, publicou trabalhos e artigos técnicos, como "O imobiliário dos Inconfidentes", na edição nº3 da Revista do Patrimônio, de 1939; Heloísa Alberto Torres foi diretora do Museu Nacional e única mulher no

Conselho de Fiscalização das Expedições Artísticas e Científicas no Brasil, de 1934 a 1939, e autora de artigo publicado na primeira revista do Patrimônio (1937); Lygia Martins Costa, primeira museóloga do Iphan, foi autora de textos de referência sobre Aleijadinho, Artes, Patrimônio, Museologia e Museus Regionais; Hanna Levy, alemã e historiadora da arte, atuou no Instituto nos anos 1930 e 1940.

Contudo, pouco ou nada se vê nos topônimos e/ou outras formas de homenagem feitas pela própria Instituição quanto aos nomes femininos. Concurso Sílvio Romero, Edifício (Palácio) Gustavo Capanema, Centro Lúcio Costa (situado à Avenida Getúlio Vargas), Sítio Roberto Burle Marx, Prêmio Rodrigo Melo Franco de Andrade, Biblioteca Aloísio Magalhães, Arquivo Noronha Santos, Prêmio Luiz Castro de Faria, Museu do Folclore Edison Carneiro, Biblioteca Amadeu Amaral, Prêmio Manuel Diéguez Jr. Incontestáveis honrarias a quem muito se dedicou ao conjunto de ações, em décadas de trabalho, ao IPHAN. Todos homens.

Mas fico aqui, contemplando a tela do computador em meu escritório, fugindo do anacronismo, encarcerado pela pandemia, procurando os prêmios, bibliotecas, edifícios, concursos Judith Martins, Hélcia Dias, Heloísa Alberto Torres, Lygia Martins Costa, Hanna Levy, Nair Batista, Lia Motta, Márcia Chuva, Cecília Londres Fonseca, Jurema Machado, Cláudia Baeta Leal, Célia Corsino, Salma Saddi…

Yussef Campos, colunista do Instituto Brasileiro de Direitos Culturais (IBDCult), professor da Universidade Federal de Goiás, autor do livro *Palanque e Patíbulo: o patrimônio cultural na Assembleia Nacional Constituinte

Tudo o que sabemos sobre: Artigo

DESTAQUES EM *POLÍTICA*

Mandetta responde a 'piada' de Bia Kicis: 'Racista nauseabunda e chula'

Cliente que estragou motor de carro em test-drive terá de indenizar concessionária

Bia Kicis faz 'piada' com Moro e Mandetta pintados de negros para trabalharem na Magazine Luiza

COMENTÁRIOS

Os comentários são exclusivos para assinantes do Estadão.

ASSINE O ESTADÃO

JÁ SOU ASSINANTE

Tendências:

Veja quem são os candidatos a prefeito em São Paulo nas eleições 2020

Saiba como encontrar o patrimônio declarado pelos candidatos nas eleições 2020

Quem é Márcio França? Conheça o candidato do PSB à Prefeitura de São Paulo

Eleições 2020: Veja datas dos debates entre candidatos à Prefeitura de São Paulo

Eleições 2020: veja quem são os candidatos a prefeito no Rio e Belo Horizonte

Eleições 2020: norma abre caminho para a solução de paralisação de obras públicas no Brasil

Regulamento do Inmetro sobre Inspeções em Empreendimentos da construção civil sinaliza mecanismos para se evitar atrasos e aditamentos em contratos públicos

Synésio Batista da Costa*
28 de setembro de 2020 | 07h00

Synésio Batista da Costa. FOTO: DIVULGAÇÃO

Levantamento realizado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) em 2019 apontou que o Brasil tem cerca de 14 mil obras públicas paralisadas. Às vésperas de uma nova eleição, na qual a boa utilização dos recursos públicos passa a ser tema central em razão da crise econômica vivenciada em decorrência da pandemia, uma diretriz do Inmetro pode ser o caminho para que obras deixem de ser embargadas ou judicializadas em razão de projetos incompletos ou falhos.

Publicada em 2017, a Portaria nº 367 do Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro), tem como objetivo prevenir que obras se iniciem sem projetos completos, reduzindo significativamente o risco de aditamentos constantes ao longo da construção. Da mesma forma, controla a realização adequada do empreendimento. O regulamento, ainda pouco conhecido e utilizado no País, introduz procedimentos, escopo e requisitos para a execução das atividades de inspeção em empreendimentos de infraestrutura, que devem ser realizados por empresas acreditadas pelo Inmetro.

A norma surgiu por solicitação da Secretaria do Programa de Parcerias e Investimentos (SPPI), órgão ligado à Presidência da República, que recomenda sua utilização por meio da Instrução Orientativa nº. 01/2017. Naquela altura, o Brasil já estava inserido em um contexto de crise econômica, com alta taxa de desemprego e principalmente em preocupante crise de credibilidade decorrente das graves revelações da Operação Lava Jato. O cenário de obras públicas no País apresentava então uma realidade na qual a conclusão de um projeto era uma realidade quase utópica.

A bem da verdade, historicamente no País, não é uma realidade respeitar o tempo necessário para a conclusão dos estudos de engenharia – que são necessários para que os projetos sejam seguramente fundamentados. Também não é prática remunerar a elaboração de projetos de forma que profissionais qualificados sejam mobilizados para a sua elaboração e para que sejam efetivamente empregadas as horas técnicas suficientes para o seu detalhamento. Na prática, a contratação de projetos tem sido baseada unicamente considerando o menor preço ofertado. As empresas apresentam propostas com valores cada vez mais baixos para conseguirem obter os contratos e a questão técnica acaba sendo sacrificada.

Projetos elaborados com base em estudos incompletos ou insuficientes, realizados por profissionais de qualificação deficiente e sem o devido detalhamento, possuem grande intervalo de incerteza que é propagada para toda a implementação do empreendimento, acarretando seguidos aditamentos de prazos e de valores, situação que tem sido a praxe no País.

Além das obras embargadas listadas no levantamento do TCU, não é rara a ocorrência de estouros exorbitantes dos orçamentos, acidentes decorrentes de falhas técnicas, alongamento indefinido dos prazos de conclusão, fatores que somados, penalizam duplamente os cidadãos, que sofrem com o desemprego e ainda não recebem o retorno condizente com os impostos que paga.

Inspeção Acreditada

Diante do atual cenário de crise econômica generalizada e a proximidade de novo pleito municipal, se mostra impreterível que os candidatos se mostrem abertos a buscar soluções para este tradicional gargalo na execução de obras públicas no País, uma vez que a alavancagem dos empreendimentos de infraestrutura, sabidamente, é um caminho fundamental para a recuperação econômica e retomada dos empregos.

É neste contexto que Inspeção Acreditada dos Projetos de Engenharia, prevista pela Portaria do Inmetro, assegura que as normas técnicas, legislação e regulamentos aplicáveis ao empreendimento sejam cumpridas, além de garantir que todos os estudos necessários sejam realizados e estejam corretos. Este modelo de avaliação também é responsável por verificar que cada projeto de suas diferentes disciplinas estejam harmonizados, que as memórias de cálculos sejam verificadas e estejam corretas, que as quantidades dos elementos previstos para a execução das obras estejam consistentes com as peças técnicas inspecionadas, que a composição dos custos unitários não contenha sobrepreços e esteja baseada em fonte íntegra e, por fim, que os cálculos do orçamento estejam corretos e o cronograma físico e financeiro seja exequível e compatível.

Com a aplicação da Inspeção Acreditada em Projetos de Engenharia, que é realizada por um Organismo de Inspeção Acreditado (OIA) pelo Inmetro, tem-se a garantia de atuação com independência, imparcialidade e ausência de conflito de interesses, fazendo com que o nível dos projetos para os empreendimentos de infraestrutura dê um salto de qualidade, reduzindo-se o intervalo de incerteza para padrões internacionais e compatíveis com as práticas de países desenvolvidos.

Após passar pelo crivo da Inspeção Acreditada e estando o projeto sem qualquer pendência a ser resolvida, o OIA emite o Certificado de Inspeção, considerado um Selo de Qualidade para os Projetos de Engenharia. Com os Projetos de Engenharia devidamente Inspecionados e Certificados, as obras se iniciam com maior controle e previsibilidade, sendo também inspecionadas a sua execução para garantir o respeito aos seus projetos de engenharia, seus orçamentos e seus cronogramas físicos e financeiros, previamente inspecionados e certificados.

A possibilidade de uma obra em processo de Inspeção Acreditada e baseada em Projetos de Engenharia inspecionados e certificados ser paralisada, por motivos técnicos, por falta de planejamento ou de controle, é absolutamente remota.

Este tipo de processo, embora voluntário no Brasil, já é adotado internacionalmente por países como Itália e Alemanha, e está disponível para obras públicas municipais, estaduais e federais, atendendo a qualquer área da infraestrutura, como portos, rodovias, ferrovias, edificações e aeroportos, se mostrando um instrumento eficaz para assegurar que os recursos públicos sejam aplicados de maneira eficiente, combatendo eventuais irregularidades e práticas ilícitas.

Case no Brasil

A primeira obra a passar pela Inspeção Acreditada de Empreendimentos de Infraestrutura no Brasil é a Rodovia Pipa (Piracicaba – Panorama), demandada pela Agência de Transportes do Estado de São Paulo (ARTESP), e está em andamento com as inspeções de obras e projetos. No total, são 1.273 quilômetros de rodovias que serão modernizadas e ampliadas entre a cidade de Piracicaba, na região de Campinas, e o município de Panorama, no extremo Oeste do Estado, divisa com o Mato Grosso do Sul.

As inspeções são realizadas por três diferentes Organismos Independentes Acreditados e se iniciaram no primeiro semestre de 2020. O lote Piracicaba-Panorama é composto pela malha de 218 quilômetros, atualmente operada pela concessionária Centrovias, do Grupo Arteris, além de 1.055 quilômetros operados pelo DER-SP, que passarão a receber todas as modernizações do Programa de Concessões Rodoviárias do Governo do Estado de São Paulo. A concessão produzirá investimentos de cerca de R$ 14 bilhões, beneficiando 62 municípios.

Segundo o Governo do Estado, entre as intervenções previstas, estão 600 quilômetros de duplicações e novas pistas. Além disso, haverá faixas adicionais e vias marginais, entre outras, obras que melhoram a fluidez, o escoamento da produção regional e a segurança viária. Serão implantados, ainda, acostamentos, novos acessos e retornos, recuperação de pavimento, passarelas e ciclovias.

Testada e aprovada em países desenvolvidos na prevenção de atrasos, aditivos e aumento de custos nos empreendimentos de infraestrutura, a Inspeção Acreditada seria uma ferramenta redentora para o setor de obras públicas no Brasil. O número de obras públicas paralisadas seria significativamente menor e os recursos públicos não seriam desperdiçados. A bem da verdade, muitas destas 14 mil obras paralisadas não teriam sequer se iniciado, pois, seus projetos incipientes não passariam pelo crivo de uma inspeção imparcial de seus projetos, seja por deficiências técnicas ou por falhas nos seus estudos de viabilidade. Um ganho para o novo Brasil que todos nós esperamos.

***Synésio Batista da Costa, presidente da Associação Brasileira de Avaliação da Conformidade (Abrac)**

Tudo o que sabemos sobre: Artigo

DESTAQUES EM *POLÍTICA*

Mandetta responde a 'piada' de Bia Kicis: 'Racista nauseabunda e chula'

Cliente que estragou motor de carro em test-drive terá de indenizar concessionária

Bia Kicis faz 'piada' com Moro e Mandetta pintados de negros para trabalharem na Magazine Luiza

COMENTÁRIOS

Os comentários são exclusivos para assinantes do Estadão.

ASSINE O ESTADÃO

JÁ SOU ASSINANTE

Tendências:

Veja quem são os candidatos a prefe

Saiba como encontrar o patrimônio

Quem é Márcio França? Conheça o

Eleições 2020: Veja datas dos deba

Eleições 2020: veja quem são os ca

Não teve tempo de acessar notícias durante o dia?
Relaxa, é só assinar a Newsletter Estadão Noite e aproveitar a edição vespertina com um resumo dos principais acontecimentos do dia.

Digite seu e-mail

ENVIAR

Você poderá cancelar a qualquer momento

Amplas distorções regulatórias e concorrenciais do BR do Mar: multinacionais acima de tudo, armadores estrangeiros acima de todos

André Silveira e Mateus Rocha Tomaz*
28 de setembro de 2020 | 06h00

André Silveira e Mateus Rocha Tomaz. FOTOS: DIVULGAÇÃO

No dia 11 de agosto, o presidente Jair Bolsonaro assinou projeto de lei que “institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar” e encaminhou a referida proposta, com pedido de urgência, para tramitação no Congresso Nacional. Encabeçado pelo Ministério da Infraestrutura, o PL nº 4.199/2020 supostamente pretende promover um barateamento de preços e um incremento de até 40% na navegação de cabotagem nacional até 2022.

LEIA TAMBÉM

BR do Mar e o futuro da logística brasileira

De acordo com o Ministro Tarcísio Gomes de Freitas, “*o que a gente está fazendo é criando uma série de possibilidades e facilidades para o*

afretamento de embarcações, sem desprestigiar a indústria naval nacional"[1]. Todavia, a realidade não é essa. O ufanista projeto, na verdade, padece de inúmeras distorções concorrenciais e regulatórias.

As principais delas dizem respeito ao fato de que a proposta requenta os ilegais e inconstitucionais requisitos para afretamento de embarcações estrangeiras no Brasil, antes previstos pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), na mal ajambrada alínea "a" do inciso III do art. 5º da Resolução Normativa nº 1/2015.

A referida Resolução dispunha que, quando da indisponibilidade de embarcação de bandeira nacional, a empresa brasileira de navegação — seguindo os procedimentos de circularização estabelecidos — poderia afretar embarcação estrangeira, mas desde que cumpridos dois requisitos: i) a "*autorização será limitada ao quádruplo da tonelagem de porte bruto das embarcações de registro brasileiro em operação comercial pela empresa afretadora*"; e ii) a empresa nacional "*também deverá ser proprietária de ao menos uma embarcação de tipo semelhante à pretendida*".

Essas duas exigências foram recentemente declaradas ilegais pelo Tribunal de Contas da União (TCU). No Acórdão nº 1693/2020 – TCU – Plenário, determinou-se à ANTAQ que se abstenha de exigir o preenchimento dessas duas condicionantes quando do afretamento de navios estrangeiros por empresas brasileiras. Não obstante isso, o art. 5º do PL nº 4.199/2020 (e a coincidência não é só numérica) pretende justamente ressuscitar esses problemáticos requisitos da limitação de tonelagem e da obrigatória propriedade de embarcação semelhante previstos originalmente pela Resolução da ANTAQ.

Mas, afinal, quais são os problemas dessas duas exigências?

Conforme unanimemente discorrido pelo Plenário do TCU, essas duas condições acabaram por extrapolar, e muito, o poder regulamentar da ANTAQ, haja vista que se afastaram dos limites regulamentares do art. 178 da Constituição Federal e do art. 9º da Lei nº 9.432/1997, inovando de maneira indevida no ordenamento jurídico, sobretudo no que diz respeito à livre concorrência no mercado de cabotagem.

Quando do julgamento da medida cautelar nesses mesmos autos, o TCU afirmou que as duas implausíveis exigências agora ressuscitadas pela "BR do Mar" representam, na verdade, "*restrição à competitividade e à livre iniciativa, o que favorece claramente às empresas de grande porte e contribui para acentuar a concentração de mercado no setor*" e que tal regramento "*ao restringir a concorrência, não desenvolve a indústria naval brasileira Ao contrário, permite que o setor fique estagnado por falta de competição, com lucros desmedidos para poucas empresas e prejuízos para a sociedade*".

Eis a incontornável conclusão: "*em vez de proteger e fortalecer o mercado nacional, a violação à livre concorrência pode acarretar justamente o inverso, ao permitir que os proprietários de embarcações de grande capacidade dominem inteiramente o mercado e não tenham interesse em investir, dado que as restrições impedem a entrada de novos participantes*" (Acórdão nº 380/2018 – TCU – Plenário).

Com efeito, a distorção concorrencial é o principal entrave que macula a Resolução Normativa nº 1/2015 da ANTAQ e, agora, o PL nº 4199/2020. Relembre-se que o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), uma das mais respeitadas autoridades do mundo em questões antitruste, já se posicionou sobre as ilegalidades desses requisitos impostos pela ANTAQ, os quais são agora requentados pela "BR do Mar" como se novos e benéficos ao país fossem. Nada mais equivocado.

De acordo com o CADE, na conclusão da Nota Técnica nº 9/2018/DEE/CADE, "*pode-se apontar como possíveis efeitos da RN nº 01/2015 uma limitação à expansão das pequenas empresas de transporte de cabotagem, elevação de barreiras à entrada, aumento da concentração do mercado e uma redução da oferta de embarcações de grande porte por empresas não atuantes no país que, sob o ponto de vista concorrencial, constituem efeitos negativos para o mercado*"[2].

Essas mesmíssimas conclusões foram obtidas, em 2017, pela Secretaria de Acompanhamento Econômico do Ministério da Fazenda (SEAE/MF), a qual afirmou, no Parecer Técnico nº 09/2017-COGCR/SUCON/SEAE/MF, que "*essa resolução normativa tem o potencial de limitar a concorrência entre os incumbentes nesse setor econômico ao impor restrições, com base em sua tonelagem, à utilização de embarcações estrangeiras nos serviços de navegação de apoio marítimo e de cabotagem. Como resultado, tem-se a possibilidade de impactos negativos sobre os preços, a variedade e a qualidade dos serviços prestados*"[3].

Importante mencionar, ademais, que tramita no Congresso Nacional projeto de decreto legislativo (PDL nº 193/2020, de iniciativa da Senadora Kátia Abreu, do PP/TO) que objetiva justamente sustar a alínea "a" do inciso III do art. 5º e o §1º do art. 9º da Resolução Normativa Antaq nº 1/2015, para afastar as restrições impostas ao afretamento de embarcações estrangeiras no país por empresas nacionais.

Na justificativa do referido PDL, afirma-se que esses requisitos do limite de tonelagem e da obrigação de possuir embarcação semelhante "*atentam à livre concorrência e, por consequência, ao interesse nacional. E isso porque as empresas menores que atuam no mercado de transporte aquaviário e cabotagem não têm condições de atender às novas exigências estipuladas pela autarquia*"[4].

Fato é que essas grandes empresas estrangeiras que dominam o mercado de navegação de cabotagem no Brasil não realizam qualquer investimento interno no país, mas, ao contrário, auferem quantidades estratosféricas de recursos com seu ilegal monopólio (constituído muito em função dessas barreiras que o PL nº 4.199/2020 pretende ressuscitar) e os levam para seus países de origem, encarecendo, assim, os preços de mercadorias e de serviços comercializados no Brasil e não contribuindo para o avanço do mercado nacional, que fica cada vez mais restrito a grandes *players* internacionais em detrimento de pequenas empresas genuinamente brasileiras.

Constata-se, portanto, que — ao contrário de toda a retórica ufanista do Ministério da Infraestrutura e do Governo Federal em torno do PL nº 4.199/2020 —, a "BR do Mar" representa, na realidade, nítido retrocesso regulatório e concorrencial no ordenamento jurídico brasileiro, atentando contra robustas e unânimes análises técnicas das maiores autoridades do país em matéria de concorrência e de regulação.

Não há dúvidas de que o PL nº 4.199/2020 carrega consigo evidente inconstitucionalidade material, na medida em que pretende tornar lei práticas declaradamente anticoncorrenciais, o que ofende, de maneira frontal, os princípios constitucionais da livre iniciativa e da livre concorrência (art. 170, *caput* e IV, da Constituição Federal).

O Supremo Tribunal Federal, inclusive, em diversos julgados, já teve a oportunidade de reafirmar que a defesa da livre concorrência (em equilíbrio necessário com a livre iniciativa) é imperativo da ordem constitucional, garantindo, assim, a competitividade e proibindo a formação de carteis (i.e. AC 1.657 MC, Pel. p/ o ac. Min. Cezar Peluso, j. 27.6.2007, DJ de 31.8.2007).

Conclui-se, assim, na contramão do afirmado pelo Ministério da Infraestrutura, que a "BR do Mar" promoverá, na verdade, desprestígio à indústria naval nacional e não seu incremento. Como visto, o projeto pretende perpetuar, em seu art. 5º, as mesmíssimas barreiras do homônimo art. 5º da Resolução Normativa nº 1/2015 da ANTAQ, que, por sua vez, já tiveram suas ilegalidades solenemente desmascaradas pelo CADE e pelo TCU.

Os dois requisitos requentados não só afrontam, como afirmado pelo TCU, o art. 178 da Constituição Federal e o art. 9º da Lei 9.432/1997, mas também distorcem a concorrência no mercado nacional de navegação de cabotagem (ofensa ao art. 170, IV, da CF), dificultando, até não poder mais, a entrada de pequenas empresas brasileiras no setor e, dessa forma, consolidando o monopólio de multinacionais estrangeiras, as quais permanecem — por força do PL nº 4.199/2020 — *acima de todos*.

Artigo publicado originalmente no site jurídico Jota, em 22/9/2020.

***André Silveira, sócio do Escritório de Advocacia Sergio Bermudes. Mestre em Direito Constitucional pelo Instituto Brasiliense de Direito Público (IDP)**

***Mateus Rocha Tomaz, sócio do Escritório de Advocacia Sergio Bermudes. Professor voluntário da Faculdade de Direito da Universidade de Brasília (FD-UnB). Doutorando e Mestre em Direito, Estado e Constituição pela FD-UnB**

[1] Disponível em: https://www.gov.br/planalto/pt-br/acompanhe-o-planalto/noticias/2020/08/governo-envia-programa-br-mar-ao-congresso-nacional (último acesso em 25.08.2020).

[2]Disponível em: https://sei.cade.gov.br/sei/modulos/pesquisa/md_pesq_documento_consulta_externa.php?DZ2uWeaYicbuRZEFhBt-n3BfPLlu9u7akQAh8mpB9yMZoaosUrcckcMgCVucG3B0KSwFBTYk90OBK6LE2xwkmGVE1BXu3Rua9xAf0xEKCiRP_f-3ly8HYBuUJDcQd7IL

Disponível em: [3]

Documento

HTTP://WWW.CONSULTAESIC.CGU.GOV.BR/BUSCA/DADOS/LISTS/PEDIDO/ATTACHMENTS/689345/RESPOSTA_PEDIDO_16853006298201806.PDF

PDF

[4] Disponível em: https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=8105132&ts=1594021548853&disposition=inline

NOTÍCIAS RELACIONADAS

- BR do Mar e o futuro da logística brasileira

Tudo o que sabemos sobre: Artigo cabotagem

DESTAQUES EM *POLÍTICA*

Mandetta responde a 'piada' de Bia Kicis: 'Racista nauseabunda e chula'

Cliente que estragou motor de carro em test-drive terá de indenizar concessionária

Bia Kicis faz 'piada' com Moro e Mandetta pintados de negros para trabalharem na Magazine Luiza

COMENTÁRIOS

Os comentários são exclusivos para assinantes do Estadão.

ASSINE O ESTADÃO

JÁ SOU ASSINANTE

Tendências:

Veja quem são os candidatos a prefeito em São Paulo nas eleições 2020

Saiba como encontrar o patrimônio declarado pelos candidatos nas eleições 2020

Quem é Márcio França? Conheça o candidato do PSB à Prefeitura de São Paulo

Eleições 2020: Veja datas dos debates entre candidatos à Prefeitura de São Paulo

Eleições 2020: veja quem são os candidatos a prefeito no Rio e Belo Horizonte

Seremos bons alunos?

José Renato Nalini*
28 de setembro de 2020 | 05h00

José Renato Nalini. FOTO: WERTHER SANTANA/ESTADÃO

Está durando mais do que se previa a policrise agravada com a pandemia. O Brasil já não estava bem. O rombo nas contas públicas foi surreal. Esperava-se que um capítulo de reformas estruturais colocasse a Nação no rumo certo. Sem qualquer esperança de que a retomada fosse fácil e imediata.

Eis que vem a pandemia e tudo desmoronou.

O Ministro da Economia viu que os invisíveis mostraram sua sofrida face. São milhões de brasileiros que viviam ocultos, nas mais singelas ocupações, no vácuo de um capitalismo que não conseguiu reduzir a profunda desigualdade reinante.

Viu-se que o país tem aquele discurso edificante e uma prática miserável. O SUS é muito bem concebido. Mas funciona em todos os lugares? A visão do que acontece em alguns Estados é um eloquente testemunho do descalabro do governo. As pessoas morrem à míngua. Não há hospitais, não há médicos, não há enfermeiros, não há medicamentos, não há respiradores, não há oxigênio, não há nada.

O Estado brasileiro é excessivamente oneroso. Pesado e ineficiente. O círculo mais do que vicioso mostrou sua cara cruel. Mas cruel mesmo é pretender a manutenção de custos perfeitamente dispensáveis e desnecessários num clima de terror, que é o que se vive hoje.

Como justificar a existência de Fundo Partidário?

Se as pessoas acreditam na Democracia Representativa, mantenham seus partidos às suas custas. Como tirar dinheiro que está faltando para salvar vidas e permitir pagamento de campanhas, de viagens, de impressos, de rádio e TV, além daquilo que consta ocorrer a cada eleição?

Toda a publicidade governamental deveria ser proibida e os recursos nela utilizados destinados a saciar a fome dos que não têm o que comer. A melhor propaganda do governo é cuidar de que os governados não morram nos corredores dos hospitais, nas ambulâncias, ou em casa, abandonados à própria sorte.

Aquilo que a peste nos ensinou é que podemos viver sem tudo aquilo que se mostrava como essencial. Também se extrai a lição de que o povo é generoso e solidário, a despeito do desgoverno em algumas esferas. As comunidades cuidaram de estabelecer regras de procedimento autônomas, já que são esquecidas pelo Estado.

Viu-se também que as aulas presenciais não representam a única opção para quem quer aprender. Quem tem curiosidade e celular, consegue acompanhar aquilo que é necessário para ser um cidadão consciente de suas carências e limitações.

O ensino híbrido, que deverá se consagrar depois da pandemia, vai permitir um redesenho da volúpia de construção de prédios, com inúmeras salas de aula que não serão mais necessárias. Talvez algumas escolas possam ser adaptadas para moradia coletiva desses desvalidos da sorte, que não têm teto e nenhuma perspectiva de ver concretizado o direito social à moradia.

O universo a que pertenci durante quase meio século também se mostrou capaz de uma adaptação inteligente. As audiências online permitiram a multiplicação da produtividade dos juízes. Nada parou, naquilo que dependeu dos magistrados. Houve algumas instituições que se recusaram a participar da Justiça virtual. Mas serão obrigadas a aderir, porque o tempo dos “olhos nos olhos” com presença física hoje perigosa e contaminadora, estão na arqueologia judicial.

Chega de mais prédios, de torres, de palácios. Os espaços podem ser reduzidos e o velho esquema de trabalhar em casa deu certo, como dava no tempo em que os Tribunais tinham um décimo das atuais dimensões. Embora o contra-argumento seja ponderável: havia menos litigância. Todavia, hoje temos internet. E a Justiça pode ser mais objetiva, mais direta e menos sofisticada. De maneira a ensinar quem quiser dela abusar, que não valerá a pena. Porque ela precisa funcionar e afugentar o mau usuário.

Será que aprendemos alguma coisa? Ou tudo vai voltar a ser como antes: insensibilidade, egoísmo, narcisismo, todos os “ismos” que caracterizam esta era que Giles Lipovetsky chama de “hiper” ou de “era do efêmero”?

Efêmero, na verdade, é o tempo de duração da vida humana. Vimos milhares morrendo sem velório, sem despedida, deixando um vácuo imenso no animal racional que é tão afeiçoado ao culto dos mortos e que não sabe viver sem curtir o luto.

Será que respeitaremos a natureza, tão maltratada e tão generosa? Aprenderemos como as primaveras que, depois da poda, voltam mais fortes e nos dão o show de colorido e beleza que ajuda a esquecer nossa fragilidade?

A Covid19 nos deu e continua a nos dar uma lição. Mas seremos bons alunos?

***José Renato Nalini é reitor da Uniregistral, docente da pós-graduação da Uninove e presidente da Academia Paulista de Letras – 2019-2020**

Tudo o que sabemos sobre: Artigo

DESTAQUES EM *POLÍTICA*

Mandetta responde a 'piada' de Bia Kicis: 'Racista nauseabunda e chula'

Cliente que estragou motor de carro em test-drive terá de indenizar concessionária

Bia Kicis faz 'piada' com Moro e Mandetta pintados de negros para trabalharem na Magazine Luiza

COMENTÁRIOS

Os comentários são exclusivos para assinantes do Estadão.

ASSINE O ESTADÃO

JÁ SOU ASSINANTE

Tendências:

Veja quem são os candidatos a prefeito em São Paulo nas eleições 2020

Saiba como encontrar o patrimônio declarado pelos candidatos nas eleições 2020

Quem é Márcio França? Conheça o candidato do PSB à Prefeitura de São Paulo

Eleições 2020: Veja datas dos debates entre candidatos à Prefeitura de São Paulo

Eleições 2020: veja quem são os candidatos a prefeito no Rio e Belo Horizonte

Copyright © 1995 - 2020 Grupo Estado